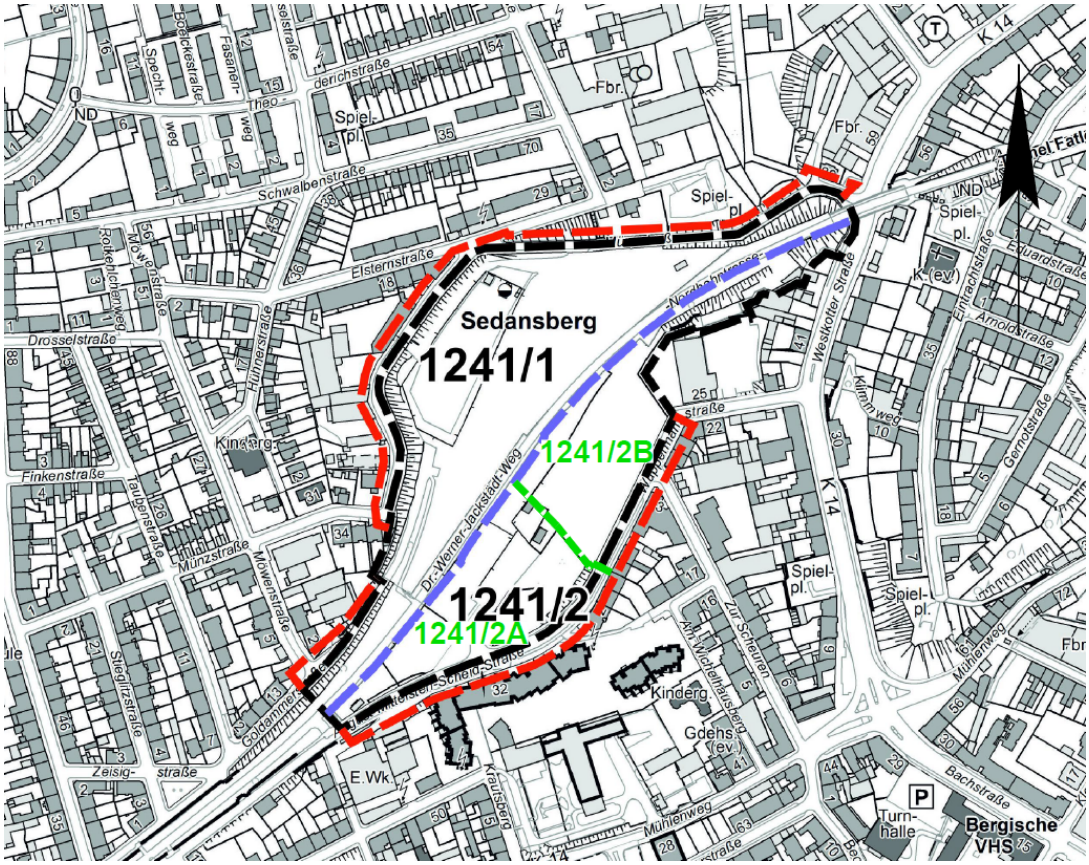
BEGRÜNDUNG

1241/2A – Bahnhof Heubruch-Süd –



Stand 09.2024

Satzungsbeschluss

IMPRESSUM

1241/2A – Bahnhof Heubruch-Süd –
Stand: 04.2024, Begründung zur erneuten öffentlichen Auslegung

Sachbearbeitung: Dirk Kasten

Kontakt:
Stadt Wuppertal
Ressort Bauen und Wohnen
Abteilung 105.1 Bauleitplanung
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

bauleitplanung@stadt.wuppertal.de
0202/ 563 66 21
https://www.wuppertal.de/bebauungsplaene

INHALTSVERZEICHNIS

1 Lage des Plangebiets und räumlicher Geltungsbereich 1

2 Anlass der Planung und Entwicklungsziele..... 3

2.1 Anlass der Planung.....3

2.2 Entwicklungsziele.....4

3 Formelles Planverfahren..... 4

4 Planungsrechtliche Situation..... 5

4.1 Landes- und Regionalplanung 5

4.2 Flächennutzungsplan.....6

4.3 Landschaftsplan 6

4.4 Bebauungspläne 6

4.5 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Barmen (ISEK).....6

5 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange 7

5.1 Historische Entwicklung.....7

5.2 Städtebauliche Situation.....8

5.3 Topographie.....8

5.4 Infrastruktur.....9

5.4.1 Verkehr 9

5.4.2 Energie-/ Wasserversorgung/ Telekommunikation 9

5.4.3 Entwässerung/ -entsorgung 9

5.4.4 Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....10

5.5 Geologie/ Boden/ Altlasten 11

5.6 Klima und Klimaanpassung.....12

5.7 Immissionsschutz.....12

5.8 Denkmalschutz.....12

5.9 Baumschutzsatzung 13

6 Planinhalte 13

6.1 Städtebauliches Konzept 13

6.1.1 Gesamtkonzept für das ehemalige Bahnhofsareal.....13

6.1.2 Städtebauliches Konzept für den südlichen Teilbereich 14

6.1.3 Spielplatz.....16

6.1.4 Geförderter Wohnungsbau 16

6.2 Planungsrechtliche Festsetzungen 16
6.2.1 Art der baulichen Nutzung 16
6.2.2 Maß der baulichen Nutzung 18
6.2.3 Überbaubare Grundstücksfläche/ Stellung baulicher Anlagen 23
6.2.4 Abweichende Tiefen der Abstandsflächen 24
6.2.5 Nebenanlagen 24
6.2.6 Stellplätze, Garagen 25
6.2.7 Verkehr, Ver- und Entsorgung 25
6.2.8 Öffentliche Grünflächen 30
6.2.9 Flächen für die Wasserwirtschaft 30
6.2.10 Grünordnerische Festsetzungen 31
6.3 Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB) 32
6.3.1 Dachform 32
6.3.2 Rücksprung des obersten Geschosses 32
6.3.3 Fassadengestaltung 32
6.3.4 Technische Aufbauten 32
6.3.5 Einfriedungen 33
6.4 Nachrichtliche Übernahmen 33
6.5 Hinweise 33
6.5.1 Kampfmittel 33
6.5.2 Technische Regelwerke 33
6.5.3 Stauvolumen für öffentliche Verkehrsflächen 33
6.5.4 Überflutungsnachweis für private Flächen 34
6.5.5 Bodendenkmalpflege 34
6.5.6 Grundwasserverunreinigungen 34
6.5.7 Kanalbestand 34
7 Städtebauliche Kenndaten 34
8 Umweltbericht 35
9 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan 35
10 Verträge 36
10.1 Städtebaulicher Vertrag 36
10.2 Erschließungsvertrag 36
11 Eingriff und Ausgleich 37

12 Kosten und Finanzierung 37

13 Gutachten 37

14 Rechtsgrundlagen 38

1 Lage des Plangebiets und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/2A – Bahnhof Heubruch-Süd – umfasst den südlichen Teil des ehemaligen Bahnhofsgeländes „Heubruch“ ca. 300 m nordwestlich des Hauptzentrums Barmen und ca. 1,6 km südlich des Anschlusses Nr. 36 „Wuppertal Barmen“ der Bundesautobahn BAB 46 an den Hängen des Sedansberges.

Der Geltungsbereich wird im Nordwesten durch die Nordbahntrasse, im Südosten durch die August-Mittelsten-Scheid-Straße und die Wuppermannstraße begrenzt. Nordwestlich der Trasse liegt der Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplans 1241/1 – Bahnhof Heubruch-Nord –. Nordöstlich des Plangebietes schließt der Bereich des ebenfalls im Verfahren befindlichen, jedoch vorerst zurückgestellten Bebauungsplans 1241/2B – Bahnhof Heubruch-Ost – an.

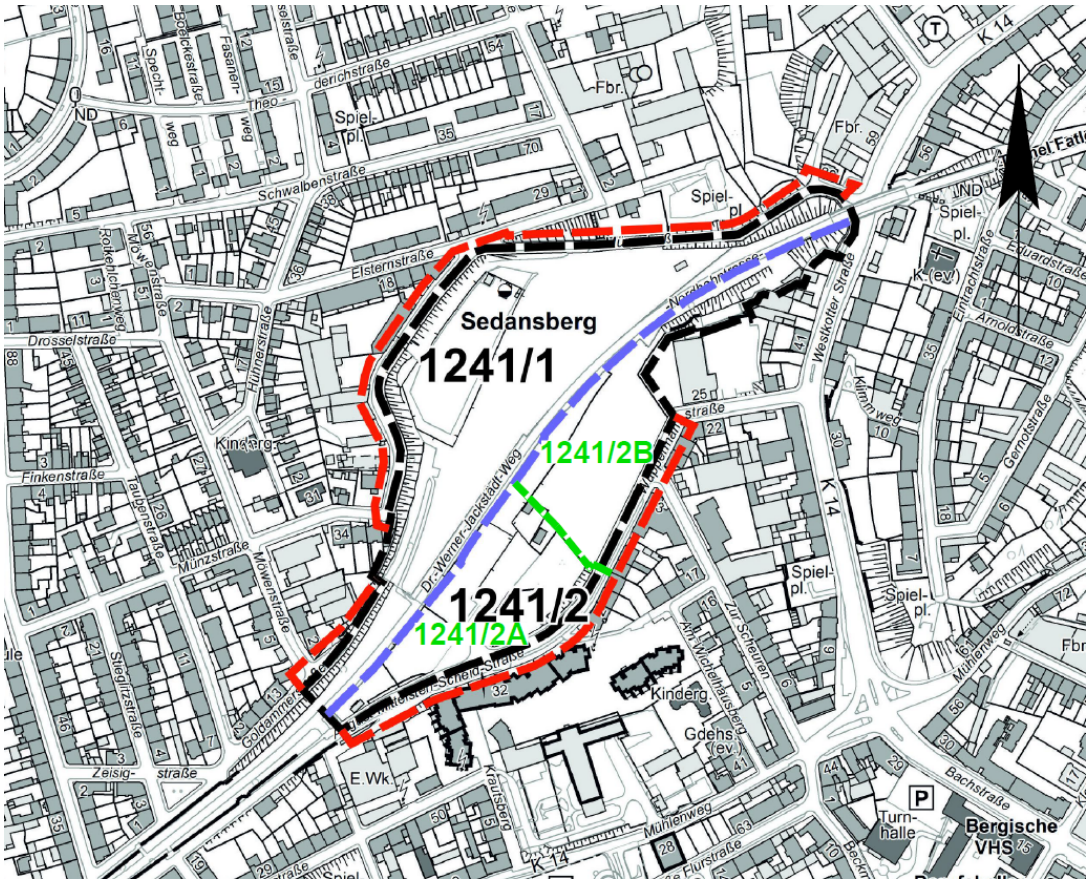


Abbildung 1: Geltungsbereich der Bebauungspläne 1241/1, 1241/2A und 1241/2B

Teilung des Geltungsbereiches

Es war ursprünglich die Aufstellung eines gemeinsamen Bebauungsplans (1241) für alle Teilbereiche des ehemaligen Bahnhofsareals beidseitig der Nordbahntrasse vorgesehen. Laufende Bodenuntersuchungen während des Verfahrens wiesen auf

mögliche hohe Bodenbelastungen und einen hohen Sanierungsbedarf auf den Teilflächen südöstlich der Nordbahntrasse hin. Da die Bodenuntersuchungen zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen und die erforderlichen Maßnahmen noch nicht in Gänze abzusehen waren, entschied die Stadt Wuppertal nach Durchführung der öffentlichen Auslegung (10.06.2020 bis 07.08.2020), den Bebauungsplan 1241 zu gliedern und das Verfahren zunächst nur für den nordwestlichen Teilbereich, inklusive der Flächen der Nordbahntrasse, – sodann tituliert als Bebauungsplan 1241/1 – fortzuführen. Der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 1241/1 wurde am 10.05.2021 durch den Rat der Stadt Wuppertal gefasst und am 16.09.2021 im Stadtboten Nr. 42 ortsüblich bekanntgemacht. Die Umsetzung des Vorhabens in diesem Teilbereich befindet sich in der Bauphase.

Für den Teilbereich südöstlich der Nordbahntrasse (zunächst tituliert als Bebauungsplan 1241/2) wurde vorgesehen, diesen nach Abschluss weiterer Bodenuntersuchungen und Vorliegen eines entsprechenden Sanierungskonzeptes einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB zuzuführen.

In den weitergehenden Untersuchungen am Standort wurden relevante Bodenbelastungen ausschließlich im nordöstlichen Bereich des Teilgebietes 1241/2 festgestellt. Für den westlichen Teilbereich, einschließlich des hier befindlichen Felssporns, stellt sich die Belastungssituation des Bodens grundsätzlich unkritisch dar. Aufgrund dessen wurde eine erneute Gliederung des Bebauungsplan-Entwurfes 1241/2, nunmehr in die Abschnitte 1241/2A und 1241/2B, vorgenommen.

