

Stadt Wuppertal

Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bebauungsplan

Nr. 1076

- Rangierbahnhof Wichlinghausen -

Gemarkung Oberbarmen

Begründung zum

Bebauungsplan

(Offenlegung)

I .	Anlass der Planung und Entwicklungsziele	3
	1. Anlass der Planung	3
	2. Entwicklungsziele	4
II .	Räumlicher Geltungsbereich	5
III .	Planungsrechtliche Situation	7
	1. Landes- und Regionalplanung	7
	2. Flächennutzungsplan	7
	3. Gewidmete Bahnflächen	10
	4. Bebauungspläne	10
IV .	Bestandsbeschreibung / Prognose	12
	1. Historische Entwicklung	12
	2. ‚Stadtumbau West‘ in Wuppertal-Wichlinghausen	12
	3. Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen	13
	4. Topographie	14
	5. Verkehr	14
	6. Nahversorgung und sonstige Infrastruktur	15
	7. Ver- und Entsorgung, Entwässerung	15
	8. Naturhaushalt und Landschaftsschutz	16
	9. Immissionsschutz	16
V .	Planinhalte	17
	1. Städtebauliches Konzept	17
	2. Verkehrskonzept	18
	3. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	20
	4. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	22
	5. Bauweise / überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	23
	6. Gestaltung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW)	23
	7. Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)	25

8. Ver- und Entsorgung	26
9. Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)	27
10. Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)	29
11. Immissionsschutz	29
12. Eingriffs- und Ausgleichregelungen	31
13. Nachrichtliche Übernahmen	31
14. Hinweise	31
15. Gutachten und Untersuchungen	31
16. Bodenordnung	32
17. Umgang mit Bodendenkmälern	32
18. Genehmigungspflichten nach anderen Gesetzen	32
19. Verbleib des anfallenden Bodenaushubs	32
20. Baugrund, Kampfmittel, Bodenmanagement	32
VI. Planungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB	34
VII. Städtebauliche Kenndaten	36
VIII. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	36
IX. Aufhebung rechtsverbindlicher Festsetzungen	36
X. Kosten und Finanzierung	36
Teil B Umweltbericht	37

I . Anlass der Planung und Entwicklungsziele

1 . Anlass der Planung

Historische Entwicklung

Der im Wuppertaler Stadtgebiet gelegene ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ war ein Bestandteil der Rheinische Strecke, die von der ehemaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft zwischen den Städten Düsseldorf-Gerresheim, Elberfeld, Schwelm, Gevelsberg, Hagen, Herdecke und Dortmund in Konkurrenz zur Bergisch-Märkischen-Eisenbahngesellschaft betrieben wurde. Die ca. 75 Kilometer lange und topographische sehr anspruchsvolle Rheinische Strecke (oder auch Wuppertaler Nordbahn) wurde im Jahr 1879 in Betrieb genommen und im Jahr 2000 zwischen Wuppertal Vohwinkel und Wuppertal-Wichlinghausen endgültig stillgelegt. Teilstrecken der ehemaligen Rheinischen Strecke werden auch heute noch für den Güterverkehr oder auch für den S-Bahn-Verkehr (z. B. zwischen Schwelm und Gevelsberg) genutzt.

Das Plangebiet wurde in früheren Jahren vor allem für die Güterverladung sowie als Rangierfläche zum Zusammenstellen von Güterzügen genutzt. Nach der Aufgabe der Bahnhofsnutzung im Jahr 1992 haben sich in verschiedenen Teilbereichen des Areals gewerbliche Zwischennutzung etabliert, größere Teilbereiche sind jedoch brachgefallen oder werden für diesen zentral gelegenen und gut erschlossenen Standort eindeutig mindergenutzt. Aufgrund der integrierten Lage und der Größe von ca. 14 Hektar stellt die Fläche jedoch auch ein interessantes Entwicklungspotenzial für den Wuppertaler Stadtbezirk Oberbarmen und das Quartier Wichlinghausen dar.

Strukturwandel im Stadtbezirk Oberbarmen

Der Stadtbezirk Oberbarmen wie auch das Quartier Wichlinghausen befinden sich derzeit in einem weitreichenden Strukturwandel, der sich vor allem durch die Aufgabe oder Verlagerung der ehemals den Stadtbezirk prägenden gewerbliche Nutzungen auszeichnet. Exemplarisch für diesen tiefgreifenden und komplexen Wandel ist das Areal der zwischen der Straße ‚Schwarzbach‘ und dem Plangebiet gelegenen ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘, für das seit dem Ende der Seifenproduktion nach einer tragfähigen Folgenutzung gesucht wird. Zudem finden sich im Nahbereich des Bebauungsplangebiets ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ weitere ehemals gewerblich genutzte Flächen, die auf Wunsch der jeweiligen Eigentümer zumindest teilweise zukünftig als Wohnbauflächen genutzt werden sollen.

Städtebauliche Mehrfachbeauftragung

Auf der Basis der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen der Stadt Wuppertal (u. a. Revitalisierung vorhandener innerstädtischer Brachflächen, Schaffung eines Angebots an familienfreundlichen Baugrundstücken) wurde im Jahr 2005 eine städtebauliche Mehrfachbeauftragung für das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs Wichlinghausen durchgeführt. Die städtebauliche Konzeption des 1. Preisträgers wurde anschließend in einem städtebaulichen Rahmenplan konkretisiert und soll nun planungsrechtlich abgesichert werden.

Ziel des Entwurfs sowie der städtebaulichen Rahmenplanung ist die Errichtung eines urbanen Stadtquartiers mit einer ‚eigenen Identität‘, einer dem Standort angemessenen Bebauungsdichte, einer möglichst breiten und vielfältigen (urba-

nen) Nutzungsmischung sowie die Realisierung von zukunftsweisenden Bauformen.

2. **Entwicklungsziele**

Auf dem Gelände soll entsprechend der o. g. Zielsetzungen des städtebaulichen Rahmenplans ein ‚lebendiges‘ Stadtquartier entstehen. Ein wichtiges stadtentwicklungspolitisches Ziel der Stadt Wuppertal ist die Bereitstellung eines attraktiven Angebots an Baugrundstücken für junge Familien, damit diese Gruppe nicht in die Umlandgemeinden mit einem entsprechenden Angebot an Baugrundstücken abwandert.

Diese übergeordnete Zielsetzung wird auch bei der Ausweisung des integriert gelegenen Baugebiets ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ verfolgt. Für das Marktsegment ‚Stadhäuser und Stadtvillen‘ besteht in der Stadt Wuppertal zudem eine spürbare Nachfrage. Dieser Nachfrage soll durch die Ausweisung von familienfreundlichen Wohnbauflächen entgegengekommen werden. Weiterhin ist im Quartier ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ die Umsetzung von verschiedenen Konzepten des Betreuten Wohnens (z. B. Mehrgenerationenwohnen) und des ‚Service-Wohnens‘ für ältere Menschen sinnvoll.

Weitere Ziele sind:

- die Realisierung von attraktiven und familienfreundlichen Wohngrundstücken,
- die Ansiedlung von den Bestand möglichst ergänzenden Nahversorgungseinrichtungen und anderen Dienstleistungen,
- die Anlage von Wegeverbindungen zur Einbindung in die bauliche Umgebung,
- die Integration eines Teilstücks der geplanten regionale Radwegeverbindung zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Hattingen in die öffentlichen Grünflächen,
- der Erhalt der bestehenden Kleingärten,
- die inhaltliche Einbindung der Maßnahmen in das Sonderprogramm ‚Stadtumbau West‘,
- der Bau von Kinderspielplätzen für verschiedene Altersgruppen,
- die planungsrechtliche Absicherung von öffentlichen und privaten Grünflächen innerhalb des Plangebiets.

II . Räumlicher Geltungsbereich

Der Planbereich liegt im Wuppertaler Stadtbezirk Oberbarmen, Quartier Wichlinghausen, Gemarkung Barmen, Flur 67, 68, 77 und 78. Innerhalb des Plangebiets liegen die Grundstücke mit den Nummern:

- 31, 32, 39 und 50, Flur 67,
- 162, 170 und 171, Flur 68,
- 6, 54, 57, 60, 61, 63, 64, Flur 77,
- 98, Flur 78.

Die genauen Gebietsgrenzen sind dem Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ zu entnehmen. Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans weist eine Plangebietsgröße von ca. 13,8 ha auf.

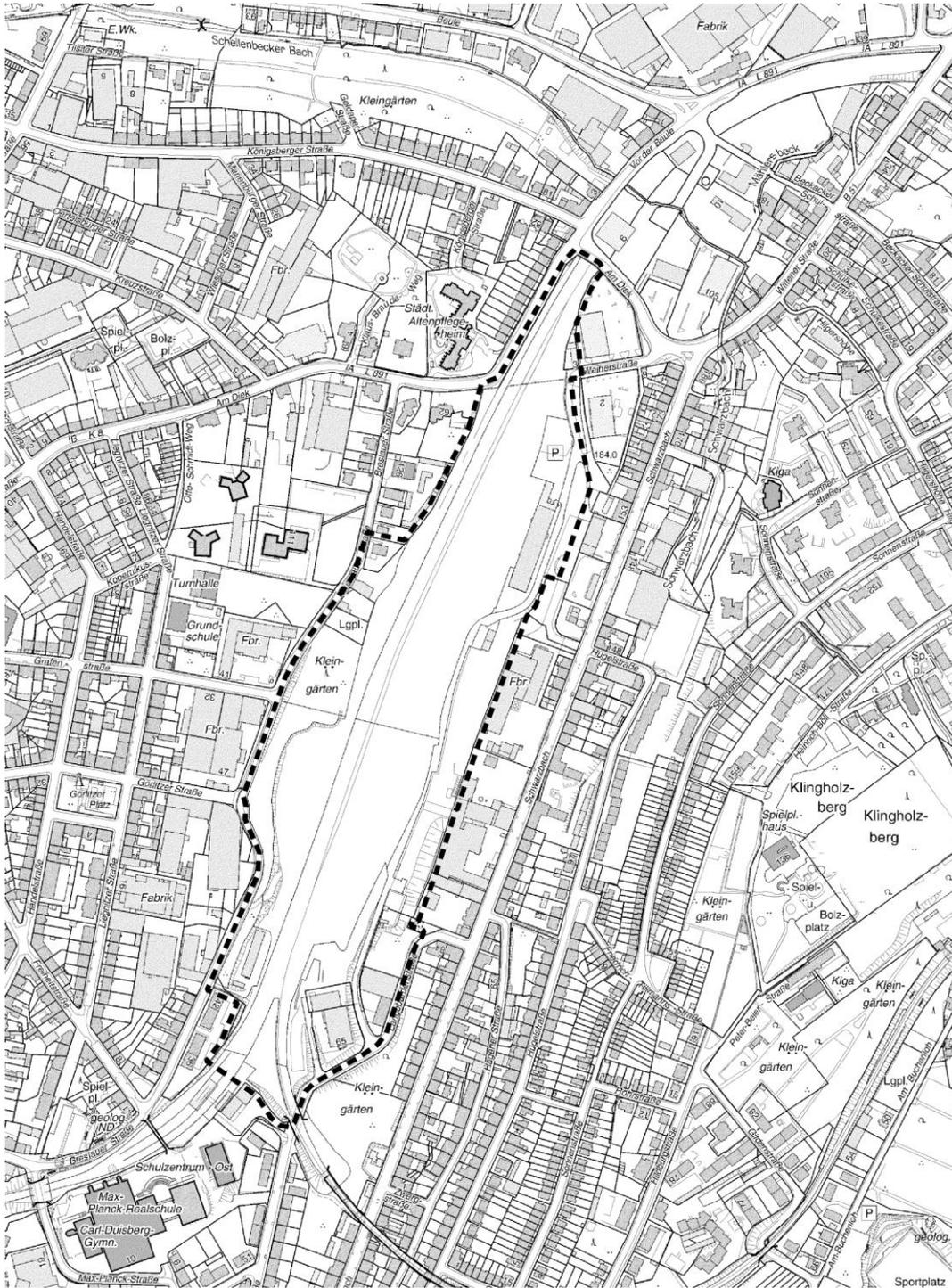


Abb. 1: Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 V ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘

III. Planungsrechtliche Situation

1. Landes- und Regionalplanung

Nach dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 11.05.1995 (Teil A) liegt die Stadt Wuppertal im Hinblick auf die siedlungsräumliche Grundstruktur in einem Ballungskern. Sie ist nach der zentralörtlichen Gliederung ‚Oberzentrum‘ und liegt auf einer großräumigen Entwicklungsachse von europäischer Bedeutung. Der Entwicklungsachse sind die Infrastrukturelemente ‚Autobahn‘ und ‚Schienenstrecke‘ zugeordnet.

