

**Bauleitplanverfahren Nr. 954 B - Döppersberg / Bundesallee-  
Begründung zur Satzung des Bebauungsplanes gem. § 9 Abs. 8 BauGB**

**1. Planungsanlass**

Mit den Beschlüssen vom 28.07.2003 (VO 1686/03) und 26.09.2005 hat der Rat der Stadt Wuppertal den Weg frei gemacht für die Neugestaltung des Döppersberg. Auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenplans von 1999 und der Machbarkeitsstudie von 2003 sind die Grundzüge der künftigen Entwicklung vorgegeben. Die Umsetzung erfordert einschneidende Veränderungen in der städtebaulichen Struktur des Bereiches Döppersberg.

Die wesentlichsten Maßnahmen sind:

- Die direkte, offene (nicht unterirdische) Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt ist mehr als ein neuer Fußweg. Sie ermöglicht, den Bahnhof wieder städtebaulich an die „City“ heran zu rücken und damit das unmittelbare Bahnhofsumfeld zu einem Teil der Innenstadt zu machen.
- Die Absenkung der Bundesallee als Voraussetzung für eine oberirdische Wegeverbindung vom Bahnhof in die Innenstadt. Damit verbunden ist auch eine Absenkung der Flächen vor dem DB-Empfangsgebäude.
- Eine hohe bauliche Ausnutzung des Bereiches bzw. des entstehenden östlichen Baufeldes zwischen Bundesallee und Döppersberg gestattet Investoren, rentable Projekte zu realisieren und marktgerechte Nutzungsstrukturen umzusetzen. Dabei wird die Erdgeschosszone (ggf. auch Untergeschoss, Erdgeschoss und das erste Obergeschoss) vorrangig mit Einzelhandel, Dienstleistungen und gastronomischen Einrichtungen belegt. Dies ist auch aus städtebaulicher Sicht zu begrüßen, da es zu einer verstärkten Fußgängerfrequenz und einer Belebung des Vorplatzes auch zu Tagesrandzeiten und an Wochenenden führt.
- Durch die zeitlich vorlaufenden öffentlichen Investitionen werden nach allen Erfahrungen in hohem Umfang auch Privatinvestitionen initiiert. Dabei findet in hohem Maße Mittelzufluss statt, der mittel- und langfristig zu positiven ökonomischen und städtebaulichen Impulsen und Folgemaßnahmen führt (z.B. private Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen, verbesserte Kaufkraftbindung, Kundenbindung, Imagegewinn). Von der Aufwertung und Ansiedlung eines oder mehrerer „Magneten“ profitieren auch bereits ansässige Unternehmen.
- Die Verlagerung des heutigen Busbahnhofes aus der Straßen- / Verkehrsfläche der Bundesallee direkt neben das Empfangsgebäude auf eine derzeit als Parkplatz genutzte Fläche östlich des Hauptbahnhofes (im Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 A. -Döppersberg / Busbahnhof-).

Erst durch diese Maßnahmen entsteht die Chance, unmittelbar vor dem Bahnhof wieder eine größere Fläche von ihren verkehrlichen Aufgaben freizustellen und einen städtischen Platz mit entsprechenden Nutzungen zu gestalten. Die so zurück gewonnenen Flächen können mit neuen Nutzungen belegt werden. Handel und Dienstleistungen, Gastronomie, Freizeitangebote, Büroflächen und kulturelle Einrichtungen sollen danach das Bild zwischen Bahnhof und Innenstadt prägen.

Für den Bebauungsplanbereich Nr. 954 B sind die grundsätzlichen Ziele der Planung hinsichtlich Nutzung, Erschließung usw. durch das städtebauliche Wettbewerbsergebnis vorgegeben. Die daraus resultierenden Festsetzungen sind Inhalt dieses Bebauungsplanentwurfes.

## **2. Lage im Raum und Geltungsbereich**

Die Umsetzung des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses von 2004 bezieht sich im Wesentlichen auf den Bebauungsplan Nr. 954 B -Döppersberg / Bundesallee-, dessen Geltungsbereichs-abgrenzung südlich des Hauptbahnhofsgebäudes einschließlich der westlichen Nebengebäude und Flächen verläuft, weiter entlang der Bahnhofstraße bis an die Kreuzung Blücherbrücke, diese jedoch entgegen dem Aufstellungsbeschluss ausschließt. Im Osten verläuft die Grenze entlang des Sparkassenerweiterungsbaus, den Verkehrsflächen der Südstraße, Immermannstraße und Bundesallee bis ca. zur Mitte des Gebäudes der Industrie- und Handelskammer, südlich und östlich des Sparkassenkomplexes, quert die Straße Islandufer und verläuft weiter an der Südseite der Wupper bis zum Schwebebahnhof, führt einschließlich der Brücke Alte Freiheit weiter in östlicher Richtung entlang der Südseite der Wupper hin zum Gebäude Morianstraße 45. Von hier reicht der Geltungsbereich bis zur Bundesallee 217, sowie dem Einmündungsbereich der Wesendonkstraße bis an die Wupperbrücke. Von Wesendonkstraße 17 bis 19 führt die Abgrenzung im Osten weiter bis zur Schwebebahnbrücke über die B7, zurück entlang der südlichen Abgrenzung der Bundesallee, einschließlich Inter-City-Hotel, quert die Einmündung Bahnhofstraße, schneidet das Gebäude Döppersberg 35 und stößt von dort auf das Bahnhofsempfangsgebäude zu.

## **3. Rechtsverhältnisse**

### **3.1 Bisheriges Verfahren**

Der Aufstellungsbeschluss zum Gesamtbebauungsplan Nr. 954 Döppersberg wurde bereits am 14.02.2000 (Drucksache Nr. 4008/00) gefasst. Mit Ratsbeschluss vom 16.02.2004 (Drucksache Nr VO/2418/03) wurde der Bebauungsplan Nr. 954 Döppersberg in zwei Bebauungspläne (Nr. 954 A -Döppersberg / Busbahnhof- und Nr. 954 B -Döppersberg / Bundesallee-) geteilt, um noch vor der Sommerpause 2004 den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplanbereich Nr. 954 A -Döppersberg / Busbahnhof- fassen zu können und um damit zeitgerecht die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens auch förderlich zu sichern.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (heute: frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit) wurde am 27.11.2003 für den Bebauungsplan Nr. 954 -Döppersberg- (zukünftig Bebauungsplanbereiche Nr. 954 A und 954 B) im Rahmen einer öffentlichen Bürgerversammlung im Stadtteil Elberfeld durchgeführt. Die im Rahmen dieser Bürgerbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Hinweise zum Bauleitplanverfahren wurden in die weitere Planung einbezogen. Sie betreffen insbesondere die Verkehrsführung, den Standort des Busbahnhofs und die Immissionsbelastungen.

Zur frühzeitigen Beteiligung wurden die Träger öffentlicher Belange (heute: frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange) mit Schreiben vom 28.11.2003 um Stellungnahme gebeten.

### **3.2 Gebietsentwicklungsplan, Flächennutzungsplan, Zonenkonzept**

Aus Sicht der überörtlichen Planung gehört der Planbereich zur Kernzone der Elberfelder Innenstadt. Im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal vom 17.01.2005 ist der Bereich als Kerngebietsfläche dargestellt. Die geringfügigen Änderungen erfordern hinsichtlich der geplanten privaten Grünanlage zwischen Alter Freiheit und Morianstraße auf heutigen Verkehrsflächen keine Änderung des Flächennutzungsplanes. Das Zonenkonzept zur Verhinderung von Spielhallen ordnet den Bereich um den Hauptbahnhof in Elberfeld als gefährdet ein.

### **3.3 Städtebaulicher Rahmenplan, Machbarkeitsstudie**

Der Städtebauliche Rahmenplan aus dem Jahr 1999 stellt für den Geltungsbereich des Gesamtbebauungsplanes Nr. 954 -Döppersberg- die Grundzüge der Nutzung dar. Im wesentlichen umfasst er die Absenkung der Bundesallee (als Voraussetzung für die Realisierung des Gesamtkonzepts), den direkten Anschluss der Bahnhofstraße und des Döppersbergs an die Bundesallee (B 7), einen ebenerdigen Übergang von der Innenstadt zum Bahnhof und Neubauf Flächen am künfti-

gen Bahnhofsvorplatz. Der Rat der Stadt hat den Rahmenplan nach langen Diskussionen, mehreren, teils öffentlichen Veranstaltungen und Workshops und intensiver Beteiligung von Experten am 31.01.2000 als Grundlage für die weitere Entwicklung beschlossen.

Das Gesamtkonzept wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie 2003 auf bauliche, technische, rechtliche und wirtschaftliche Realisierbarkeit überprüft und in den Grundzügen mit einer wesentlichen Änderung bestätigt: Der Bau eines neuen Busbahnhofs über den Gleisanlagen der DB AG ist trotz verkehrlicher Vorteile nicht finanzierbar und kann damit nicht realisiert werden. Als Alternative wurde die Verlagerung des Busbahnhofs auf eine Fläche östlich des DB-Empfangsgebäudes vorgeschlagen (heutige Nutzung: teilweise Parkplätze, teilweise Brachflächen).

Die Machbarkeitsstudie wurde am 28.07.2003 vom Rat der Stadt als Grundlage für die weiteren Planungen beschlossen. Der Beschluss wurde ergänzt durch die Finanzierungsbeschlüsse vom 26.09.2005 (VO/0889/05 und VO/1034/05).

### 3.4 Formelle Grundlagen und Schutzausweisungen

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 B -Döppersberg / Bundesallee- gelten der Fluchtlinienplan Nr. 10.001, bekannt gemacht am 28.07.1950, sowie die Durchführungspläne Nr. 118 und Nr. 119 vom 28.07.1956, die Bebauungspläne Nr. 244 vom 30.01.1968, Nr. 816 vom 25.03.1991, Nr. 827 A vom 05.01.1990, Nr. 829 vom 29.05.1985, Nr. 933 vom 19.12.2005 sowie Nr. 954 A vom 19.12.2005. Darüber hinaus gilt für den Bereich die Sanierungssatzung Elberfelder Innenstadt vom 19.08. 2003.