Für den herausgebildeten Bebauungsplan 1241/2A – Bahnhof Heubruch-Süd – wurde vom 26.06.2024 bis 02.08.2024 eine erneute öffentliche Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt. Die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan 1241/2B – Bahnhof Heubruch-Ost – wird erneut zurückgestellt, bis die erforderlichen Untersuchungen durchgeführt wurden und ein abgestimmtes Sanierungskonzept vorliegt.

Das der Bauleitplanung zugrundliegende städtebauliche Konzept sieht eine autarke Erschließung der gebildeten drei Teilbereiche vor. Der in Rede stehende südliche Teilabschnitt kann aus verkehrlicher Sicht somit unabhängig von den beiden weiteren Abschnitten umgesetzt werden. Ebenso werden durch die Realisierung des südliche Teilbereiches keine Defizite in Bezug auf die infrastrukturelle Ausstattung des Standortes hervorgerufen. Vielmehr sieht die Planung für diesen Teilbereich neben der Realisierung weiterer Wohnnutzungen auch die Umsetzung eines Spielplatzes der Kategorie A, einer vierzügigen Kita sowie weiterer das Wohnen ergänzender Nutzungen wie ggf. einer Gastronomie / Bäckerei vor. Die erneute Teilung des Bebauungsplans und separate Aufstellung des „Teil-Bebauungsplans“ 1241/2A wird somit auch aus infrastruktureller Sicht als unkritisch erachtet.

Die vorliegende Begründung bezieht sich somit auf den Bebauungsplan 1241/2A. Gleichwohl wird auch auf die bereits in Umsetzung befindlichen Bestandteile der Planung für den Abschnitt nordwestlich der Nordbahntrasse

(Bebauungsplan 1241/1) sowie den weiterhin ausstehenden östlichen Abschnitt (Bebauungsplan 1241/2B) als Bestandteile des Gesamtkonzeptes für das ehemalige Bahnhofsareal eingegangen.

2 Anlass der Planung und Entwicklungsziele

2.1 Anlass der Planung

Das ehemalige Bahnhofsgelände „Heubruch“ mit einer Gesamtfläche von rund 5,5 ha 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 Fuß- und Radweg umgebaut und gewidmet. Der Weg zwischen Vohwinkel im Westen und Wichlinghausen im Osten wurde im Jahr 2014 offiziell eröffnet und hat seitdem überregionale Bekanntheit erlangt. Nordwestlich und südöstlich des Radweges befinden sich die beiden Flächen der Aurelis Asset GmbH & Co. KG.

Nördlich der Trasse befand sich bis zum Jahr 2021 noch ein Recyclinghof der Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Wuppertal (AWG). Im südöstlichen Teil des ehemaligen Bahnhofsareals war bis dato noch eine Stellplatzanlage für die Mitarbeiter der Firma Vorwerk vorhanden. Das ebenfalls südlich der Trasse gelegene Stellwerksgebäude wurde bereits an einen privaten Eigentümer veräußert.

Mit Aufgabe der vormaligen Nutzungen stand mit den beiden Teilflächen ein großflächiges Areal in integrierter Lage für eine neue städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Im nordwestlichen Teil der Fläche wird bereits eine wohnbauliche Nutzung auf Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplans 1241/1 umgesetzt. Der südöstliche Teilbereich liegt derzeit noch brach.

Bei dem Areal handelt es sich laut dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Barmen um die einzige größere zusammenhängende Potentialfläche im Innenstadtbereich von Barmen. 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 ISEK hat das Areal 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.

2.2 Entwicklungsziele

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 1241/2A beabsichtigt die Stadt Wuppertal die Entwicklung eines zeitgemäßen innerstädtischen Wohnstandortes, einer urbanen Mischnutzung sowie eines weit über die Grenzen des Plangebietes hinaus bedeutsamen Spielplatzes der Kategorie A. Auf diese Weise sollen die Zielsetzungen des ISEK umgesetzt und gleichzeitig dem positiven Trend der Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren Rechnung getragen werden.

Durch die Bebauung wird das Gesamtvorhaben für das ehemalige Bahnhofsareal Heubruch fortgesetzt und somit eine weitere städtebauliche Aufwertung des Ortsbildes aufgrund der Umwandlung der überwiegend brachliegenden Flächen in ein lebendiges Wohn- und Mischquartier, inklusive sozialer und kultureller Einrichtungen, herbeigeführt. Es wird somit 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 die Eigentümerin Aurelis in Zusammenarbeit mit dem Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung Mitte des Jahres 2016 eine Mehrfachbeauftragung (für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal) unter der Beteiligung von fünf konkurrierenden Architekturbüros ausgelobt. Ziel der Mehrfachbeauftragung war die Findung eines städtebaulichen Entwurfes, der allen Erfordernissen Rechnung trägt und ein hohes Maß an freiraumplanerischer sowie städtebaulicher Qualität bietet. Ein Beurteilungsgremium, bestehend aus Mitgliedern der Eigentümerin, der Verwaltung und des Gestaltungsbeirates hat den Entwurf des Büros HGMB Architekten (mittlerweile umfirmiert in Henning-Shin-Architekten) mit KLA Landschaftsarchitekten einstimmig ausgewählt und zur weiteren Bearbeitung als Grundlage für die Bauleitplanung empfohlen.

Mit Aufstellung des Bebauungsplans 1241/2A sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes im südlichen Abschnitt des ehemaligen Bahnhofsareals geschaffen werden.

3 Formelles Planverfahren

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 09.02.2017 den Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans 1241 – Bahnhof Heubruch – gefasst. Es wurde beschlossen, das Bebauungsplanverfahren im Normalverfahren einschließlich aller Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 und 4 BauGB sowie der Erstellung eines Umweltberichtes gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchzuführen.

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. Die

frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in Form eines Bürgerabends am 08.05.2018.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 16.06.2020 bis einschließlich 07.08.2020 durchgeführt. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes 1241 nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte im Zeitraum vom 10.06.2020 bis 22.07.2020.

Nach Abschluss dieser Beteiligungsschritte wurde beschlossen, den Geltungsbereich in die Teilbereiche 1241/1 (nordwestlicher Abschnitt einschließlich der Nordbahntrasse und zugehörigem Randstreifen) und 1241/2 (Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse) zu teilen und zunächst nur Teilbereich 1241/1 zum Satzungsbeschluss zu führen. Der offizielle Teilungsbeschluss sowie der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 1241/1 wurden am 10.05.2021 durch den Rat der Stadt Wuppertal gefasst und am 16.09.2021 im Stadtboten Nr. 42/2021 ortsüblich bekanntgemacht.

Parallel erfolgte die 114. Änderung des Flächennutzungsplans. In diesem Zuge wurde die bisherige Darstellung des ehemaligen Bahnhofsareals als Bahnanlage überwiegend in Wohnbaufläche umgewandelt.

Für Teilbereich 1241/2A wurde am 06.06.2024 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen eine weitere Teilung in die Abschnitte 1241/2A – Bahnhof Heubruch-Süd – und 1241/2B – Bahnhof Heubruch-Ost – beschlossen. Parallel wurde für den Bebauungsplan 1241/2A der Beschluss zur Durchführung einer erneuten öffentlichen Auslegung sowie einer erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4a Abs. 3 BauGB gefasst. Die Bekanntmachung dieser Beschlüsse erfolgte am 19.06.2024 im Stadtboten Nr. 18/2024. Die erneute öffentliche Auslegung sowie die erneute Trägerbeteiligung wurden im Zeitraum vom 26.06.2024 bis 02.08.2024 durchgeführt.

Die Fortführung des Verfahrens für den finalen Abschnitt (Bebauungsplan 1241/2B) des ehemaligen Bahnhofsareals wird bis zum Abschluss eines Sanierungskonzeptes für die belasteten Böden zurückgestellt.

4 Planungsrechtliche Situation

4.1 Landes- und Regionalplanung

Das Plangebiet ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (RPD) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Der nordwestlich verlaufende Abschnitt der Nordbahntrasse ist im RPD noch als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Bahnverkehr festgelegt.

Das Plangebiet liegt innerhalb des historischen Kulturlandschaftsbereiches „Wuppertal“ (RPD 165). Für diesen werden im „Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Düsseldorf“ die Ziele „Bewahren und Sichern der Strukturen, von Ansichten und Sichträumen von historischen Stadt und Ortskernen“ und „Sichern linearer Strukturen“ formuliert.

4.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal wurde seinerzeit parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans 1241 bzw. 1241/1 für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal geändert. Der Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans 1241/2A – wie auch der Großteil des weiteren ehemaligen Bahnhofsareals – ist seither als Wohnbaufläche (bisher als Bahnanlage) dargestellt.

4.3 Landschaftsplan

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

4.4 Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes liegt nicht innerhalb eines rechtsgültigen Bebauungsplans. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich derzeit nach § 34 BauGB.

Nordwestlich der Nordbahntrasse grenzt der rechtsgültige Bebauungsplan 1241/1 an, welcher diesen Teilbereich vorwiegend als allgemeines Wohngebiet festsetzt.

Südlich an das Plangebiet angrenzend bzw. leicht überlappend, südlich der August-Mittelsten-Scheid-Straße bzw. der Wuppermannstraße befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 443 „Mühlenweg“ aus dem Jahr 1980, der für den Bereich ein Kerngebiet (MK) festsetzt. Östlich des Plangebietes schließt der Geltungsbereich des ebenfalls in Aufstellung befindlichen, jedoch bis zum Vorliegen einer Bodensanierungsstrategie zurückgestellte Bebauungsplans 1241/2B an.

4.5 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Barmen (ISEK)

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

Ziel des ISEK 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 (siehe Kapitel 2.1). Durch diese Entwicklung soll eine weitere Abwertung

des Planungsraums verhindert werden. Es wird zudem empfohlen, 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. Die Fläche des ehemaligen Bahnhofsgeländes Heubruch bietet dabei aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt und der Größe der Fläche einen wichtigen Entwicklungsimpuls.

5 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange

5.1 Historische Entwicklung

Bei den Flächen innerhalb des Geltungsbereiches sowie dem angrenzenden Bereich nordwestlich der Nordbahntrasse handelt es sich um Flächen des früheren Bahnhofs Heubruch, die ehemals durch die damalige Deutsche Bundesbahn für den Güter- und den Personentransport genutzt wurden. Die hier verlaufende Bahntrasse der sogenannten „Rheinischen Trasse“ führte von Wuppertal-Vohwinkel nach Hattingen/Hagen. Der ehemalige Bahnhof Heubruch wurde im Jahr 1879 in Betrieb genommen und sollte eine gewisse Konkurrenzsituation zum Bahnhof Barmen auf der Südseite des Tals bewirken. Für den Personenverkehr erlangte er jedoch nie große Bedeutung. Im 2. Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer getroffen. Das Empfangsgebäude wurde zerstört und nicht wiederaufgebaut. 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 Jahr 1992 schließlich ebenfalls aufgegeben. Der Trassenverlauf wurde in den letzten Jahren zu einem bedeutsamen und mittlerweile überregional bekannten Fuß- und Radweg umgenutzt.

Die Flächen nördlich und südlich der Trasse wurden nach der Nutzung durch die Bahn weiterhin gewerblich genutzt. Wie auch andernorts üblich, vermietete die damalige Bundesbahn Teilbereiche des Güterbahnhofsareals Heubruch an Gewerbebetriebe, die einen nicht unerheblichen Teil Ihrer Logistik über die Schiene abwickelten.

Der Bereich südöstlich der Nordbahntrasse wurde durch die Firma „Homberg-Öl“ genutzt. Im östlichen Abschnitt liegen aufgrund der Nutzung noch schwere Bodenverunreinigungen vor, die derzeit noch 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 Abgrabungen wurde das Gelände der Sukzession überlassen. Nach Aufgabe der Schienennutzung wurde in diesem Bereich zudem der Mitarbeiterparkplatz der Firma Vorwerk errichtet. Mittlerweile liegt die Fläche des Plangebietes brach.

Der Bereich nordwestlich der Nordbahntrasse (Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/1) wurde großenteils durch die Firma Dicke & Wachs (Chemie, heute Solvadis) genutzt. Nach Aufgabe der Schienennutzung fiel das Gelände zunehmend brach. Erst die Ansiedlung des Recyclinghofs der Abfallwirtschaftsbetriebe brachte eine neue Nutzung in diesem Bereich mit sich. Derzeit befindet sich auf dieser Fläche eine wohnbauliche Nutzung gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans 1241/1 in der Umsetzung.

5.2 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet wird im Nordwesten durch den (über)regional bedeutsamen Fuß- und Radweg Nordbahntrasse (Dr.-Werner-Jackstädt-Weg) begrenzt. Das Plangebiet selbst liegt vollständig brach.

Die weitere Umgebung des Plangebietes ist vorwiegend durch eine Wohnbebauung mit stark variierender Geschossigkeit und Dichte geprägt. Nördlich der Münzstraße herrscht eine Wohnbebauung mittlerer Dichte mit ein bis vier Geschossen vor. Südlich der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße, im Übergang zur Innenstadt Barmen, befinden sich Baukörper mit 4 bis zu 13 Geschossen und einer entsprechend hohen Dichte. Im Bereich der großmaßstäblichen Wohnbebauung im Süden schließt ein Fußweg an, der in das Stadtteilzentrum Barmen führt.