Die an den ehemaligen Rangierbahnhof Wichlinghausen angrenzenden Flächen sind im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahr 1999 (GEP 99) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) und teilweise – entgegen des beschriebenen Strukturwandels im Stadtbezirk Oberbarmen – als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dargestellt.

Das Plangebiet ist im GEP 99 als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Es handelt sich dabei um das südliche Ende der stillgelegten ‚Kohlenbahn‘, dass im GEP 99 lediglich noch als kleiner Abzweig bis zur Wittener Straße in der Form eines Kopfbahnhofs fortgeführt wird.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat mit Schreiben von 15.12.2003 der Anfrage gemäß § 32 Abs. 1 Landesplanungsgesetz zugestimmt. Im Schreiben heißt es:

‚Die Vertreter der Bezirksplanungsbehörde erklären sich aufgrund der seit Überarbeitung des GEP eingetretenen kommunalen Neubewertung und der daraus resultierenden geänderten städtebaulichen Gesamtkonzeption damit einverstanden, den Endhaltepunkt von der Wittener Straße bis etwa in Höhe der verlängerten Görlitzer Straße zurückzulegen. Damit kann zum einen der dazwischen liegende Bereich im Rahmen der Bauleitplanung für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Des weiteren bleibt die Option gewahrt, dass Wichlinghausen sowohl über eine zu reaktivierende ‚Rheinische Bahn‘ als auch über die Schleife von Oberbarmen her angebunden bleibt.‘

Die vorliegende Planung ist auf dieser Grundlage den Zielen der Raumordnung angepasst.

2. Flächennutzungsplan

Das Plangebiet wird im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal bis auf eine kleine gewerbliche Baufläche an der Breslauer Straße sowie eine kleine Fläche für Bahnanlagen im südlichen Abschnitt des Plangebiets als Wohnbaufläche dargestellt. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet für den Großteil der Fläche den Nutzungsschwerpunkt ‚Wohnen‘, die im Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ als Allgemeine Wohngebiete festgesetzt werden. Lediglich im nördlichen Abschnitt des Plangebiets im Bereich eines neuen Stadtplatzes, im Übergangsbereich zu den südlich angrenzenden gewerblichen Nutzungen sowie entlang der Breslauer Straße sind gemischte Bauflächen vorgesehen. Die im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen an der Langobardenstraße bleiben erhalten. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche für Bahnanlagen im südlichen Abschnitt des Plangebiets ist per Bescheid formell von Bahnbetriebszwecken freigestellt, so dass die Fläche in das städtebauliche Konzept als öffentliche Grünfläche integriert werden kann. Die im

Flächennutzungsplan dargestellte gewerbliche Baufläche an der Breslauer Straße soll zukünftig gemäß der geplanten Umgebungsbebauung als gemischte Baufläche entwickelt werden. Der Bebauungsplan wird größtenteils aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal entwickelt. Eine zeichnerische Anpassung der kleinen Teilflächen erfolgt ggf. zu einem späteren Zeitpunkt.

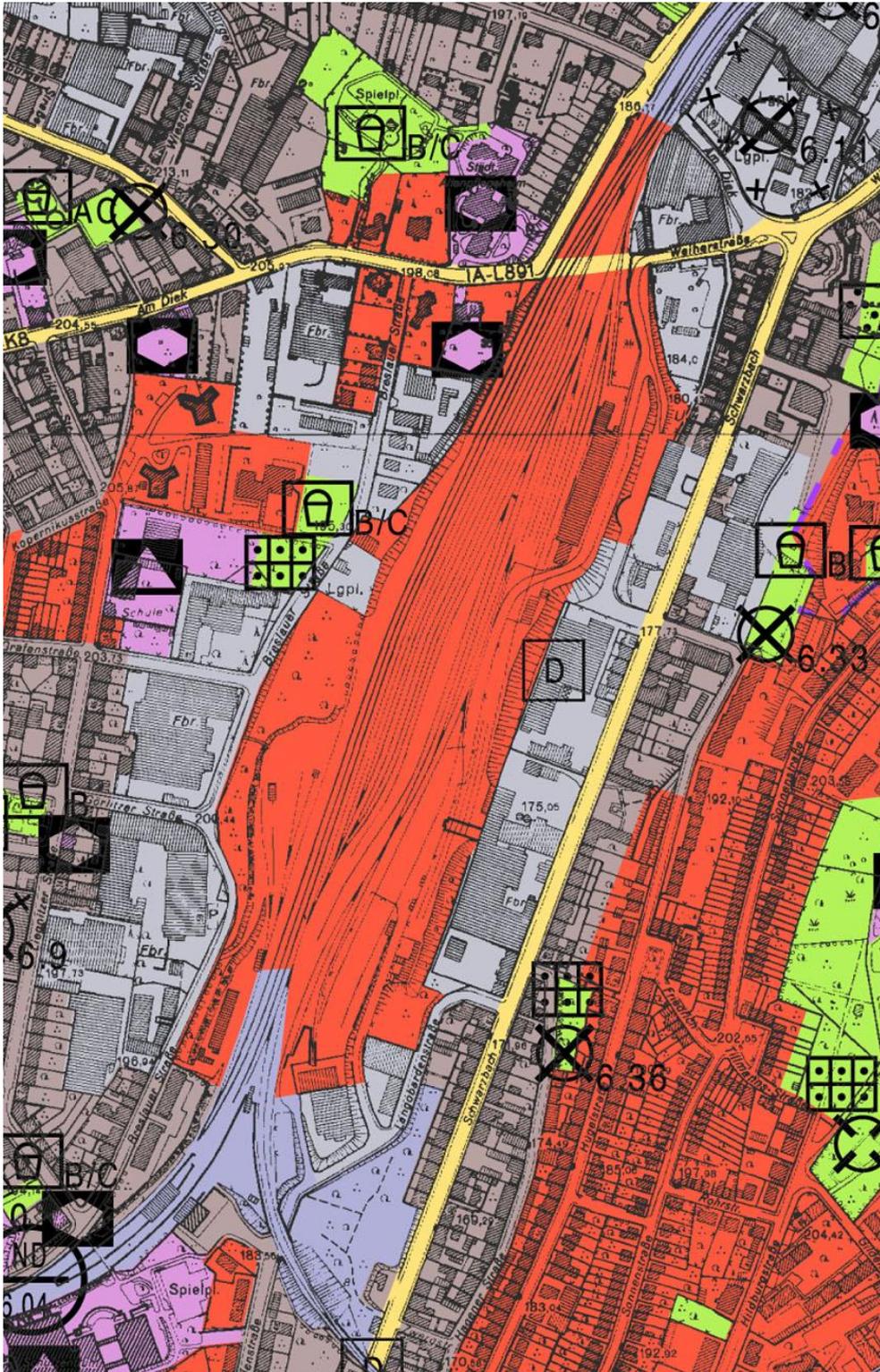


Abb. 2: Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans

3. Ehemals gewidmete Bahnflächen

Große Teilflächen des Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ waren zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens aufgrund der früheren Nutzung für Bahnbetriebszwecke ein Bestandteil der gewidmeten Bahnfläche.

Der entsprechende Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wurde seitens der DB Netz AG, vertreten durch die DB Service Immobiliengesellschaft mbH, Niederlassung Köln bereits am 04.08.2006 gestellt. Nach der Durchführung des formellen Verfahrens wurde der Freistellungsbescheid mit Schreiben vom 11.12.2006 erteilt. Die Flurstücke in der Stadt Wuppertal, Gemarkung Barmen

- Flur 067, Flurstücksnummer 50,
- Flur 068, Flurstücksnummer 170,
- Flur 077, Flurstücksnummer 6, Flurstücksnummer 54, Flurstücksnummer 57, Flurstücksnummer 63 und Flurstücksnummer 64,
- Flur 078, Flurstücksnummer 98,

Streckenummer 2423, Strecke Düsseldorf-Gerresheim - Dortmund Westfalenhalle, km 34,30 bis km 35,22 wurden zum 20.12.2006 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg entlassen wird und damit die Planungshoheit vom Fachplanungsträger Eisenbahn-Bundesamt wieder vollständig auf die kommunale Bauleitplanung übergeht.

4. Bebauungspläne

Die für den Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 1076 geltenden planungsrechtlichen Festsetzungen und städtebaulichen Pläne werden nach der Veröffentlichung des B-Plans Nr. 1076 aufgehoben. Dies gilt insbesondere für den Durchführungsplan Nr. 103, förmlich festgestellt am 1.9.1961, sowie für den Bebauungsplan Nr. 88, förmlich festgestellt am 28.2.1967.

Der Durchführungsplan Nr. 103 erstreckt sich auf die Eisenbahnfläche nördlich der Weierstraße. Festsetzungen für diese Fläche sind im Plan Nr. 103 nicht enthalten. Die Grundzüge der Planung des Durchführungsplans Nr. 103 werden durch das Bebauungsplanverfahren Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ daher nicht berührt; Auswirkungen auf verbleibende Regelungen des Durchführungsplanes Nr. 103 sind auch unterhalb der Schwelle der Planungsgrundzüge nicht erkennbar.

Der Bebauungsplan Nr. 88 erstreckt sich auf die Flächen zwischen der Breslauer Straße und der Straße ‚Am Diek‘ und umfasst im Wesentlichen die westlich der Breslauer Straße gelegene mehrgeschossige Wohnbebauung. Die Überlagerung mit dem Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ betrifft lediglich die direkt östlich an die Breslauer Straße angrenzenden Grundstücke. Für diese Grundstücke erfolgte aufgrund der früheren Nutzung überwiegend eine nachrichtliche Übernahme als Bahnflächen. Für einen Teil des Flurstücks Nr. 39 wurde eine gewerbliche Nutzung festgesetzt.

Die nachrichtlich übernommenen Bahnflächen und die gewerbliche Baufläche auf dem Flurstück Nr. 39 werden im Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung ‚Kleingarten‘ sowie als gemischte Baufläche festgesetzt. Die Grundzüge der Planung des Bebauungsplans Nr. 88 werden durch das Bebauungsplanverfahren Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ nicht berührt; Auswirkungen auf verbleibende Regelungen des Durchführungsplanes Nr. 103 sind auch unterhalb der Schwelle der Planungsgrundzüge nicht erkennbar.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 903 ‚Bahnhof Wichlinghausen‘ vom 04.09.1989 ist per Beschluss des Ausschusses für Bauplanung vom 03.03.2005 bereits aufgehoben worden.

IV . Bestandsbeschreibung / Prognose

1 . Historische Entwicklung

Obwohl die dokumentierte Geschichte des Siedlungsraums ‚Wuppertal‘ bis weit ins Mittelalter zurückreicht, ist die Stadt Wuppertal eine junge Stadt. Die Gründung erfolgte erst im Jahr 1929. Per Dekret der preußischen Regierung wurde aus den sechs Wupperstädten Vohwinkel, Cronenberg, Beyenberg, Ronsdorf, Elberfeld und Barmen das jetzige Wuppertal zusammengefügt. Der heutige Wuppertaler Stadtbezirk Oberbarmen gehörte zur damaligen Großstadt Barmen (ca. 190.000 Einwohner) und wurde bei der Gründung der Stadt Wuppertal aus den ehemaligen Barmer Stadtteilen Wupperfeld, Wichlinghausen, Rittershausen und Nächstebreck gebildet.

Auf der Grundlage der als Manufakturen bereits vorhandenen Textilindustrie (Bleichereigewerbe) wurde das Tal der Wupper zu einem der Schwerpunkte der Industrialisierung in der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Im Verlauf der Industrialisierung siedelten sich im Tal der Wupper entlang der Talachse zahlreiche Betriebe aus den Branchen Eisenverarbeitung, Chemie, Maschinenbau und Elektroindustrie an, die das Bild der Talachse in Teilbereichen noch heute prägen. Die Wohnbezirke für die zuziehenden Arbeitskräfte wurden entlang der Berghänge errichtet, da die Talachse durch die entlang der Wupper angesiedelten Gewerbebetriebe bereits belegt war.

Auch das heutige Quartier Wichlinghausen – der Ort Wichlinghausen zählt zu den ältesten Siedlungsbereichen im Tal der Wupper – ist ein typisches Stadtquartier aus der der Industrialisierung nachfolgenden ‚Gründerzeit‘. Die neue Bebauung zog sich mit der für diese Zeit typischen Blockbauweise in die Randgebiete des ehemaligen Ortskerns. Das um das Plangebiet gelegene Quartier nördlich der Oststraße / Am Diek entstand kurz nach der Jahrhundertwende (ab 1900). Im II. Weltkrieg wurde das Stadtquartier Wichlinghausen im Vergleich zu anderen Wuppertaler Stadtbezirken nur gering beschädigt. In den Jahren ab 1970 wurden jedoch aufgrund der in den 60er Jahren im Rahmen der ‚verkehrsgerechten Stadt‘ entstandenen ‚Verkehrsschneisen‘ und einer leichten Vernachlässigung zugunsten der Barmer Innenstadt deutliche funktionale und gestalterische Mängel attestiert, die zur Aufnahme in ein Stadterneuerungsprogramm (Programm zur Wohnumfeldverbesserung ab 1983) führten. In Folge konnten zahlreiche Aufwertungsmaßnahmen (Einzelgebäude, Straßenräume und Grünflächen) sowie Maßnahmen der Verkehrsberuhigung durchgeführt werden (Quelle: Stadterneuerung in Wuppertal - Eine Dokumentation, Bereich Wichlinghausen und Rittershausen, Pesch & Partner, Herdecke 1991).