Innerhalb des Plangebietes stehen die Gebäude der ehem. Bundesbahndirektion (Nr. D 1362) und das Bahnhofsempfangsgebäude (Nr. D 1361) unter Denkmalschutz. Darüber hinaus bestehen Steuerungsmöglichkeiten der Stadt über noch abzuschließende Grundstückskauf-, Städtebauliche bzw. Nutzungsverträge. Es ist vorgesehen, für den Bereich des Plangebietes (Bebauungsplanbereich Nr. 954 A und Nr.954 B) eine separate Gestaltungssatzung zu erstellen.

## 4. Heutige Situation

### 4.1 Städtebauliche Situation

Der Döppersberg in Wuppertal umfasst ein Gebiet von rund 15 ha in zentraler Lage im Wuppertaler Stadtteil Elberfeld. Geprägt durch den Hauptbahnhof und zahlreiche hochbelastete Straßen und Verkehrsflächen befindet sich das Areal zwischen Wohngebieten der Elberfelder Südstadt und der Elberfelder Innenstadt.

Vor hundert Jahren bestand eine städtebaulich ansprechende Verbindung von der Innenstadt über eine Folge von Straßenräumen und Plätzen bis zum repräsentativen Hauptbahnhof. Mit der Zunahme der Motorisierung und insbesondere einem autogerechten Umbau der Verkehrswege um 1960 wurde das Quartier unmittelbar um den Hauptbahnhof vollständig von der Innenstadt abgeschnitten. Über einen Fußgängertunnel besteht seitdem die Möglichkeit, von der Fußgängerzone (Alte Freiheit) in das Untergeschoss des Empfangsgebäudes des Bahnhofs zu gelangen.

Mit der Kappung der oberirdischen Verbindung und durch eine massive Zunahme der Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen (heute z.T. mit Bundesstraßenfunktion) wurden städtebauliche Nutzungen, Aufenthaltsqualität und Gestaltung zunehmend verdrängt.

Heute ist das Areal unmittelbar vor dem Bahnhof gekennzeichnet durch die höchste Verkehrsbelastung in Wuppertal sowie durch das Fehlen von Ruhezeiten, von Plätzen und Stadtgrün. Der auf der B7 mangelhaft angeordnete Busbahnhof ist überlastet. Die z.T. nachträglich an den Bestand "angehängten" Gebäude fügen sich gestalterisch nicht ein.

Die herausragenden (denkmalgeschützten) Gebäude des Bahnhofs (Empfangsgebäude ohne Vorbauten), der ehemaligen DB-Direktion und Döppersberg 19 (Wuppertal Institut) können auf

Grund der Dominanz von Verkehrsflächen und der Verunstaltung durch Zweckbauten kaum eine angemessene repräsentative Wirkung entfalten.

Zusammengefasst liegen damit erhebliche städtebauliche Missstände vor, die im Zuge der vorliegenden Konzepte bzw. des Wettbewerbsergebnisses nach und nach beseitigt werden.

#### 4.2 Erschließung und Verkehr

Die Verkehrssituation ist geprägt von den serpentinenmäßig geführten Straßen Döppersberg und Bahnhofstraße sowie der Bundesallee, die nahezu die gesamte nicht bebaute Fläche einnehmen. Dennoch entstehen an den Knotenpunkten heute regelmäßig Konflikte durch Überstauung, schlechte Orientierung und Vermischung des Busverkehrs mit dem übrigen Kfz-Verkehr (insbesondere am Busbahnhof). Die Zufahrtsituation zum Bahnhof ist sowohl für Bahnkunden ("Kiss + Ride", „Park + Ride"), wie auch für Taxen und den Wirtschaftsverkehr durch die unklare Verkehrsführung, wenig Abstellflächen, Konflikte mit kreuzenden Verkehrsströmen usw. sehr unbefriedigend. Von allen Verkehrswegen gehen erhebliche Emissionen aus, die eine Nutzung der wenigen Freiflächen kaum gestatten.

Vor dem Empfangsgebäude der DB AG befindet sich ein kleiner Parkplatz, der den Besucherbedarf nicht abdeckt. Daher hat sich im Laufe der Jahre östlich neben dem Bahnhof eine weitere Fläche als Parkplatz etabliert, die allerdings nur provisorischen Charakter aufweist.

Das hauptsächlich aufgrund der Topografie der Stadt von West nach Ost verlaufende Radwegenetz ist zwischen Südstraße und Morianstraße unvollständig und muss komplettiert werden. Für Fußgänger aus dem Bereich Alte Freiheit wird der Hauptbahnhof sinnvoll lediglich durch einen Fußgängertunnel erreicht, von dem auch die Busbahnsteige überwiegend ohne Rolltreppen zugänglich sind.

#### 4.3 Entwässerung

Das Oberflächenwasser aller im B-Plan 954 B befindlichen Straßen, Dach- und Hofflächen wird zukünftig über Verzweigungsbauwerke dem Entlastungssammler Wupper (ESW) und der Vorflut (Wupper) zugeführt.

#### 4.4 Lufthygiene

Für den gesamten Planbereich des Bebauungsplangebietes Nr 954 Döppersberg wurde vor der Teilung des Bebauungsplanes ein lufthygienisches Gutachten in Auftrag gegeben, das im Frühjahr 2004 fertig gestellt wurde. Die Verkehrsdaten flossen in das bestehende Verkehrsgutachten ein und waren damit auch u.a. Grundlage für den Untersuchungsteil des lufthygienischen Gutachtens. (siehe Anlage 05 Umweltbericht).

Grundlage für das Gutachten war die Beurteilung der heutigen und der künftigen baulichen und verkehrlichen Situation zum Prognosehorizont 2015 mit folgenden Projektbausteinen: "Investorenbebauung", Tiefgarage in zwei Ebenen mit ca. 400 bis 450 Stellplätzen, die Ein- und Ausfahrt zur B 7, die Verkehrserzeugung sowie die Nutzung des geplanten Gebäudes, der geplante Busbahnhof, Buswarteplatz im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 954 A Döppersberg/ Busbahnhof usw.

#### 4.5 Vegetation

Im Bereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 B befinden sich heute lediglich Straßenbegleitgrün und einige Straßenbäume. Durch die Neuordnung der Verkehrswege werden zum Teil vorhandene Grünstrukturen sowie auch Baumbestände beeinträchtigt. Zukünftig wird in der B7 eine Begrünung des Mittelstreifens vorgenommen. Im Hinblick auf das Programm Lebensader Wupper werden die Wupperzonen oberhalb der Wuppermauern begrünt.

#### 4.6 Bodenbelastungen

Zum Gesamtbebauungsplan Nr. 954 -Döppersberg- liegt eine historische Recherche aus dem Jahr 1998 vor. Die damalige Abgrenzung stimmt bis auf den Bereich der Straße Döppersberg weitgehend mit den heutigen Bebauungsplangrenzen überein. Die Recherche hatte vor allem im Bereich des Bebauungsplangebietes Nr 954 B -Döppersberg / Bundesallee- für den Bereich Hotel / Parkhaus / Kaufmännische Schule sowie für die Flächen südl. der Straße Döppersberg einen Bodenbelastungsverdacht aufgezeigt.

An der Stelle, wo heute das Hotel, das Parkhaus und die Kaufmännische Schule stehen, befand sich Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts ein Gaswerk. Eine Recherche in den alten Bauakten ergab, dass unter den heutigen Fundamenten (nachgewiesen durch Schnitte und ein Baugrundgutachten für den Hotelenerweiterungsbau und das Parkhaus) eine bis zu 6 m mächtige Auffüllung, u.a. mit Ziegeln und Bauschutt durchsetzt, lagert. Ob alle gaswerkstypischen Schadstoffe vor der Neubebauung Hotel / Parkhaus / Kaufmännische Schule entfernt worden sind, ist nicht bekannt. Weiterhin liegen der UBB keine Unterlagen vor, ob ein Teerbecken vorhanden war und wenn ja, wo. Die beiden Gasbehälter befanden sich im Baufeld des Altbaus der Kaufmännischen Schule. Das Gaswerksgebäude lag im Baufeld des Hotels und Parkhauses. Die nördliche Begrenzung des Gaswerks bildete der heutige Flutgraben (Baujahr 1884). Die südliche Grenze formte der natürliche Sandsteinfels.

Bei jeder Gaswerksnutzung ist zunächst grundsätzlich von schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten auszugehen, so dass zum Nachweis der im Baugesetzbuch im § 1 Abs. 5 geforderten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse diese Fläche gemäß § 3 Abs. 3 BBodSchV zunächst einer orientierenden Untersuchung zu unterziehen ist. Der erste Teil (historische Recherche) mit der umfassenden Erhebung aller zum Standort vorliegenden relevanten Daten, Tatsachen und Erkenntnisse wurde am 22.11.2005 vom Gutachterbüro GFM-Umwelttechnik GmbH Wesseling (Regionaleprojekt Neugestaltung Döppersberg, Standort ehemaliges Gaswerk Döppersberg) vorgelegt. Basierend auf diesen Ergebnissen wurden nun zur Gefahrenbeurteilung weitergehende Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt.

Aufgrund der vorliegenden Daten kann die nachgewiesene Grundwasserverunreinigung in ihrer räumlichen Ausdehnung und zeitlichen Entwicklung nicht abschließend beurteilt werden. Sondierungen/ Messstellen wurden aufgrund der nahezu kompletten Überbauung des Gaswerksstandorts bereits an den einzig sinnvollen und machbaren Stellen gebohrt/ errichtet. Weitergehende Detailuntersuchungen, wie sie bei einer Sanierung notwendig wären, sind derzeit nicht durchführbar.

Die PAK- Belastung des Grundwassers ist bei der Neugestaltung des Döppersberg und der damit verbundenen Grundwasserhaltung (Absenkung oder Alternativverfahren) zu berücksichtigen. Je nach Lage eines Absenkungstrichters ist damit zu rechnen, dass das geförderte Grundwasser schadstoffbelastet ist. Bei der Planung zur Wasserhaltung, wie auch bei der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung / Absenkung von Grundwasser ist dies zu berücksichtigen und Maßnahmen wie z.B. regelmäßige Kontrollen des abgepumpten Wassers und stichprobenartige Kontrollmessungen in den vorhandenen Grundwassermessstellen durchzuführen. Diese Maßnahmen sind im Erlaubnisverfahren bezogen auf das gewählte Verfahren näher zu konkretisieren. Bei Rückbau von vorhandenen Teilen der Bebauung (Hotel, Parkhaus bzw. Schule) im Bereich des ehem. Gaswerkstandortes ist eine Detailuntersuchung zur Eingrenzung des Grundwasserschadens durchzuführen ist; dies ist hinweislich im B-Plan vermerkt.