Östlich des Plangebietes, im Bereich Wuppermannstraße / Westkotter Straße ist ein Lebensmitteldiscounter (Netto) ansässig. Nordwestlich der Münzstraße bildet das denkmalgeschützte „Konsumgebäude“, welches durch die Gesellschaft für berufliche Aus- und Weiterbildung als Bildungszentrum genutzt wird, einen besonderen städtebaulichen Akzent.

Die Nordbahntrasse verläuft unmittelbar angrenzend an das Plangebiet über zwei ortsbildprägende Viadukte, die im Südwesten die Sedanstraße im Nordosten die Westkotter Straße überbrücken.

5.3 Topographie

Im Zuge der Herrichtung des Bahnhofareals wurde seinerzeit das Gelände im nordwestlichen Teil abgegraben – sowie im Bereich südöstlich der Nordbahntrasse aufgeschüttet. Die an das Plangebiet anschließenden Strukturen weisen zum Teil einen erheblichen Höhenunterschied zum Plangebiet auf. So liegt der Höhenunterschied zwischen der Wuppermannstraße und der Nordbahntrasse bei etwa 6 m. Die August-Mittelsten-Scheid-Straße liegt hingegen etwa auf dem gleichen Niveau wie die Nordbahntrasse (Höhenunterschied ca. 1 m).

5.4 Infrastruktur

5.4.1 Verkehr

Das Plangebiet ist über die August-Mittelsten-Scheid-Straße und die Wuppermannstraße am südlichen Rand der Fläche erschlossen.

Die Wuppermannstraße schließt im Osten direkt an die Hauptverkehrsstraße Westkotter Straße / Märkische Straße an. Westlich des Plangebietes gelangt man über die Sedanstraße und die Viktoriastraße auf die Hauptverkehrsstraße Steinweg / Carnaper Straße. Sowohl über die Märkische Straße als auch über die Carnaper Straße besteht eine direkte Verbindung zur rund 2 km nördlich verlaufenden Bundesautobahn BAB 46 (Anschlussstellen Wichlinghausen und Barmen).

Die Innenstadt Barmen befindet sich in gut 300 m Entfernung südlich vom Plangebiet. In jeweils rund 600 bis 700 m Entfernung befinden sich die Schwebebahnstationen Alter Markt und Werther Hof. 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 Oberbarmen und Barmen.

Das Plangebiet liegt ca. 25 Höhenmeter oberhalb des Stadtzentrums Barmen auf einem Plateau. Die Verbindungen zur Innenstadt und den genannten ÖPNV-Stationen weisen entsprechend steile Streckenabschnitte auf. Insofern muss trotz der zentralen Lage von einer eingeschränkten ÖPNV-Anbindung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, gesprochen werden.

Durch die entlang dem Plangebiet verlaufende Nordbahntrasse besteht eine hervorragende Anbindung an das städtische und regionale Radverkehrsnetz.

5.4.2 Energie-/ Wasserversorgung/ Telekommunikation

Die Wärmeversorgung im Plangebiet erfolgt über das Fernwärmenetz der Wuppertaler Stadtwerke (WSW). Dafür werden die im Zentrum von Barmen bestehenden Leitungen bis zum Plangebiet verlängert. Dort wird die Fernwärme in einer Übergabestation in Nahwärme umgewandelt. Über ein Leitungsnetz entlang der südlichen Begrenzung der Nordbahntrasse (jenseits des vorhandenen Schotterstreifens) werden die einzelnen Baufelder versorgt. Zusätzlich werden Strom- und Wasserleitungen sowie ein Telekommunikationsnetz (Glasfaserkabel) verlegt.

5.4.3 Entwässerung/ -entsorgung

Im Jahr 2018 wurde durch das Büro GFM Umwelttechnik eine Flächenrisiko-Detailuntersuchung (Flächenrisiko-Detailuntersuchung B-Plan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, GFM Umwelttechnik, 09.08.2018) durchgeführt. In diesem

Rahmen wurde die Versickerungsfähigkeit des Bodens für das Gesamtareal des ehemaligen Bahnhofes Heubruch untersucht. Demnach variiert der Durchlässigkeitsbeiwert (k_f-Wert) im Plangebiet zwischen $3{,}2 \times 10^{-6}$ m/s und $1{,}2 \times 10^{-5}$ m/s. Gemäß ATV Arbeitsblatt DWA kommen für eine Entwässerung Lockergesteine in Betracht, deren Durchlässigkeit zwischen 1×10^{-3} und 1×10^{-6} m/s liegt.

Angesichts der relativ niedrigen k_f-Werte im Plangebiet kombiniert mit der ausgeprägten Hangneigung ist eine (dezentrale) Versickerung des Niederschlagswassers nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich.

Das Entwässerungskonzept sieht das Prinzip „Sammeln und Ableiten“ vor. Für das Plangebiet soll die Entwässerung dezentral über die vorhandenen Entwässerungsanlagen in der August-Mittelsten-Scheid Straße in Richtung Krautsberg erfolgen. In Abstimmung mit den Wuppertaler Stadtwerken (WSW) wurden im Rahmen des Verfahrens die maximalen Einleitmengen festgelegt, welche für die August-Mittelsten-Scheid-Straße bei 59 l/s liegen. Diese sind bei Umsetzung der Planung zwingend zu berücksichtigen. Im Rahmen der Bauantragsverfahren sind entsprechende Nachweise einer gedrosselten Einleitung vorzulegen. Eine entsprechende Regelung wird in den Erschließungsvertrag zwischen WSW und Vorhabenträgerin aufgenommen.

Die intensive Begrünung der Dachfläche des Sockel-/Garagengeschosses und die extensive Begrünung der Gebäudedächer tragen zur Retention des Regenwassers und zur zeitverzögerten Einleitung in die Bestandskanalisation bei.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrages verpflichtet sich die Eigentümerin, auf den öffentlichen und privaten Grünflächen 60 cm Boden in der Qualität LAGA Z 0 aufzubringen. Zum Überflutungsschutz bei Starkregenereignissen ist im Bereich des vorgesehenen Quartiersplatzes ein Rückstauvolumen von mindestens 10 m³ (ggf. unter Einbeziehung der angrenzenden Seitenstreifens der Nordbahntrasse) zu schaffen.

5.4.4 Nahversorgung und soziale 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. Unmittelbar östlich des Plangebietes im Bereich Wuppermannstraße / Westkotter Straße befindet sich ein Lebensmitteldiscounter (Netto).

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes befinden sich vier Betreuungseinrichtungen für Kinder bis zum Vorschulalter. Des Weiteren befinden sich vier Grundschulen und vier weiterführende Schulen sowie eine Hochschule und eine Förderschule in der näheren Umgebung des Plangebietes. Außerdem befinden sich fünf Spielplätze in

der Umgebung des Plangebietes (bis 500 m Abstand). Somit besteht eine gute Versorgung mit sozialer Infrastruktur.

5.5 Geologie/ Boden/ Altlasten

Das Plangebiet wurde seit den Anfängen des 20. Jahrhunderts durch die Eisenbahn genutzt. Später kamen im Rahmen von Mietverhältnissen zunehmend gewerbliche Nutzungen hinzu (siehe Kapitel 5.1). Insofern stellen sich die Böden in der Örtlichkeit 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 < 1 m in den Randbereichen bis zu 8 m im Bereich der ehemaligen Schienentrasse. In den Randbereichen steht der unter der Auffüllung befindliche Fels (Kalkstein) um teilweise weniger als 1 m unter der Geländeoberfläche an.

Im Plangebiet befand sich von 1890 bis 1998 das Betriebsgelände der Firma „Homberg-Öl“. Hier bestand schon frühzeitig der Verdacht, dass durch unsachgemäße Nutzung Bodenverunreinigungen erfolgt sind, die auch über den Betriebsbereich hinausreichen. Die Firma „Homberg-Öl“ ist mittlerweile insolvent, sodass die vormalige Grundstückseigentümerin Deutsche Bahn AG verantwortlich im Sinne des Umweltrechtes ist.

Für die Teilfläche „Homberg-Öl“ und für westlich daran angrenzende Grundstücke werden seit über 20 Jahren durch die DB AG in Abstimmung mit dem Ressort Umweltschutz umfangreiche Maßnahmen (Grundwasserbeprobung und Bodenuntersuchungen) zur Gefahrenerkundung durchgeführt. In diesem Zuge wurde eine Verunreinigung des Grundwassers durch das ehemalige Öllager mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), Aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) und Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) nachgewiesen.

Im Rahmen weitergehender Bodenuntersuchungen konnte der Bereich relevanter Bodenbelastungen mittlerweile auf den östlichen Teilbereich (Geltungsbereich des „zurückgestellten“ Bebauungsplans 1241/2B) eingegrenzt werden, wenngleich weiterhin Belastungen des Grundwassers auch innerhalb des Plangebietes festgestellt wurden (Stellungnahme zur Anpassung des Bebauungsplans (431989_StN02), RSK Alenco GmbH, Stuttgart, Juni 2022). Die vorhandenen Grundwassermessstellen sowie ggf. weitere, zukünftig zu erstellende Grundwassermessstellen sind daher zu erhalten und zur Beprobung zugänglich halten.

5.6 Klima und Klimaanpassung

Das Plangebiet wird in der Klimafunktionskarte der Stadt Wuppertal als Gewerbeklimatop gekennzeichnet. Dementsprechend sind in dem Plangebiet alle Klimaelemente stark verändert, es besteht ein starker Wärmeinseleffekt mit teilweise hoher Schadstoffbelastung der Luft. Die südlich der Wuppermannstraße und der August-Mittelsten-Scheid-Straße angrenzenden Bereiche sind als Stadtkernklimatop mit einem intensiven Wärmeinseleffekt und die nördlich der Münzstraße angrenzenden Gebiete als Stadtklimatop mit einer starken Veränderung der Klimaelemente gegenüber dem Freiland ausgewiesen. Die Planungshinweiskarte aus dem Handlungskonzept Klima und Lufthygiene für die Stadt Wuppertal weist das Gebiet als ein bebautes Gebiet mit hoher klimarelevanter Funktion und mittlerer bis hoher thermischen Belastung aus. Gegenüber einer Nutzungsintensivierung weist das Plangebiet eine hohe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit auf. Daher ist bei einer Bebauung grundsätzlich sicherzustellen, dass sich die klimatische Situation nicht verschlechtert (bspw. durch Dachbegrünungen, Baumpflanzungen sowie die Berücksichtigung eines Grünstreifens entlang der Nordbahntrasse).

5.7 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 im Plangebiet zu erwarten.

In der Umgebung des Plangebietes befinden sich keine lärmemittierenden Gewerbebetriebe. Ein nach dem BImSchG genehmigter Betrieb in der Alarichstraße 18 (Union Knopf Menswear GmbH) in ca. 100 m nördlicher Entfernung zum Plangebiet wurde inzwischen stillgelegt.

5.8 Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes und in dessen unmittelbarer Umgebung befinden sich drei Baudenkmäler. Dabei handelt es sich um die beiden ehemaligen Stellwerke im äußersten Südwesten (Denkmalnummer 3642) und Nordosten (Denkmalnummer 3643) des ehemaligen Bahnhofsgeländes, wobei sich ersteres im Plangebiet, letzteres im Geltungsbereich des rechtsgültigen Bebauungsplans 1241/1 befindet.

Neben den Stellwerken ist das Konsumgebäude an der Münzstraße inklusive der Nebengebäude (ehemalige Bäckerei und Lagerräume) in die Denkmalliste eingetragen (Denkmalnummer 4137).

Der vorliegende städtebauliche Entwurf sieht die Integration der Denkmäler in das Gesamtkonzept vor.

5.9 Baumschutzsatzung

Seit dem 07.10.2019 gilt in Wuppertal eine Baumschutzsatzung. Im Plangebiet befinden sich mehrere Bäume, welche ggf. nach Satzung geschützt sind. Nach Satzung geschützte Bäume sind mit Art und Stammumfang einzumessen. Nötigenfalls ist ein formloser Fällantrag zu stellen.

6 Planinhalte

6.1 Städtebauliches Konzept

Der Entwurf des Büros HGMB (mittlerweile Henning-Shin) aus der vorangegangenen städtebaulichen Mehrfachbeauftragung wurde weiterentwickelt und dient als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf. Das städtebauliche Konzept umfasst auch den bereits in Umsetzung befindlichen Bereich nordwestlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/1) sowie den noch ausstehenden Abschnitt östlich des vorliegenden Plangebietes (Bebauungsplan 1241/2B).