2 . ‚Stadtumbau West‘ in Wuppertal-Wichlinghausen

Aufgrund des Wandels der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur in den Städten der alten Bundesländer wurde von der Bundesregierung (nach der Schaffung des Städtebauförderungsprogramms ‚Stadtumbau Ost‘) im Jahr 2004 das Städtebauförderungsprogramm ‚Stadtumbau West‘ aufgelegt. Die Städte in den alten Bundesländern sollen durch die zur Verfügung stehenden Fördermittel in ihren Planungen unterstützt werden, um sich auf die durch den Wandel der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur verursachten Veränderungsprozesse besser einstellen zu können. Ziel des Städtebauförderungsprogramms ‚Stadtumbau West‘ ist die Herstellung ‚nachhaltiger städtebaulicher Strukturen‘ auf der Grundlage von städtebaulichen Entwicklungskonzepten.

Das Programm ‚Stadtumbau West‘ ist für die Stadt Wuppertal derzeit als Ergänzung der ‚Regionale 2006‘ eines der wichtigsten Instrumente für den ökonomischen, ökologischen und sozialen Strukturwandel in der Stadt. Die demographischen Veränderungen werden für die Stadt erheblichen Handlungsbedarf mit sich bringen. Dies betrifft insbesondere die innerstädtischen, gründerzeitlich geprägten Quartiere. Der Ende September 2004 gestellte Grundförderantrag legt mit den vier Quartieren

- Arrenberg (ca. 6.000 Einwohner),
- Elberfelder Nordstadt (ca. 17.500 Einwohner),
- Unterbarmen (ca. 8.000 Einwohner) und
- Oberbarmen / Wichlinghausen-Süd (ca. 24.000 Einwohner)

einen klaren Schwerpunkt auf die gründerzeitlichen Stadtteile, in denen sich die Auswirkungen des beschriebenen Strukturwandels und der Bevölkerungsentwicklung konzentrieren. Die erforderlichen Sanierungssatzungen sind vom Rat der Stadt Wuppertal am 28.02.2005 beschlossen worden und in Kraft getreten. Im Rahmen des Programms ‚Stadtumbau West‘ soll unter anderem im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 die Umsetzung der Spiel-, Sport- und Grünflächen durch den Einsatz von Fördermitteln unterstützt werden.

Realisierung der Grünflächen

Im Rahmen des Programms Stadtumbau West (Drs. VO/0382/06) sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1076 zwei große zentrale Spiel-, Sport- und Grünflächen realisiert werden:

- Die ‚Grüne Mitte‘ mit einer Breite von 30 Metern gliedert das neue Stadtquartier in einen südlichen und nördlichen Teil.
- Mit einer Größe von ca. 14.000 qm ist die Spiel-, Sport- und Grünfläche im Süden des Wohngebiets hinsichtlich ihrer Größe auch für die umgebenden Wohnquartiere bedeutsam.

Die beiden Flächen sind für die Stadterneuerungsprogramme 2006 und 2007 angemeldet worden. Für das Quartier Oberbarmen/ Wichlinghausen wird ein Wechsel in das Programm ‚Soziale Stadt‘ vorbereitet (Drs. VO/0776/06).

3. Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen

Der größte Teil des Bebauungsplans Nr. 1076 liegt seit der Aufgabe der Rangier- und Güterbahnhofnutzung brach. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen aber auch Teilbereiche, die nach wie vor oder auch wieder genutzt werden. Dies sind die folgenden Nutzungen:

- Horst Kind GmbH, Bau und Vertrieb von Textilmaschinen (Maschinenbau), Langobardenstraße 83, D-42277 Wuppertal,
- Gottschall und Sohn KG, Sanitär- und Heizungsprodukte (Großhandel), Langobardenstraße 65, D-42277 Wuppertal (Anmerkung: Die Immobilie ist zum Verkauf oder zur Neuvermietung ausgeschrieben),
- Nick & Eichfeld GmbH, Internationale Spedition, Weiherstraße 1, D-42277 Wuppertal,
- A & I Autoverwertung, Breslauerstraße 112,

Die Spedition und die Autoverwertung werden als Wohn- oder Mischgebietsflächen überplant und nicht erhalten.

Folgende Nutzungen sind in der jüngeren Zeit aufgegeben worden:

- ehemalige Spedition Nülling, Breslauer Straße 114, D-42277 Wuppertal,
- ein Handwerksbetrieb (ehemalige Bahnwerkstatt), Breslauer Straße 44, D-42277 Wuppertal.

Weiterhin wurden einzelne Teilabschnitte des Plangebiets nach der Aufgabe des Bahnbetriebs temporär zwischengenutzt, z. B. durch die Anlage von Lagerflächen für ‚Baustoffe‘.

4. Topographie

Ausgehend von der Wupper steigt das Gelände im Quartier Wichlinghausen relativ stetig in nördliche und nordöstliche Richtung an. Auf der Höhe des Plangebiets fällt das natürliche Gelände – vermutlich aufgrund des früheren Verlaufs des Schwarzbachs – jedoch in Richtung der Straße ‚Schwarzbach‘ stark ab, um dann wiederum in östliche Richtung stark anzusteigen. Der größte Teil des Plangebiets ist wegen der früheren Nutzung als Eisenbahnbetriebsfläche nahezu eben. Sowohl am östlichen, als auch am westlichen Rand des Plangebiets befinden sich relativ steile und teilweise dicht bewachsene Böschungen: Die Höhenunterschiede betragen zwischen der Breslauer Straße (bis zu 199,00 m üNN) und der ehemaligen Gleisfläche (ca. 189,00 m üNN) bis zu 10 m und zur Straße ‚Schwarzbach‘ (ca. 173,00 m üNN) wiederum bis zu 16 m.

5. Verkehr

Das Plangebiet wird über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen ‚Schwarzbach‘, ‚Am Diek‘ (Landesstraße 891) und im weiteren Verlauf über die Wittener Straße an das überregionale Straßennetz angebunden.

Der Anschluss an das überregionale Straßennetz erfolgt in nördliche Richtung über die Anschlussstellen Wuppertal-Wichlinghausen und Wuppertal-Oberbarmen an die Autobahn 46 (Brilon - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach - Heinsberg) sowie über das ca. 4 km nordöstlich der Anschlussstelle Wuppertal-Wichlinghausen gelegene Autobahnkreuz Wuppertal-Nord an die Autobahn 1 (Oldenburg - Saarbrücken). In südlicher Richtung verläuft in einer Entfernung von ca. 1 km die Bundesstraße 7 (B 7), die in der Stadt Wuppertal die Ost-West-Verbindungsfunktion entlang der Talachse übernimmt. Die Breslauer Straße sowie die Langobardenstraße weisen ebenso wie die ins Plangebiet führende Weiherstraße eine quartierserschließende Funktion auf.

Öffentlicher Nahverkehr

In den Straßen ‚Schwarzbach‘, Wittener Straße und ‚Am Diek‘ verkehren die Buslinien 602, 612, 632, 638 und 642 sowie die Nachtexpresslinie 5 (NE 5). Unter der Woche verkehren die Linien im 20-Minutentakt. Die Bushaltestellen sind aus dem Gebiet heraus in wenigen Gehminuten zu erreichen.

In einer Entfernung von ca. 1 km liegt der Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen. Der Bahnhof wird von verschiedenen Regionalexpress- und Regionalbahnlinien (Regionalexpress ‚Rheine / Münster - Krefeld‘, Regionalexpress ‚Aachen - Dortmund‘, Regionalexpress Venlo - Hamm, Regionalbahn 47 ‚Solingen-Ohligs - Wuppertal‘, Regionalbahn 48 ‚Wuppertal-Oberbarmen - Köln / Bonn-Mehlem‘, S-Bahn-Linie 5 ‚Hagen - Mönchengladbach‘) angefahren. Die Fahrzeit zum Wuppertaler Hauptbahnhof (ICE-Halt) im Stadtbezirk Elberfeld beträgt nur wenige Minuten. Zudem befindet sich am Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen auch die Endhaltstelle ‚Berliner

Platz' der Wuppertaler Schwebebahn. Die Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Verkehr ist insofern sehr gut.

6. Nahversorgung und sonstige Infrastruktur

Nahversorgung

Das traditionelle und historisch gewachsene Nahversorgungszentrum im Quartier Wichlinghausen ist der ca. 1,5 km westlich des Plangebiets gelegene Wichlinghauser Markt im Kreuzungsbereich der Straßen Westkotter Straße, Oststraße, 'Tütersburg' und Wichlinghauser Straße, wo neben verschiedenen kleineren Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen für den täglichen Bedarf auch kulturelle Einrichtungen wie die Stadtteilbibliothek Wichlinghausen sowie die Volkshochschule angesiedelt sind.

Unmittelbar östlich des Plangebiets liegt das Nahversorgungszentrum 'Am Diek', in welchem sich ergänzend auch 'Discount-Märkte' angesiedelt haben. Weitere Einkaufsmöglichkeiten – auch Läden mit einem Vollsortiment – und Dienstleistungen finden sich im westlichen Verlauf der Straße 'Am Diek' / Oststraße sowie im Stadtteilzentrum Oberbarmen/ Berliner Straße. Vor diesem Hintergrund ist die Nahversorgung mit Einzelhandel und anderen haushaltsorientierten Dienstleistern sehr gut. Deshalb ist die Ausweitung des Angebotes kein Ziel des Bebauungsplanes.

Schulische Infrastruktur, Kindergärten

Das Schulzentrum Ost mit Gymnasium und Realschule grenzt direkt südlich an das Plangebiet an. 300 Meter westlich des Plangebiets findet sich die Grundschule Liegnitzer Straße. Weitere Schulen und Kindergärten sowie Kindertagesstätten sind im Stadtbezirk Oberbarmen in ausreichender Anzahl vorhanden.

7. Ver- und Entsorgung, Entwässerung

Gemäß einer Entwässerungsstudie (Verf.: Brechtefeld und Nafe, Entwässerungsstudie, Remscheid, Mai 2005) erfolgt die aktuelle Entwässerung in der Umgebung des Plangebiets über ein Trennsystem für Regen- und Schmutzwasser. Der nördliche Teil ist über die vorhandene Kanalisation im Bereich der Weiherstraße, der mittlere Bereich über die Kanalisation 'Schwarzbach' sowie über einen weiteren Kanal im Bereich der östlich angrenzenden Fa. Luhns angeschlossen. Im südlichen Bereich besteht ein weiterer Anschluss über einen privaten Kanal, der in die öffentliche Kanalisation in der Langobardenstraße mündet.

Zudem liegen nach derzeitigem Kenntnisstand in der Fläche verschiedene Entwässerungsanlagen, die in früheren Zeiten der Entwässerung der Bahnanlagen gedient haben. Das anfallende Niederschlagswasser versickert derzeit größtenteils direkt in den Untergrund.

Mehrere private Wohnhäuser an der Breslauer Straße (Breslauer Straße 116/120) sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht unmittelbar an die öffentliche Kanalisation angebunden. Die Entwässerung erfolgt hier über einen im östlichen Böschungsbereich gelegenen privaten Schmutzwasserkanal, der über die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs verläuft. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung ist hier vor einem Verkauf der betroffenen Grundstücke eine privatrechtliche Neuregelung der Entwässerung erforderlich.

Die sonstigen Netze für die Kommunikation sowie für die Energie- und die Wasserversorgung sind in den umliegenden Siedlungsbereichen vorhanden und können bei Bedarf zur Versorgung des Plangebiets ausgebaut werden.

8 . Naturhaushalt und Landschaftsschutz

Die Themenbereiche ‚Naturhaushalt und Landschaftsschutz‘ sind im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans, Teil A und Teil B, bearbeitet worden (Verf.: Froelich & Sporbeck, Bochum, Dezember 2005 und Oktober 2006). Das Plangebiet liegt inmitten einer dicht bebauten Stadtlandschaft. Vor allem die Böschungsbereiche sind dicht bewachsen.

Für das Plangebiet verzeichnet die Geologische Karte ober- und unterdevonische Massenkalke. Der gemäß Bodenkarte vorherrschende Bodentyp ist die Braunerde. Gemäß der Karte der schutzwürdigen Böden in NRW (Geologischer Dienst NRW) liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans keine schutzwürdigen Böden vor. Aufgrund der ehemaligen Nutzung als Rangierbahnhof sind die Böden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes stark anthropogen überformt.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet und der näheren Umgebung nicht vorhanden. Der Grundwasserflurabstand liegt im Plangebiet bei etwa 16 m.

