

Stadt Wuppertal

Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bebauungsplan

Nr. 1076

- Rangierbahnhof Wichlinghausen -

Gemarkung Oberbarmen

Begründung zum Bebauungsplan

I. Anlass der Planung und Entwicklungsziele

1. Anlass der Planung
2. Entwicklungsziele

II. Räumlicher Geltungsbereich

III. Planungsrechtliche Situation

1. Landes- und Regionalplanung
2. Flächennutzungsplan
3. Ehemals gewidmete Bahnflächen
4. Bebauungspläne

IV. Bestandsbeschreibung / Prognose

1. Historische Entwicklung
2. ‚Stadtumbau West‘ in Wuppertal-Wichlinghausen
3. Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen
4. Topographie
5. Verkehr
6. Nahversorgung und sonstige Infrastruktur
7. Ver- und Entsorgung, Entwässerung
8. Naturhaushalt und Landschaftsschutz
9. Immissionsschutz

V. Planinhalte

1. Städtebauliches Konzept
2. Verkehrskonzept
3. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)
4. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)
5. Bauweise / überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)
6. Gestaltung der baulichen Anlagen (§ 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW)
7. Nebenanlagen, Stellplätze, Carports, Garagen, Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB)
8. Ver- und Entsorgung
9. Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
10. Regelung für Pflanzbindungen und die Erhaltung von Bäume, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)
11. Regelungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)
12. Immissionsschutz

13. Eingriffs- und Ausgleichregelungen
 14. Nachrichtliche Übernahmen
 15. Hinweise
 16. Gutachten und Untersuchungen
 17. Bodenordnung
 18. Umgang mit Bodendenkmälern
 19. Genehmigungspflichten nach anderen Gesetzen
 20. Verbleib des anfallenden Bodenaushubs
 21. Baugrund, Kampfmittel, Bodenmanagement
 22. Klimagutachten
- VI. Planungsverfahren**
- VII. Städtebauliche Kenndaten**
- VIII. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**
- IX. Kosten und Finanzierung**
- Teil B Umweltbericht**

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. 12,6 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,
- die inhaltliche Einbindung der geplanten Baumaßnahmen in das Stadterneuerungsprogramm ‚Stadtumbau West‘ / ‚Soziale Stadt‘
- der Bau von Kinderspielflächen 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:

- 39 und 50, Flur 67,
- 162, 170 und 171, Flur 68,
- 6, 54 (teilweise), 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. 12,6 ha auf.

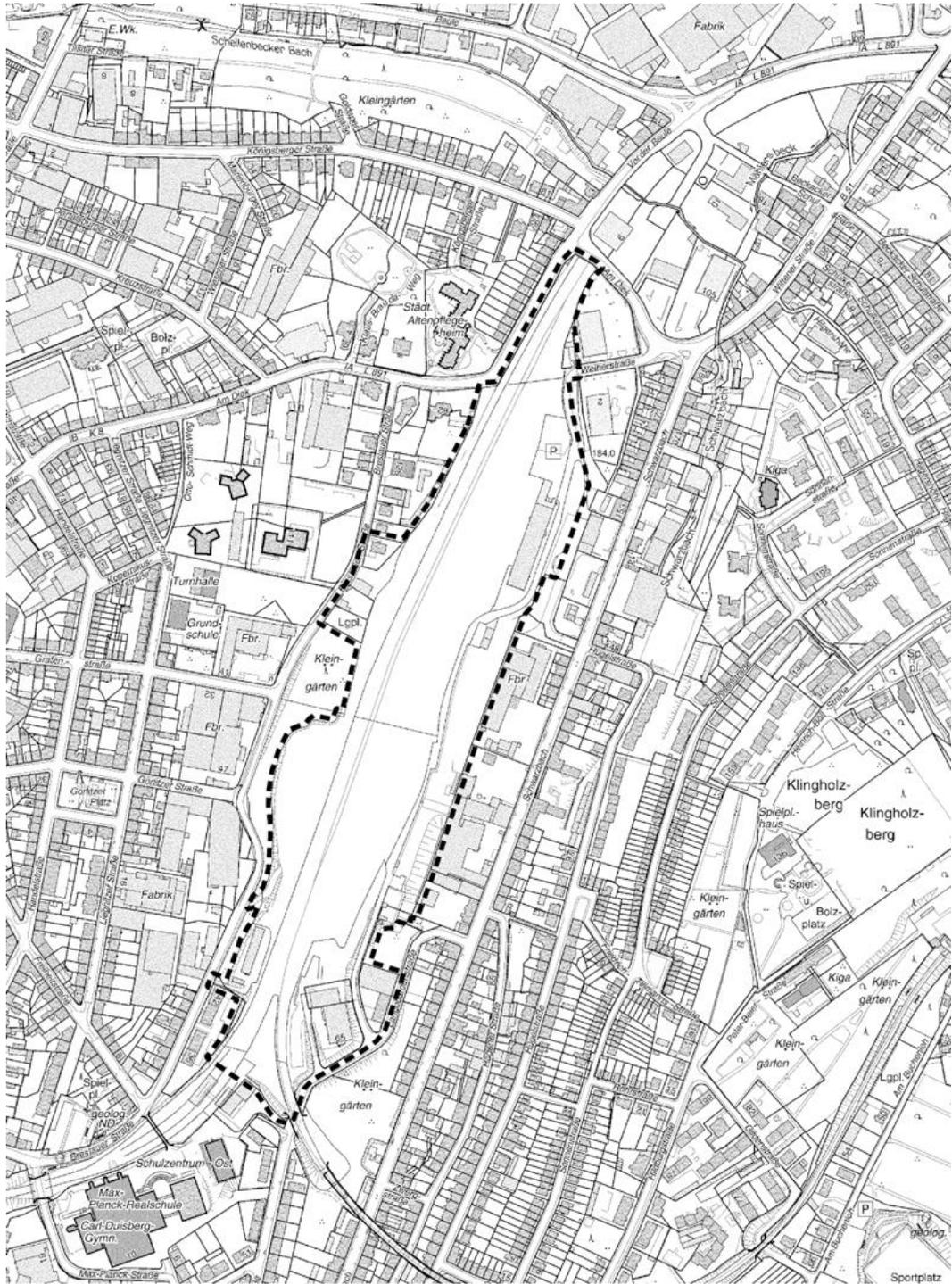


Abb. 1: Geltungsbereich des Bauungsplans Nr. 1076 V ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘

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 Görplitzer 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 Bau-

fläche entwickelt werden. Der Bebauungsplan wird größtenteils aus dem wirksamen Flächenutzungsplan der Stadt Wuppertal entwickelt. Eine zeichnerische Anpassung der kleinen Teilflächen erfolgt ggf. zu einem späteren Zeitpunkt.