Beim Wirkungspfad Boden-Grundwasser erfolgt die Gefahrenbeurteilung nutzungsunabhängig, daher hat die Überschreitung der Prüfwerte nach BBodSchV wie auch die nachgewiesene Grundwassergefährdung gemäß Altlastenerlass<sup>1</sup> vom März 2005 nur eine indirekte Bedeutung für eine bauplanerische oder baurechtliche Entscheidung zu Baumaßnahmen.

---

<sup>1</sup> Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren; Gem. RdErl. d. Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; 14.03.2005

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wird die Gesamtfläche des ehemaligen Gaswerks gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Warnfunktion für nachfolgende Verfahren gekennzeichnet. Gleichzeitig wird ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass die UBB in nachfolgenden Abbruch- und Baugenehmigungsverfahren zur Regelung der Maßnahmen beteiligt werden soll. In regelmäßigen Abständen sollen Grundwasseruntersuchungen erfolgen, um die weitere Entwicklung zu kontrollieren.

Der Grad der Bodenbelastungen auf Basis des aktuellen Untersuchungsergebnisses kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden, und die Gefahr, die ggf. insbesondere für das Grundwasser besteht, nicht abschließend eingeschätzt und prognostiziert werden. Die Gemeinde vermittelt mit der Ausweisung als Bauland (Kerngebiet/ Verkehrsfläche), dass diese Fläche in der bestimmten Art ohne Gefahren genutzt werden kann. Der Bebauungsplan stellt eine Verlässlichkeitsgrundlage für Grundstückseigentümer und Vorhabenträger insbesondere dahingehend dar, dass der Boden nicht übermäßig mit Schadstoffen belastet ist.

Berücksichtigt werden muss, dass die Gemeinde nicht einer Gefährdungshaftung für unerkennbare Belastungen unterliegt, ebenso wenig ist eine unverhältnismäßige Überprüfung des zu beplanenden Areals notwendig. Eine Pflichtverletzung läge vor, wenn die Gemeinde trotz konkreter Anhaltspunkte keine oder nur sehr grobe Untersuchungen angestellt hätte.

Die Gemeinde muss sich demzufolge über vorhandene Bodenbelastungen Klarheit verschaffen, damit die Probleme nicht unzulässigerweise auf nachfolgende Genehmigungsverfahren (insbes. Baugenehmigungsverfahren) verschoben werden. Doch das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung erfordert nur solche Maßnahmen, die rechtlich, technisch und finanziell möglich sind.

Durch die historische Recherche aus dem Jahr 1998 und die orientierenden Untersuchungen bis März 2006 wurde dem Anfangsverdacht nachgekommen. Die Ergebnisse zeigen keine eindeutige Aussage darüber, ob der Boden unter dem Hotelgebäude belastet ist oder nicht, da dort aufgrund der vollständigen Versiegelung keine ausreichenden Untersuchungen durchgeführt werden konnten. Es liegt aber nahe, die Untersuchungsergebnisse, die man bzgl. der städtischen Flächen gewonnen hat, im Wesentlichen auch auf den Bereich unter dem Hotelgrundstück zu übertragen, denn das Gaswerk befand sich gleichermaßen auf beiden Flächen.

Hinsichtlich des Verdachtsgrades der Bodenbelastung ist festzustellen, dass lediglich hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Grundwasser deutlich erhöhte Werte festgestellt wurden, allerdings zeitlich gesehen nicht kontinuierlich, sondern lediglich bei der ersten Probenentnahme im Dezember 2005. Die festgestellten Werte bei den Untersuchungen im Januar und Februar 2006 befanden sich hingegen im Wesentlichen unterhalb der Geringfügigkeitsschwellenwerte (s. S. 3 der Stellungnahme der UBB). Der Wirkungspfad Boden – Mensch (Direktkontakt) wies keine Besonderheiten auf, hier wurden sogar die Werte für die Nutzungskategorie „Wohngebiet“ eingehalten. Der Wirkungspfad Boden – Pflanze ist wegen der weitgehenden Versiegelung der Fläche und wegen der vorgesehen Nutzungsart „Kerngebiet“ nicht relevant. Der Verdachtsgrad ist insgesamt als gering einzustufen, jedoch kann auch nicht positiv festgestellt werden, dass keine Bodenbelastung vorhanden ist.

Darüber hinaus gehende Untersuchungen wären theoretisch denkbar, in dem unter dem Hotelgrundstück Bohrungen vorgenommen würden, scheiden jedoch aufgrund der kompletten Überbauung zur Zeit aus. Die vorgenommenen Sondierungen und Messstellen wurden an den einzig sinnvollen und machbaren Stellen durchgeführt, weitere Maßnahmen stehen in einem unverhältnismäßigen Rahmen. Die Stadt Wuppertal hat somit ihrer Ermittlungspflicht genüge getan.

Vorliegend wurden keine Bodenbelastungen festgestellt im Sinne einer Gewissheit, dass dort Bodenbelastungen mit Sicherheit bestehen. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine Kennzeichnung gem. § 9 Abs. Nr. 3 BauGB rechtlich zulässig bzw. notwendig ist. Eine hinweisliche Warnung innerhalb des Bebauungsplans reicht somit aus, ohne dadurch erkannte Probleme in unzulässiger Weise auf nachfolgende Genehmigungsverfahren zu verschieben.

Zu den bisherigen textlichen Festsetzungen wird ein zusätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass es nach den bisherigen Untersuchungen einen Bodenbelastungsverdacht gibt, der sich mangels technischer Möglichkeiten bislang nicht weiter aufklären lässt. Darüber hinaus wird der Hotelgrundstückseigentümer angeschrieben und über das Untersuchungsergebnis informiert.

## **5. Ziele der Bauleitplanung**

### **5.1 Städtebauliches Konzept**

#### **5.1.1 Planerisches Gesamtkonzept**

Die Bauleitplanung verfolgt mit den beiden Bebauungsplänen Nr. 954 A und Nr. 954 B die Ziele des ursprünglichen Gesamtbebauungsplanes Nr. 954 -Döppersberg-:

- Städtebauliche Verbesserungen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Einkaufsbereich der City durch Schaffung einer oberirdischen Verbindung. Räumliche Definition eines Bahnhofsvorplatzes sowie die Freistellung des historischen Bahnhofgebäudes. (Bahnhof als "Tor zur Stadt").
- Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse insbesondere für die Nord- / Süd-Verkehre und Berücksichtigung der heute vorhandenen sehr hohen Verkehrsbelastungen im zentralen Planungsbereich. Die Neuordnung der Verkehrswege durch Absenkung der Bundesallee und direkten Anschluss des Döppersbergs und der Bahnhofstraße an die Bundesallee.
- Die Anpassungen im Verkehrsnetz führen darüber hinaus zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsabläufe und zur besseren Orientierung und Klarheit der Verkehrsführung, damit auch zur Vermeidung von Umwegfahrten und letztlich zur wesentlichen Verbesserung der Situation auch für den nicht motorisierten Verkehr und die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.
- Strukturelle Aufwertung des Zentrums durch klare Profilierung mit neuen, zukunftsorientierten Nutzungen und einer systematischen Zentrumserweiterung in Richtung Bahnhof. Eine hohe Ausnutzung des Bereichs gestattet Investoren, rentable Projekte zu realisieren und marktgerechte Nutzungsstrukturen umzusetzen. Dabei soll die insbesondere Erdgeschosszone vorrangig mit Einzelhandel, Dienstleistungen und gastronomischen Einrichtungen belegt werden, die zu einer höheren Fußgängerfrequenz führen und eine Belebung des Vorplatzes auch zu Tagesrandzeiten und an Wochenenden ermöglichen.

#### **5.1.2 Ziele für den Teilbebauungsplan Nr. 954 B**

- Ersatz von bestehenden Handels- und Dienstleistungsflächen (durch Wegfall des Tunnels, Wegfall des Vorbaus vor dem DB-Empfangsgebäude aufgrund der Platzabsenkung); durch Schaffung neuer Nutzflächen.
- Herstellung einer direkten, oberirdischen Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt mit dem Ziel, durch Fortführung der Fußgängerzone den Bahnhof wieder städtebaulich an die „City“ heran zu rücken und damit das unmittelbare Bahnhofsumfeld zu einem Teil der Innenstadt zu machen.
- Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes auf zwei Ebenen (nach „Freiräumung“ von Verkehrsflächen) mit der Chance, dass die zukünftig angrenzende Platzbebauung zu einer Belebung führt und dass gleichzeitig eine repräsentative Platzgestaltung wieder urbane Dichte und Raumqualität entstehen lässt.
- Bereitstellung von Bauflächen/Baufenstern für kerngebietstypische Nutzungen.

- Die Neuordnung der Verkehrswege (Absenkung der Bundesallee und der direkte Anschluss des Döppersbergs und der Bahnhofstraße an die Bundesallee) schafft die baulich-technischen Voraussetzungen zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.

### 5.1.3 Städtebaulicher Wettbewerb

Zur Erreichung der vorgenannten städtebauliche Ziele wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt und am 01.04.2004 zugunsten des Architekturbüros Jaspert Steffens Watrin Drehsen (JSWD) aus Köln entschieden. Das Planungskonzept des Wettbewerbsergebnisses ist Grundlage und Maßstab der planerischen Vorgaben des Bebauungsplanes Nr. 954 B -Döppersberg / Bundesallee-:

#### Bahnhofsvorplatz

Der neue Bahnhofsvorplatz erstreckt sich großflächig, als sichtbares Bindeglied zwischen Bahnhofsumfeld und Innenstadt auf den Ebenen +157,00 m und +150,70 m. Vielfältig nutzbar bildet dieser Platz zugleich das Vorfeld der umliegenden Solitärbauten. Flankiert von Einzelhandel und Gastronomie soll hier ein belebter Bahnhofsvorplatz als Anziehungspunkt mit großer Aufenthaltsqualität entstehen.