Das Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Wichlinghausen weist unter faunistischen Gesichtspunkten nur eine geringe bis mittlere Bedeutung auf. Besonders hervorzuheben ist das Fehlen von Amphibien-, Reptilien- und Fledermausarten. Die festgestellten Tagfalter-, Heuschrecken- und Vogelarten geben ebenfalls keine Hinweise auf besondere naturschutzfachliche Wertigkeiten des Untersuchungsgebiets. Dies dürfte zum größten Teil auf die starke Isolierung des Geländes innerhalb des städtischen Ballungsraumes zurückzuführen sein, die es vielen Arten unmöglich macht, das Gelände zu erreichen. Demnach hat die Fläche auch für den Biotopverbund keine besondere Bedeutung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist dem Bahnanlagen- und Gewerbeklimatop sowie im westlichen Randbereich dem Stadtrand-Klimatop zuzuordnen. Die vorhandenen Vegetationsstrukturen, insbesondere die Gehölze, haben aufgrund ihrer mildernden klimatischen Wirkung eine Bedeutung für das Mikroklima. Schutzgebiete sind von der Bauleitplanung nicht betroffen.

Der Punkt ‚Naturhaushalt und Landschaftsschutz‘ wird im Teil B der Begründung (Umweltbericht) ausführlich erläutert.

9 . Immissionsschutz

Aufgrund der Lage im großstädtischen Ballungsraum, der räumlichen Nähe zu den Hauptverkehrsstraßen ‚Am Diek‘ und ‚Schwarzbach‘ sowie wegen der im Umfeld vorhandenen Gewerbebetriebe besteht für das Plangebiet von vorneherein eine Vorbelastung mit Schallimmissionen.

Dieser Punkt wird im Teil B der Begründung (Umweltbericht) ausführlich erläutert.

v. Planinhalte

1. Städtebauliches Konzept

Im Jahr 2005 wurde eine städtebauliche Mehrfachbeauftragung für das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs Wichlinghausen durchgeführt. Die Zielsetzungen der städtebaulichen Konzeption des 1. Preisträgers wurden folgendermaßen beschrieben.

Auszug Wettbewerbsentwurf 1. Preisträger

Ein wichtiges Anliegen des Entwurfs ist es, das neue Stadtquartier auf der ehemaligen Bahnfläche so in das bestehende Stadtgefüge einzubinden, dass vielfältige funktionale und räumliche Verflechtungen zum Stadtteil entstehen. Alt und Neu sollen voneinander profitieren: Das neue Stadtquartier nutzt auf kurzen Wegen die im nahen Umfeld vorhandene öffentliche und private Infrastruktur, der Stadtteil profitiert von der durch das neue Wohngebiet erzeugten Standortqualität. Das neue Quartier ist so mehr als eine weitere Wohnbaufläche: es leistet einen wichtigen Beitrag zur Stadterneuerung und Stadtteilentwicklung in Wichlinghausen.

Ein zentraler in Ost-West-Richtung verlaufender öffentlicher Raum [...] soll zukünftig eine Verbindung zur Straße ‚Schwarzbach‘ erhalten und schafft somit gleichzeitig günstige städtebauliche Voraussetzungen für eine Nachnutzung des Luhns-Areals. Die Öffnung nach Westen zur Breslauer Straße erfolgt über einen Fußweg durch die Kleingartenanlage. Die zentrale Ost-West-Verbindung wird unterstützt durch zwei weitere Wegebeziehungen in Ost-West-Richtung, so dass insgesamt eine hohe Durchlässigkeit trotz der topografischen Höhenunterschiede entsteht.

Anbindung und Gliederung des neuen Quartiers in Nord-Süd-Richtung leistet in Anlehnung an den Verlauf der ehemaligen Gleisstrasse ein 15 Meter breiter leicht geschwungener Grünzug, in dem auch die gebietsübergreifende Fuß- und Radwegeverbindung geführt wird. Dieser Grünzug bietet eine eindeutige städtebauliche Orientierung für das neue Gebiet. Gleichzeitig sichert er eine bemerkenswerte Qualität: die Fernblicke nach Norden und Süden auf die begrünten Hänge des Wuppertals. So erhält das Gebiet eine unverwechselbare Standortqualität.

Anfang und Ende dieses Nord-Süd-Grünzugs bilden zwei städtebaulich markante Punkte: Im Norden der Gebietseingang mit einem winkelförmigen Gebäude, das einen Eingangsplatz umschließt. Im Süden weitet sich der Grünzug zu einer großzügigen öffentlichen Grünfläche. Diese wird für eine mögliche Reaktivierung der sogenannten ‚Rheinischen Strecke‘ von einer Überbauung freigehalten.

Die verkehrliche Erschließung des Areals erfolgt von Norden und Süden jeweils nach dem Schleifenprinzip. Damit werden Durchgangsverkehre ausgeschlossen, eine schrittweise Entwicklung wird durch zwei Anknüpfungspunkte deutlich erleichtert. Von diesen Schleifen zweigen als kurze Stiche Wohnwege ab, die die einzelnen Nachbarschaften erschließen.

[...].

Eine leicht geschwungene Straße im Trennprinzip bildet die Haupteerschließung des nördlichen Abschnitts. Zwei Schleifen – diese Straßen sind jeweils im Mischprinzip ausgebaut – erschließen die Wohnquartiere östlich des Nord-Süd-

Grünzugs. Die Erschließung des südlichen Quartiers erfolgt von der Langobardenstraße und ist analog dem nördlichen Quartier organisiert.

Das Bebauungskonzept bietet eine hochwertige Wohnnutzung in vielfältigen und flexiblen Wohnformen: Geschosswohnungsbau und Betreutes Wohnen im nördlichen Eingangsbereich, Stadthäuser an den prominenten öffentlichen Räumen wie den Sammelstraßen und dem zentralen Grünzug sowie Einfamilienhäuser in unterschiedlicher Dichte. Dabei bietet das Konzept durch die Grüngliederung der Fläche und die etwa gleich großen Baufelder ein hohes Maß an Flexibilität.

Im südlichen Teilbereich ist im Anschluss an die vorhandenen gewerblichen Strukturen die Entwicklung eines Mischgebiets vorgesehen, ebenso werden im nördlichen Eingangsbereich gemischte Nutzungsstrukturen angeboten. Hier können sich in der Nachbarschaft zu den schon vorhandenen Einzelhandelsangeboten auch kleinteilige komplementäre Einzelhandelsangebote oder gastronomische Nutzungen ansiedeln, die sich zum Platz hin öffnen.

An den Sammelstraßen und dem zentralen Platz sind zwei- bis dreigeschossige ‚Stadthäuser‘ vorgesehen, die den urbanen Charakter dieses Wohnquartiers unterstreichen. Die Höhenentwicklung stuft sich in das Innere des Wohnquartiers mit ihren Einfamilienhäusern auf ein bis zwei Geschosse ab.

Die getrennte Erschließung von Norden und Süden erleichtert eine stufenweise Umsetzung. Beginnend mit den Flächen um den zentralen Grünzug können die einzelnen Quartiere schrittweise nach Norden und Süden ergänzt werden ohne die bereits vorhandenen Wohnbereiche zu belasten.’ (Verf.: Pesch & Partner, Text zum städtebaulichen Einladungswettbewerb Ehemaliger Rangierbahnhof Wichlinghausen, Herdecke, August 2005).

Überarbeitung per städtebaulicher Rahmenplanung

Die städtebauliche Konzeption des 1. Preisträgers wurde anschließend in einem städtebaulichen Rahmenplan überarbeitet – vor allem die Verkehrsflächen wurden an die geforderten städtischen Standards angepasst – und soll nun planungsrechtlich gesichert werden.

2. Verkehrskonzept

Die zukünftige verkehrliche Erschließung des Areals erfolgt auf der Grundlage der städtebaulichen Konzeption des 1. Preisträgers, welche die Anlage von zwei separaten Erschließungsschleifen vorsieht. Diese Erschließungsform wurde vor allem gewählt, um in den geplanten Wohngebieten Durchgangsverkehr abschließen zu können. Zudem sind innerhalb des Plangebiets aus städtebaulichen Gründen verschiedene Straßentypen geplant:

- Sammelstraßen Nord-Süd-Richtung – Ausführung im Trennprinzip, Breite der Verkehrsfläche je nach Situation 9,40 m - 11,00 m
- Sammelstraßen Ost-West-Richtung – Ausführung im Trennprinzip, Breite der Verkehrsfläche je nach Situation 7,40 m - 11,00 m
- Anwohnerstraßen – Ausführung im Mischprinzip, Breite 5,50 m
- Privatwege – Ausführung im Mischprinzip, Breite 3,50 m

Sammelstraßen

Die leicht geschwungenen Erschließungsschleifen werden im Süden an die Langobardenstraße und im Norden an die Straße ‚Am Diek‘ angebunden. Von den Gebietseingängen her gesehen werden die ersten Teilabschnitte der Erschlie-

ßungsstraßen im Trennprinzip mit dem folgenden Querschnitt (1,75 m Gehweg, 2,00 m Grün- und Parkstreifen, 5,5 m Fahrbahn, 0,15 m Schrammbord bei unmittelbar angrenzender öffentlicher Grünfläche) angelegt.

Bei der nördlichen, über die Straße ‚Am Diek‘ angebundenen Erschließungsschleife, übernimmt auf der östlichen Straßenseite ein in die öffentliche Grünfläche integrierter kombinierter Fuß- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m die Funktion des zweiten Gehwegs.

Grenzt keine öffentliche Grünfläche an die Sammelstraße, ist der folgende Querschnitt (1,75 m Gehweg, 2,00 m Grün- und Parkstreifen, 5,50 m Fahrbahn, 1,75 m Gehweg) vorgesehen.

Ratsbeschlüsse bzgl. der Gehwegbreiten

Der Rat der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 18.11.1991 zu den Drucksachen Nr. 187, 3746, 3787 und 3788/91 u. a. zum Thema Fußgängerverkehr folgendes beschlossen: ‚Die Rechte des Fußgängers sind stärker zu berücksichtigen. Für Gehwege ist eine Ausbaubreite von mindestens 2,0 m anzustreben.‘

Ergänzend hat der Rat der Stadt Wuppertal am 14.09.1994 (Drs. 217/94) beschlossen: ‚Der Ratsbeschluss vom 18.11.1991 wird bekräftigt. An Straßen von lediglich bezirklicher Bedeutung können die Bezirksvertretungen über begründete Ausnahmen entscheiden. Der zuständige Ratsausschuss wird über die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen regelmäßig informiert.‘

Ausnahmen beim Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘

Die Erschließungsstraßen innerhalb des Bebauungsplans Nr. 1076 weisen entsprechend der Wohnbebauung mit einem hohen Einfamilienhausanteil eine vergleichsweise geringere Verkehrsbelastung auf, als dies bei baulich hoch verdichteten Bereichen der Fall ist.

Insbesondere in den Abschnitten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sind Gehweg und Fahrbahn durch einen kombinierten Park- und Grünstreifen getrennt, so dass der Fußgängerverkehr keinen direkten Kontakt zur Fahrbahn hat. Im nördlichen Eingangsbereich, wo das neue Stadtquartier an die Straße ‚Am Diek‘ angebunden ist und wo die höchsten Verkehrszahlen zu verzeichnen sind, weisen die Gehwege aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen eine erhebliche größere Breite als 2,00 Meter auf. In den anderen Erschließungsstraßen ist aufgrund des hohen Anteils an Einfamilienhäusern (Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser) ein wesentlich niedrigeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Für das gesamte Erschließungsstraßennetz ist zudem die Ausweisung einer Tempo 30-Zone vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund ist die Reduzierung von 2,00 Meter auf 1,75 Meter verkehrlich und städtebaulich vertretbar. Diese öffentlichen Belange ergänzen die privaten Interessen des Eigentümers im Hinblick auf eine Reduzierung der von ihm zu finanzierenden Infrastrukturaufwendungen.

Die in Ost-West-Richtung geführten Querstraßen werden entsprechend der genannten Sammelstraßenquerschnitte angelegt. Nicht in jeder Querstraße sind Parkstreifen vorgesehen, so dass die Breite der Verkehrsflächen mit 7,40 m teilweise geringer als bei der Nord-Süd-Sammelstraße ausfällt.

Mischverkehrsflächen

Drei Teilabschnitte der Erschließungsschleifen werden aufgrund der zugeordneten Funktion als Anwohnerstraße als besondere Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Verkehrsberuhigter Bereich‘ ausgewiesen und nachfolgend in ei-

nem gesonderten verkehrsrechtlichen Verfahren mit dem Zeichen 325 und 326 der Straßenverkehrsordnung (StVO) gekennzeichnet.