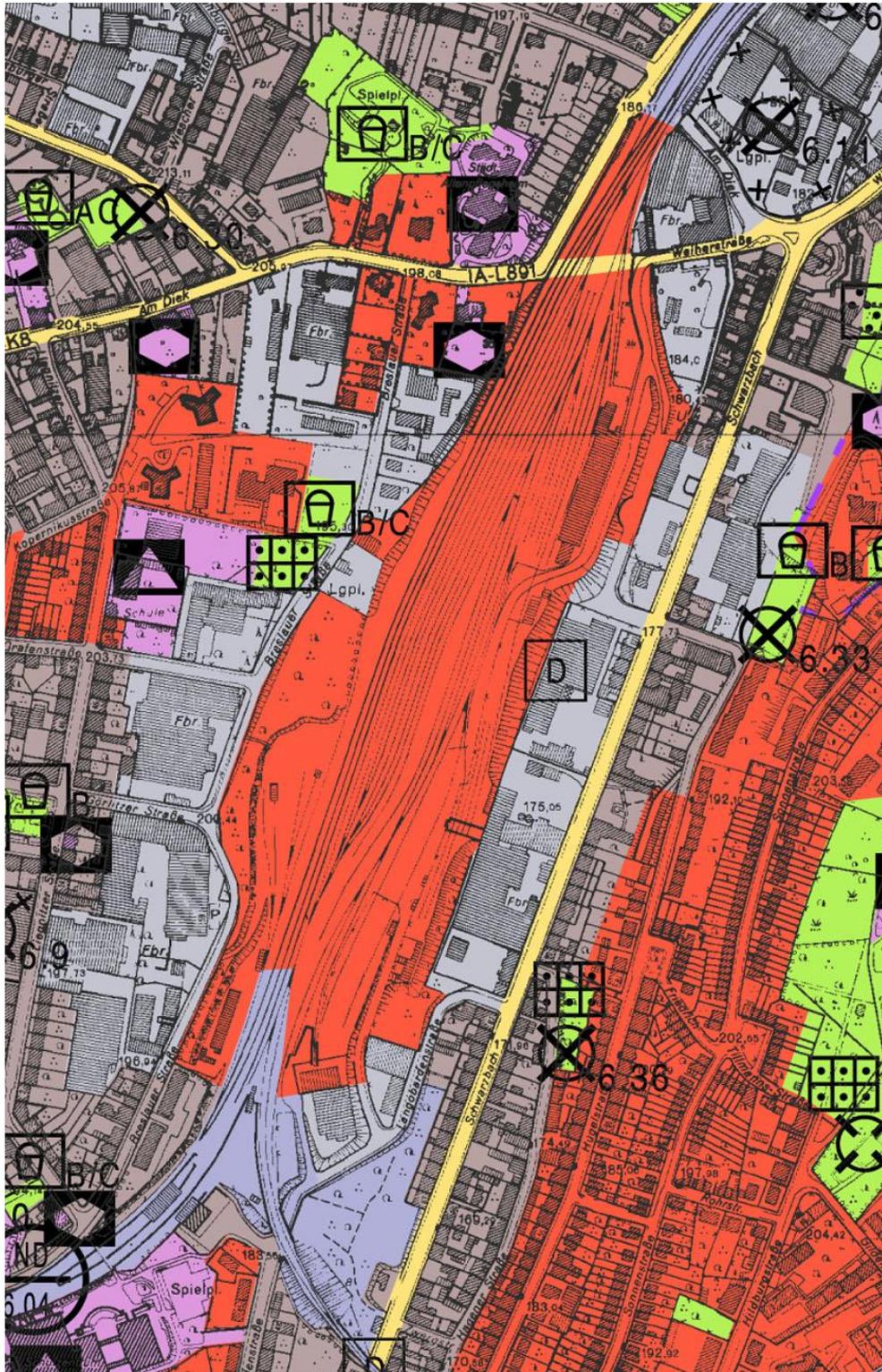


Abb. 2: Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans

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 die förmlich festgestellten Fluchtlinienpläne Nr. 134, zuletzt förmlich festgestellt am 27.08.1940 und Nr. 382, förmlich festgestellt am 27.08.1940, für den Durchführungsplan Nr. 103, förmlich festgestellt am 20.07.1961, für den Bebauungsplan Nr. 88, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 14.11.1975, für den Bebauungsplan Nr. 289, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 31.07.1975 und für den Bebauungsplan Nr. 562, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 29.07.1983.

Der Durchführungsplan Nr. 103 erstreckt sich auf die Eisenbahnfläche nördlich der Weiherstraße. 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 ledig-

lich 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 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 und der Bebauungspläne Nr. 289 und 562 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.

Für die südliche Grünfläche liegt ein Bewilligungsbescheid im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms 2006 vor. Die ‚Grüne Mitte‘ ist für das Stadterneuerungsprogramm 2007 angemeldet worden.

Für das Quartier Oberbarmen / Wichlinghausen ist ein Wechsel in das Programm ‚Soziale Stadt‘ vom Rat der Stadt Wuppertal am 26.3.2007 beschlossen worden (Drs. VO/0108/07).

3. Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen

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

- Horst Kind GmbH, Bau und Vertrieb von Textilmaschinen (Maschinenbau), Langobardenstraße 83
- Gottschall und Sohn KG, Sanitär- und Heizungsprodukte (Großhandel), Langobardenstraße 65, (Anmerkung: Die genannte Nutzung ist aufgegeben, die Immobilie ist zum Verkauf oder zur Neuvermietung ausgeschrieben.)
- Nick & Eichfeld GmbH, Internationale Spedition, Weiherstraße 1

- Autoverwertung, Breslauerstraße 112

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

Folgende Nutzungen sind in der jüngeren Zeit aufgegeben worden:

- ehemalige Spedition Nülling, Breslauer Straße 114
- ein Handwerksbetrieb (ehemalige Bahnwerkstatt), Breslauer Straße 44

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

In der näheren Umgebung des Plangebiets liegen die folgenden gewerblichen Betriebe.

- ALDI, Einzelhandel (Discounter), Weiherstraße 7
- PLUS, Einzelhandel (Discounter), Weiherstraße 2
- Getränkehaus, Getränkeeinzelhandel, Schwarzbach 151
- IMO Wash, Autowaschanlage, Schwarzbach 149
- Luhns GmbH, Produktion und Vertrieb von Reinigungsmitteln, Schwarzbach 91 - 137 (Anmerkung: Die Gebäude der Luhns GmbH stehen seit einiger Zeit leer bzw. sind auf Teilflächen mit Zwischennutzern belegt.)
- Santitär- und Wärmetechnik Braun; Klempner, Schwarzbach 123
- R.S.R. Autosport, Autotechnik, Langobardenstraße 50
- Getriebetechnik Wüst (GTW), Kfz-Meisterbetrieb, Langobardenstraße 55
- Funke Schweißtechnik, Handwerk, Breslauer Straße 126
- Hagen & Oberste, Fenster und Türen, Breslauer Straße 122
- Friedrich Klumpp GmbH, Herstellung von Wasserlacken, Grafenstraße 41
- Firma Reuß & Co., Produkte für den Bausektor, Breslauer Straße 59 (Anmerkung: Die Gebäude der Firma Reuß & Co. stehen seit einiger Zeit leer.)

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 Dienstleistungen 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 Massenkalk. 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 Unter-

suchungsgebiets. 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. Sowohl die früheren Gleisanlagen als auch die heutigen Brachflächen fungieren aus klimaökologischer Sicht als Vegetationsbahnen und begünstigen die Belüftung und Durchlüftung der angrenzenden innerstädtischen Bebauung. Zudem dienen die Freiflächen als Luftleitbahn für Kaltluftabflüsse aus den Bereichen Schellenbeck, Junkersbeck und Mählersbeck und besitzen daher Bedeutung für die günstige Gestaltung des lokalen Klimageschehens. Sonstige 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 zentrale Ost-West-Verbindung wird unterstützt durch zwei 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 Gleistrasse 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 nördli-

chen 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 ausschließen 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 Erschließungsstraßen im Trennprinzip mit dem folgenden Querschnitt (1,75 m Gehweg, 2,00 m Grün- und Parkstreifen, 5,50 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 einem 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. 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 Rhein. Da der kombinierte Geh- und Radweg innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche verläuft, wird die Trasse nachrichtlich in den Bebauungsplan eingetragen.

Anbindungen an die Umgebungsbebauung erfolgen in westliche Richtung über zwei 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. Die Realisierung wird im Rahmen des Erschließungsvertrags geregelt.

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 Allgemei-

nen 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 (MI 1-3), der sich innerhalb des Plangebiets zu einem neuen Platzbereich zwischen der Weiherstraße und der Straße ‚Am Diek‘ aufweitet. Zur Arrondierung und Belebung der Platzfläche sind in den Erdgeschossen in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Einzelhandelsnutzungen ebenfalls Ladenlokale sinnvoll.

Für die entlang der Breslauer Straße gelegenen Teilflächen (MI 4 und 5) 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 (MI 7) festgesetzt. Probleme mit den benachbarten gewerblichen Baufläche sind nicht zu erwarten, da für alle gewerblichen 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. Im Bereich einer ehemaligen Bahnwerkstatt wird aufgrund der vorhandenen Nutzungen und der Nähe zu den Wohnhäusern Breslauer Straße 40 und 42 ebenfalls ein Mischgebiet (MI 6) festgesetzt.

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.

Autoverwertungsbetrieb - Fremdkörperfestsetzung gem. § 1 Abs. 10 BauNVO

In den bisherigen Planungen ist davon ausgegangen worden, dass der genehmigte Autoverwertungsbetrieb, Breslauer Straße 112-114, 42277 Wuppertal, kurzfristig an einen Standort außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ verlegt wird. Der Autoverwertungsbetrieb zerlegt Schrottautos (ca. 300 Stück pro Jahr oder maximal 5 Stück pro Woche laut des Genehmigungsbescheids vom 03.09.2004), lagert die verschiedenen Fraktionen (Altreifen, Restkarossen, Betriebsflüssigkeiten etc.) teilweise in einer geschlossenen Halle und verkauft die brauchbaren Ersatzteile oder wiederverwertbaren Reststoffe.

Aufgrund der angenommenen Verlagerung wurde für die Grundstücke 31 und 32, Flur 67, Gemarkung Barmen, aufgrund der in diesem Bereich langfristig geplanten Nutzungen (Wohnen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe) ein Mischgebiet festgesetzt.

Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass der am 28.09.1983 gemäß Abfallbeseitigungsgesetz (AbfG) angezeigte und per Genehmigungsbescheid vom 03.09.2004 gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigte Autoverwertungsbetrieb entgegen der früheren Annahmen zumindest mittelfristig

am vorhandenen Betriebsstandort verbleiben wird. Die genehmigte Anlagenänderung einschließlich aller Nebeneinrichtungen (z. B. Maschinen, Geräte, Lüftungsanlage, Fahrzeuge) war so durchzuführen, dass die hierdurch verursachten Geräusche – gemessen und gerechnet nach Ziff 6.8 TA Lärm – bei allen Betriebszuständen nicht zu einer Überschreitung folgender gebietsbezogener Immissionsbegrenzungen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Räume der Gebäude an der Breslauer Straße führen:

- tags 65 dB(A) und
- nachts 50 dB(A).

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die festgelegten Immissionsbegrenzungen am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Maßgeblich für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde (z. B. 1.00 Uhr bis 2.00 Uhr) mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

An der Zielsetzung eines Mischgebiets wird aus städtebaulichen Gründen festgehalten, da der Standort aufgrund der Zufahrtssituation und der nahegelegenen bestehenden Wohnbebauung nur bedingt für einen Autoverwertungsbetrieb geeignet ist. Die Festsetzung eines Mischgebiets hätte jedoch zur Folge, dass der Autoverwertungsbetrieb zwar noch Bestandsschutz genießen würde, über den aktuellen Bestandsschutz hinaus jedoch keine Möglichkeiten für Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen hätte. Aufgrund der geschilderten veränderten Ausgangslage soll dem genehmigten Autoverwertungsbetrieb jedoch eine wirtschaftliche Perspektive eingeräumt werden. Deshalb wird der Autoverwertungsbetrieb per ‚anlagenbezogener Fremdkörperfestsetzung‘ gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO entgegen der sonstigen Zulässigkeit in einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO als ‚Fremdkörper‘ innerhalb des speziell festgesetzten Mischgebiets 5 (MI 5) festgesetzt. Durch diese anlagenbezogene Festsetzung sind über den Bestandsschutz hinausgehende Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen auch zukünftig zulässig. Eine zukünftige Erweiterung des Autoverwertungsbetriebs ist unzulässig, da Erweiterungsmöglichkeiten aufgrund der heute vorhandenen Ausnutzung der Grundstücke 31 und 32, der fehlenden Flächenreserven und der Eigentumsverhältnisse der benachbarten Grundstücke ohnehin nicht gegeben sind und an der langfristigen Umsetzung eines Mischgebiets in diesem Bereich festgehalten werden soll.

Gemäß des ‚planerischen Verbesserungsgebots‘ ist bei Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen zu gewährleisten, dass eine Verbesserung gegenüber den heutigen genehmigten Immissionsbegrenzungen eintritt. Diese Verbesserung ist im Rahmen der anlagenbezogenen Genehmigungsverfahren gemäß BImSchG zu regeln. In dem BImSchG-Verfahren werden auch die bauordnungsrechtlichen Belange integriert behandelt.

Die ‚Fremdkörperfestsetzung‘ gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO erfolgt im Rahmen einer vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB (siehe Kapitel VI. Planungsverfahren).

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 Vergnügungstätten 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.

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 Nor-

malhöhe 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)

Zur Regelung der zukünftigen Gestaltung der baulichen Anlagen sowie der Grundstücksfreiflächen werden – um die Anzahl der Festsetzung möglichst übersichtlich zu gestalten – nur wenige rahmenbildende örtliche Bauvorschriften in den Festsetzungskatalog integriert.

Um die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes sicherzustellen wurden zwischen der Stadt und der aurelis die „Qualitätsleitlinien für das Wohngebiet ‚Bergisches Plateau‘“ (Verf.: Pesch & Partner, Qualitätsleitlinien für das Wohngebiet ‚Bergisches Plateau‘, Herdecke, Juli 2007) entwickelt, die den visuellen Zusammenhalt der verschiedenen Bautypologien und Außenräume definieren. Diese

Zielsetzungen sind in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt und der aurelis verbindlich festgelegt worden.

Die aurelis verpflichtet sich mit dem städtebaulichen Vertrag, für die im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1076 mit WA und MI festgesetzten Baufelder ausschließlich Wohnbebauung zu entwickeln bzw. zu realisieren, die den Qualitätsleitlinien entspricht. Gebäude innerhalb der MI-Flächen, die überwiegend gewerblichen Zwecken dienen, sollen sich so weit als möglich an den Vorgaben orientieren. Die aurelis verpflichtet sich darüber hinaus, die Qualifizierung der Baufelder in Kooperation mit der Stadt sicherzustellen und die vertraglichen Bindungen im Falle der Veräußerung an die Käufer weiterzugeben.

Qualitätsleitlinien für das Wohngebiet ‚Bergisches Plateau‘

Innerhalb der neuen Wohn- und Mischgebiete werden verschiedene Investoren und Bauherren mit eigenen Ansprüchen und Bedürfnissen an die neuen Gebäude tätig werden. In diesem Zusammenhang hat sich die Frage gestellt, wie trotz individueller Vielfalt eine gemeinsame quartiersprägende Identität, die über die Grenzen der jeweils eigenen Parzelle hinausgeht, entstehen kann.

Entsprechend dem hohen Stellenwert des Projekts für die Stadt Wuppertal muss neben dem individuellen Nutz- und Wohnwert mit gestalterischer Qualität der Architektur und einem eigenständigen Quartierscharakter Rechnung getragen werden. Das städtebauliche Konzept und der daraus abgeleitete Bebauungsplan Nr. 1076 bieten hierzu den grundlegenden Rahmen mit gliedernden öffentlichen Räumen, der Ausrichtung der Gebäude, der Zuordnung bestimmter Gebäudetypen und der Höhenentwicklung der Gebäude. Darüber hinaus werden in den Qualitätsleitlinien Gestaltungsspielregeln für eine moderne und hochwertige Architektur mit regionaltypischen Bezügen aufgestellt. Die Qualitätsleitlinien gliedern sich in verbindliche ‚Gestaltungsregeln‘, die mit den örtlichen Bauvorschriften des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ übereinstimmen und empfehlende ‚Gestaltungsleitlinien‘.