6.1.1 Gesamtkonzept für das ehemalige Bahnhofsareal

Der Entwurf für das Gesamtareal sieht eine Bebauung mit einer Kombination aus geöffneten Blockstrukturen und Zeilenbebauung entsprechend der Bebauungsstruktur in der Umgebung vor. Hinsichtlich der Gebäudetypologie sind vorwiegend vier- bis fünfgeschossige Mehrfamilienhäuser, nordwestlich der Nordbahntrasse auch dreigeschossige Stadthäuser geplant. Die Gebäudeblöcke werden z. T. in den Hang hineingebaut, um die erheblichen Höhendifferenzen zu den umliegenden Verkehrsflächen abzufangen.

Die Nordbahntrasse wird durch eine beidseitige begrünte Pufferzone (ca. 1 - 3 m im Norden und ca. 5 m im Süden) aufgewertet und zieht sich als eine grün begleitete Rad- und Fußwegeverbindung der Länge nach durch das Gebiet und formt das Rückgrat der neu angeordneten Gebäudestrukturen. Die zur Trasse ausgerichteten Fassaden liegen in der Regel in einer Flucht und weisen abschnittweise eine weitgehend einheitliche Traufhöhe auf. Die Bebauung weist einen Abstand zwischen 3 m und 9 m zur Trasse auf, sodass sie einen optischen Rahmen für deren Verlauf bildet, ohne dabei beengend zu wirken.

Ein wesentliches gestalterisches Element im Rahmen des für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal erstellten städtebaulichen Konzeptes ist zudem die „Durchlässigkeit“ des Areals mittels der Anlage großzügiger öffentlicher Grün- und Freiflächen. Diese erstrecken sich zwischen der Nordbahntrasse und den umliegenden Verkehrsflächen. Hervorzuheben sind hier insbesondere die sogenannte „Grüne Mitte“ als Sichtachse zum historischen Konsumgebäude (im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/1) sowie der Quartiersplatz zwischen Nordbahntrasse und August-Mittelsten-Scheid-Straße.

Sowohl die Stadthäuser als auch die Geschosswohnungsbauten werden mit begrünten Flachdächern versehen und erhalten in der Regel ein Staffelgeschoss sowie eine hierüber zugängliche Dachterrasse.

Insgesamt sollen auf dem ehemaligen Bahnhofsareal rund 400 Wohneinheiten entstehen. Gut 220 Wohneinheiten befinden sich im nördlichen Abschnitt (Bebauungsplan 1241/1) in der bauliche Umsetzung, davon wiederum 57 in Form von Stadthäusern. Im nun in Rede stehenden Abschnitt (Bebauungsplan 1241/2A) sind bis zu 75 Wohneinheiten vorgesehen, davon rund 12 im vorgesehene gemischt genutzten Gebäude westlich des Quartiersplatzes. Im „verbleibenden" Abschnitt (Bebauungsplan 1241/2B) sollen perspektivisch weitere 90 bis 130 Wohnungen entstehen.

Das städtebauliche Konzept sieht eine separate Erschließung der gebildeten drei Teilbereiche vor. So wird der nordwestliche Teilbereich (Bebauungsplan 1241/1) über eine Verlängerung der Goldammerstraße sowie eine weitere Zufahrt von der Münzstraße erschlossen. Für den nun in Rede stehenden südlichen Abschnitt (Bebauungsplan 1241/2A) wird die äußere Erschließung von der August-Mittelsten-Scheid-Straße aus erfolgen. Für den „verbleibenden" Abschnitt 1241/2B ist eine Andienung von der Wuppermannstraße aus vorgesehen.

6.1.2 Städtebauliches Konzept für den südlichen Teilbereich

Für das Plangebiet 1241/2A sieht der Entwurf die Kombination aus einer Wohnbebauung im östlichen Abschnitt sowie einer urbanen Mischnutzung im westlichen Teil vor. Zwischen diesen beiden Nutzungen bildet ein Quartiersplatz eine öffentliche Verbindung zwischen August-Mittelsten-Scheid-Straße und Nordbahntrasse für den Fuß- und Radverkehr sowie einen attraktiven Aufenthaltsort für Bewohner und Besucher.

<u>Wohnbebauung</u>

Hinsichtlich der geplanten wohnbaulichen Nutzung ist die Errichtung von zwei parallel zur Nordbahntrasse ausgerichteten Gebäuderiegeln mit im stumpfen Winkel abknickenden Seitenflügeln vorgesehen. Neben den geplanten Wohnungen ist im südlichen Gebäudeflügel die Errichtung einer vierzügigen Kita vorgesehen, die sich über zwei Etagen erstreckt.

Die beiden Gebäudekörper erhalten ein gemeinsames „durchlaufendes" Sockel-/Garagengeschoss für die erforderlichen Abstellräume und Pkw- und Fahrradstellplätze. Dieses wird in den Hang hineingebaut und befindet sich somit – von der Nordbahntrasse aus betrachtet – auf Erdgeschossniveau (Die Errichtung vollständig unterirdischer Geschosse ist aufgrund des dicht anstehenden Felsens im Plangebiet nicht möglich). Richtung Südosten wird ein ebener Übergang zwischen der Dachfläche des Sockel-/Garagengeschosses und dem Spielplatz in Bereich des Felssporns hergestellt. Die nicht überbauten Dachflächen dieses Geschosses werden

intensiv begrünt und als private Gärten für die Wohnungen im Erdgeschoss sowie für den Außenbereich der Kita genutzt.

Die Zufahrt zu den Garagenstellplätzen erfolgt im Süden von der August-Mittelsten-Scheid-Straße aus. Im Übrigen werden die beiden Gebäudekörper durch einen parallel zur Nordbahntrasse angelegten Fußweg angedient. Dieser wird nordwestlich (entlang der Nordbahntrasse) durch einen großzügigen Grünstreifen gesäumt und schließt westlich an den genannten Quartiersplatz an. Die Zugänge zu den Wohnungen des südwestlichen Gebäudekörpers erfolgen über Laubengänge an den rückwärtigen Fassadenseiten. Im nordöstlichen Gebäudekörper sind die Wohnungen über zwei innenliegende Treppenhäuser erreichbar.

Die beiden Gebäudekörper werden mit fünf Vollgeschossen (einschließlich Sockel-/ Garagengeschoss) errichtet. Das oberste Geschoss ist entlang der Nordbahntrasse um mindestens 2 m zurückversetzt und wird mit vorgelagerten Dachterrassen gestaltet, wodurch die visuelle Präsenz der Gebäude im öffentlichen Raum in einem angemessenen Rahmen gehalten wird. Für die weiteren Obergeschosse ist an den Nordwestfassaden die Ausbildung von „Halbloggien“ vorgesehen. Dabei handelt es sich um rund 1 m gegenüber der Gebäudefront zurückgezogene Balkonen mit wiederum einer Auskragung gegenüber der Gebäudefront um ebenfalls rund 1 m.

Urbane Mischnutzung

Hinsichtlich der urbanen Mischnutzung im Südwesten des Gebietes ist vorwiegend ein fünfgeschossiger, längs zum Quartiersplatz angeordneter Solitärbau vorgesehen. Der Quartiersplatz wird somit durch die anschließenden Gebäudestrukturen optisch gefasst.

Das Erdgeschoss des geplanten Neubaus soll öffentlich zugänglichen Nutzungen, wie bspw. einem Gastronomiebetrieb oder einer Bäckerei vorbehalten werden. Die umliegenden Freibereiche, einschließlich des vorgelagerten Quartiersplatzes können somit ggf. für Außengastronomie zur Verfügung stehen. Die Obergeschosse sollen (vorwiegend) für Wohnzwecke genutzt werden.

Die für diese Nutzungen erforderlichen Pkw-Stellplätze werden in Form von begrünten Carports und/oder offenen Stellplätzen im rückwärtigen (westlichen) Bereich des Gebäudes verortet und direkt über die August-Mittelsten-Scheid-Straße angedient. Auf diese Weise wird der Quartiersplatz autofrei ausgebildet (mit Ausnahme von Fahrzeugen zur Wartung und Ver- und Entsorgung).

Ein weiterer zwei- bis dreigeschossiger Neubau soll östlich des im Plangebiet befindlichen denkmalgeschützten Stellwerksgebäudes entstehen. Das ehemalige Stellwerksgebäude und der Neubau können somit ggf. als eine Nutzungseinheit konzipiert werden, um eine sinnvolle Nachnutzung des historischen Gebäudes zu fördern und zu erleichtern. Um den Denkmalwert des ehemaligen Stellwerksgebäudes zu würdigen, hält der Neubau zu diesem einen baulichen Abstand von mindestens 10 m ein. Zudem soll für das oberste Geschoss des

Neubaus an der westlichen Gebäudeseite ein Rücksprung von mindestens 3 m vorgesehen werden.

Neugestaltung der August-Mittelsten-Scheid-Straße

Durch eine Neugestaltung des Abschnittes der August-Mittelsten-Scheid-Straße im Plangebiet sollen perspektivisch die bisherigen längs ausgerichteten Parkstreifen zum Teil in Schrägparker umgewandelt werden. Die Anzahl der öffentlichen Parkplätze kann dadurch geringfügig erhöht werden. Zwei bis drei öffentliche Parkplätze sollen ggf. für ein Carsharing-Angebot vorgehalten werden.

6.1.3 Spielplatz

Als wesentliches Element der vorliegenden Planung soll auf dem südöstlich an die geplante Wohnbebauung angrenzenden Felssporn an der August-Mittelsten-Scheid-Straße ein großzügiger Spielplatz der Kategorie A für alle Altersgruppen entstehen. Das Einzugsgebiet soll weit über den Bereich „Bahnhof Heubruch“ hinausragen. Eine direkte fußläufige Verbindung von der Nordbahntrasse zur Spielfläche „Felssporn“ soll im Osten des Plangebietes durch die Schaffung einer Rampen- und Treppenanlage geschaffen werden. Ebenso soll ein Treppenzugang von der August-Mittelsten-Scheid-Straße errichtet werden. Die Realisierung soll zeitlich parallel zur Errichtung der Wohngebäude im Plangebiet erfolgen.

6.1.4 Geförderter Wohnungsbau

Seitens der Stadt Wuppertal wird grundsätzlich ein Anteil von mindestens 20 % geförderten Wohnungen angestrebt. Diese Quote ist entsprechend auch für das Gesamtvorhaben „Bahnhof Heubruch“ nachzuweisen. Eine entsprechende Regelung wird in den städtebauliche Vertrag aufgenommen.

6.2 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.2.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet (WA)

Die im Plangebiet vorgesehene wohnbauliche Entwicklung wird durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes planungsrechtlich vorbereitet. Die Festsetzung ermöglicht zugleich untergeordnete, das Wohnen nicht beeinträchtigende gewerbliche, soziale, sportliche, gesundheitliche oder kulturelle Nutzungen. Aufgrund des engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs schließt die Nummerierung des allgemeinen Wohngebietes (WA 4) an jene des nördlich angrenzenden Bebauungsplans 1241/1 (WA 1 bis WA 3.2) an.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO sind die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen im allgemeinen Wohngebiet WA 4 nicht zulässig bzw. nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Gartenbaubetriebe und Tankstellen entsprechen nicht dem städtebaulichen Ziel,

das Wohnen als prioritäre Nutzung und als konsistente bauliche Erscheinung umzusetzen. Darüber hinaus sind diese Nutzungen aufgrund ihres Emissionsverhaltens, der Verkehrserzeugung und des Flächenverbrauchs nicht für die Revitalisierung eines zentral gelegenen Bereichs geeignet.

Urbanes Gebiet (MU)

Der Bereich im Südwesten des Plangebietes, welcher den geplanten Solitär sowie das denkmalgeschützte Stellwerksgebäude und den vorgesehenen „Ergänzungsbau“ beinhaltet, wird als urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. Dadurch wird die für diesen Bereich vorgesehene Nutzungsmischung aus Wohnen und weiteren insbesondere öffentlichen Nutzungen (wie z. B. Gastronomie) planungsrechtlich vorbereitet.

Um städtebauliche Spannungen zu vermeiden, werden folgende Nutzungen im urbanen Gebiet MU ausgeschlossen:

- Vergnügungsstätten, soweit es sich um Spielhallen, Wettbüros und Betriebe mit Sexdarbietungen handelt (§ 1 Abs. 9 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauNVO),
- sonstige Gewerbebetriebe gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO, soweit es sich um Betriebe mit ausschließlich oder überwiegend Sexdarbietungen, Bordelle und bordellartige Betriebe handelt (§ 1 Abs. 9 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauNVO),
- Einzelhandelsbetriebe, die in nicht unerheblichem Umfang Güter sexuellen Charakters anbieten wie z. B. Sex-Shops und Erotikfachmärkte (§ 1 Abs. 9 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauNVO),
- Tankstellen (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

Diese Nutzungen entsprechen nicht dem angestrebten Gebietscharakter und den städtebaulichen Zielsetzungen. So führen die genannten Formen von Vergnügungsstätten und Gewerbe- und Einzelhandelsbetrieben regelmäßig zu Trading-Down-Effekten und stünden somit im Widerspruch zu dem Ziel, auf dem Areal hochwertiges Wohnen zu entwickeln.