#### Baufeld Solitärbau

Der geplante repräsentative Solitärbau auf dem Platz soll dem neu zu gestaltenden Bahnhofsumfeld die nötige Markanz geben sowie dem Bahnhofsvorplatz eine raumbildende Kante geben. Sämtliche kerngebietstypischen Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büros sowie Freizeiteinrichtungen könnten in diesem Gebäude untergebracht werden. Eine klare Architektursprache soll sich positiv auf das angrenzende Stadtgebiet auswirken und dem Ort eine besondere Identität verleihen. Gleichzeitig wird die Sichtachse auf den Hauptbahnhof freigehalten.

#### Verkehrsstation Hauptbahnhof (einschließlich Vermarktungsflächen)

Die geplante Verteilerebene, als zukünftige „Mall“ (in Kombination mit der Verkehrsstation) auf der Vorplatzebene von ca. 150,70 m, konzentriert Bus-, Bahn-, und PKW-Reisende („Park + Ride“, „Kiss + Ride“) unter einem Dach und ermöglicht somit eine optimale Orientierung. Zusammen mit den Einzelhandelsflächen entsteht hier eine urbane und attraktive Situation, die Anfangs- bzw. Endpunkt des Fußgängerbereichs sein wird.

#### Historisches Bahnhofsgebäude

Die Fassade des historischen Bahnhofsgebäudes wird im Bereich des baulichen Eingriffs in Abstimmung mit der Denkmalbehörde wieder hergestellt. Das Gebäude könnte auch Gastronomie aufnehmen; die vorgelagerten Freiflächen („Terrasse“) schaffen einen angemessenen Auftakt und bilden attraktive Verweilmöglichkeiten mit Blick auf die Stadt. Auf der darunter liegenden Ebene des Stadtplatzes sind z.B. die Einrichtung eines Reisezentrums möglich sowie weitere Ladenflächen denkbar. Die oberen Stockwerke des Bahnhofsgebäudes bleiben unberührt.

#### Brücke zur Innenstadt-Passage

Die Fußgängerbrücke über die Bundesallee soll als Bindeglied zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof auf ihrer Westseite mit Läden bestückt werden. Diese „Passage“ attraktiviert den Fußweg zwischen Bahnhof und Alter Freiheit und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verknüpfung dieser beiden Bereiche.

#### Wupperpark

Der angedachte Wupperpark ist als urbane Grünanlage vorgesehen. In Verbindung mit den geplanten neuen Gebäuden kann er auch für Außengastronomie genutzt werden.

#### Integration des geplanten Busbahnhofs

Von allen Bushaltestellen ist der direkte Zugang in die Galerie-Ebene der Mall und von dort weiter zum Platz möglich. Ebenso ist der höhengleiche Übergang auf Bahnsteig 1 des Hauptbahnhofs vorgesehen.

## 5.2 Erschließung und Verkehr

Der Ausbau des „Knoten Döppersberg“ ist Hauptbestandteil einer umfassenden verkehrlichen und städtebaulichen Restrukturierungs-, Erneuerungs- und Ausbaumaßnahme in Wuppertal-Elberfeld. Das Gesamtprojekt setzt sich dabei zusammen aus:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse: Schließung von Lücken im Fuß- und Radwegenetz, Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Individualverkehr: Ausbau Knoten Döppersberg, Umbau Südstraßenring
- Maßnahmen zur Neuorganisation des ÖPNV: Verlagerung und Neuorganisation des Busbahnhofs unmittelbar am Bahnhof, Beschleunigungsmaßnahmen an Knotenpunkten, Optimierung der technischen Ausstattung
- Maßnahmen im Bereich Städtebau und Wirtschaftsförderung: Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt, Neubebauung am künftigen Bahnhofplatz, Revitalisierung bislang brachliegender oder suboptimal genutzter Flächen

Mit dem Ausbau des Verkehrsknotens Döppersberg wird in Kombination mit den begleitenden ÖPNV- und Städtebaumaßnahmen eine Reihe von Missständen beseitigt, die seit dem Bau des Knotens entstanden sind. Damit entspricht das Gesamtprojekt in besonderer Weise den Forderungen der Ministerien für Bauen und Verkehr sowie Wirtschaft, Mittelstand und Energie zu integrativen und abgestimmten Projekten.

Die Planung des Knotens Döppersberg stammt aus dem Jahr 1950. Der Ausbau war geprägt von der Maxime der autogerechten Stadt, die den heutigen Vorstellungen und Anforderungen an Stadtstraßen mit überlagernden Funktionen und Randnutzungen nicht mehr gerecht wird. Zudem werden seit 1960 erhebliche Veränderungen in den Verkehrsmengen, der Zusammensetzung und der räumlichen Verteilung der Verkehrsströme nachgewiesen. Diese Veränderungen haben in der Zwischenzeit zu teils sehr problematischen Zuständen geführt.

Die heutigen Bushaltestellen auf der B7, zunächst als Straßenbahnhaltestellen genutzt, wurden damals wegen der geringen Verkehrsbelastung nicht als Konflikt für die Fahrgäste angesehen. Mit dem Systemwechsel zum Bus und der zunehmenden Verkehrsbelastung verschärfen sich die verkehrlichen Konfliktpunkte. Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer wurden vollständig unterbrochen.

Durch den heutigen Busbahnhof verläuft die B7. Er wird daher durch mehrere Fahrspuren für den Individualverkehr getrennt. Infolge von Sicherheitsmängeln werden Fahrgäste in einer Zwangsführung auf den (nicht behindertengerechten) Treppenabgang und zu Ampelanlagen geleitet. Es besteht kein direkter Zugang für mobilitätseingeschränkte Fußgänger von den „Insel-Bussteigen“ in der Bundesallee zur Innenstadt.

Sowohl hinsichtlich der räumlichen Lage und Topografie als auch aufgrund der Verkehrssituation ist eine oberirdische Fußgängerverknüpfung vom Bahnhof zu der wohl meistfrequentierten Fußwegachse der Elberfelder Innenstadt nicht herzustellen. Erst die Absenkung der Bundesallee gestattet einen direkten Übergang. Diese Verknüpfung wird damit für mobilitätseingeschränkte / behinderte Verkehrsteilnehmer fußläufig erstmals direkt nutzbar.

Im ost-west-orientierten Radverkehrsnetz der Stadt besteht heute im Bereich des Knotens Döppersberg eine Netzlücke. Die Planung sieht vor, entlang der Wupper einen eigenen Radweg einzurichten. Am Bahnhof ist der Bau einer Fahrradabstellanlage geplant („Bike & Ride“).

Für den Individualverkehr ist die heutige Linienführung sehr umwegig und führt zu Orientierungsmängeln. Die topografisch „erzwungene“ Parallelführung der Bahnhofstraße mit Bundesallee und

Döppersberg wird zukünftig durch einen vierarmigen Knoten Bundesallee/Döppersberg mit klarer Orientierung ersetzt. Verkehrsteilnehmer aus der Bahnhofstraße mit Fahrtrichtung Westen müssen über den heutigen Knoten Bundesallee / Morianstraße einen Umweg von rund 600 m in Kauf nehmen. Umwegfahrten in ähnlicher Größenordnung ergeben sich auch vom Döppersberg in alle Richtungen und von der Bundesallee in Richtung Süden.

Die Hauptverkehrsmengen verlaufen heute in Ost-West-Richtung auf der Bundesallee, die in erheblichem Umfang auch Durchgangsverkehr und gesamtstädtischen Verteilungsverkehr aufnimmt und damit die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt an zentraler Stelle trennt. Durch die Absenkung der Fahrbahn der B7 und die zwei neuen Knoten werden hier beide heute notwendige Funktionen bedient:

Die direkte Verteilung der Verkehre von der Bundesallee auf die Bahnhofstraße und den Südstraßenring wird wesentlich die Richtungsorientierung der Verkehrsteilnehmer verbessern. Die Gesamtbelastung verteilt sich somit auf zwei voll ausgebaute Knoten. Durch die Absenkung wird darüber hinaus der meistbelastete Abschnitt der Bundesallee (künftig 45.000 Kfz/24 h) in eine weniger beeinträchtigende Tiefelage gebracht.

Im Zuge des verkehrlichen Umbaus am Döppersberg mit seinen städtischen Randnutzungen und der erforderlichen Aufenthaltsqualität tritt gleichzeitig eine spürbare verkehrliche Entlastung ein (Prognose oberhalb der Bahnhofszufahrt ca. 3000 Kfz/24 h), so dass auch hier der "Bündelungseffekt" auf der ausgebauten Bundesallee spürbar wird. Die Straße Döppersberg kann damit auch ihre notwendige Funktion als Hauptzufahrt zum Bahnhof besser erfüllen. Gleichzeitig werden in Verbindung mit weiteren baulichen und planerischen Maßnahmen im Straßenverlauf unerwünschte, ortsfremde Durchgangsverkehre in den Wohngebieten südlich des Bahnhofs weitgehend unterbunden.

### 5.2.2 Anbindung des Hauptbahnhofs

Voraussetzung für die Bereitstellung ausreichender Baufenster durch Änderung des Straßensystems ist eine herausragende örtliche und regionale Einbindung in das Straßennetz mit klarer Orientierung und eine leistungsfähige Zufahrt für den Wirtschaftsverkehr und Parkverkehr. Insbesondere der Park-Suchverkehr soll durch die Anordnung der künftig direkten Zufahrt zum Bahnhof mit den dort vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den Parkdecks und der direkten Einfahrt in die Tiefgarage unter dem Bahnhofsplatz von der B7 aus vermieden werden.

### 5.2.3 Straßenumbau Bahnhofstraße / Bundesallee

Die städtebauliche Konzeption der oberirdischen Fußgängerverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof erfordert zwangsläufig eine bauliche Höhenänderung von Bahnhofstraße und Bundesallee. Insbesondere muss der Verlauf der Bahnhofstraße gegenüber ihrer heutigen Höhenlage um bis zu ca. sechs Metern abgesenkt werden.