Gesetzliche Grundlagen der örtlichen Bauvorschriften

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 BauGB 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 kann der bundesrechtlich abschließende Katalog der Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 Abs. 1 bis 3 BauGB 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 werden die folgenden örtlichen Bauvorschriften aufgestellt:

Dachformen und Dacheindeckungen für Haupt- und Nebenanlagen

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 vorgeannten 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 und aus ökologischen und kleinklimatischen Gründen ausdrücklich erwünscht.

Garagendächer mit einer Neigung von weniger als 15° sind zwingend extensiv zu begrünen, da durch diese Maßnahme die Menge des auf den flachgeneigten Garagendächern anfallenden Niederschlagswassers um ca. 60 % reduziert werden kann. Zudem können positive Auswirkungen auf das Mikroklima erwartet werden. Die Substratschicht muss einschließlich der Drainageschicht eine Höhe von mindestens 10 cm aufweisen. Eine extensive Begrünung von flachgeneigten Garagendächern ist für die Grundstückseigentümer im Vergleich mit nicht-begrüntem Garagendächern zwar mit höheren Aufwendungen für die Konstruktion und die bauliche Ausführung verbunden. Aufgrund der erwarteten positiven Auswirkungen auf das Mikroklima und das abzuleitende Niederschlagswasser wird der erhöhte Aufwand jedoch als angemessen eingeschätzt.

Diese Festsetzung zu den Garagendächern erfolgt im Rahmen einer vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB (siehe Kapitel VI. Planungsverfahren).

Die Summe der Breite der Dachöffnungen (Dachgauben, Dacheinschnitte) darf maximal 2/3 der Trauflänge der jeweils zugeordneten Dachseite betragen, um die Dachflächen der zukünftigen baulichen Anlagen nicht durch die genannten Dachöffnungen zu überformen und um eine aus städtebaulicher Sicht wünschenswerte ‚ruhige Dachlandschaft‘ umsetzen zu können.

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.

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 – private Einfriedungen gegenüber den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sind neben einer hochwertigen Ausführung der Straßen- und Grünflächenplanung maßgeblich für ein positives Erscheinungsbild der öffentlichen Räume verantwortlich – 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.

Carports und Garagen

Um ein Verspringen von aneinandergebauten Garagen (Doppelgaragen oder auch Garagenhöfe) und aneinandergebauten Carports zu verhindern, sind aneinandergebaute Garagen und Carports auf einer gemeinsamen Bauflicht 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, Carports, 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, Schwimmbadpools 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, Carports 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.

8. Ver- und Entsorgung

Flächen für Wertstoffsammelbehälter

Für die erforderliche Sammlung und anschließende Verwertung von Wertstoffen (Glas, Papier) sind im Plangebiet zwei zentral gelegene 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. Da der genaue Standort im nördlichen Bereich noch nicht feststeht, wurde auf eine hinweisliche Eintragung in der Planzeichnung verzichtet. Der Standort ist im Rahmen der Ausführungsplanung für die Straßen und Plätze zu definieren und gestalterisch in die bauliche Umgebung einzubinden. Die Leerung der Wertstoffsammelbehälter erfolgt durch die Stadt Wuppertal oder durch beauftragte Dritte.

Schmutz- und Niederschlagswasserbeseitigung

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 eine der bestehenden Anbindungen – diese verläuft über das Grundstück der ehemaligen Seifenfabrik ‚Luhns‘ in Richtung der Straße ‚Schwarzbach‘ 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 die neue Kanalisation im Plangebiet angeschlossen werden. Dies betrifft 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 bodenmechanischen Eigenschaften 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 an das bereits vorhandene Trennsystem (Regenwasserkanalisation in der Langobardenstraße) angeschlossen werden. Ca. 300 l/s können in den Bestand abgeleitet werden, was einer versiegelten Fläche von ca. 2,0 ha entspricht. Für einen Anschluß des gesamten Plangebiets ist die Erweiterung der bestehenden Kanalkapazitäten oder die Schaffung von Retentionsmöglichkeiten innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ insbesondere durch Stauraumkanäle erforderlich. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Erschließungsvertrag geregelt.

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
- Sicherung der stadtklimatisch bedeutsamen Luftleitbahn für die angrenzende und die talwärts gelegene Bebauung

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 in den östlichen Randbereichen (zur ehemaligen Seifenfabrik Luhns hin) Böschungsbereiche. Diese Flächen sollen nicht in die geplanten öffentlichen Grünflächen integriert werden und werden demzufolge im Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ als private Grünflächen mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Erhalt wertvoller Grünstrukturen‘ festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB).

Herausnahme der privaten Grünfläche ‚Kleingärten‘

Die Herausnahme der vormals als private Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung ‚Kleingärten‘ festgesetzten Kleingartenflächen entlang der Breslauer Straße und an der Langobardenstraße aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ erfolgte vor allem vor dem Hintergrund, dass für die schon heute gärtnerisch genutzten Bereiche aus städtebaulicher Sicht kein zusätzlicher Regelungsbedarf besteht. Die für die Kleingärten aus Sicht des Bodenschutzes erforderliche abschließende Gefahrenbeurteilung und Detailuntersuchung könnte zudem gemäß § 9 Abs. 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) auch außerhalb des Bauleitplanungsverfahrens durch die zuständige Behörde angeordnet werden. Die im Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzept und in der Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde beschriebenen Maßnahmen werden in einem separaten öffentlich-rechtlichen Vertrag rechtlich abgesichert. In diesem Vertrag sind auch die sonstigen Details bzgl. der Umsetzung des Bodenmanagements- und Maßnahmenkonzepts wie beispielsweise die Überwachung durch geeignete Fachgutachter sowie die Absicherung durch Bürgschaften zu vereinbaren.