Tankstellen sind aufgrund ihres Flächenverbrauchs und des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht im Sinne der städtebaulichen Zielsetzungen für diesen Standort geeignet.

Zum Zweck der angestrebten Belebung des vorgelagerten Quartiersplatzes durch die Ansiedlung von Schank- und Speisewirtschaften und/ oder sonstigen Handels- und Dienstleistungsbetrieben wird für das urbane Gebiet festgesetzt, dass Wohnnutzungen im Erdgeschoss nicht zulässig sind.

6.2.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) wie folgt festgesetzt:

	GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO	**„GRZ 2“** gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO (einschließlich Tiefgaragen)	**Max. Gebäudehöhe** gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO
WA 4	0,7	0,9	187,0 m ü NHN (Sockel-/Garagengeschoss) 200,0 / 197,0 m ü NHN
MU	0,8	0,9	200,0 m ü NHN / 193,0 m ü NHN (Neubauten) 189,0 m ü NHN (Denkmal)

Durch die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung wird eine der Umgebung entsprechende bauliche Dichte im Plangebiet vorbereitet. Im Rahmen der grundlegenden Strukturen des zugrundeliegenden städtebaulichen Konzeptes wird den Bauherren ein angemessener Spielraum hinsichtlich der Dimensionierung der Gebäudekubaturen ermöglicht.

Grundflächenzahl (GRZ) (§ 16 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 17 BauNVO)

In § 17 BauNVO wird der Orientierungswert für die GRZ für allgemeine Wohngebiete mit 0,4, für urbane Gebiete mit 0,8 definiert.

Im festgesetzten urbanen Gebiet MU wird die maximal zulässige GRZ entsprechend dem Orientierungswert nach § 17 BauNVO mit 0,8 festgesetzt. Dieses Maß wird mit dem Ziel einer urbanen, flächensparenden Bebauung in diesem Bereich festgesetzt. Es ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen Abmessungen der überbaubaren Grundstücksfläche zusätzlich durch die eng gefassten Baugrenzen und Baulinien reguliert wird (siehe Kapitel 6.2.3).

In allgemeinen Wohngebieten WA 4 wird eine GRZ von 0,7 festgesetzt. Der maßgebliche Orientierungswert wird somit überschritten.

Des Weiteren darf sowohl im allgemeinen Wohngebiet WA 4 als auch im urbanen Gebiet MU die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) durch Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einschließlich an Gebäude angrenzende Terrassen bis zu einem Wert von 0,9 überschritten werden. Somit wird auch eine Überschreitung der sogenannten Kappungsgrenze nach § 19 Abs. 4 Satz 2 von 0,8 ermöglicht.

Folgende städtebauliche Gründe liegen für die Überschreitung des Orientierungswertes nach § 17 BauNVO sowie der „Kappungsgrenze“ nach § 19 Abs. 4 Satz vor:

Durch die Planung wird die Umsetzung des südlichen Abschnittes des städtebaulichen Konzeptes (Siegerentwurf aus dem vorhergegangenen städtebaulichen Wettbewerb) vorbereitet. Es handelt sich um die Re-Integration einer innerstädtischen Fläche mit Nähe zum Stadtzentrum Barmen. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist daher besonders geboten. Insgesamt orientiert sich die bauliche Dichte im Plangebiet an der umliegenden Bebauung, sodass durch die Planung ein harmonisches Einfügen in die Umgebung vorbereitet wird.

Die Überschreitung des Orientierungswertes nach § 17 BauNVO dient vorliegend dazu, das im allgemeinen Wohngebiet WA 4 vorgesehene Sockel-/ Garagengeschoss zu ermöglichen (siehe Kapitel 6.1.2). Die Grundfläche der auf dem Sockel-/ Garagengeschoss aufstehenden Gebäudekörper wird – entsprechend den im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen – maximal rund 40 % des allgemeinen Wohngebietes WA 4 abdecken.

Aufgrund des nahe unter der Oberfläche anstehenden Felsens sowie der starken Hangneigung im Plangebiet wird das Sockel-/Garagengeschoss im Mittel um mehr als 1,6 m über die Geländeoberfläche hinausragen und ist daher bauordnungsrechtlich nicht als Tiefgarage einzustufen. Die Grundfläche dieses Geschosses ist somit in vollem Maße der GRZ zuzuschlagen. Dadurch wird für die Umsetzung der Planung die Festsetzung einer „erhöhten“ maximal zulässigen GRZ erforderlich.

Durch die Unterbringung der Stellplätze in diesem halb eingegrabenen Garagengeschoss können Emissionen durch Lärm und Abgase, die auf die angrenzende Nachbarschaft und das Plangebiet selbst einwirken, reduziert werden. Die Dachfläche des Garagengeschosses ist – soweit nicht durch darüberliegende Geschosse überbaut – intensiv zu begrünen und dient als Wohngärten für die Wohnbebauung und als Kita-Außenfläche, sodass der erhöhte Anteil überbauter Fläche optisch nur eingeschränkt wahrnehmbar ist.

Durch die Zulässigkeit der Überschreitung der festgesetzten GRZ durch Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zum einem Wert von 0,9 wird sichergestellt, dass die Freiflächen auf den privaten Grundstücken in einem dem Standort angemessenen Umfang für Nebenanlagen genutzt werden können. Insbesondere wird auf diese Weise ein ausreichender Spielraum für die Verortung und Dimensionierung der Zuwegungen, Terrassen (auch für die ggf. vorgesehene Außengastronomie) und Fahrradabstellanlagen eingeräumt. Die Errichtung von Tiefgaragen wird aufgrund der Bodenbeschaffenheit im Plangebiet voraussichtlich nicht vorgesehen. Gleichwohl werden diese – im Sinne einer geordneten Abwicklung des ruhenden Verkehrs – planungsrechtlich grundsätzlich ermöglicht werden.

Im Folgenden werden die Umstände bzw. Maßnahmen aufgeführt, durch die sichergestellt ist, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden:

Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, die durch das Maß der baulichen Nutzung berührt werden können, beziehen sich nach der Rechtsprechung insbesondere auf Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen, die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden oder Wohnungen sowie auf die Zugänglichkeit der Grundstücke, wobei hygienische, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Erfordernisse zu berücksichtigen sind. Dabei können eine Kombination verschiedener Maßfaktoren sowie die Anordnung der Baukörper einschließlich der Nebenanlagen und Folgeeinrichtungen auch bei hoher baulicher Verdichtung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten.

Die Planung sieht einen hohen Anteil an öffentlichen Grün- und Freiflächen im Plangebiet vor, wodurch die bauliche Dichte über den gesamten Geltungsbereich gerechnet ein moderates Niveau aufweist (siehe Kapitel 6.1). So wird der Felssporn an der August-Mittelsten-Scheid-Straße (südöstlich des WA 4) als Grünfläche mit Spielplatz in die Planung integriert. Von hier aus wird eine Grünverbindung zur Nordbahntrasse geschaffen.

Durch die genannten Grün- und Freiflächen sowie die vorbereitete Verortung und Ausrichtung der Gebäude (Baugrenzen und Baulinien, siehe Kapitel 6.2.3) wird eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung sichergestellt.

Ebenso ist die Zugänglichkeit der Grundstücke von der August-Mittelsten-Straße und der Wuppermannstraße aus gewährleistet. Durch die umliegenden öffentlichen Straßen bzw. privaten Wegen und gemeinschaftlich genutzten Flächen wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle erzeugt. Das Plangebiet wird verkehrsarm gestaltet. Ein Durchfahren ist für den motorisierten Individualverkehr nicht möglich, wodurch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und zu einem ruhigen Wohnumfeld geschaffen wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine gewisse bauliche Verdichtung als angemessen zu betrachten.

In Bezug auf die Umweltbelange ist auszuführen, dass die Böden im Plangebiet, die nun einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen, größtenteils schon im Bestand versiegelt bzw. stark verdichtet sind und über eine relativ geringe Versickerungsfähigkeit verfügen. Insbesondere in Bezug auf die Versickerung von Niederschlagswasser ist durch die Planung keine wesentliche Verschlechterung zu erwarten. Durch die Festsetzung einer Dachbegrünung wird zudem teilweise ein Ausgleich zu der vorgenommenen Versiegelung vorgenommen, wodurch insbesondere ein Beitrag zu Niederschlagsretention geleistet wird.

Höhe baulicher Anlagen (§ 16 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 18 BauNVO)

Die Gebäudehöhe darf die festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) nicht überschreiten. Um einen eindeutigen Bezugspunkt zu definieren, beziehen sich alle Höhenangaben auf Normalhöhennull (NHN). Bezugspunkt für die maximale Gebäudehöhe ist der höchste Punkt des Daches (Oberkante der Attika).

Die Festsetzungen der maximalen Höhen gewährleisten eine auf das Umfeld und die bewegte Topografie abgestimmte Höhenentwicklung und Gestaltung. Die Festsetzungen orientieren sich an dem der Planung zugrundeliegenden städtebaulichen Konzept sowie an den angrenzenden Strukturen. Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 und im urbanen Gebiet MU wird durch die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe von zumeist 200,0 m ü NHN die Ausbildung von in der Regel fünf Geschossen ermöglicht – unter Berücksichtigung einer für die angedachten Nutzungen übliche Geschosshöhe von rund 3 m, zzgl. eines gewissen Puffers für die Attika und ggf. leicht erhöhte Erd- oder Staffelgeschosse.

Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 wird entlang der Nordbahntrasse durch die Festsetzung einer um 3,0 m niedrigeren maximal zulässigen Gebäudehöhe (197,0 m Ü NHN) der hier vorgesehene Rücksprung des obersten Geschosses und die Ausbildung von Dachterrassen vorbereitet. Somit wird eine unverhältnismäßige optische Dominanz des Gebäuderiegels im öffentlichen Raum unterbunden.

Für den Bereich des vorgesehenen Sockel-/Garagengeschosses im allgemeinen Wohngebiet WA 4 wird durch die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe (187,0 m ü NHN) ein weitgehend ebenerdiger Übergang von der entsprechenden Dachfläche zu dem angrenzenden Spielplatz auf dem Felssporn vorbereitet. Durch die intensive Begrünung der Dachfläche wird das Sockel-/Garagengeschoss in diesem Bereich „versteckt“.

Für den Bereich des vorhandenen Baudenkmals im urbanen Gebiet wird eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 189,0 m ü NHN festgesetzt, was der tatsächlichen Gebäudehöhe im Bestand zzgl. eines Puffers von knapp 1 m für eventuelle bauliche Ertüchtigungen entspricht. Für den Bereich des geplanten Neubaus östlich des ehemaligen Stellwerksgebäudes wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 193,0 m ü NHN die Ausbildung von maximal drei Vollgeschossen ermöglicht. Eine unverhältnismäßige optische Dominanz gegenüber dem Baudenkmal wird somit unterbunden.

Umwehrungen von Dachterrassen dürfen ausnahmsweise die festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe um maximal 1,8 m überschreiten. Die Festsetzung dient der Möglichkeit, auf den geplanten Gebäuden Dachterrassen auszubilden. Zudem ermöglicht sie eine hinreichende Einfriedung der auf den Dachflächen vorgesehenen Außenanlagen der Kita.

Eine Überschreitung der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe (GH) durch untergeordnete Bauteile (z. B. Aufzugsüberfahrten) und technische

Gebäudeeinrichtungen ist bis zu einer Höhe von 1,0 m zulässig. Diese Festsetzung erfolgt, um den Ansprüchen der modernen Gebäudetechnik gerecht zu werden und ermöglicht die Errichtung von Aufzugsanlagen bis in das oberste Geschoss mit den dafür notwendigen Aufzugsüberfahrten.

Insgesamt wird durch die Festsetzungen zur zulässigen Höhe baulicher Anlagen sichergestellt, dass sich die Neuplanung proportioniert in das Orts- und Landschaftsbild einfügt. Ebenso werden harmonische Übergänge innerhalb des Plangebietes ohne optische „Ausreißer“ oder „Versprünge“ zwischen den einzelnen Baugebieten vorbereitet. Gleichzeitig wird ein angemessenes Angebot zur Nachverdichtung geschaffen, das einen Beitrag zur Deckung der Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt Wuppertal leistet.

Geschossfläche, Geschossflächenzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Stadt Wuppertal hat sich dafür entschieden, im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans eine Geschossfläche oder Geschossflächenzahl (GFZ) nicht festzusetzen. Dies ist gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO zulässig.

Die im Bebauungsplan festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe ermöglicht im allgemeinen Wohngebiet WA 4 in der Regel vier bis fünf Vollgeschosse. Kombiniert mit der festgesetzten maximal zulässigen Grundflächenzahl von 0,8 und den überbaubaren Grundstücksflächen wird eine z. T. erhebliche Überschreitung des gemäß § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswertes für die GFZ von 1,2 ermöglicht.