Diese 5,50 m breiten Verkehrsflächen werden im Mischprinzip ausgeführt und können von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden. Die Mischverkehrsflächen sollten durch die Verwendung von Gestaltungselementen wie unterschiedliche Oberflächenmaterialien, Ablaufrinnen, Pflasterstreifen u. a. als solche eindeutig gekennzeichnet und weiter untergliedert werden. Zur Verkehrsberuhigung und für ein höheres Maß an öffentlichen Stellplätzen sollen zudem alternierend Stellplätze für Besucher in die Mischverkehrsflächen integriert werden.

Privatwege

Von den Erschließungsschleifen zweigen als kurze Stiche private Wohnwege ab, die die einzelnen Wohnquartiere erschließen. Die zukünftigen Privatwege werden im Bebauungsplan hinweislich eingetragen. Eine zeichnerische Festsetzung der Belastungsflächen wurde erwogen, ist jedoch aufgrund der nicht abgeschlossenen Parzellierung zum derzeitigen Zeitpunkt nur sehr bedingt umsetzbar. Die verbindliche Regelung der Belastungsflächen erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt auf privatrechtlicher Basis.

Fuß- und Radwege

Innerhalb des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzugs ist als ‚Rückgrat‘ der Wegeerschließung die Anlage eines kombinierten Fuß- und Radwegs mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen, der auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn in Richtung Süd-Westen und Nord-Osten weitergeführt werden soll. Der kombinierte Geh- und Radweg ist ein Teilabschnitt der geplanten regionalen Radwegeverbindung von der Stadt Hattingen (Ruhr) nach Wuppertal-Vohwinkel und weiter in Richtung des Rheins. Da der kombinierte Geh- und Radweg innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche verläuft, wird die Trasse nachrichtlich in den Bebauungsplan eingetragen.

Eine Anbindungen an die Umgebungsbebauung erfolgen in westliche Richtung über drei neue Fußwegeverbindungen zur Breslauer Straße sowie in östliche Richtung über zwei geplante Fußwegeverbindungen in Richtung der Straße ‚Schwarzbach‘. Die letztgenannten Wegebeziehungen sind jedoch erst durchgängig realisierbar, wenn für das Areal der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ die städtebauliche Neuordnung abgeschlossen ist. Die Wege werden entweder als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Fußweg‘ festgesetzt, oder innerhalb der öffentlichen Grünflächen hinweislich eingetragen.

3 . Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Allgemeine Wohngebiete

Das Plangebiet soll zukünftig überwiegend für Wohnzwecke genutzt werden und wird daher in großen Teilbereichen als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Dies betrifft vor allem die entlang der gebietsinternen Erschließungsschleifen gelegenen Bereiche.

Die gemäß § 4 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) im Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) werden innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 ausgeschlossen, da sie in das hochwertige und kleinteilig strukturierte Gebiet gestalterisch und funktional nicht oder nur schwer

zu integrieren sind und auch aus verkehrlichen Gründen nicht zum angestrebten ruhigen und familienfreundlichen Charakter der Wohngebiete passen. Aufgrund der zahlreichen ehemals gewerblich genutzten und heute brachgefallenen Flächen in der näheren Umgebung des Plangebiets sollen im Bereich der Allgemeinen Wohngebiete keine zusätzlichen Flächen für sonstige nicht störende Gewerbebetriebe angeboten werden.

Mischgebiete

Im Bebauungsplan werden in drei Teilabschnitten, in denen eine möglichst hohe Nutzungsflexibilität sinnvoll ist, oder bereits eine derartige Vorprägung besteht, Mischgebiete (MI) festgesetzt. Dies betrifft vor allem den westlich des bestehenden Nahversorgungszentrums ‚Am Diek‘ gelegenen Bereich, der sich innerhalb des Plangebiets zu einem neuen Platzbereich zwischen der Weiherstraße und der Straße ‚Am Diek‘ aufweitet. Zur Arrondierung und Belegung der Platzfläche sind in den Erdgeschossen in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Einzelhandelsnutzungen ebenfalls Ladenlokale sinnvoll.

Für die entlang der Breslauer Straße gelegenen Teilflächen wird die in der Straße vorhandene Nutzungsstruktur – der Straßenzug der Breslauer Straße ist von den Funktionen Wohnen und Gewerbe geprägt – aufgegriffen und ebenfalls ein Mischgebiet festgesetzt.

In der südlichen Erschließungsschleife wird angrenzend an das bestehende Gewerbegebiet (GE 3) aufgrund der in diesem Bereich erwünschten hohen Nutzungsflexibilität sowie aufgrund der ‚Pufferfunktion‘ im Hinblick auf die gewerblichen Bauflächen ein Mischgebiet festgesetzt. Probleme mit den benachbarten gewerblichen Baufläche sind nicht zu erwarten, da für alle gewerbliche Bauflächen eine Kontingentierung der Emissionen festgesetzt wird und seitens der gewerblichen Nutzungen generell die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse berücksichtigt werden müssen. Dies gilt sowohl für Allgemeine Wohngebiete wie auch für Mischgebiete, da in beiden Gebietskategorien das Wohnen generell zulässig ist.

Unzulässig sind in den Mischgebieten Vergnügungsstätten. Der Ausschluss der Vergnügungsstätten erfolgt vor dem Hintergrund, dass vor allem von den als ‚Vergnügungsstätten‘ allgemein zulässigen Spielhallen sowie den üblichen Folgenutzungen (Schnellimbiss etc.) städtebauliche Wirkungen ausgehen, durch die die Bemühungen zur Aufwertung des neuen Stadtquartiers konterkariert würden.

Gewerbegebiet

Nördlich angrenzend an die Langobardenstraße finden sich bestehende Gewerbebetriebe, die gemäß der aktuellen Nutzung als gewerbliche Bauflächen festgesetzt werden.

Ausgeschlossen werden innerhalb der gewerblichen Bauflächen Vergnügungsstätten und Einzelhandelsbetriebe, da die gewerblichen Bauflächen ausschließlich für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen sollen. Zudem wären die gewerblich vorgeprägten Bauflächen aufgrund fehlender Stellplätze und einer für den Einzelhandel eher abseitigen und daher ungünstigen Lage nicht für Einzelhandelsnutzungen geeignet. Wegen der räumlichen Nähe zum bestehenden Nahversorgungszentrum ‚Am Diek‘ besteht für diesen Bereich auch kein Handlungsbedarf.

Um den in den Gewerbegebieten gelegenen Handwerks- und Gewerbebetrieben zusätzliche Vertriebschancen einzuräumen, ist Einzelhandel innerhalb der gewerblichen Bauflächen ausnahmsweise zulässig. Voraussetzung ist jedoch, dass die in der Verkaufsstätte vertriebenen Produkte in dem produzierenden Betrieb

hergestellt werden und eine direkte räumliche Verbindung zwischen dem produzierenden Betriebsteil und der Verkaufsstätte besteht. Die Einzelhandelsnutzung muss dem gewerblich produzierenden Bereich funktional untergeordnet sein. Zusätzlich ist es auch erforderlich, dass die Verkaufsstätte dem produzierenden Betriebsteil von der Grundfläche im Verhältnis 30% (maximal) zu 70% (minimal) untergeordnet ist. Dies ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens entsprechend nachzuweisen. Weiterhin erfolgt für die einzelnen gewerblichen Bauflächen eine Festsetzung der Emissionskontingente.

4 . Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Allgemeine Zielsetzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl, der maximal zulässigen Anzahl der Vollgeschosse und durch die festgesetzten Gebäudehöhen in Kombination mit der Dachform und der Dachneigung bestimmt. Die innerhalb des Geltungsbereichs festgesetzten Werte zielen darauf ab, für die neue Wohnbebauung eine im Vergleich mit der baulichen Umgebung angemessene Höhenentwicklung und einen möglichst einheitlichen gestalterischen Standard zu erzielen.

Den einzelnen Bauherren soll zudem bei der baulichen Umsetzung der städtebaulichen Vorgaben ein größtmöglicher Spielraum an individueller Gestaltungsfreiheit eingeräumt werden. Um gemäß der Zielsetzungen des Wettbewerbsentwurfs (u. a. die Realisierung von zukunftsweisenden Bauformen) genügend Spielraum für Ideen zur Entwicklung innovativer Wohn- und Gestaltungsformen zu lassen, werden in den Bebauungsplan Nr. 1076 möglichst großzügig gefasste Festsetzungen bzgl. des Maßes der baulichen Nutzung aufgenommen.

Grundflächenzahl und Anzahl der Vollgeschosse, maximale Gebäudehöhen

In den Allgemeinen Wohngebieten sind mindestens zwei bis maximal drei Vollgeschosse zulässig. In den Mischgebieten wird die Anzahl der Vollgeschosse ebenfalls überwiegend auf mindestens zwei bis maximal drei Vollgeschosse begrenzt. Lediglich im Bereich des neuen Platzes wird an der Schnittstelle Weiherstraße / ‚Am Diek‘ eine mindestens dreigeschossige und maximal viergeschossige Bebauung festgesetzt.

Zudem werden für die geplanten Gebäude maximale Gebäudehöhen festgesetzt, die am jetzigen Geländeniveau orientiert werden. Bei einer geplanten dreigeschossigen Bebauung wird beispielsweise von einer maximalen Gebäudehöhe von 12,00 m ausgegangen, so dass ein Gebäude mit drei Vollgeschossen und einem zusätzlichen Nicht-Vollgeschoss (z. B. ein Staffel- oder Attikageschoss) errichtet werden könnte.

Der Rechtsplanentwurf in der Anlage 03 enthält noch keine Höhenangaben für die Verkehrsflächen. Die Angaben werden im Planentwurf für die Offenlegung ergänzt.

Für die gewerblichen Bauflächen wird auf die Festsetzung von Vollgeschossen verzichtet und stattdessen lediglich eine maximal zulässige Gebäudehöhe festgesetzt. Die maximal zulässige Gebäudehöhe – festgesetzt in ‚Meter über Normalhöhe Null‘ (NHN) – erlaubt innerhalb der gewerblichen Bauflächen eine Gebäudehöhe von ca. 10,0 m. In diesem Rahmen könnten entweder drei Vollgeschosse (z. B. für Büronutzungen) mit Sockel und Flachdach, oder auch eine Gewerbehalle mit einer entsprechenden lichten Höhe errichtet werden.

5. Bauweise / überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Bauweise

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 Rangierbahnhof Wichlinghausen wird je nach Lage der geplanten Baukörper überwiegend eine offene Bauweise und in einem kleinen Teilbereich eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Die offene Bauweise begrenzt gemäß § 22 BauNVO die Länge der baulichen Anlagen auf maximal 50 m und wird für die überwiegende Anzahl der Baufelder festgesetzt, da die geplanten Einzel- und Doppelhäuser sowie die Hausgruppen und Stadtvillen im Rahmen der offenen Bauweise realisiert werden können.

Eine geschlossene Bauweise wird lediglich im Bereich des nördlichen Platzes festgesetzt, da hier aus gestalterischen Gründen eine geschlossene Gebäudefassade zur Festlegung einer eindeutig definierten Platzfläche gewünscht ist.

Überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen in den Allgemeinen Wohngebieten beträgt im Allgemeinen 12,00 - 18,00 m, teilweise ist in den mittig gelegenen Baufeldern die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen auch großzügiger bemessen. Zudem besteht die Möglichkeit der Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen zugunsten der Anlage von untergeordneten Bauteilen um bis zu 1,50 m (z. B. für Balkone), wobei jedoch zwecks Vermeidung von unförmigen und massigen Baukörpern eine maximale Gebäudetiefe von 14,00 m nicht überschritten werden darf. Zudem besteht die Möglichkeit der Überschreitung der festgesetzten gartenseitigen Baugrenzen zugunsten der Anlage von Terrassen um bis zu 3,00 m.

Baulinien

Die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise wurde im nördlichen Mischgebiet durch die Ausweisung von Baulinien ergänzt, da zur räumlichen Definition des Platzbereichs eine eindeutige Raumkante durch die zukünftige Bebauung erforderlich ist.