Die Herausnahme der Kleingärten aus dem Geltungsbereich erfolgt im Rahmen einer vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB (siehe Kapitel VI. Planungsverfahren).

10. Regelung für Pflanzbindungen und die Erhaltung von Bäume, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

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

11. Regelungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Baumscheiben in den öffentlichen Verkehrsflächen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ sind Baumscheiben in den öffentlichen Verkehrsflächen zum Schutz und zur langfristigen Erhaltung der zu pflanzenden Straßenbäume mit einer Mindestgröße von 2,0 x 3,0 m auszuführen. Die zukünftigen Standorte der Straßenbäume werden innerhalb der Planzeichnung als Hinweis eingetragen. Auf eine planungsrechtliche Festsetzung der Baumstandorte wurde aufgrund der noch nicht feststehenden Zufahrten zu den privaten Grundstücken und der noch nicht erfolgten Parzellierung verzichtet.

Begrünung der Stellplätze im MI 1

Im Mischgebiet 1 wird zur Gestaltung und Strukturierung der großen Stellplatzflächen eine entsprechende Festsetzung im Rahmen der vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB festgesetzt. Die Festsetzung besagt, dass je acht Stellplätze ein Laubbaum zu pflanzen ist. Für die sonstigen Stellplatzflächen innerhalb des Plangebiets ist dies nicht erforderlich, da das Plangebiet bereits von einem hohen Grünflächenanteil geprägt ist und die anderen Stellplatzflächen erheblich kleiner ausfallen.

Extensive Begrünung bei flachgeneigten Garagendächern

Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete und der Mischgebiete sind die Dächer von Garagen mit einer Neigung von weniger als 15° extensiv zu begrünen, da durch diese Maßnahme die Menge des auf den flachgeneigten Garagendächern anfallenden Niederschlagswassers um ca. 60 % reduziert werden kann. Zudem können positive Auswirkungen auf das Mikroklima erwartet werden. Die Substratschicht muss einschließlich der Drainageschicht eine Höhe von mindestens 10 cm aufweisen.

Eine extensive Begrünung von flachgeneigten Garagendächern ist für die Grundstückseigentümer im Vergleich mit nicht-begrüntem Garagendächern zwar mit höheren Aufwendungen für die Konstruktion und die bauliche Ausführung verbunden. Aufgrund der erwarteten positiven Auswirkungen auf das Mikroklima und das abzuleitende Niederschlagswasser wird der erhöhte Aufwand jedoch als angemessen eingeschätzt. Für Carports (überdachte Stellplätze) gilt diese Festsetzung aufgrund der gegenüber Garagen vergleichsweise filigranen Konstruktion und der damit einhergehenden gestalterischen Vorteile nicht.

Diese Festsetzung zu den Garagendächern erfolgt im Rahmen einer vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB (siehe Kapitel VI. Planungsverfahren).

12. 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 Gewerbebetrieben 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. 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.

Gewerbliche Emissionen aus dem Betrieb Autoverwertung

Bei der Autoverwertung in der Breslauer Straße muß zum derzeitigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass der Standort der gemäß § 16 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigten Autoverwertung entgegen früherer Überlegungen beibehalten werden soll. Zur Untersuchung der im ersten Schallschutzgutachten (Verf. Peutz Consult) nicht berücksichtigten Autoverwertung wurde deshalb ein ergänzendes Schallschutzgutachten (Verf. Peutz Consult, Ergänzende schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘, Beurteilung Gewerbelärmimmissionen aus dem Betrieb Autoverwertung, Breslauer Straße 112 - 114, Juni 2007, Düsseldorf) in Auftrag gegeben.

Ergebnis des ergänzenden Schallgutachtens ist, dass ohne weitere Schallschutzmaßnahmen bei einer angenommenen intensiven Nutzung des Betriebsgeländes des Grundstücks Breslauer Straße 112 - 114 die Anforderungen der TA Lärm für die östlich angrenzenden geplanten überbaubaren Flächen nicht eingehalten werden können.

Der genehmigte Autoverwertungsbetrieb darf einschließlich aller Nebeneinrichtungen (z. B. Maschinen, Geräte, Lüftungsanlage, Fahrzeuge) derart betrieben werden, dass die hierdurch verursachten Geräusche – gemessen und gerechnet nach Ziff 6.8 TA Lärm – bei allen Betriebszuständen nicht zu einer Überschreitung folgender gebietsbezogener Immissionsbegrenzungen im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Räume der Gebäude an der Breslauer Straße führen:

- tags 65 dB(A) und
- nachts 50 dB(A).

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die festgelegten Immissionsbegrenzungen am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Maßgeblich für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde (z. B. 1.00 Uhr bis 2.00 Uhr) mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Unter Berücksichtigung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m und der Ausnutzung des günstigen Geländeverlaufs (die geplante Wohnnutzung liegt tiefer) werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm jedoch eingehalten. Ebenso werden die Anforderungen an kurzzeitige Geräuschspitzen eingehalten. Durch die angesetzte Nutzung des Betriebsgeländes ergeben sich an den bestehenden Wohngebäuden im Bestand teilweise Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Eine zukünftige maßgebliche Erhöhung der Nutzungsintensität des Betriebsgeländes ist daher aus immissionsschutztechnischen Gründen auch oh-

ne die durch den Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ festgesetzte Wohnbebauung nicht möglich.

In den Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ wird aufgrund der Ergebnisse des ergänzenden Schallgutachtens eine Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB aufgenommen. Die Festsetzung regelt für die von den Schallemissionen und -immissionen des Autoverwertungsbetriebs betroffenen Wohnbereiche, dass in diesen Abschnitten eine Wohnbebauung erst beim Eintritt bestimmter Umstände zulässig ist. Diese bedingenden Umstände sind die Verlagerung oder Nutzungsaufgabe der Autoverwertung oder die Errichtung einer 4,0 m hohen und 65 m langen Lärmschutzwand entlang der Grundstücksgrenze zu den Grundstücken 31 und 32, Flur 67, Gemarkung Barmen. Die Schallschutzwand ist vollständig auf den neuen Wohngrundstücken und nicht auf den Grundstücken 31 und 32 zu errichten.