Die möglichen Überschreitungen des genannten Orientierungswertes werden aus folgenden städtebaulichen Gründen für gerechtfertigt erachtet: Durch die Planung wird die Umsetzung des südlichen Abschnittes des städtebaulichen Konzeptes (Siegerentwurf aus dem vorhergegangenen städtebaulichen Wettbewerb) vorbereitet. In diesem Zuge ist die Schaffung eines urbanen Quartiers mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität in integrierter Lage vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird eine gewisse bauliche Verdichtung für angemessen erachtet – auch im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und des Grundsatzes „Innen- vor Außenentwicklung“.

Im Plangebiet schaffen großzügige öffentliche Freibereiche einen unmittelbaren Ausgleich zu der ermöglichten baulichen Dichte in den Baugebieten. Die bauliche Dichte erreicht somit über das gesamte Plangebiet gerechnet ein moderates Niveau etwa entsprechend jenem in der baulichen Umgebung. Durch die genannten Grün- und Freiflächen und die vorbereitete Verortung und Ausrichtung der Gebäude (Baugrenzen und Baulinien, siehe Kapitel 6.2.3) wird zudem eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sichergestellt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt.

6.2.3 Überbaubare Grundstücksfläche/ Stellung baulicher Anlagen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden überwiegend durch Baugrenzen bestimmt. Diese werden so angeordnet, dass das städtebauliche Konzept für diesen Bereich gemäß dem Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb klar widergespiegelt wird und zugleich eine ausreichende Flexibilität für die späteren Bauherren hinsichtlich Positionierung, Ausrichtung und Dimensionierung der Gebäude geschaffen wird.

Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 wird eine „zusätzliche“ überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt (G1), innerhalb derer ausschließlich die Errichtung von Garagen sowie Geschossen für Abstell- und Technikräume zulässig ist. Dadurch wird die vorgesehene Errichtung des „halb eingegrabenen“ Sockel-/ Garagengeschosses (siehe Kapitel 6.1.2) ermöglicht. Auf diese Weise können die oberirdischen Freiflächen im Plangebiet weitgehend von ruhendem Verkehr freigehalten werden.

Zur Ausbildung einer klaren Raumkante und Flucht werden entlang der Nordbahntrasse im allgemeinen Wohngebiet WA 4 Baulinien festgesetzt. Durch die Festsetzung rückversetzter Baugrenzen werden die überbaubaren Grundstücksflächen in diesem Bereich hinsichtlich der maximal zulässigen Gebäudehöhe gegliedert. Somit wird entlang der Nordbahntrasse der Rücksprung des obersten Geschosses und die Ausbildung von Dachterrassen planungsrechtlich vorbereitet und eine ungewollte visuelle Präsenz der Gebäude im öffentlichen Raum unterbunden (siehe Kapitel 6.2.2).

Niedrigere Gebäude und Gebäudeteile (mit einer maximalen Höhe von 187,0 m ü NHN) werden – angesichts der geringeren Bedeutung für die Wahrnehmbarkeit von Raumachsen – durch entsprechende Festsetzung von der Einhaltung der Baulinien entbunden. Auf diese Weise wird insbesondere ein Zurückspringen des vorgesehen Sockel-/ Garagengeschoss im Bereich der Fuge zwischen den beiden aufstehenden Gebäudekörpern ermöglicht.

Tiefgaragen und deren Zufahrten sind sowohl im allgemeinen Wohngebiet WA 4 als auch im urbanen Gebiet allgemein und auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit ist im Plangebiet zwar voraussichtlich nicht mit der Umsetzung von Tiefgaragen zu rechnen. Gleichwohl sollen diese – im Sinne einer geordneten Abwicklung des ruhenden Verkehrs – planungsrechtlich grundsätzlich ermöglicht werden.

Die Möglichkeit zum Fortbestand des im Plangebiet vorhandenen historischen Stellwerksgebäudes im urbanen Gebiet MU soll gesichert werden. Zu diesem Zweck wird der entsprechende Bereich ebenfalls als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Um wesentliche Änderungen der Gebäudekubatur von vornherein auszuschließen, erfolgt dies durch Baulinien. Ebenso wird die überbaubare Grundstücksfläche östlich des ehemaligen Stellwerksgebäudes im Süden durch eine Baulinie begrenzt. Diese wird mit einem Abstand von 2,5 m von der August-

Mittelsten-Scheid-Straße und somit in einer Flucht zu dem östlichen Eckpunktes des Stellwerksgebäudes festgesetzt. Auf diese Weise wird ein harmonisches „Zusammenspiel“ der beiden Baukörper vorbereitet.

Für die festgesetzten Baulinien wird eine maximale Überschreitung sowie ein Rücksprung durch Balkone / Loggien mit einer Breite von maximal 12,0 m um bis 1,2 m zugelassen. Auf diese Weise wird die geplante Ausbildung von „Halb-Loggien“ ermöglicht (siehe Kapitel 6.1), ohne die angestrebte Ausbildung einer Gebäudeflucht entlang der Nordbahntrasse grundsätzlich zu gefährden.

Um ausreichend Spielraum hinsichtlich der architektonischen Ausgestaltung der Baukörper zu gewähren, wird festgesetzt, dass im allgemeinen Wohngebiet WA 4 die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien durch an Gebäude angrenzende Terrassen und Terrassentrennwände um bis zu 3,0 m überschritten werden dürfen. Außerdem dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Balkone bis zu einer Tiefe von 2,0 m überschritten werden.

6.2.4 Abweichende Tiefen der Abstandsflächen

Für die Gebäudeseiten im allgemeinen Wohngebiet WA 4, die unmittelbar an die anschließenden, festgesetzten öffentlichen Grünflächen herangebaut werden bzw. sich diesen zuwenden, wird eine Reduzierung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf 0,0 H festgesetzt. Die entsprechenden Gebäude bzw. Gebäudeteile dürfen somit bis zu der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe (GH) an die Baugrenzen heranreichen. Durch diese Festsetzung wird sichergestellt, dass das geplante Sockel-/Garagengeschoss (unabhängig von der Realisierung und Widmung der öffentlichen Grünfläche) bis an die betreffende Grundstücksgrenze herangebaut werden kann. Auf diese Weise können die oberirdischen Freiflächen im Plangebiet weitgehend von ruhendem Verkehr freigehalten werden.

6.2.5 Nebenanlagen

Im allgemeinen Wohngebiet WA 4 dürfen Nebenanlagen wie Gartenhäuser/ Geräteboxen eine Grundfläche von 9,0 m² und eine Höhe von 2,5 m oberhalb der jeweiligen Geländeoberfläche nicht überschreiten. Ziel der Beschränkungen ist, die Gartenbereiche der geplanten Bebauung überwiegend einer privaten Erholungsnutzung zur Verfügung zu stellen und ein geordnetes, aufgelockertes und gestalterisch ansprechendes Quartier zu entwickeln.

Von der Beschränkung ausgenommen sind Fahrradabstellanlagen, Abfallstellplätze sowie Nebenanlagen zugunsten einer Kita-Nutzung. Somit wird dem Ziel der Schaffung eines fahrradfreundlichen Quartiers mit ausreichend ebenerdig zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder entsprochen. Ebenso werden der vorgesehenen Nutzung entsprechend ausreichend große Sammelplätze für Mülltonnen ermöglicht. Eine ungewollte Einschränkung der

Gestaltungsmöglichkeiten für den Außenbereich der Kita wird ebenfalls unterbunden.

Im Übrigen sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO weiterhin allgemein und Nebenanlagen nach § 14 Abs. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

6.2.6 Stellplätze, Garagen

Der durch die Umsetzung der Planung hervorgerufene ruhende Verkehr soll im allgemeinen Wohngebiet WA 4 vorwiegend in einem „halb“ eingegrabenen Sockel-/Gargagengeschoss untergebracht werden. Zu diesem Zweck wird im Bebauungsplan eine „zusätzliche“ überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt (G1), innerhalb derer ausschließlich die Errichtung von Garagen sowie Geschossen für Abstell- und Technikräume zulässig ist. Tiefgaragen und deren Zufahrten sind – wenngleich aufgrund der Bodenbeschaffenheit voraussichtlich nicht realisierbar – sowohl im allgemeinen Wohngebiet WA 4 als auch im urbanen Gebiet allgemein und auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig (siehe Kapitel 6.2.3).

Die Zulässigkeit von oberirdischen, nicht überdachten Stellplätzen und Carports wird im allgemeinen Wohngebiet neben den überbaubaren Grundstücksflächen auf einen dafür festgesetzten Bereich an der Zufahrt an der August-Mittelsten-Straße (bspw. für Bring- und Holverkehr der hier vorgesehenen Kita) beschränkt. Diese Festsetzung dient einer attraktiven Gestaltung und umfassenden Begrünung der oberirdischen Freiflächen. Die Zufahrt zu der festgesetzten Fläche für Stellplätze über den Quartiersplatz wird durch entsprechende Signatur in der Planzeichnung (Bereich ohne Ein- und Ausfahrt) unterbunden. Diese Festsetzung wird der vorgesehenen (weitgehend) autofreien Ausbildung des Quartiersplatzes gerecht.

Innerhalb des urbanen Gebietes MU sind oberirdische, nicht überdachte Stellplätze und Carports neben den überbaubaren Grundstücksflächen auch in den dazwischen liegenden Bereichen zulässig. Die Randbereiche entlang der Nordbahntrasse, der August-Mittelsten-Scheid-Straße und des Quartiersplatzes werden hingegen von Stellplätzen freigehalten. Auf diese Weise wird für diesen Teilbereich eine hinreichende Flexibilität für eine mögliche besucherintensivere Nutzung eingeräumt. Zugleich wird eine Abschirmung und Eingrünung des ruhenden Verkehrs gegenüber den umliegenden öffentlichen Freiflächen ermöglicht.

Zur Gewährleistung eines geordneten und hochwertigen städtebaulichen Erscheinungsbildes sind oberirdische Garagen im allgemeinen Wohngebiet WA 4 und im urbanen Gebiet MU nur als Bestandteil des Hauptbaukörpers innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

6.2.7 Verkehr, Ver- und Entsorgung

Die Flächen der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße im Süden des Plangebietes werden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Zur planungsrechtlichen Vorbereitung der geplanten öffentlichen Parkstände im Bereich der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße werden

die jeweiligen Bereiche als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – öffentliche Parkfläche festgesetzt. Die geplante Platzfläche zwischen Nordbahntrasse und August-Mittelsten-Scheid-Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Quartiersplatz festgesetzt.

Verkehrliche Auswirkungen der Planung

Eine gutachterliche Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen wurde seinerzeit bereits auf Grundlage des Bebauungsplan-Entwurfes 1241 für das Gesamtareal des ehemaligen Bahnhofs Heubruch erstellt (Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 1241 „Bahnhof Heubruch in Wuppertal“, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, März 2020). Diese wurde im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens 2014/2A fortgeschrieben.

In dieser Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung werden die tatsächlich realisierten bzw. in Umsetzung befindlichen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1241/1 sowie der aktuelle Planungsstand für die Geltungsbereiche der Planteile 1241/2A und 1241/2B als Grundlage verwendet.

So wird für den nördlichen Abschnitt nun von insgesamt 163 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern (bisheriges Gutachten: 140) und 57 Stadthäusern (bisher 60) ausgegangen. Für den nun in Rede stehenden Abschnitt 1241/2A wurde die im Gutachten angenommen Anzahl an Wohneinheiten von bisher 53 auf 72 erhöht. Dadurch ergeben sich leichte Unterschiede hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Für den verbleibenden Abschnitt 1241/2B wird weiterhin von 90 Wohneinheiten ausgegangen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen für das Gesamtprojekt „Bahnhof Heubruch“ (Abschnitte 1241/1, 1241/2A und 1241/2B) betrachtet.

Zur Ermittlung des unmittelbar durch die künftigen Bewohner (für das Gesamtvorhaben Bahnhof Heubruch) hervorgerufenen Verkehrsaufkommens werden durch den Gutachter folgende Basisdaten zugrunde gelegt:

- 325 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern, 57 Stadthäuser
- 2,3 Bewohner je Wohneinheit in den Mehrfamilienhäusern => 748 Bewohner
- 3,2 Bewohner je Wohneinheit in den Stadthäusern => 182 Bewohner
- 85 % der Bewohner erledigen Außer-Haus-Aktivitäten, durchschnittlich 3,5 Wege pro Tag => insgesamt 2.769 Wege pro Tag
- Angenommener Modal Split (auf Basis von Erfahrung aus vergleichbaren Standorten in Wuppertal):
    - 65 % Pkw,
    - 13 % zu Fuß,
    - 20 % ÖPNV,

    - 2 % Fahrrad
- Besetzungsgrad Pkw: 1,4 Personen

Auf Basis dieser Daten ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 1.286 Kfz-Fahrten durch die Bewohner (2.769 Wege x 65 % MIV-Anteil = 1.800 Kfz-Wege / 1,4 Pers. je Kfz = 1.286 Kfz-Fahrten).

Der Besucherverkehr kann in der Regel mit 5 % der Bewohnerwege angenommen werden. Somit ergibt sich hier ein Aufschlag von 64 Kfz-Fahrten. Des Weiteren ist gemäß Gutachten mit 24 Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr (0,1 Kfz-Fahrten je Einwohner, Berücksichtigung von Bündelungsfaktor: 4,0) zu rechnen.