6. Gestaltung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW)

Gesetzliche Grundlagen

Gemäß § 9 Abs. 4 BauGB können die Länder bestimmen, das auf Landesrecht beruhende Regelungen in den Bebauungsplan als Festsetzungen übernommen werden können und inwieweit auf diese Festsetzungen die Vorschriften des Baugesetzbuchs Anwendung finden. Zweck dieser Regelung ist es, in Ergänzung zu den städtebaulichen Festsetzungen, die in § 9 Abs. 1 bis 3 abschließend geregelt sind, auch solche Festsetzungen aufnehmen zu können, die in einem sachlichen Zusammenhang mit den Aufgaben des Bebauungsplans stehen und auf Landesrecht beruhen. Auf diese Weise können landesrechtlich als Rechtsvorschrift vorgesehene Bestimmungen in die Bebauungsplanung einbezogen und der bundesrechtlich abschließende Katalog der Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 Abs. 1 bis 3 erweitert werden [...]. Geeignet für die Aufnahme in den Bebauungsplan sind nur Regelungen, für deren Erlass die Gemeinde zuständig ist [...] (Quelle: Baugesetzbuch Kommentar, Ernst, Zinkahn, Bielenberg, Krautzberger, Stand 81. Ergänzungslieferung Juli 2006, C. H. Beck, München).

Gemäß § 86 Abs. 1 Nrn. 1 - 6 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) können die Gemeinden örtliche Bauvorschriften als Satzung erlassen über unter anderem die äußere Gestaltung baulicher Anlagen [...] sowie die Gestaltung, Begrünung und Bepflanzung der [...] unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke [...] sowie über die Art, Höhe und Gestaltung von Einfriedungen.

Gemäß § 86 Abs. 4 BauO NRW können örtliche Bauvorschriften auch als Festsetzungen in einen Bebauungsplan im Sinne von § 8 oder § 12 des Baugesetzbuchs aufgenommen werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1076 'Rangierbahnhof Wichlinghausen' soll von dieser Regelungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden. Aus stadtgestalterischen Gründen wird folgender Hinweis genannt, der im Rahmen des Städtebaulichen Vertrages verbindlich geregelt wird:

Gestaltung von Doppelhäuser und Hausgruppen

Als stadtebaulicher Grundsatz bei der Gestaltung von Doppelhäusern und Hausgruppen gilt die Einheitlichkeit von Fassaden und Dächern. Aus diesem Grund sind die Fassaden und Dacheindeckungen von zusammengehörenden Doppelhaushälften (Doppelhäusern) und von zusammengehörenden Hausgruppen (Reihenhäusern) in gleichem Material und gleicher Farbe auszuführen. Die Doppelhäuser und Hausgruppen sind mit gleicher First-, Trauf- und Sockelhöhe sowie gleicher Dachneigung und gleichen Dachüberständen zu errichten.

Aus stadtgestalterischen Gründen werden die folgenden örtlichen Bauvorschriften aufgestellt:

Dachformen und Dacheindeckungen

Da aus stadtgestalterischen Gründen eine möglichst homogene und gleichzeitig ansprechende Gestaltung der Dachlandschaft im Plangebiet realisiert werden soll, werden für die zukünftige Ausgestaltung der Dachflächen die ortsüblichen und in der näheren Umgebung bereits vorhandenen Dachformen zugelassen. Dies sind die Dachformen Sattel-, Pult-, Flach- und Zeltdach. Die Festsetzung dieses Spektrums von verschiedenen Dachformen ermöglicht den Grundstückseigentümern ein großes Maß an individueller gestalterischer Freiheit und ermöglicht gleichzeitig die Fortentwicklung der stark von der historischen Bausubstanz geprägten Dachlandschaft des Stadtquartiers Wichlinghausen. Aus den vorgenannten Gründen sind Dacheindeckungen in den Farbtönen rot bis braun und grau bis schwarz auszuführen. Begrünte Dächer sind – z. B. bei Flach- oder Pultdächern – ebenfalls zulässig. Die Summe der Breite der Dachöffnungen (Dachgauben, Dacheinschnitte) darf maximal 2/3 der Traulänge der jeweils zugeordneten Dachseite betragen.

Anlagen zu Nutzung der Sonnenenergie

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 'Rangierbahnhof Wichlinghausen' ist zur Förderung der regenerativen Energien die Verwendung von Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren erwünscht. Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren sind auf den Dachflächen zulässig und werden nicht auf die maximal zulässige Gesamthöhe der Gebäude mit angerechnet.

Gestaltung der Vorgärten

Ansprechend geplante und begrünte Vorgärten sind ein wesentliches gestalterisches Element in kleinteilig strukturierten Wohngebieten. Die Vorgärten sind deshalb zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Bis auf die notwendige Erschließung (Stellplätze, Zufahrt zur Garage, Zuwegung zum Eingang) ist eine

Versiegelung der Vorgärten unzulässig. Diese Festsetzung betrifft nicht die Bereiche in denen Baulinien festgesetzt wurden.

Gestaltung der Einfriedungen

Gegenüber den öffentlichen Verkehrsflächen sind Einfriedungen aus stadtgestalterischen Gründen als Laubhecken aus heimischen Sträuchern oder als Steinmauern mit einer Höhe von maximal 0,75 m zulässig. Einfriedungen zu den öffentlichen Grünflächen sind als geschnittene Laubhecken aus heimischen Sträuchern auszuführen, um einen hochwertigen Übergang zwischen den öffentlichen Grünflächen und den angrenzenden privaten Bereichen zu sichern.

Innerhalb der Pflanzungen liegende Zäune sind zulässig, wenn die Oberkante des Zauns unter der Heckenoberkante liegt. Die Laubhecken sind zu pflegen und ggf. durch nachträgliche Pflanzmaßnahmen zu ergänzen und dauerhaft zu erhalten.

Garagen

Um ein Verspringen von aneinandergebauten Garagen (Doppelgaragen oder Gauch Garagenhöfe) und aneinandergebauten Carports zu verhindern, sind aneinandergebaute Garagen und Carports auf einer gemeinsamen Bauflucht zu errichten.

Satellitenantennen und sonstige Außenantennen

Satellitenantennen und sonstige Außenantennen sind aus stadtgestalterischen Gründen lediglich in eingeschränkter Form zulässig. Der städtebauliche Grundsatz bei der Zulässigkeit von Satellitenantennen und sonstige Außenantennen ist, dass diese nur auf der den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen abgewandten Fassadenseite zulässig sind.

7. Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)

Nebenanlagen

Gemäß der erläuterten städtebaulichen Zielsetzungen soll innerhalb des Plangebiets ein auch aus gestalterischer Sicht hochwertiges Wohngebiet entstehen.

Aus städtebaulicher Sicht soll ein unschöner ‚Wildwuchs‘ von groß dimensionierten Nebenanlagen (Gartenhäuser, Swimmingpools etc.) vermieden werden. Deshalb sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bauliche Anlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO und bauliche Anlagen nach Landesrecht, die nach Landesrecht innerhalb der Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können, ausgeschlossen, wenn ihre Grundfläche mehr als 7,5 qm beträgt.

Stellplätze und Garagen

Die städtebauliche Konzeption des Gebiets geht von einem Stellplatz je Wohneinheit aus. Da dies in der Regel nicht ausreicht, um den Bedarf an Stellplätzen auf den Privatgrundstücken abzudecken, ist auf den Grundstücken für Einzel- und Doppelhäuser generell eine Staffelung von Garage oder Carport mit einem vorgelagerten Stellplatz möglich, so dass bei diesen Haustypen grundsätzlich zwei Stellplätze je Gebäude zur Verfügung stehen. Bei den sonstigen vorgesehenen Haustypen – vor allem Haugruppen und ‚Stadt villen‘ – sind separate Stellplatzflächen vorgesehen.

Im Bebauungsplan wurde gemäß der geschilderten Überlegungen festgesetzt, dass Garagen, Carports und Stellplätze innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete und Mischgebiete nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen (Baufenster), innerhalb der speziell festgesetzten Flächen (Ga, Ca, St) sowie innerhalb der seitlichen Grenzabstände der Hauptgebäude zulässig sind. Für die gewerblichen Bauflächen werden keine weiteren Festsetzungen bezüglich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs getroffen.

Stellplätze im Bereich der Kleingärten

Die für die privaten Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten nach BauO NRW erforderlichen Stellplätze sind nicht erforderlich, da die Nutzer hauptsächlich im Stadtteil wohnen und ausreichende Besucherstellplätze in den öffentlichen Straßenräumen vorhanden sind.

8. Ver- und Entsorgung

Flächen für Wertstoffsammelbehälter (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

Für die erforderliche Sammlung und anschließende Verwertung von Wertstoffen (Glas, Papier) sind im Plangebiet zwei zentral gelegenen und gut erreichbare Standorte vorgesehen. Im südlichen Bereich ist ein Standort hinweislich in die Planzeichnung eingetragen. Im nördlichen Bereich wird ein Standort in der Platzfläche vorgehalten. Die Leerung der Wertstoffsammelbehälter erfolgt durch die Stadt Wuppertal oder durch beauftragte Dritte.

Schmutz- und Niederschlagswasserbeseitigung (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

In Abstimmung zwischen der Stadt Wuppertal, der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG und der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) wurde im Jahr 2005 aufbauend auf dem Generalentwässerungsplan der Stadt Wuppertal eine Entwässerungsstudie (Verf.: Brechtefeld & Nafe, Remscheid, Mai 2005) bzgl. der zukünftigen Entwässerung des Plangebiets erarbeitet.

Umgang mit Schmutzwasser

Es bestehen derzeit insgesamt drei Übergabestellen oder Anbindungen an die öffentliche Kanalisation. Zukünftig wird nach dem derzeitigen Kenntnisstand eine bestehende Anbindung – diese verläuft über das Grundstück der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ und müsste privatrechtlich gesichert werden – wegfallen, so dass zwei Übergabestellen an die öffentliche Kanalisation verbleiben. Dies sind:

- eine nördliche Übergabestelle im Bereich der Weiherstraße
- eine südliche Übergabestelle im Bereich der Langobardenstraße

Bei der Einleitung Weiherstraße bestehen gemäß Generalentwässerungsplanung ‚Schwarzbach‘ aus dem Jahr 2001 keine Beschränkungen bei der Schmutzwasserkanalisation. Auch bei der südlichen Einleitstelle Langobardenstraße sind noch Kapazitäten in der Schmutzwasserkanalisation vorhanden.

Die innerhalb des Plangebiets gelegenen Mischgebietsflächen entlang der Breslauer Straße (Breslauer Straße 116) müssen aufgrund einer fehlenden Vorflut in der öffentlichen Verkehrsfläche – die Entwässerung erfolgt derzeit über einen im Böschungsbereich gelegenen privaten Schmutzwasserkanal, der im weiteren Verlauf die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs quert – an das neue Kanalsystem im Plangebiet angeschlossen werden. Dies betrifft nachzeitigem Kenntnisstand ebenfalls die außerhalb des Plangebiets gelegenen Grundstücke Breslauer Straße Nr. 118 und 120.

Umgang mit dem Niederschlagswasser

Das heute im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser versickert größtenteils im Untergrund. Dies wird sich zukünftig im Bereich der öffentlichen und privaten Grünflächen, der Hausgärten und der sonstigen privaten Freiflächen (z. B. Fußwege) auch nicht ändern.

Eine zukünftige Versickerung des auf den Dach- und Erschließungsflächen anfallenden Niederschlagswassers ist aus mehreren Gründen nicht vorgesehen.

- Aufgrund der Bodenbelastungen wird die gezielte Versickerung der Niederschlagswassers von den verschiedenen Fachgutachtern als ungünstig eingeschätzt.
- Aufgrund der vorhandenen Anschüttungen für im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs besteht auch die Gefahr der Vernässung bei tiefer gelegenen Grundstücken.
- Das Plangebiet kann grundsätzlich an das bereits vorhandene Trennsystem (Regenwasserkanal) angeschlossen werden. Ca. 300 l/s können in den Bestand abgeleitet werden, was einer versiegelten Fläche von ca. 2,0 ha entspricht. Für einen Vollanschluss ist jedoch die Erweiterung der bestehenden Kapazitäten erforderlich. In der Langobardenstraße muss der bestehende Regenwasserkanal durch einen größeren Kanal ersetzt werden. Der Ausbau oder die Sanierung des bestehenden Regenwasserkanals in der Straße ‚Schwarzbach‘ ist geplant und soll in Kürze beginnen.

Maßnahmenprogramm Stadtentwässerung

Im Maßnahmenprogramm zur Stadtentwässerung findet sich die folgende Maßnahme ‚Oberbarmen Nr. 5082 Schwarzbach‘. Vorgesehen sind:

- Regenklärbecken ‚Schwarzbach‘, V = 600 Kubikmeter, geschlossenes Stahlbetonbecken
- Regenwasserkanal ‚Schwarzbach‘
- Schmutzwasserkanal ‚Schwarzbach‘

Die geschätzte Gesamtsumme beträgt 7.831.000 Euro. Der Baubeginn soll im Jahr 2007 erfolgen, der Betriebszugang ist für das Jahr 2009 terminiert.

Die Koordinierungsstelle Stadtentwässerung hat mit Schreiben vom 05.09.2006 erklärt, dass sie keine Einwände gegen die Realisierung der Maßnahme hat. Auf dieser Grundlage ist ein Baubeginn wie geplant in 2007 in Vorbereitung.