Die Festsetzung der Lärmschutzwand gemäß § 9 Abs. 2 BauGB erfolgt im Rahmen einer vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB (siehe Kapitel VI. Planungsverfahren).

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.

Die Einhaltung der Nutzungszeiten muß durch die Ordnungsbehörden entsprechend überwacht und bei mißbräuchlicher Nutzung in den Nachtstunden ggf. durchgesetzt werden.

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.

Feinstaubbelastung

Der Jahresgang der Feinstaubkonzentration zeigt, dass hohe Feinstaubwerte meist an austauscharme Wetterlagen geknüpft sind, die in Wuppertal zu

Talinversion führen. Hierdurch wird der vertikale Luftaustausch unterbrochen, so dass sich der Feinstaub zunehmend in den bodennahen Luftschichten anreichert. Dies verdeutlicht, dass auch bezüglich der Feinstaubbelastung im Planungsgebiet auf eine möglichst intensive Be- und Entlüftung zu achten ist, um eine ansprechende Wohnqualität zu sichern'.

13. Eingriffs- und Ausgleichregelungen

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

14. 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 teilweise denkmalgeschützt, liegt jedoch nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

15. Hinweise

In den Textteil des Bebauungsplans wird ein Hinweis zum Themenbereich ‚Gestaltung von Doppelhäusern und Hausgruppen‘ aufgenommen.

Bei der Gestaltung von Doppelhäusern und Hausgruppen gilt die Einheitlichkeit von Fassaden und Dächern. Aus diesem Grund sollen die Fassaden und Dach-eindeckungen von zusammengehörenden Doppelhaushälften (Doppelhäusern) und von zusammengehörenden Hausgruppen (Reihenhäusern) in gleichem Material und gleicher Farbe ausgeführt werden. Die Doppelhäuser und Hausgruppen sollen mit gleicher First-, Trauf- und Sockelhöhe sowie gleicher Dachneigung und gleichen Dachüberständen errichtet werden.

Weitere Hinweise weisen auf die Anforderungen des Kampfmittelräumdienstes sowie auf die Regelungen zum Themenbereich ‚Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzept‘ hin. Ein vierter textlicher Hinweis betrifft den erforderlichen Standort für Wertstoffcontainer, der im Bereich der nördlichen Platzfläche vorgehalten wird. Dieser Standort wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die zukünftigen privaten Erschließungswege und die Wege in den öffentlichen Grünflächen im Rahmen der Ausführungsplanung in der räumlichen Lage noch verändert werden können.

16. Gutachten und Untersuchungen

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

- Flächenrisikoanalyse (FRIDU), GEOlogik, Wilbers + Oelder GmbH, Münster, April 2005;
- Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzept für den Standort ehemaliger Güterbahnhof Wuppertal Wichlinghausen, FUGRO CONSULT GMBH, Aachen, 06.07.2007;

- Entwässerungsstudie, Brechtefeld & Nafe i. A. der Wuppertaler Stadtwerke (WSW), Remscheid, Mai 2005;
- Erschließungsplanung, Geoplan, Wuppertal, 2007;
- Schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in Wuppertal, Peutz Consult, Düsseldorf, Oktober 2006;
- Ergänzende schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in Wuppertal, Hier: Beurteilung Gewerbelärmimmissionen aus dem Betrieb Autoverwertung, Breslauer Straße 112-114, Peutz Consult, Düsseldorf, Juli 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;
- Klimagutachten zum Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘, Ökoplana, Mannheim, März 2007;
- Qualitätsleitlinien für das Wohngebiet ‚Bergisches Plateau‘, Pesch & Partner, Herdecke, Juli 2007;
- Floristische und faunistische Kartierungen - Landschaftspflegerischer Begleitplan Teil A, Froelich & Sporbeck, Bochum, Dezember 2005;
- Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung - Landschaftspflegerischer Begleitplan Teil B, Froelich & Sporbeck, Bochum, Juli 2007.

17. Bodenordnung

Das Plangebiet gehört überwiegend einem privaten Eigentümer und wird auf der Grundlage der städtebaulichen Planung sowie des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in zweckmäßig bebaubare und erschlossene Parzellen aufgeteilt. Im Bereich der Grundstücke Nr. 39, Flur 67, Gemarkung Barmen und Grundstück Nr. 50, Flur 67, Gemarkung Barmen, muss entlang der Breslauer Straße zur weiteren Umsetzung der festgesetzten Bebauungsstruktur eine Grundstücksneuordnung auf privater Basis erfolgen.

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

18. 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 Wasserturm der Bahn.

Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Wuppertal als Untere Denkmalbehörde sowie dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege, Bonn, unver-

zügig 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).

19. 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.

20. Verbleib des anfallenden Bodenaushubs

Der im Rahmen der Erschließungs- und Baumaßnahmen anfallende unbelastete Bodenaushub soll nach Möglichkeit innerhalb des Plangebiets wieder eingebacht werden. Diese Aspekte sind im Rahmen eines Bodenmanagements- und Maßnahmenkonzepts vertieft betrachtet worden und werden in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zum Bodenmanagement zwischen dem Grundstückseigentümer und der Stadt Wuppertal geregelt.

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

21. 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 Böschungsfäche, 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 (Verf.: FUGRO CONSULT GMBH, Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzept für den Standort ehemaliger Güterbahnhof Wuppertal Wichlinghausen, Aachen, 06.07.2007) vertieft behandelt worden. Auf der Grundlage des Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzepts erfolgt in enger Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde die Aufbereitung der im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ liegenden Bauflächen. Weitergehende Regelungen zu Themenbereichen wie z. B. ‚Einbau, Verwertung und Beseitigung von Boden‘, ‚Beprobung und Bereitstellung‘, ‚Begleitung und Dokumentation der Maßnahmen durch einen Sachverständigen‘ sowie ‚Bürgerschaft und Sicherheit‘ werden in einem separaten öffentlich-rechtlichen Vertrag zum Bodenmanagement zwischen der Stadt Wuppertal (UBB) und dem Grundstückseigentümer geregelt.