Aus den vorgenannten Gründen sind daher die geplanten Straßenhöhen als neue Straßenhöhen bezogen auf m ü.NHN gem. § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BauNVO festgesetzt. Die dortige Stützmauer nordwestlich der ehem. Bundesbahndirektion ist auf maximal 157,00 m ü.NHN festgesetzt (ohne Geländer und Anprallschutz), sie erreicht im Einmündungsbereich zur Bundesallee eine Gesamthöhe von ca. 6,40 m.

Die Bundesallee wird ab der Einmündung Bahnhofstraße abgesenkt von heute 149,20 m ü.NHN auf 148,90 m ü.NHN und im Bereich der geplanten Überführung zur Innenstadt von heute 149,30 m ü. NHN (Bestand) auf 143,30 m ü.NHN. Die genannten neuen Höhen sind gem. § 18 (1) BauNVO festgesetzt.

Aufgrund der schwierigen topografischen Situation sind geringe Abweichungen in den Höhenlagen zulässig, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen. Die Höhenabweichung ist für die Verkehrsflächen Bahnhofstraße und Bundesallee auf maximal  $\pm 0,70$  m beschränkt. gem. § 16 Abs. 6 BauNVO.

#### 5.2.4 Stellplatzsituation

Für den Hauptbahnhof besteht heute nur ein kleiner Parkplatz (ca. 30 Stellplätze), sowie ein zusätzlicher Parkplatz (ca. 100 Plätze) außerhalb des Plangebietes im Bereich des benachbarten Grundstücks zwischen Hauptbahnhof und Wuppertal Institut. Diese Stellplätze entstanden, um schnell und kostengünstig Parkraum anzubieten und weisen einen entsprechend provisorischen Zustand auf. Die Stellplatznachfrage ist heute bedeutend höher als das Angebot (Überlastung). Im Zuge des Ausbaus soll eine grundlegende Neuordnung des ruhenden Verkehrs angestrebt werden: Unter dem geplanten Busbahnhof (Bebauungsplanbereich Nr. 954 A -Döppersberg / Busbahnhof-) entstehen rund 260 Stellplätze auf zwei Ebenen, die über den ausgebauten Knoten Döppersberg / Bundesallee direkt angefahren werden können. Ebenso ist die direkte Ausfahrt in alle Richtungen über den Knoten künftig möglich.

Von der abgesenkten Bundesallee ist die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage unter dem Platz mit etwa 400 bis 450 Stellplätzen zu erreichen. Insgesamt entsteht damit eine gegenüber heute wesentlich bessere Orientierung, eine günstigere Zufahrt zur Verkehrsstation Bahnhof und eine optimierte Abwicklung des Parkverkehrs.

In Ergänzung zu den „Park + Ride“ S-Bahn-Stationen wie Vohwinkel und Unterbarmen kann damit auch am Hauptbahnhof ein dem Oberzentrum Wuppertals und der Bedeutung der Verkehrsstation angemessener Ausbau des Parkraums für den Individualverkehr erfolgen. Hinzu kommt die Möglichkeit eines flächenmäßig und technisch optimierten Kurzparkens für Bahnumsteiger in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.

#### 5.2.5 Prognose Verkehrsgutachten bis 2015

Die heutige Parallelführung der Bahnhofstraße und die Aufnahme des Verkehrs aus dem Döppersberg führen für den bestehenden Knoten Bahnhofstraße / Bundesallee zu einer häufigen Überstauung. Künftig wird der Verkehr vom Südstraßenring / Bahnhofstraße nach Westen bereits über den neuen Knoten Bahnhofstraße / Bundesallee geführt.

Im geplanten Knoten Döppersberg / Bundesallee / Morianstraße erhalten die Linksabbieger zwei Abbiegespuren, so dass gleichzeitiges Abbiegen möglich ist. Busse können sich über die Spuren frühzeitig „entflechten“. Alternativ ist hier künftig auch die Einrichtung einer Bussonderspur mit Vorrangschaltung möglich, wenn Veränderungen im Liniennetz das erforderlich machen. Ebenso erhält der Busverkehr eine Sonderspur mit Bevorrechtigung auf der Bundesallee im neuen Knoten Bahnhofstraße / Bundesallee Richtung Westen.

#### 5.3 Schallschutz

Für die Aufstellung dieses Bebauungsplanes war eine Lärmuntersuchung erforderlich. Zugrunde gelegt wurden die Planung der Verkehrswege (Arge Schüßler-Plan/PTV aus dem Jahr 2003) sowie das Wettbewerbsergebnis der Architekten JSWD aus Köln aus dem Jahr 2004. Die Verkehrsbelastungszahlen (heute und Prognose) stammen aus dem Verkehrsgutachten der Arge Schüßler Plan/PTV vom 08.08.2003 (Grundlage für Verkehrsplanung). Es wurde hierbei der heutige bauliche und verkehrliche Zustand der aktuellen Planung gegenübergestellt.

Das Plangebiet ist durch die Verkehrsbelastungen Straße, Bundesbahn und Schwebebahn als erheblich mit Lärm vorbelastet zu bezeichnen. Die Orientierungswerte für Kerngebiete von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts werden zur Zeit wie folgt überschritten

- an der ehemaligen Bundesbahndirektion tags um bis zu 12 dB(A),
- am Empfangsgebäude Bahnhof tags um 2 dB(A),
- am Intercity-Hotel tags und nachts um 6 dB(A),
- an den Kaufmännische Schulen tags um 4 dB(A).

Für den Bereich des Intercity-Hotels werden Lärmpegelerhöhungen um ca. 1 dB(A) prognostiziert. Da diese Pegelerhöhungen also weniger als 3 dB(A) betragen werden, sind sie für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar.

Da die Vorbelastung an der Hotelfassade (Bereich Bundesallee) jedoch bereits mehr als 70 dB(A) beträgt 76 dB(A) bis 80 dB(A) werden keine Anspruchsvoraussetzungen zum Lärmschutz ausgelöst.

Für die geplanten Neubauten östlich des Stadtplatzes sowie im Bereich des Wupperparks wurden Schalldämmmaße festgesetzt, da die Orientierungswerte der DIN 18005 von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts um jeweils 13 dB(A) überschritten werden.

Die Fassaden der ehemaligen Bundesbahndirektion weisen an allen Gebäudeseiten zukünftig geringere Lärmpegel als heute auf. Die Pegelminderungen betragen teilweise bis zu 13 dB(A). Trotz der teilweise erheblichen Pegelminderungen kann die Einhaltung der Richtwerte der DIN 18005 nicht an allen Gebäudeseiten gewährleistet werden. Die der Bahnhofstraße und der Bundesallee B7 zugewandten Fassaden weisen nach wie vor Überschreitungen der Richtwerte auf.

Für den Gebäudebestand im Plangebiet, deren Fassaden Orientierungswerte überschreiten, sind daher ebenso wie für die Neubauten Schalldämmmaße festgesetzt worden. Die Fassaden müssen den Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der DIN 4109 entsprechen. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung der auftretenden Lärmbelastungen, die technisch und finanziell realistisch sind und mit der Zielsetzung der Planung im Einklang stehen, sind nicht erkennbar. Die verbleibende Lärmsituation ist in Abwägung mit den städtebaulichen Zielen der Planung somit hinzunehmen.

## **6. Inhalte des Bebauungsplanes**

### **6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung**

#### Bereich Intercity-Hotel

Der Straßenabschnitt Döppersberg ist im Plangebiet geprägt durch das Intercity-Hotel, das in seinem Bestand gesichert werden wird. Die Andienungssituation wurde bereits durch die Brückenplanung im Nachbarbebauungsplan Nr. 954 A deutlich verbessert. Zum Inhalt dieses Bebauungsplanes gehört nunmehr die Festschreibung des Baukörpers bzw. seines baulichen Volumens selbst. Demzufolge ist die Höhe des Hotels entsprechend der vorhandenen Geschossigkeit mit Z = II bis Z = VIII festgesetzt.

Der Bereich des Intercity-Hotels (ehem. Kaiserhof) ist entsprechend des Bestandes und des Umfeldes als Kerngebiet festgesetzt mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,6. Die Überschreitung gegenüber dem GFZ-Wert von 3,0 gem. § 17 Abs.1 BauNVO basiert zum einen aus dem errechneten GFZ-Wert für den Bestand und soll zum anderen aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation an dieser exponierten Stelle im Stadtgebiet weiterhin eine besondere Bebauung ermöglichen.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die geringfügige Erhöhung der GFZ nicht beeinträchtigt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden vermieden. Insbesondere wird den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen. Sonstige öffentliche Belange stehen der Festsetzung nicht entgegen.

Die überbaubare Grundstücksfläche ist mit einer Baugrenze festgesetzt. Die Solitärstellung des Baukörpers erfordert an dieser Stelle die Festsetzung einer abweichenden Bauweise (a) gem. § 22 Abs.4 BauNVO. Damit die Errichtung von notwendigen Stellplätzen an diesem Citystandort wei-

terhin möglich bleibt, ist gem. § 21a Abs. 1 und 4 BauNVO festgesetzt, dass Garagengeschosse oder ihre Baumasse nicht auf die Zahl der Vollgeschosse angerechnet werden, ebenso wie sie bei der GFZ- Berechnung unberücksichtigt bleiben. Werden Stellplätze unterhalb der Geländeoberfläche errichtet, so kann die Vergünstigung des § 21 a Abs.5 BauNVO angewendet werden.

Für die der Bundesallee zugewandte Fassade ist aufgrund der Schalluntersuchungen der Lärmpegelbereich VI festgesetzt, die Fassade Richtung Neubau (Westlicher Baukörperbereich) muss die Anforderungen des Lärmpegelbereiches V erfüllen. Die Lärmpegelbereiche sind gem. § 9 Abs.1 Nr.24 BauGB festgesetzt.

### Bereich Bundesbahndirektion

Die denkmalgeschützte ehemalige Bundesbahndirektion soll mit Ihrer repräsentativen klassizistischen Fassade für ein städtebaulich hochwertiges Erscheinungsbild gesichert und gleichzeitig den neuen Platzverhältnissen vor dem Bahnhofsempfangsgebäude angepasst werden. Hierzu ist es - bedingt durch die zukünftige Bahnhofsvorplatzhöhe - notwendig, vor und unterhalb der bestehenden Treppenanlage neue Platzwände zu schaffen, um die heutige breite Vortreppe wieder an den Bahnhofsplatz anzubinden. Der geplante Baukörper ist daher mit einer Baulinie festgesetzt worden. In diesem Baufeld soll zukünftig eine Ladenzone errichtet werden können, um die Fußgänger Verbindung von und zur City attraktiver zu gestalten.