Für die 4-gruppige Kita wird von jeweils 57 Fahrten im Ziel- und im Quellverkehr in den Stunden zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr ausgegangen. Das Kfz-Aufkommen für die angedachte Erdgeschoss-Nutzung im urbanen Gebiet (Gastronomie / Bäckerei) wird als vernachlässigbar eingestuft, da diese Nutzung voraussichtlich vorwiegend durch Nutzer der Nordbahntrasse (Radfahrer) oder durch Bewohner bzw. deren Besucher des Quartiers genutzt wird.

In Summe ergibt sich somit ein durch das Gesamtvorhaben hervorgerufenes Verkehrsaufkommen von 1.488 Kfz-Fahrten pro Tag, das sich wie folgt zusammensetzt:

- Bewohner: 1.286 Kfz-Fahrten
- Besucher: 64 Kfz-Fahrten
- Wirtschaftsverkehr: 24 Kfz-Fahrten
- Kita: 114 Kfz-Fahrten

Demgegenüber steht der Wegfall von ca. 240 Kfz-Fahrten/Tag zu dem bestehenden Recyclinghof, so dass das resultierende zusätzliche Fahrtenaufkommen ca. 1248 Kfz-Fahrten/Tag beträgt.

Dabei ist für die Morgenspitze von 139 Kfz/h sowie für die Abendspitze von 119 Kfz/h auszugehen. Durch den Entfall des Vorwerk-Parkplatzes (ca. 120 Stellplätze) ist mit keiner nennenswerten Entlastung zu rechnen, da davon auszugehen ist, dass die Nutzer künftig im unmittelbaren Umfeld nach Stellplätzen suchen.

Um das zukünftige Belastungsbild an den umliegenden Knotenpunkten zu erhalten, werden die bereits vorhandenen Belastungen abzüglich der entfallenden Fahrten mit den künftig zusätzlichen zu erwartenden Verkehren überlagert. Hierbei wird davon ausgegangen, dass ohne die Umsetzung des Vorhabens mit einer pauschalen Verkehrszunahme von 1 % zu rechnen ist (sogenannter Prognose Nullfall). Für den sogenannten Prognose Planfall werden zusätzlich die Verkehre addiert, die durch die Umsetzung des Vorhabens zu erwarten sind.

Knoten	Analyse		Prognose Nullfall		Prognose Planfall	
	Morgen spitze	Abend spitze	Morgen spitze	Abend spitze	Morgen spitze	Abend spitze
Westkotter Straße/ Münzstraße	1.223	1.593	1.235 (+12)	1.609 (+16)	1.264 (+41)	1.606 (+13)
Westkotter Straße/ Wuppermannstraße	1.269	1.608	1.282 (+13)	1.624 (+16)	1.344 (+75)	1.655 (+47)
Sedanstraße/ Münzstraße	286	329	289 (+3)	332 (+3)	330 (+44)	372 (+43)
Sedanstraße/ Goldammerstraße	285	289	288 (+3)	295 (+3)	337 (+52)	336 (+47)
Sedanstraße/ August-Mittelsten-Scheid-Str.	333	344	336 (+3)	347 (+3)	403 (+70)	408 (+64)
Sedanstraße/ Parlamentstraße	1.349	1.587	1.408 (+59)	1.603 (+16)	1.447 (+98)	1.630 (+43)

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Knotenpunktbelastung (Kfz/h)

Demnach ergibt sich durch die Umsetzung des Vorhabens eine maximale Zunahme des Verkehrsaufkommens während der Morgenspitze am Knotenpunkt Sedanstraße / Parlamentstraße mit 98 Kfz/h (7,3 %), zur Abendspitze am Knotenpunkt Sedanstraße / August-Mittelsten-Scheid-Straße mit 64 Kfz/h (18,6 %).

Die Bewertung der Verkehrsqualität für die Knotenpunkte erfolgt für den Bestand und den Planfall jeweils für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015). Die zur Bewertung herangezogenen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen im Sinne des Schulnotensystems von QSV A (sehr gut; Wartezeiten sind sehr kurz) bis QSV F (ungenügend; Knotenpunkt ist überlastet).

Demnach kann der Verkehr an nahezu allen Knotenpunkten sowohl im Bestand als auch im Planfall leistungsfähig abgewickelt werden, zumeist sogar mit einer sehr guten Verkehrsqualität. Ebenso können gemäß Verkehrsgutachten die im Gesamtgebiet „Bahnhof Heubruch“ geplanten Zufahrten zu den Garagengeschossen / Tiefgaragen über die umliegenden Straßen aufgrund des hiesigen geringen Verkehrsaufkommens leistungsfähig abgewickelt werden.

Zu einer Verschlechterung hinsichtlich der Einordnung nach HBS kommt es lediglich zur Morgenspitze an den Knotenpunkten Westkotter Straße / Münzstraße (B auf C), Westkotter Straße / Wuppermannstraße (C auf D) und Sedanstraße / Parlamentstraße (C auf D).

Für den Knotenpunkt Westkotter Straße / Wuppermannstraße ergibt sich bereits im Bestand zur Abendstunde eine unzureichende Verkehrsqualität (Stufe E). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einordnung in Stufe E nur aus einem Verkehrsstrom, dem linksabbiegenden Strom aus der Wuppermannstraße, resultiert. Gegenüber dem Bestand steigt die Verkehrsmenge an diesem Knotenpunkt um 47 Kfz/h an. Dies entspricht einer relativen Zunahme um 2,9 %.

Knoten	**Zeit**	**QSV Bestand**	**QSV Planung**
Westkotter Straße/ Münzstraße	morgens	B	C
	abends	D	D
Westkotter Straße/ Wuppermannstraße	morgens	C	D
	abends	E	E
Sedanstraße/ Münzstraße	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ Goldammerstraße	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ August-Mittelsten-Scheid-Str.	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ Parlamentstraße	morgens	C	D
	abends	D	D

Tabelle 2: Gegenüberstellung QSV Bestand und Prognose

Im Gutachten wird daher empfohlen, in der Westkotter Straße von Süden den Haltebalken vor der Fußgängerquerung zurückzusetzen. Damit wird der von Süden kommende Verkehr vor der Einmündung angehalten. Während der Sperrzeit könnten dann bis zu zwei Fahrzeuge in den Kreuzungsbereich einfahren und so links abbiegen. Neben der geänderten Markierung sollte in der Wuppermannstraße eine Induktionsschleife vorgesehen werden, die abhängig von der Wartezeit und der Rückstaulänge eine Fußgängerfreigabe schaltet, auch wenn keine Fußgängeranforderung vorliegt, sodass die Linksabbieger aus der Wuppermannstraße während dieser Zeit ausfahren können. Für den Knotenpunkt könnte mittels dieser Maßnahmen künftig eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden. Da die Überlastung des Knotenpunktes wie beschrieben nicht aus der in Rede stehenden Planung resultiert, sind derartige Maßnahmen jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist gemäß Verkehrsgutachten im Bestand eine Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum im nördlichen Umfeld des Plangebietes von rund 70 %, im südlich angrenzenden Bereich von rund 90 % gegeben. Durch die Neuordnung des Straßenraumes können in den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen in geringem Umfang zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Grundsätzliches Ziel der Stadtentwicklung ist eine weitere Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split. Derzeit ergeben sich für das projektierte Vorhaben lediglich 71 Fahrradfahrten pro Tag. Für das Vorhaben werden hohe Potenziale für Radverkehrsentwicklung aufgrund der Lage entlang der Nordbahntrasse, jedoch auch Einschränkungen aufgrund des Nord-Süd-Gefälles gesehen. Letzteres stellt insbesondere für die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Barmen eine gewisse Hürde dar. Insbesondere bei einem wachsenden Anteil von Pedelecs besteht die Möglichkeit zur mittelfristigen Reduzierung des MIV-Anteils.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auch im Falle einer Umsetzung der Planung für das gesamte Areal des ehemaligen Bahnhofs Heubruch weitgehend sichergestellt werden kann. Einzig am Knotenpunkt Westkotter Straße / Wuppermannstrasse ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zur Abendspitze nicht gegeben. Dies ist allerdings auch schon im Bestand der Fall.

Da die Erschließung der einzelnen Abschnitte des Gesamtkonzeptes aufgrund der „trennenden“ Wirkung der Nordbahntrasse weitgehend autark voneinander erfolgt, stellt sich auch die separate Umsetzung des hier betrachteten südlichen Abschnittes des Gesamtvorhabens aus verkehrlicher Sicht unkritisch dar.

6.2.8 Öffentliche Grünflächen

Die gemäß städtebaulichem Konzept vorgesehenen öffentlichen Grünflächen werden durch die entsprechende Festsetzung der jeweiligen Bereiche als öffentliche Grünfläche gesichert. Der Bereich des Felssporns erhält dabei gemäß der hier künftig vorgesehenen Nutzung die Zweckbestimmung „Spielplatz“. Der hieran anschließenden Grünverbindung zur Nordbahntrasse wird entsprechend dem hier vorgesehenen Charakter die Zweckbestimmung „Parkanlage“ zugeordnet.

6.2.9 Flächen für die Wasserwirtschaft

Für das Gesamtareal des ehemaligen Bahnhofsgeländes wurde auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 erstellt. In diesem Rahmen wurden die erforderlichen Rückstauvolumen im Bereich der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen (und angrenzenden Freiflächen) für Niederschläge bei Starkregenereignissen ermittelt. Im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplan-Entwurfes 1241/2A ergibt sich auf diese Grundlage für den Bereich des Quartiersplatzes ein erforderliches Rückstauvolumen von 10 m³ (ggf. unter Einbeziehung der angrenzenden Seitenstreifens der Nordbahntrasse).

Zur planungsrechtlichen Sicherung der erforderlichen Niederschlagsrückhaltung bei Starkregenereignissen im Plangebiet wird der Bereich des Quartiersplatzes als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Das vorzuhaltende Rückstauvolumen wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.6.3).

6.2.10 Grünordnerische Festsetzungen

Es wird festgesetzt, dass die Dachflächen des jeweils obersten Geschosses der Gebäude vollständig zu begrünen sind. Von dieser Begrünungspflicht ausgenommen sind Dachflächenbereiche, die für erforderliche haustechnische Einrichtungen, für technische Anlagen oder für Dachöffnungen und Dachfenster genutzt werden. In Summe sind mindestens 60 % der Dachflächen jedes Gebäudes zu begrünen. Dieser Anteil erhöht sich entsprechend, wenn das oberste Geschoss einen höheren Anteil an den gesamten Dachflächen eines Gebäudes aufweist. Die Festsetzung wird somit der großenteils angestrebten Realisierung von Dachterrassen gerecht.

Die Dachbegrünung ist mit einer standortgerechten Vegetation, mindestens extensiv durchzuführen und dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Der Schichtaufbau muss mindestens 12 cm, die Substratschicht mindestens 8 cm betragen. Es ist ein schadstofffreies, zertifiziertes Dachbegrünungssubstrat zu verwenden. Für die Begrünung sind geeignete Gräser-, Kräuter- und Sprossenmischungen aus heimischen Arten zu verwenden. Solaranlagen und Solarkollektoren sind zulässig, wenn sie einseitig schräg aufgeständert über der Begrünung angebracht werden. Der Abstand zwischen Substratschicht und Unterkante Paneele darf 30 cm nicht unterschreiten. Durch die Dachbegrünung wird zu einer Drosselung des Regenwasserabflusses sowie zu einer Verbesserung des Mikroklimas – insbesondere vor dem Hintergrund der Zuordnung des Plangebietes zum Gewerbeklimatop beigetragen.

Im Sinne der Begrünung der oberirdischen Freiflächen und somit der Rückhaltung von Niederschlagswasser und der Verbesserung des Mikroklimas wird festgesetzt, dass die Dächer von Tiefgaragen und Garagengeschossen mit einer mindestens 0,5 m mächtigen Vegetationsschicht (Substratschicht oder kulturfähiger Boden) zzgl. Drainschicht fachgerecht zu überdecken und gärtnerisch zu gestalten sind. Hiervon ausgenommen sind Wegeflächen sowie Flächen von baulichen Anlagen, Kellerschächten, Stellplätzen und deren Zufahrten und notwendigen technischen Aufbauten (wie z. B. Lüftungsanlagen).

Für die optische Wahrnehmung des Quartiers vom öffentlichen Raum aus betrachtet, ist die Gestaltung der Gärten von entscheidender Bedeutung. Daher sind Vorgärten dauerhaft unversiegelt anzulegen und mit Pflanzen zu begrünen.

Als Vorgärten gelten die nicht überbaubaren Grundstücksflächen zwischen der Straße, von der die Zuwegung zum Hauseingang erfolgt und der vorderen Baugrenze bis zu den seitlichen Grundstücksgrenzen.