Die Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswasser ist damit sichergestellt.

9. Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Öffentliche Grünflächen

Zukünftig sollen im Plangebiet auf der Grundlage der Zielsetzungen der städtebaulichen Konzeption des 1. Preisträgers mehrere öffentliche Grünflächen angelegt werden. Für die öffentlichen Grünflächen liegt bereits eine Ausführungsplanung vor (Verf.: Armin Henne, Landschaftsarchitektur, Wuppertal, August 2006). Mit der im Vergleich zu anderen Wohnbaugebieten relativ großflächigen Ausweisung von öffentlichen Grünflächen werden die folgenden Zielsetzungen verfolgt. Dies sind vor allem:

- Die Schaffung eines angenehmen Wohnumfelds für die zukünftigen Bewohner,

- die Steigerung der Aufenthaltsqualität für Anwohner und Passanten,
- die erhöhte Identifikation der zukünftigen Bewohner mit ihrem Stadtquartier,
- die Anlage von zwei öffentlich zugänglichen Spielplätzen der Kategorie ‚Typ B‘ gemäß der Klassifizierung des Runderlasses des Innenministeriums vom 31.07.1974 ‚Hinweise für die Planung von Spielflächen in der Bauleitplanung‘,
- die Aufnahme und Führung des zentralen Geh- und Radwegs in Nord-Süd-Richtung.
- der teilweise Ausgleich, der in den benachbarten, hoch verdichteten Stadtquartieren bestehenden Grünflächendefizite

Grünzug Nord-Süd

Ein leicht geschwungener in Nord-Süd-Richtung verlaufender Grünzug mit einer Mindestbreite von 15,00 Meter quert das Plangebiet der Länge nach und hat vor allem die Funktion einer Quartiersverbindung, da die Trasse des kombinierten Geh- und Radwegs innerhalb des Nord-Süd-Grünzugs geführt wird.

Zudem erfolgt über die in diesem Grünzug geführten Wegeverbindungen der Zugang vom neuen Stadtquartier zum südlich angrenzenden Schulzentrum Ost. Im südlichen Abschnitt in der Nachbarschaft zum Schulzentrum Ost weitet sich der Nord-Süd Grünzug zu einer großzügigen Grünfläche mit einer Flächengröße von ca. 14.000 qm auf. Hier sind auch die geplanten Spielflächen vorgesehen.

Eine mögliche Reaktivierung der ehemaligen Rheinischen Strecke für den schienegebundenen öffentlichen Nahverkehr wird durch die Festsetzung des Nord-Süd Grünzugs als öffentliche Grünfläche offengehalten.

Spielplätze Typ B

Innerhalb des Plangebiets ist die Anlage von zwei Spielplätzen vorgesehen. Der südlich gelegene Spielplatz ist als Ballspielplatz vorgesehen, der nordöstlich gelegene Spielplatz ist eher als Spiel- und Freizeitanlage mit unterschiedlichen Erlebnisangeboten und Spielgeräten geplant. Damit kann nicht nur für die zukünftigen Bewohner des neuen Stadtquartiers, sondern auch für die bereits heute in der näheren Umgebung wohnenden Kinder und Jugendliche ein dringend benötigtes neues Angebot an Spielflächen geschaffen werden.

Die neuen Spiel, Sport- und Grünflächen haben eine besonders hohe Bedeutung für die Bewohner des Bereichs Schwarzbach, der durch starke Freiraumdefizite, insbesondere an ebenen und zu Spielzwecken nutzbaren Flächen gekennzeichnet ist. Kinder und Jugendliche sollen an der Planung und Gestaltung der Spiel- und Sportfläche beteiligt werden.

Grünzug Ost-West

Der in Ost-West-Richtung verlaufende Grünzug gliedert das neue Stadtquartier in einen südlichen und einen nördlichen Abschnitt und ggf. auch in zwei separat voneinander realisierbare Bauabschnitte. Mit einer Breite von 30 Metern und einer Flächengröße von ca. 4500 qm soll hier ein attraktiver Mittelpunkt des geplanten Stadtquartiers entstehen.

Eine ursprünglich geplante durchgehende Ost-West-Wegeverbindung von der Grafenstraße sowie der Breslauer Straße zur Straße ‚Schwarzbach‘ kann zwar aufgrund der Unsicherheiten bzgl. der zukünftigen städtebaulichen Struktur im Bereich der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Diese Option soll jedoch mittelfristig offengehalten werden, da durch diese Ost-West-Wegeverbindung die relativ starke städtebauliche Zäsur des ehemaligen Bahngeländes aufgehoben werden könnte.

Festsetzung der öffentlichen Grünflächen

Alle genannten öffentlichen Grünzüge werden mit der übergeordneten Zweckbestimmung ‚Parkanlage‘ festgesetzt. In zwei Bereichen erfolgt innerhalb der übergeordneten Parkanlage eine kleinteilige Ausweisung von Spielflächen mit der Zweckbestimmung ‚Spielplatz Typ B‘. Der südliche der beiden Spielplätze ist als Ballspielplatz konzipiert und so festgesetzt. Er wird entsprechend im Schallschutzgutachten berücksichtigt.

Private Grünflächen

Im Plangebiet befinden sich entlang der Breslauer Straße und der Langobardenstraße verschiedene Kleingartenflächen und nicht genutzte oder im Sinne einer baulichen Verwertung nutzbare Böschungsbereiche. Diese Flächen sollen nicht in die geplanten öffentlichen Grünflächen integriert werden und werden demzufolge im Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ als private Grünflächen festgesetzt.

Die sich derzeit im Eigentum der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG befindenden Kleingartenflächen sollen als wohnungsnaher Freizeit- und Naherholungseinrichtungen grundsätzlich erhalten bleiben und werden deshalb als private Grünflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Dauerkleingarten‘ ausgewiesen. Diese Festsetzung sichert den langfristigen Erhalt der Kleingartennutzung.

Die nicht für die Herstellung der öffentlichen Grünflächen benötigten Böschungsbereiche entlang der östlichen Plangebietsgrenze werden ebenfalls als private Grünflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Erhalt wertvolle Grünstruktur‘ festgesetzt.

10. Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

In den oben genannten entlang der östlichen Plangebietsgrenze festgesetzten privaten Grünflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Erhalt wertvolle Grünstruktur‘ wird eine Pflanzbindung festgesetzt, um den dort bestehenden Bewuchs im Bestand zu erhalten, zu pflegen und nach einem möglichen Abgang gleichwertig zu ersetzen.

11. Immissionsschutz

Aufgrund der Lage im großstädtischen Ballungsraum, der im Umfeld des Plangebiets bereits vorhandenen Gewerbebetriebe, der geplanten Freizeitnutzungen sowie aufgrund räumlicher Nähe zu den Hauptverkehrsstraßen ‚Am Diek‘ und ‚Schwarzbach‘ wurde für den Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ eine schalltechnische Untersuchung (Verf.: Peutz Consult, Düsseldorf, November 2006) in Auftrag gegeben. Am 22.08.2006 wurden deshalb zwecks Ermittlung der Schallemissionen Luftschallmessungen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und in der unmittelbaren Umgebung durchgeführt. Die Luftschallmessungen wurden vormittags in der Hauptverkehrszeit vorgenommen.

Gewerbliche Emissionen

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Schallemissionen der schallemittierenden Anlagen und Vorgänge von umgebenden Gewerbebetrie-

trieben auf Grund von Erfahrungswerten und Literaturangaben vergleichbarer Betriebe überschlägig ermittelt und die sich hieraus ergebenden Lärmimmissionen innerhalb des Plangebiets mit einem digitalen Simulationsmodell berechnet.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen zeigen für den überwiegenden Teil des Plangebiets Beurteilungspegel von $L_r < 50$ dB(A) durch Gewerbelärm. In den Randbereichen des Plangebiets in der Nähe zu den Gewerbebetrieben kommt es erwartungsgemäß zu höheren Beurteilungspegeln, welche auch 55 dB(A) überschreiten können.

Die Ausweisung des Plangebiets als Allgemeines Wohngebiet (WA) und in Teilbereichen im Norden und im Süden als Mischgebiet (MI) führt zur Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm. Die zu Grunde zu legenden Anforderungen entsprechend Misch- und Dorfgebieten werden im Bereich der festgesetzten Kleingärten ebenfalls eingehalten.

Für die sonstigen innerhalb des Plangebiets gelegenen gewerblichen Bauflächen ist eine Kontingentierung der Schallemissionen im Bebauungsplan festgesetzt worden.

Die Bestimmung der maximal zulässigen Emissionskontingente erfolgt im Hinblick auf die Einhaltung der um 3 dB(A) geminderten Immissionsgrenzwerte der TA Lärm zum Tageszeitraum für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete zur Berücksichtigung der Vorbelastung. Zum Nachtzeitraum liegen keine relevanten Vorbelastungen aus Gewerbelärmimmissionen vor. Zum Nachtzeitraum können die Immissionsrichtwerte durch die GE-Flächen daher ausgeschöpft werden.

Sportlärm

Innerhalb der öffentlichen Grünflächen im südlichen Bereich des Plangebiets ist die Anlage eines Spielplatzes, Typ B, geplant, der auch zum Ballspiel genutzt werden soll. Da der Ballspielplatz – oder ‚Bolzplatz‘ – auch an Sonn- und Feiertagen innerhalb der Ruhezeiten genutzt werden soll oder eine Nutzung zumindest nicht zuverlässig ausgeschlossen werden kann, ist eine Abschirmung in Form eines Lärmschutzes durch eine massive Ausführung des Abfangzauns an der südlichen Seite des Ballspielplatzes mit einer Höhe von 5 Metern über dem Platzniveau erforderlich. Eine Nutzung ist dann auch innerhalb der Ruhezeiten der als Beurteilung zu Grunde gelegten Freizeitlärmrichtlinie – z. B. sonntags zwischen 13.00 Uhr und 15.00 Uhr oder werktags von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr – möglich. Um mögliche Belästigungen zu minimieren, wird die Nutzung generell aber auf den Zeitraum 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr begrenzt.

Straßenverkehr

Für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm ist die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau heranzuziehen. Für allgemeine Wohngebiete sind schalltechnische Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts heranzuziehen. Für Mischgebiete gelten Werte von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind nahezu keine Auswirkungen aufgrund von straßenverkehrsbedingten Schallimmissionen zu erwarten. In den Bereichen mit WA-Ausweisungen werden die schalltechnischen Orientierungswerte eingehalten. Mit der Standardbauweise werden die Anforderungen einschließlich des Lärmpegelbereichs III nach DIN 4109 erfüllt.

Innerhalb der nördlichen Mischgebietsflächen liegen durch den Straßenverkehr auf der Straße ‚Am Diek‘ Überschreitungen der Orientierungswerte bis zu 5 dB(A) vor. Hier muss durch geeignete bauliche und technische Maßnahmen gemäß Anforderungen des Lärmpegelbereichs IV nach DIN 4109 reagiert werden.

12. Eingriffs- und Ausgleichregelungen

Dieser Punkt wird im Teil B der Begründung (Umweltbericht) ausführlich erläutert.

13. Nachrichtliche Übernahmen

Denkmäler nach Landesrecht

Im Plangebiet sind keine schützenswerten Kultur- und Sachgüter, wie beispielsweise in der Denkmalliste eingetragene Baudenkmäler, vorhanden. Konkrete Hinweise auf das Vorhandensein von Bodendenkmälern liegen ebenfalls nicht vor. Die östlich des Rangierbahnhofs gelegene ehemalige Seifenfabrik ‚Luhns‘ ist denkmalgeschützt, liegt jedoch nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

14. Hinweise

In den Textteil des Bebauungsplans wird ein Hinweis zum Themenbereich Kampfmittelräumdienst aufgenommen. Ein weiterer Hinweis weist auf die Regelungen zum Themenbereich Bodenmanagement und Maßnahmenkonzept hin. Ein dritter textlicher Hinweis betrifft den erforderlichen Standort für Wertstoffcontainer, der im Bereich der nördlichen Platzfläche vorgehalten wird. Dieser Standort wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.

15. Gutachten und Untersuchungen

Folgende Unterlagen und Gutachten wurden im Zusammenhang mit der Bebauungsplanung verwendet:

- Flächenrisikoanalyse (FRIDU), GEOlogik, Wilbers + Oelder GmbH, Münster, April 2005;
- Entwässerungsstudie, Brechtefeld & Nafe i. A. der Wuppertaler Stadtwerke (WSW), Remscheid, Mai 2005;
- Schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in Wuppertal, Peutz Consult, Düsseldorf, Oktober 2006;
- Studie zum Regenwasserabfluss einer Erschließungsfläche in Wuppertal-Oberbarmen, Verf. Ingenieurbüro Reinhard Beck i. A. von Geoplan, Wuppertal, August 2006;
- Verkehrsuntersuchung Rangierbahnhof Wichlinghausen, Ing.-Gesellschaft für Verkehrswesen Brilon, Bondzio, Weiser, Bochum, Mai 2005;
- Floristische und faunistische Kartierungen - Landschaftspflegerischer Begleitplan Teil A (Froelich & Sporbeck, Bochum, Dezember 2005);
- Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung - Landschaftspflegerischer Begleitplan Teil B (Froelich & Sporbeck, Bochum, September 2006).