Die begehbare Dachfläche ist als Fläche für Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Hierbei muss eine Anfahrbarkeit durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge gewährleistet werden. Die Höhe des Vorbaus ist entsprechend der Mall vor dem DB-Empfangsgebäude auf 157,00 m ü.NHN als Maximalhöhe festgesetzt.

Der Bereich ist als Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0 festgesetzt. Im Hinblick auf die Einzelstellung des Baukörpers ist die Bauweise im Sinne des § 22 BauNVO als abweichende Bauweise (a) festgesetzt. Die Festsetzungen für die Überbauung der B7 werden im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhofsvorplatz behandelt (s.u.).

Das Gebäude ist als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt unter der Nummer D 1362 aufgenommen. Es unterliegt damit den Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW und ist nachrichtlich im Sinne des § 9 Abs. 6 BauGB in die Plandarstellung übernommen worden.

Bedingt durch die geplanten starken Höhenänderungen der Straße Döppersberg wird es erforderlich, sowohl an der Längsseite der ehem. Bundesbahndirektion als auch teilweise an der Nordseite der B7 eine Stützmauer zu errichten. Diese Mauern sind gem. § 9 Abs.1 Nr.26 BauGB festgesetzt.

Die Fläche zwischen den heutigen drei- und viergeschossigen Bahnhofsnebengebäuden und der ehemaligen Direktion ist als öffentliche Verkehrsfläche gem. § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB festgesetzt.

### Hauptbahnhof / Empfangsgebäude

Der historische Kernbau des Hauptbahnhofes soll entsprechend seiner früheren Platzstellung wieder deutlich als städtebaulich herausragendes Bauwerk hervortreten. Demzufolge soll der eingeschossige Vorbau aus der Nachkriegszeit abgebrochen und der freigelegte Grundstücksteil zukünftig als Platzfläche vor dem Bahnhof umgestaltet werden.

Als Bestand festgesetzt sind daher das vier- bis fünfgeschossige Bahnhofsgebäude selbst sowie die westlich angrenzenden drei- bis viergeschossigen Bahngebäude. Die Ausmaße des denkmalgeschützten Baukörpers werden durch eine Baulinie festgesetzt.

Zur Sicherung des baulichen Bestandes und im Hinblick auf die planerischen Entwicklungspotenziale wird für die Zone um den Bahnhofskomplex ein Kerngebiet (MK) mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0 bei abweichender Bauweise (a) festgesetzt.

Unter der Nummer D 1361 ist das Gebäude als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt aufgenommen und unterliegt den Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW. Die nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan erfolgt gem. § 9 Abs.6 BauGB.

Die vor dem Gebäude befindliche Freifläche (Dachfläche der Mall) ist mit einer Geländehöhe von 157,00 m ü.NHN festgesetzt. Die Nutzung vor dem Empfangsgebäude erfolgt als Fläche für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit, die Nutzung vor der ehemaligen Bundesbahndirektion als Fläche für Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit.

### Wupperpark

Im Zusammenhang mit der Verlegung des Busbahnhofes auf die Fläche östlich des Bahnhofsempfangsgebäudes besteht nunmehr die Möglichkeit, einen Teil der heutigen Busbahnsteige mit den dazugehörigen Verkehrsflächen im Sinne einer kleinen innerstädtischen Grünanlage mit einem Gastronomieangebot o.ä. umzugestalten. Da sich unterhalb der geplanten Grünanlage ein noch funktionsfähiger Bunker (Schutzraum) befindet, muss die Oberflächengestaltung einschließlich des Bewuchses hierauf Bezug nehmen.

Festgesetzt sind daher für den Bereich der geplanten Grünanlage zwischen der Morianstraße und Alter Freiheit die 7 stadtbildprägenden Platanen gem. § 9 Abs.1 Nr.25a BauGB sowie eine private Grünfläche gem. § 9 Abs.1 Nr.15 BauGB, an die östlich und westlich zwei kleine Baufelder angrenzen, die eingeschossig bebaut werden können. Definiert sind diese Felder durch Baugrenzen gem. § 16 Abs.4 BauNVO und eine eingeschossige Bauweise gem. § 23 Abs.3 BauNVO. Dieser Bereich ist bereits dem Innenstadtgebiet Elberfeld zuzurechnen, der überbaubare Grundstücksteil ist daher ebenfalls als Kerngebiet mit einer GRZ von 1.0 und einer GFZ von 1,0 festgesetzt. Zur Verbesserung der städtebaulichen Wirkung der Dachflächen und aufgrund der Einsehbarkeit der eingeschossigen Bauten sind die geplanten Dächer gem. § 9 Abs.1 Nr.25a BauGB mit Dachbegrünung festgesetzt.

In der Nähe der Wupper ist im Bereich des Wpperschotters von höheren und schnell wechselnden Grundwasserständen auszugehen. Zum Schutz unterirdischer Gebäudeteile vor drückendem Wasser sind hinsichtlich der Gebäudeabdichtung höhere Anforderungen zu berücksichtigen. Deshalb wird folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

„In Wuppennähe ist im Bereich des Wpperschotters in Abhängigkeit des Wasserstandes der Wupper mit höheren und schnell wechselnden Grundwasserständen zu rechnen. Daher sollte auf eine entsprechende Abdichtung unterirdischer Gebäudeteile geachtet werden.“

Darüber hinaus wird für den gem. § 9 Abs.1 Nr.10 BauGB in einer Breite von 5,0 m von jeglicher Bebauung freizuhaltenen Uferbereich zwischen Morianstraße und Alter Freiheit auf Anregung der UWB zusätzlich der Hinweis „Gewässerschutzstreifen“ aufgenommen.

Die heutige Wegeverbindung entlang der Wupper zwischen Alter Freiheit und Südstraße einschließlich von Teilen der Böschung soll zukünftig als öffentliche Parkanlage mit einer Rad- und Fußwegeverbindung ausgestaltet werden. Demzufolge ist diese Fläche zwischen der Südstraße und Alter Freiheit als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

### Brückenbauwerk

Die städtebaulich gewünschte und immer wieder geforderte oberirdische, fußläufige Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof soll durch eine breite Fußgängerbrücke, die teilweise von Läden flankiert wird („Passage“), ermöglicht werden. Sowohl die Breite der Brücke als auch die Tiefe der Ladenzeile wird jeweils ca. 17,00 m betragen. Diese Fußgängerbrücke ist in einer Höhe ab 149,50 m ü.NHN festgesetzt.

Die überbaubare Grundstücksfläche ist oberhalb der Bundesallee in einer Ebene zwischen 149,50 m ü.NHN und 157,00 m ü.NHN durch Baugrenzen festgesetzt. Unterhalb der Ebene 149,50 m

ü.NHN ist dieser Bereich als Verkehrsfläche festgesetzt. Konstruktive Elemente des Brückenbauwerks sind im Mittelstreifen zulässig.

Aufgrund der schwierigen topografischen Situation sind geringe Abweichungen von +/- 0,70 m in den Höhenlagen der Brückenkonstruktion zulässig, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen. Über die Baugrenze der Brückenbebauung hinaus sind einheitliche transparente Vordächer in einer Tiefe von max. 2,0 m zulässig gem. § 31 Abs. 1 BauGB.

### Bahnhofsvorplatz, Mall

Das Wettbewerbsergebnis - als Grundlage der Vorgaben für den Bebauungsplan - zeigt einen städtebaulich gefassten Bahnhofsvorplatz, gebildet durch die Raumkanten der neuen sog. Mall und der seitlich an die Fußgängerpassage angrenzenden Bebauung.

Die neu gestaltete Eingangszone zum Bahnhof bildet durch ihre städtebaulich und architektonisch prägnante Raumkante das neue Gesamterscheinungsbild des Hauptbahnhofes. Die Fläche des Stadtplatzes wird definiert durch die an der westlichen Seite neu geplanten Bauten vor der ehem. Bundesbahndirektion, im Süden durch die Eingangszone zum Bahnhof und zu den Bahnsteigen und im Osten durch den zukünftigen mehrgeschossigen Neubau. Diese Ebene ist in einer Höhe von 150,70 m ü.NHN festgesetzt. In einer Höhenlage von 157,00 m ü.NHN sind die Wegeflächen, Terrassen und sog. Dachflächen der Mall ohne Brüstung festgesetzt.

Die Realisierung des erstprämiierten Wettbewerbsergebnisses kann durch teilweise schwierige topografischen Rahmenbedingungen Abweichungen von den festgesetzten Höhenlagen erforderlich machen. Daher sind geringe Abweichungen von +/- 0,70 m in den Höhenlagen der Platzfläche der Mall und den Wegeflächen sowie den damit verbundenen Anschlusshöhen zulässig. Die Ausschöpfung dieser Toleranz kann aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich werden. Die erforderliche Brüstung der Platzfläche in der Höhenlage von 157, 00 NHN löst höhenmäßig keine Abstandsfläche aus, die planungsrechtlich geregelt werden muss.

Damit die im Wettbewerbsergebnis als städtebaulich bedeutend bewertete Raumkante der Platzfläche auch realisiert wird, ist die Festsetzung einer Baulinie gem. § 23 Abs.1 und 2 BauNVO erforderlich, wobei Ausnahmen, d.h. ein Vor- und Zurücktreten von dieser Baulinie um bis zu 0,30 m zugelassen werden. Über die Baulinie der Bebauung auf der Westseite des Vorplatzes hinaus sind einheitliche transparente Vordächer in einer Tiefe von max. 2,0 m ausnahmsweise zulässig gem. § 31 Abs. 1. BauGB.

Die Platzfläche ist als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Stadtplatz) festgesetzt. Unterhalb der Flächen mit Gehrechten bzw. mit Geh-, Fahr- und Leitungerechten zug. der Allgemeinheit vor dem Empfangsgebäude bzw. der ehem. DB-Direktion (festgesetzte Höhe 157,00 m ü.NHN) ist in einer Höhe von 150,70 m ein Kerngebiet festgesetzt, um die als Mall geplante Ladenzone im neuen Eingangsbereich zum Bahnhof planungsrechtlich zu ermöglichen.