6.3 Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB)

Im Bebauungsplan werden örtliche Bauvorschriften (gestalterische Festsetzungen gemäß § 89 BauO NRW 2018) getroffen. Diese dienen dazu, eine einheitliche und harmonische Gestaltung des geplanten Quartiers zu erreichen. Es werden Regelungen zu Dachformen, Rücksprüngen des obersten Geschosses, Fassadengestaltung, technischen Aufbauten und zu Einfriedungen getroffen.

6.3.1 Dachform

Das Erscheinungsbild von Baugebieten wird wesentlich durch die Ausprägung der Dachflächen bestimmt. Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes WA 4 und des urbanen Gebietes MU werden als zulässige Dachform Flachdächer mit einer Dachneigung von maximal 5° zulässig. Diese Festsetzung hat zum einen stadtgestalterische Gründe (einheitliches, harmonisches Quartiersbild), zum anderen ermöglicht sie die gewünschte Dachbegrünung.

6.3.2 Rücksprung des obersten Geschosses

Für den Bereich der überbaubaren Grundstücksfläche östlich des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerksgebäudes (mit „A“ gekennzeichneter Bereich) wird festgesetzt, dass die westliche Außenwand des obersten Geschosses von Gebäuden mit einem Rücksprung von mindestens 3,0 m gegenüber der Außenwand des darunterliegenden Geschosses auszubilden ist. Auf diese Weise wird eine Abstufung der Gebäudehöhe in Richtung Stellwerksgebäude vorgesehen, um eine unverhältnismäßige optische Dominanz gegenüber dem Baudenkmal zu unterbinden.

6.3.3 Fassadengestaltung

Die Verwendung polierter oder glänzender Werk- oder Natursteine, Keramikplatten sowie spiegelnder oder farbiger Glasflächen ist unzulässig. Diese Festsetzung dient ebenfalls der Sicherung eines harmonischen und hochwertigen Erscheinungsbildes des Quartieres und trägt zudem zu der Vermeidung von Vogelschlag bei.

6.3.4 Technische Aufbauten

Technische Anlagen sind auf Gebäuden so anzuordnen, dass diese zur äußeren Gebäudefassade einen Abstand einhalten, der mindestens 0,5 des Maßes ihrer baulichen Höhe entspricht. Mit der Festsetzung wird gewährleistet, dass technische Anlagen von den öffentlichen und privaten Freiflächen nur eingeschränkt einsehbar sind.

Des Weiteren wird der Flächenanteil technischer Anlagen und Aufbauten auf maximal 20 % der Dachfläche des jeweiligen Gebäudes begrenzt. Somit wird eine optische Dominanz dieser Anlagen vermieden. Im Sinne des Klimaschutzes werden Solaranlagen von diesen Festsetzungen ausgenommen.

6.3.5 Einfriedungen

Einfriedungen sind entlang der öffentlichen und privaten Verkehrsflächen nur als standortheimische Gehölze zulässig. Begleitend zu diesen Heckenpflanzungen dürfen auch offene Zäune bis zu 1,8 m Höhe an der von öffentlichen und privaten Verkehrsflächen abgewandten Seite errichtet werden. Einfriedungen zu privaten Grundstücken dürfen neben Hecken auch als offene Zäune oder Natursteinmauern/Gabionen bis zu 1,8 m Höhe errichtet werden. Von dieser Festsetzung sind Einfriedungen von Terrassen, die unmittelbar an die Wohngebäude anschließen, bis zu einer Tiefe von 3,5 m ausgenommen. Diese Festsetzung trägt neben der Sicherung eines qualitativ hochwertigen Erscheinungsbildes auch zur Begrünung des Quartiers (insbesondere von den öffentlichen Flächen aus betrachtet) bei.

6.4 Nachrichtliche Übernahmen

<u>Baudenkmal</u>

Das im Plangebiet vorhandene Baudenkmal (ehemaliges Stellwerk, siehe Kapitel 5.8) wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

6.5 Hinweise

6.5.1 Kampfmittel

Es liegen keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln vor. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann dennoch nicht gegeben werden. Es erfolgt daher ein Hinweis im Bebauungsplan, wonach bei Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten, das Merkblatt für Baugrundeingriffe auf der Internetseite des Kampfmittelräumdienstes zu beachten ist. Sollten Kampfmittel gefunden werden, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und umgehend die Ordnungsbehörde, die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen.

6.5.2 Technische Regelwerke

Soweit in den textlichen Festsetzungen Bezug auf technische Regelwerke genommen wird – DIN-Normen, Gutachten, VDI-Richtlinien sowie Richtlinien anderer Art – können diese im Geodatenzentrum der Stadt Wuppertal, Rathaus-Neubau, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal, Zimmer C-227, während der Öffnungszeiten eingesehen werden. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

6.5.3 Stauvolumen für öffentliche Verkehrsflächen

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 erstellt. In diesem Rahmen wurden die

erforderlichen Rückstauvolumen im Bereich der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen (und angrenzenden Freiflächen) für Niederschläge bei Starkregenereignissen ermittelt. Aufgrund dessen ist im Zuge der Umsetzung des Vorhabens im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Quartiersplatz (Fläche ④) durch Hochborde oder Mulden ein Stauvolumen von mindesten 10 m³ zu schaffen. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

6.5.4 Überflutungsnachweis für private Flächen

Nach Abschnitt 14.9.2 der DIN 1986-100 ist für Grundstücke > 800 m² abflusswirksamer Fläche ein Sicherheitsnachweis gegen schadlose Überflutung mit einem mindestens 30-jährigem Regenereignis zu führen. Dieser ist im Rahmen der Bauanträge vorzulegen. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen, dass für Bauvorhaben im allgemeinen Wohngebiet WA 4 und im urbanen Gebiet (MU) im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 vorzulegen ist.

6.5.5 Bodendenkmalpflege

Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Funde und Befunde sind der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, 51491 Overath, Tel.: 02206/9030-0, Fax: 02206/9030-22, unverzüglich zu melden. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

6.5.6 Grundwasserverunreinigungen

Im Plangebiet ist mit Grundwasserverunreinigungen aufgrund der vormalig am Standort bzw. in dessen Umfeld vorhandenen Nutzungen durch die Firmen Homberg-Öl und Dicke & Wachs (heute Solvadis) zu rechnen (siehe Kapitel 5.5). Die im Plangebiet vorhandenen (sowie ggf. weiteren zukünftig zu erstellenden Grundwassermessstellen) sind daher zu erhalten und zur Beprobung zugänglich halten.

6.5.7 Kanalbestand

Der in den erschließenden Straßen im Plangebiet vorhandene Kanalbestand wird im Bebauungsplan als hinweisende Darstellung aufgenommen.

7 Städtebauliche Kenndaten

Allgemeines Wohngebiet (WA 4)	ca. 4.910 m²
Urbanes Gebiet (MU)	ca. 1.580 m²

Öffentliche Verkehrsfläche	ca. 3.250 m²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parkplätze	ca. 410 m²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Quartiersplatz	ca. 580 m²
Öffentliche Grünfläche – Spielplatz	ca. 2.870 m²
Öffentliche Grünfläche – Parkanlage	ca. 470 m²
Plagebiet gesamt	**ca. 14.020 m²**

8 Umweltbericht

Gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches (§ 2a Nr. 1 BauGB) sind wesentliche Auswirkungen der Planung in einem Umweltbericht darzulegen. Vorliegend sind durch die Planung keine wesentlichen Beeinträchtigungen der umweltrelevanten Schutzgüter zu erwarten.

Die Böden im Plangebiet sind bereits im Bestand großenteils versiegelt oder stark verdichtet, sodass eine hohe ökologische Bedeutung nicht gegeben ist. Durch den Bebauungsplan 1241/2B – Bahnhof Heubruch-Süd – wird ggf. eine geringfügige Neuversiegelung von Flächen innerhalb des Plangebietes vorbereitet.

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 den Bebauungsplan 1241/2B – Bahnhof Heubruch-Nord – 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 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Im wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal ist das Plangebiet als Wohnbaufläche dargestellt. Durch den vorliegenden Bebauungsplan 1241/2A wird die wohnbauliche Entwicklung auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände Heubruch fortgesetzt. Des Weiteren wird eine Ergänzung der Wohnnutzung um öffentliche Grünflächen und infrastrukturelle Einrichtungen vorbereitet. Der durch den Flächennutzungsplan dargestellten allgemeinen Art der baulichen Nutzung wird somit entsprochen – insbesondere im Kontext mit den umliegenden, zum Teil in

Entwicklung befindlichen Nutzungen. Die Planung wird somit dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 BauGB gerecht.

10Verträge

Zur Umsetzung der Planung wird zwischen der Stadt Wuppertal und der Projektträgerin bzw. Grundstückseigentümerin ein städtebaulicher Vertrag (SBV) gemäß § 11 BauGB sowie ein separater Vertrag zur Durchführung der Erschließungsleistungen (Erschließungsvertrag) geschlossen. Die beiden Vertragswerke regeln insbesondere folgende Inhalte:

10.1 Städtebaulicher Vertrag

- Vereinbarung von Gestaltungsleitlinien für die zu errichtenden Wohngebäude sowie die privaten Grünflächen, über die Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus, um eine hohe gestalterische Qualität für das Quartier sicher zu stellen
- Verpflichtung der Eigentümerin, auf den öffentlichen und privaten Grünflächen 60 cm Boden in der Qualität LAGA Z 0 und Vorsorgewerte BBodSchV aufzubringen
- Herstellung eines öffentlichen Spielplatzes bzw. Bereitstellung des Eigenanteils für die Herstellung des Felssporns als Spielfläche durch den Eigentümer (Berücksichtigung von Mitteln der Städtebauförderung)
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Umsetzung der Vorgaben des Artenschutzgutachtens (insbesondere Beachtung der zulässigen Rodungszeiträume und Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag)
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Umsetzung von gefördertem Wohnungsbau gemäß den Vorgaben der Stadt Wuppertal
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Umsetzung einer vierzügigen Kita im allgemeinen Wohngebiet WA 4
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Vorlage eines Überflutungsnachweises gemäß DIN 1986-100 für die Bauvorhaben im allgemeinen Wohngebiet WA 4 und im urbanen Gebiet (MU)
- Verpflichtung der Eigentümerin zur Erhaltung und Sicherung der im Plangebiet befindlichen Grundwassermessstellen

10.2 Erschließungsvertrag

- Verpflichtung der Eigentümerin zur Herstellung des öffentlichen Quartiersplatzes inklusive der öffentlichen Entwässerungsanlagen
- Verpflichtung der Eigentümerin, die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen nach der Fertigstellung unentgeltlich an die Stadt Wuppertal zu übertragen

11 Eingriff und Ausgleich

Bis zum 19.07.2010 (Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes) unterstand das gesamte Plangebiet der Planungshoheit der Bahn. Die Flächen waren bis dahin als Bahnflächen gewidmet und konnten somit nach dem geltenden Planungsrecht in Bahnnutzung genommen werden, ohne dass es bezogen auf den Ist-Zustand eines vollständigen Ausgleichs bedurfte.

Gemäß § 30 Abs. 2 LNatSchG NRW gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung nicht als Eingriff in Natur und Landschaft (Natur auf Zeit). Diese Flächen sind dementsprechend nicht kompensationspflichtig. Voraussetzung für die Einordnung der Flächen als Natur auf Zeit ist, dass die Nutzung auch baurechtlich genehmigt war.

Im vorliegenden Fall erfolgte eine Nutzung des gesamten Geländes als Personen- und Güterbahnhof durch die damalige Deutsche Bundesbahn. Mit dem o. g. Freistellungsbescheid wurde der gesamte Geltungsbereich von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Im Umkehrschluss lässt sich folgern, dass das gesamte Gelände zuvor für Bahnbetriebszwecke genutzt wurde. Aufgrund der Bahnnutzung ist zudem davon auszugehen, dass diese Nutzung baurechtlich genehmigt war, sodass das gesamte Plangebiet einschließlich der Böschungsränder, die durch die Herrichtung des Gebietes als Bahnhof entstanden sind, als Natur auf Zeit einzustufen ist und somit nicht der Ausgleichspflicht gemäß § 30 LNatSchG NRW unterliegt. Die vorliegende Planung ruft somit keine Bedarf für einen naturschutzrechtliche Ausgleich hervor.

12 Kosten und Finanzierung

Der Stadt Wuppertal entstehen durch die Planung keine investiven Kosten.

13 Gutachten

Artenschutzprüfung zum Bebauungsplan 1241/2A- Bahnhof Heubruch-Südwest- in Wuppertal, Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, Haan, Juli 2023

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 2019

Stellungnahme zur Anpassung des Bebauungsplans, RSK Alenco GmbH, Stuttgart, Juni 2022

Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, März 2020

Mobilitätsuntersuchung Bebauungsplan 1241/2A und 2B in Wuppertal, Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 1241 vom 10.03.2020, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, Dezember 2023

14 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBI. I Nr. 176).

Planzeichenverordnung - PlanZV in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802).

Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 05.03.2024 (GV. NRW. S. 136).

Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2018 (GV. NRW. S. 421), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31.10.2023 (GV. NRW S. 1172).