16. Bodenordnung

Das Plangebiet gehört fast in Gänze einem privaten Eigentümer und wird auf der Grundlage der städtebaulichen Planung sowie des Bebauungsplans Nr. 1076 in zweckmäßig bebaubare und erschlossene Parzellen aufgeteilt. Der Ankauf einiger, kleiner Randgrundstücke durch den privaten Gesamteigentümer der Bahnfläche ist in Vorbereitung.

Für den Bebauungsplan sind keine öffentlich-rechtlichen bodenordnende Maßnahmen gemäß der §§ 45 ff. BauGB (Baulandumlegung) erforderlich.

17. Umgang mit Bodendenkmälern

Im Plangebiet sind keine in der Denkmalliste eingetragene Bau- und Bodendenkmäler vorhanden. Dennoch können bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen, Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. So befand sich z. B. früher auf dem Grundstück im Bereich der Straße ‚Am Diek‘ ein Waserturm der Bahn.

Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Wuppertal als Untere Denkmalbehörde sowie dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn, unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstelle mindestens 3 Werktage in unverändertem Zustand freizuhalten (§§15, 16 DSchG NW), falls diese nicht vorher von der Denkmalbehörde freigegeben wird. Der Landschaftsverband Rheinland ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Forschungen bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).

18. Genehmigungspflichten nach anderen Gesetzen

Genehmigungen aufgrund von anderen Fachgesetzen (z. B. wasserrechtliche Genehmigungspflicht, Waldumwandlungsgenehmigung gem. Landeswaldgesetz u. a.) sind innerhalb des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ nicht erforderlich.

19. Verbleib des anfallenden Bodenaushubs

Der im Rahmen der Erschließungs- und Baumaßnahmen anfallende unbelastete Bodenaushub soll nach Möglichkeit innerhalb des Plangebiets wieder eingebracht werden. Diese Aspekte sind im Rahmen eines Bodenmanagementkonzepts zu vertiefen.

Dieser Punkt wird im Teil B der Begründung (Umweltbericht) ausführlich erläutert.

20. Baugrund, Kampfmittel, Bodenmanagement

Stollenbauwerke

Unter dem heute als Speditionshalle genutzten Lagergebäude befindet sich ein Kellerbauwerk, das zusätzlich über einen horizontal verlaufenden Stollen in östliche Richtung erschlossen wird. Das Tor befindet sich in der östlich angrenzenden Böschungsfläche, die als private Grünfläche festgesetzt wird. Die Speditionshalle wird einschließlich Keller, Stollen und Stolleneingang abgebrochen.

Im Bereich der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ befindet sich vermutlich ein weiterer Stollen. Im weiteren Verlauf der Projektentwicklung wird ggf. die Standfestigkeit des Stollens im Hinblick auf die geplante bauliche Nutzung überprüft und ggf. werden geeignete Sicherungsmaßnahmen eingeleitet.

Munitionsreste

Im Plangebiet können zudem Funde von Munitionsresten nicht ausgeschlossen werden. Sollte bei Erschließungs- und Bauarbeiten der Erdaushub außergewöhnliche Verfärbungen aufweisen, oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten einzustellen und der Kampfmittelräumdienst (Tel. 0211 / 475 / 2165) zu verständigen. Ein entsprechender Hinweis ist in den Textteil des Bebauungsplans aufgenommen worden.

Bodenmanagement und Maßnahmenkonzept

Aufgrund der vorhandenen Verdachtsflächen wurde eine ‚Flächenrisiko-Detailuntersuchung‘ (Verf.: GEOlogik, Wilbers + Oelder GmbH, Münster, April 2005) durchgeführt. Die Untersuchung umfasst die Themenbereiche Altlasten, Abfall und Boden sowie Baugrund und Kanal und ermittelt Risiken und Kosten, die durch eine Folgenutzung der Bahnanlage durch Wohnen und Gewerbe entstehen.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass eine Gefährdung bei der Realisierung der angedachten sensiblen Nutzung (Wohnnutzung) nicht besteht, soweit bei der Bebauung Material ausgehoben und versiegelt wird sowie bei den übrigen Flächen ein Bodenauftrag von mind. 0,5 m Mächtigkeit erfolgt. Diese Aspekte sind im Rahmen eines Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzepts zu vertiefen. Weitergehende Regelungen werden im städtebaulichen Vertrag vor dem Satzungsbeschluss zwischen der Stadt Wuppertal und dem Grundstückseigentümer vereinbart.

Dieser Punkt wird im Teil B der Begründung (Umweltbericht) ausführlich erläutert.

VI . Planungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB

In einer ersten Bürgerversammlung wurde über die Ziele der städtebaulichen Planung informiert. Das Vorhaben wurde von den Anwesenden positiv aufgenommen und als Chance für die zukünftige Aufwertung Wichlinghausens gewertet. Es wurden verschiedene Erschließungskonzepte hinsichtlich des Anschlusses an die Umgebung und im Hinblick auf die geplante Ergänzung des Plangebiets mit Fuß- und Radwegen diskutiert. Ebenso wurde die Erforderlichkeit eines Kindergartens und der Grünflächenanteil im Stadtteil diskutiert. Gewerbliche Nutzungen wurden seitens der Bürger nicht gewünscht.

Weitere Workshops

Im weiteren Verfahren wurden drei Workshoptermine durchgeführt, in dem sich Bürger, interessierte Anlieger und Planer trafen, um die Ziele und Planungskonzepte zu diskutieren. Folgende Punkte galten für die Teilnehmer als besonders wichtig:

- die Schaffung einer ‚grünen Mitte‘,
- die engere Verknüpfung des Gebiets mit der umliegenden Bebauung in Ost-West-Richtung,
- die vorrangige Realisierung einer Wohnbebauung,
- die Erarbeitung von Lösungen für ‚problematische‘ Standorte,
- die Anbindung der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ an das Plangebiet,
- die Umsetzung von unterschiedlichen Wohnformen für ältere Menschen.

Im Rahmen eines dritten Workshops wurden die Ergebnisse des parallel durchgeführten städtebaulichen Mehrfachbeauftragung_vorgestellt. Die Ergebnisse der drei Workshops wurden in einer weiteren Bürgerversammlung diskutiert.

Frühzeitige Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden insbesondere nachstehende planungsrelevante Stellungnahmen vorgetragen:

- Die DB Service Immobilien GmbH weist darauf hin, dass die Fläche des Plangebietes noch entwidmet werden muss (Freistellung von Bahnbetriebszwecken).
- Die Wehrbereichsverwaltung weist darauf hin, dass in der Nähe des Plangebietes eine Richtfunktrasse verläuft und bittet um Beteiligung im weiteren Verfahren.
- Seitens der Wuppertaler Stadtwerke AG (WSW) wurden die Entwässerungsstudie vorgelegt, die bestehende Entwässerungssituation und die Vorgaben für das Plangebiet formuliert.
- Das Staatliche Umweltamt kann keine detaillierten Aussagen ohne Vorlage eines Schallgutachtens abgeben. Mögliche Geruchsemissionen sind in Abstimmung mit dem Staatliche Umweltamt zu begutachten.
- Die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt regt an, aufgrund der vermuteter Altlasten- / Schadstoffbelastung Bodenuntersuchungen insbesondere

auf den künftigen Gartengrundstücken durchzuführen und ggf. erforderliche Maßnahmen einzuleiten.

- Die Untere Landschaftsbehörde regt an, 5 Jahre nach Rechtskraft des Plans zu überprüfen, ob die Maßnahmen zur Minderung der Eingriffe und zum Ausgleich oder Ersatz umgesetzt wurden und ob sich nicht zu erwartende negative Auswirkungen ergeben haben.
- Die Untere Wasserbehörde bittet um die Erstellung einer Entwässerungsstudie. Sie weist darauf hin, dass es Hinweise auf belastetes Bodenmaterial gibt. Es dürfen keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser entstehen. Ggf. ist das anfallende Niederschlagswasser in die angrenzenden Regenwasserkanäle einzuleiten. Aus der Sicht der UWB wird eine erhebliche Umweltauswirkung auf das Grundwasser vermutlich nicht zu erwarten sein.
- Der Kampfmittelräumdienst gibt Hinweise zur Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen.
- Die Handwerkskammer und die IHK begrüßen die Zielsetzungen des Verfahrens und legen besonders Wert auf die Entwicklung gemischter Nutzungsstrukturen und bitten um die Beachtung der Standortbelange der benachbarten Betriebe. Die Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzungen sollte durch ein Lärmschutzgutachten bestätigt werden.
- Das Rheinische Amt für Denkmalpflege hat Bedenken gegen die Überbauung historischer Bahntrassen und der damit verbundenen Unterbrechung des Fahrkorridors.
- Dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege liegen keine Hinweise auf Existenz von Bodendenkmälern vor.
- Die Wuppertaler LNU-Verbände würden es begrüßen, wenn ein Teil der Fläche als zu entwickelnde Brache für die besondere Bahnhofsflora verbliebe. Um die angedachte Radwegeverbindung von der Rheinischen Bahn zur ‚Kohlenbahn‘ ermöglichen zu können, sollte ein leistungsfähiger Radweg vorgesehen werden. Des weiteren sei es sinnvoll, die direkte Verbindung von der Straße ‚Am Diek‘ zur Weiherstraße wieder herzustellen. Im südlichen Planbereich sollte Platz für einen Haltepunkt der Bahn bleiben. Eine Untersuchung auf Bodendenkmaleigenschaft sollte für den Bereich des Grundstücks am Knick der Straße ‚Am Diek‘ zum Bahngelände hin durchzuführen. Hier war früher der Standort eines Wasserturms der Bahn. Mit dem Investor seien Natur-, Landschafts- und Bodendenkmalschutzbelange angemessen in einem Vertrag zu berücksichtigen.

Umgang mit den Stellungnahmen aus der Frühzeitige Beteiligung

Die planungsrelevante Stellungnahmen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange eingestellt und im Wesentlichen in der Begründung für die Offenlegung berücksichtigt.

VII . Städtebauliche Kenndaten

(Dichtewerte / Flächenbilanz)

Verfahrensgebiet	ca. 13,8	ha
Gesamtfläche der Baugrundstücke	ca. 7,95	ha
Öffentliche Erschließung	ca. 1,61	ha
Öffentliches Grün	ca. 2,23	ha
Kleingärten	ca. 2,01	ha
(Durchschnittliche (GRZ) städtebaulicher Wert)	(0,4 - 0,6)	
(Besucherparkplätze öffentliche Verkehrsfläche)	ca. 72	
(Parken Nahversorgungszentrum ‚Am Diek‘)	ca. 80	
(Wohneinheiten geschätzt)	ca. 320	
(Anzahl der Einwohner bei Ø 1,75 Personen je WE)	ca. 560	

Anmerkung: Wert in Klammern wird nicht in die Flächenbilanz übernommen

VIII . Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Planbereich wird im neuen Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal größtenteils als Wohnbaufläche dargestellt. Die Darstellung entspricht den zukünftigen Festsetzungen des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

IX . Aufhebung rechtsverbindlicher Festsetzungen

Die für den Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 1076 geltenden planungsrechtlichen Festsetzungen und städtebaulichen Pläne werden nach der Veröffentlichung des B-Plans Nr. 1076 aufgehoben. Dies gilt insbesondere für den Durchführungsplan Nr. 103, förmlich festgestellt am 1.9.1961, sowie für den Bebauungsplan Nr. 88, förmlich festgesetzt am 28.2.1967.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 903 ‚Bahnhof Wichlinghausen‘ vom 04.09.1989 ist per Beschluss des Ausschusses für Bauplanung vom 03.03.2005 bereits aufgehoben worden.

x . Kosten und Finanzierung

Die Planungskosten (Bauleitplanung, Vermessung, zusätzliche erforderliche Gutachten u. a.), die Herstellung der Erschließungsanlagen (Straßen, Entwässerung) sowie der öffentlichen Grünflächen werden durch den Grundstückseigentümer übernommen. Entsprechende Regelungen werden in einen städtebaulichen Vertrag und in einen zusätzlichen Erschließungsvertrag aufgenommen. Der Stadt Wuppertal entstehen insofern durch das geplante Wohngebiet keine unmittelbaren Kosten.

Teil B Umweltbericht

Der Umweltbericht ist als Anlage 02 – Begründung Teil B zum Bebauungsplan Nr. 1076 (Umweltbericht) – der VO/0966/06 beigefügt.