### Ruhender Verkehr

Eine Verbesserung des gesamten ruhenden Verkehrs soll durch eine umfassende Gesamtkonzeption ermöglicht werden. Für Bahnhofskunden / Bahnfahrer sollen daher die Fahrzeuge zukünftig in der Unterkonstruktion des Busbahnhofes mit rund 260 Stellplätzen in zwei Ebenen untergebracht werden. Zusätzlich stehen in einer Tiefgarage 400 bis 450 Stellplätze unter dem Vorplatz zur Verfügung. Die Ein- und Ausfahrt der geplanten Tiefgarage erfolgt von der B7 aus.

### Neuer Hochbaukomplex

Der Wettbewerbsentwurf sieht als städtebauliche Dominante gegenüber Intercity-Hotel, Bundesbahndirektion und klassizistischem Empfangsgebäude am Döppersberg einen mehrgeschossigen

Baukörper vor, der nordöstlich des Empfangsgebäudes platziert wurde. Der Bebauungsplanentwurf greift diese städtebauliche Lösung, und schafft ein ausreichend bemessenes Baufenster. Bedingt durch die besondere Höhensituation am Döppersberg entspricht die Festsetzung einer Geschosshöhe nicht dem gewollten städtebaulichen Erscheinungsbild. Daher wird die Höhe des Baukörpers mit einer Mindesthöhe von 172,80 m ü.NHN gem. § 16 Abs.4 BauNVO festgesetzt. Die Mindesthöhe entspricht dabei in etwa der Traufhöhe des Direktionsgebäudes. Damit wird ein städtebaulich unproportioniertes, flaches und weit ausuferndes Gebäude vermieden.

Unterhalb der Gebäude kann die vorher beschriebene Tiefgarage angelegt werden. Die Abmessungen der Tiefgarage können durchaus die Fläche des Baufeldes überschreiten. Soweit für das geplante Gebäude Tiefgaragenstellplätze errichtet werden, kann die Vergünstigung des § 21a Abs.5 BauNVO Anwendung finden, die Erhöhung der Geschossfläche darf jedoch 25 m<sup>2</sup> pro Tiefgaragenstellplatz nicht überschreiten.

Dieser Kerngebietsbereich ist gem. § 7 BauNVO als MK mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 8,0 festgesetzt. Die Überschreitung der Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 auf 8,0 ist in diesem besonderen Innenstadtbereich vor dem Hauptbahnhof städtebaulich erforderlich, um die gewollte hochwertige und wirtschaftliche Solitärbebauung zu ermöglichen. Die Überschreitung der Geschossflächenzahl wird durch den Anteil der im unmittelbaren Umfeld befindlichen privaten und öffentlichen Frei-, Grün- und Platzflächen ausgeglichen, so dass vor diesem Hintergrund sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Sonstige öffentliche Belange - insbesondere hinsichtlich Umwelt und Verkehr - stehen dieser Festsetzung nicht entgegen.

Das festgesetzte Baufeld kann in Anlehnung an die Wettbewerbsidee umfahren werden. Die dortigen Fahr- und Abstellflächen sind als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung in einer Höhenlage von 150,70 m ü.NHN (wie der Stadtplatz) festgesetzt.

Die durchgeführte Lärmuntersuchung prognostiziert für den geplanten Baukörper notwendige Schallschutzmaßnahmen. Aufgrund der berechneten maßgeblichen Außenlärmpegel und der hieraus resultierenden Lärmpegelbereiche ergeben sich die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile wie folgt:

Für die dem Busbahnhof zugewandte Fassade ist Lärmpegelbereich VI festgesetzt, die Fassaden Richtung Bundesallee, Döppersberg, und Bundesbahndirektion müssen die Anforderungen des Lärmpegelbereiches VII erfüllen. Die Lärmpegelbereiche sind gem. § 9 Abs.1 Nr.24 BauGB festgesetzt.

### Abgrenzung Busbahnhof

Im Bebauungsplan Nr. 954 A -Döppersberg / Busbahnhof- bildete ein Teil der nördlichen und westlichen Gebäudekante des Busbahnhofs auch gleichzeitig die Abgrenzung des Bebauungsplangebietes. Durch das Wettbewerbsergebnis wurde es erforderlich, die Abgrenzung soweit anzupassen, dass sich die zukünftig dort verlaufende Wegeverbindung zum Bahnhof sowie der damit verbundene bauliche Abschluss des Busbahnhofs vollständig im Bebauungsplangebiet Nr. 954 B - Döppersberg / Bundesallee- befindet. Zugleich musste die dort festgesetzte Baugrenze um ca. 5,0 m in nördliche Richtung verschoben werden. Hiermit wird gleichzeitig auch die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage angepasst. Die Wegeflächen im Bereich der Höhelage von 157,00 m ü.NHN dienen u.a. auch zur Befahrbarkeit des Platzbereiches oberhalb der Mall für die Feuerwehr.

## 6.2 Kerngebietstypische Nutzungen, Einzelhandel Planungsrechtliche Bewertung

Das Gesamtkonzept fügt sich städtebaulich und funktional in den stadtstrukturellen Kontext ein. Mit der vorgesehenen fußläufigen Anbindung an die Fußgängerzone im Bereich der Alten Freiheit wird eine Integration des Bahnhofsbereiches mit seinen unterschiedlichen Nutzungen in den Kern der Elberfelder City gewährleistet. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung des

Projektes und insbesondere der verbesserten Abwicklung der Fußgängerverkehre positive Impulse für die Elberfelder City verbunden sind (Erhöhung der Kundenfrequenz, Koppelungskäufe u.a.).

Ziel der gesamten Neugestaltung des Bahnhofsbereiches ist den Wuppertaler Hauptbahnhof funktional an die Innenstadt anzubinden und ihn als zentralen Kerngebietstandort zu entwickeln. Folgerichtig sind im gesamten Projektbereich MK- Nutzungen festgesetzt. Nutzungsbeschränkungen sind nicht vorgesehen, Ausnahmen ergeben sich ausschließlich für den Spielhallenbetrieb und für Bordellnutzungen.

Der Standort der neuen Bauflächen ist im Sinne des „Einzelhandelserlasses NRW“ als städtebaulich und funktional integriert zu bewerten. Im Hinblick auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung kann festgestellt werden, dass eine direkte Zuordnung sowohl räumlich als auch funktional zum Siedlungsschwerpunkt gegeben ist. Insoweit sind auch hier die Voraussetzungen gegeben, ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO auszuweisen. Im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal ist der Bereich als Kerngebietsfläche dargestellt. Das landesplanerische Anpassungsverfahren wurde durchgeführt.

Der zwischen Innenstadt und Bahnhof entstehende Platzbereich soll demzufolge durch einen Nutzungsmix aus den Bereich Kultur, Freizeit, Dienstleistungen sowie Gastronomie und Einzelhandel standortgerecht aufgewertet werden. Einzelhandelsnutzungen sind im gesamten Projektbereich möglich, die insbesondere vorhandene oberzentrale Angebotsdefizite ausgleichen sollen. Dabei sollte trotz dieser grundsätzlichen Zulässigkeit berücksichtigt werden, dass oberhalb des ersten Obergeschosses nur in besonderen Ausnahmefällen Einzelhandelsnutzungen tragfähig sind.

Im Zusammenhang mit dem Regionalen Einzelhandelskonzept ist für Vorhaben bis 5000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VKF) von einem regionalen Konsens auszugehen. Für darüber hinaus gehende Einzelhandelsnutzungen gilt die Vereinbarungsregelung des Regionalen Einzelhandelskonzeptes wonach über gutachterliche Stellungnahmen und Aussagen ein Verträglichkeitsnachweis auch im Hinblick auf die regionalen Auswirkungen erbracht werden muss. Damit wird die Nachweispflicht für die festgesetzten Kerngebietsflächen ausdrücklich einer nachfolgenden konkretisierten Projektentwicklung zugewiesen.

Somit ist der Standort insgesamt als integriert im Sinne des § 11 Abs.3 der BauNVO und des „Einzelhandelserlass NRW“ zu bewerten. Insofern besteht im Rahmen der Bauleitplanung auch kein weitergehender Prüfungs- und Regelungsbedarf im Hinblick auf die im § 11 Abs.3 der BauNVO dargestellten möglichen städtebaulichen Negativfolgen.

### 6.3 Einschränkung bestimmter Nutzungsarten

Damit den Tendenzen einer negativen städtebaulichen Entwicklung des Elberfelder Zentrums entgegengewirkt werden kann, hat der Rat der Stadt bereits am 17.11.1986 ein Zonenkonzept beschlossen, um die städtebauliche Verträglichkeit von Gewerbebetrieben des Spielhallensektors und artverwandter Vergnügungsstätten besser beurteilen und steuern zu können. Ziel war, die bauplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen bzw. zu sichern, die eine konzeptionsgerechte Zentrenentwicklung ermöglichen. Zum Jahreswechsel 1995/96 trat die letzte Stufe der Spielverordnung in Kraft. Anhand der vorliegenden Daten lassen sich nunmehr die mit in Kraft treten der letzten Stufe der Spielverordnung eingetretenen strukturellen Veränderungen für die Stadt Wuppertal insgesamt dokumentieren.

Von 1994 bis zum Jahre 2002 ist ein Rückgang der Spielhallen um ca. 20 % zu verzeichnen. Tendenziell ist eine Entwicklung hin zu größeren Spielhalleneinheiten feststellbar. So wurde 1994 pro Spielhalle noch ein Besatz mit 5,8 Geldspielgeräten ermittelt, während sich für das Jahr 2002 eine durchschnittliche Ausstattung mit 6,9 Geldspielgeräten errechnet. Die durchschnittliche Spielhalle in Wuppertal verfügt rein rechnerisch über eine Spielhallengrundfläche von 105 qm. Dabei handelt es sich im planungsrechtlichen Sinn um eine Größenordnung, die als mischgebietsverträglich einzustufen ist.

### Innerstädtische Entwicklung:

Im Jahre 2002 konzentrierten sich auf die Kernzonen der Talachse ( Elferfeld, Elberfeld-West, Barmen, Oberbarmen ) 81,5 % des Spielhallenbesatzes der Gesamtstadt (75 von 92 Spielhallen) . Der Anteil der Geldspielgeräte für diesen Funktionsraum beläuft sich auf 83,6 %(530 von 634 Geldspielgeräten).

Den relativ und absolut stärksten Rückgang an Spielhallenstandorten verzeichnet der Stadtbezirk Elberfeld. Während 1994 noch 42 Spielhallen in betrieb waren, beläuft sich der Vergleichswert für das Jahr 2002 auf nunmehr 24 Hallen. Ursächlich ist auf die überwiegend kleinteilige Spielhallenstruktur mit begrenztem räumlichen Entwicklungspotential zu verweisen. Im Zuge der Novellierung der Spielverordnung waren hier erhebliche Umstrukturierungen erforderlich. Deutlich geringer stellt sich allerdings der Rückgang der Geldspielgeräte in Elberfeld dar. Hier fand lediglich ein Rückgang um 22 Geräte von 217 im Jahre 1994 auf 195 statt. Im Jahre 2002 betrug die Abnahme an Geldspielgeräten ca. 10%. Innerhalb des Stadtgebietes weist jedoch Elberfeld nach wie vor den stärksten Konzentrationsgrad im Hinblick auf Spielhallen und Geldspielgeräte auf.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Entwicklung im Spielhallensektor im Zuge der Änderung der Spielverordnung deutlich an Dynamik verloren hat und insbesondere in den letzten Jahren durch eine eher rückläufige Tendenz - im Bereich der Spielhallenstandorte - gekennzeichnet ist.

### Städtebauliche Bewertung

Innerhalb des Stadtgebietes haben sich keine neuen Standortagglomerationen mit den bekannten negativen Auswirkungen auf die Umgebung (Trading-down-Effekt u.a.) herausgebildet. Diese Problematik besteht jedoch für Elberfeld und andere Stadtteile weiterhin in den Bereichen, die bereits im Spielhallenkonzept 1986 als Sorgfaltzonen ausgewiesen wurden. Daraus leitet sich - trotz der o.g. Analyse – ein unverändert aktueller städtebaulicher Steuerungsbedarf in diesem Bereich ab.

Der Bebauungsplanbereich Nr. 954 B - Döppersberg / Bundesallee- befindet sich innerhalb der Zone 1 (besonders gefährdet) des Zonenkonzeptes. Ziel des Bebauungsplanes ist es u.a., das Vordringen strukturverändernder Vergnügungsstätten wie z.B. Spielhallen oder Peep- Shows zu verhindern. Die Zielsetzung entspricht den Ratsbeschlüssen zur Steigerung der Attraktivität der City.

Hinzu kommt, dass neben dem Vordringen von Spielhallenbetrieben die Einrichtung von Bordellen und Dirnenunterkünften im Innenstadtbereich deutlich zugenommen hat. Für Teilbereiche der City, in denen das Planungsrecht geändert bzw. aktualisiert werden muss, wird daher planungsrechtlich ebenfalls gegengesteuert. Für den „Neuen Döppersberg“ sollen daher Spielhallen eingeschränkt und Bordellbetriebe vollständig ausgeschlossen werden.

Aus den dargelegten besonderen städtebaulichen Gründen und aus Gründen der Erreichung der angestrebten Nutzungsstruktur dieses Citybereiches sind die ansonsten im Kerngebiet zulässigen Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 954 B - Döppersberg / Bundesalleepdemgemäß einzuschränken, damit die vorhandene bzw. auch für die Zukunft angestrebte kerngebietstypische und -verträgliche Nutzung erhalten bleibt. Es ist daher für das Kerngebiet nach § 1 Abs. 9 i.V.m. Abs. 5 und 7 BauNVO festgesetzt, dass Gewerbebetriebe des Spielhallensektors und artverwandter Vergnügungsstätten in allen MK-Gebieten im Bereich der Kellergeschoss-, Erdgeschoss- und ersten Obergeschossebene ausgeschlossen werden. Da hinsichtlich der geplanten Neubebauungen auch Höhenangaben zur Definitionsbestimmung festsetzungsmäßig bestimmt wurden, ist festgesetzt, dass zwischen den Gebäudehöhen 146,70 m ü.NHN und 165,00 m ü.NHN die v.g. Spielhallenbetriebe unzulässig sind. Bordelle und bordellartige Betriebe sind gänzlich unzulässig gem. §§ 1 Abs. 5, 1 Abs.7 und 1 Abs. 9 BauNVO.

Trotz der eingeschränkten Zulässigkeit von Vorhaben nach § 7 Abs.2 Nr.2 BauNVO ist die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes als Kerngebiet gewahrt. Sonstige - insbesondere öffentliche Belange - stehen der Festsetzung nicht entgegen; die privaten Interessen an der Verwirklichung dieser Nutzung werden insoweit in der Abwägung zurückgestellt.

## 6.4 Nachweis der Stellplätze

Für die geplanten Kerngebietsnutzungen unterhalb des neuen Bahnhofsvorplatzes und für das festgesetzte Baufeld gegenüber dem Intercity-Hotel soll der Stellplatznachweis unterirdisch in Form von Tiefgaragenanlagen erfolgen. Die Wettbewerbsidee sieht hier eine Tiefgarage mit insgesamt ca. 400 bis 450 Stellplätzen vor, deren Zu / Ausfahrt von der B7 aus erfolgen soll. Ein Teil dieser Stellplätze ersetzt die heute vorhandenen oberirdischen Stellplätze vor dem Bahnhofsgelände. Die übrigen Tiefgaragenstellplätze sind als Nachweis für andere, dort entstehende oder vorhandene Nutzungen vorgesehen. Mit diesem Stellplatzangebot und den Stellplätzen unter dem Busbahnhof (ca. 260 Stellplätze) im Bebauungsplangebiet Nr. 954 A -Döppersberg / Busbahnhof wird der Gesamtbedarf für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 954 B abgedeckt.

## 6.5 Nachweis der Leistungsfähigkeit des Verkehrs

Die künftige Verkehrsführung, einschließlich der neu entstehenden Knotenpunkte und der Ein- und Ausfahrten, wurde im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung (Prognosehorizont 2015) bewertet. Im Ergebnis wird die Verkehrsbelastung auf der tiefer liegenden Bundesallee (B 7) zunehmen. Heute verkehren dort westlich der Morianstraße 30.000 Kfz/Tag, zukünftig durch Addition der heutigen Verkehrsbelastung der Bahnhofstraße ca. 57.000 Kfz/Tag und östlich der Morianstraße ca. 38.000 Kfz/Tag. Die Veränderung auf der Bahnhofstraße ist wesentlich geringer, hier erhöhen sich die Kfz-Verkehre im Bereich Kleeblatt von rund 25.000 Kfz/Tag auf rund 29.000 Kfz/Tag. Bei dieser Berechnung sind allgemeine, projektunabhängige Zuwächse enthalten. Die Belastung des Döppersbergs reduziert sich von heute rund 13.000 Kfz/Tag auf 8.000 Kfz/Tag bis zur Bahnhofsvorfahrt und auf 4.500 Kfz/Tag im Bereich östlich der geplanten Busbahnhofszufahrt.

Die Berechnungen und Simulationen haben gezeigt, dass an allen Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht wird, in manchen Relationen wird diese gegenüber heute deutlich verbessert (z.B. Zufahrt von der Bundesallee zum Bahnhof, gesamte Anbindung der Bahnhofstraße an die Bundesallee). Die heute häufig zu beobachtenden Rückstauerscheinungen werden künftig in der Häufigkeit und im Umfang reduziert, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Insbesondere für den Busverkehr und den Fahrrad-/Fußgängerverkehr werden die Verhältnisse wesentlich verbessert. Für den Busverkehr wird eine Integration in die Lichtsignalschaltungen erreicht, so dass eine zügige An- und Abfahrt der Busse an den Haltestellen möglich wird.

## 6.6 Ver- und Entsorgung

### 6.6.1 Fernwärme

Das städtische Fernwärmenetz ist entlang der Wupper optimal ausgelegt. Neben den üblichen Heizbrennstoffen lohnt sich daher für die Neuplanungen ggf. auch ein Anschluss an das vorhandene Fernwärmesystem.

### 6.6.2 Entwässerung

Das Oberflächenwasser aller im Bebauungsplan Nr 954 B -Döppersberg / Bundesallee- befindlichen Straßen-, Dach- und Hofflächen wird zukünftig über Verzweigungsbauwerke dem Entlastungssammler Wupper (ESW) und der Vorflut (Wupper) zugeführt. Durch die geplante Absenkung der B 7 und die Anlage einer Tiefgarage werden die Verlegung des Schmutzwassersammlers sowie die Anpassung der Regenwasserkanalisation erforderlich.

Die notwendigen zusätzlichen Entwässerungsmaßnahmen sind technisch grundsätzlich lösbar, und berühren nicht die grundsätzlichen Inhalte der Planung.

## **7. Umweltbericht gem. § 2 a BauGB**

Die UVP wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Umweltprüfung gemäß den Vorschriften des § 2 und 2a BauGB durchgeführt und im Umweltbericht dokumentiert. Der Umweltbericht gem. § 2 a BauGB ist als separate Anlage 05 der Begründung beigelegt.

## **8. Bodenordnung**

Falls die angestrebten planerischen Ziele hinsichtlich der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Verbindung mit der städtebaulich angestrebten Gesamtkonzeption zur Umgestaltung des Bahnhofsbereiches nicht auf dem Verhandlungs-/Erwerbsweg erreicht werden können besteht die Möglichkeit, durch bodenordnende Maßnahmen die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 954 B -Döppersberg/ Bundesallee- zu realisieren.

## **9. Überschlägige Kosten**

Die gesamte investive Straßenbau- / Infrastrukturmaßnahme beläuft sich für den Bereich des Bauleitplanverfahrens Nr. 954 B auf insgesamt ca. 35 Mio. € und soll in erheblichem Umfang durch das Land NRW und den Bund gefördert werden. Zusätzlich werden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erhebliche Investitionen auch durch private Investoren erwartet, die gegenwärtig noch nicht beziffert werden können.