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

22. Klimagutachten

Um die Auswirkungen der innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ geplanten Bebauung auf die klimatischen Gegebenheiten besser einschätzen zu können, wurde im Rahmen der Bauleitplanung ein Klimagutachten (Verf.: Ökoplana, Klimagutachten zum Bebauungsplan Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘, Mannheim, März 2007) in Auftrag gegeben.

Die Ergebnisse der zur Beurteilung der städtebaulichen Planung durchgeführten Untersuchungen lassen auf der Grundlage des vorgelegten Bebauungsplanentwurfs keine klimaökologisch negativen Auswirkungen erwarten, die aufgrund ihrer Qualität und Intensität einer Realisierung der Bebauung entgegenstehen. Unvermeidbare Belastungen, die sich aus dem Projekt ergeben, können bei der Realisierung bestimmter Vorgaben auf ein akzeptierbares Maß gemindert werden, so dass in der angrenzenden Bebauung von Oberbarmen keine gravierenden klimaökologischen Beeinträchtigungen entstehen.

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

VI . Planungsverfahren

Frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB 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 Plangebiets 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 Geruchsemitenten 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 Bahnflora 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 durchgeführt werden. 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 berücksichtigt (siehe auch abwägende Stellungnahme der Verwaltung unter Anlage 05).

Planungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB (Offenlage)

Die von der Planung betroffenen Behörden, Nachbargemeinden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Anschreiben vom 06.03.2007 beteiligt. Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung wurden insbesondere nachstehende planungsrelevante Stellungnahmen vorgetragen:

- Die Bezirksregierung Düsseldorf hat gegen die Festsetzungen des LEK gemäß DIN 45691 keine grundsätzlichen Bedenken, empfiehlt jedoch zu prüfen, inwieweit die gewerblichen Baugrundstücke in der Umgebung durch die heranrückende Wohnbebauung eingeschränkt werden. Zudem merkt die Bezirksregierung Düsseldorf an, dass eine weitere Gliederung des Plangebiets anhand des Abstandserlasses des MURL 1998 erfolgen soll.
- Die IHK begrüßt das Bauleitplanverfahren nach wie vor. Aufgrund der Nähe zum Nahversorgungszentrum ‚Am Diek‘ soll gemäß des regionale Einzelhandelskonzepts für das Bergische Städtedreieck (REHK) auf zusätzliche Einzelhandelsnutzungen außerhalb des Nahversorgungsschwerpunktes ‚Weiher Straße / Am Diek‘ verzichtet werden.
- Die Handwerkskammer Düsseldorf begrüßt das Bauleitplanverfahren ebenfalls und hegt die Hoffnung, dass innerhalb des Geltungsbereichs auch tatsächlich gemischte Strukturen mit wohnverträglichem Gewerbe entstehen. Die Belange der Gewerbe- und Handwerksbetriebe in der unmittelbaren Umgebung sind bei der Planung zu berücksichtigen.
- Das Eisenbahn Bundesamt - Außenstelle Köln weist darauf hin, dass durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge endet, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg entlassen wird und damit die Planungshoheit vom Fachplanungsträger Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wieder vollständig in die kommunale Planungshoheit der Stadt Wuppertal übergeht.
- Die Deutsche Telekom AG, T-Com, weist darauf hin, dass für die Versorgung des Gebiets das Leitungsnetz erweitert werden muß, da die erforderlichen Leitungen nicht zur Verfügung stehen. Voraussetzung hierfür ist, dass in allen Straßen und Gehwegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorgesehen sind.
- Die Wehrbereichsverwaltung West geht davon aus, dass bauliche Anlagen einschließlich untergeordneter Gebäudeteile eine Höhe von 20 m nicht überschreiten und insofern auch keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.
- Die Wuppertaler Stadtwerke regen an, dass durch die Steuerung der Quell- und Zielverkehre keine Verlustzeiten bei den das Plangebiet tangierenden Buslinien entstehen und dass die bestehenden Haltestellen über verkehrssichere umwegfreie Fußwegeverbindungen zu erschließen sind.
- Weiterhin stellen die Wuppertaler Stadtwerke, Abteilung Stadtentwässerung, fest, dass der Anschluss an das vorhandene öffentliche Kanalisationsnetz grundsätzlich möglich ist. Für das Niederschlagswasser sind innerhalb des Plangebiets Rückhaltungsmöglichkeiten zu schaffen.

- Die Untere Landschaftsbehörde empfiehlt den Verzicht auf die Festsetzung des nördlichen MI-Gebiets, um den Kaltluftabfluss nicht zu beeinträchtigen. Als Alternative wird die Begrenzung der Gebäudehöhe auf maximal 6 m vorgeschlagen. Die Festsetzung einer Dachbegrünung für Dächer mit Neigungen unter 15° wird eine extensive Begrünung empfohlen. Stellplätze sollen begrünt werden.
- Das Ressort Umweltschutz der Stadt Wuppertal empfiehlt ebenfalls den Verzicht auf die Festsetzung des nördlichen MI-Gebiets sowie Regelungen bzgl. einer extensiven Dachbegrünung. Zudem wird um die Berücksichtigung verschiedener redaktioneller Anregungen gebeten.
- Die Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) der Stadt Wuppertal stellt fest, dass das Bodenmanagement- und Maßnahmenkonzept 1 eingereicht wurde. Für die geplante Nutzung ergeben sich verschiedene Maßnahmen zu den Themenbereichen ‚Wirkungspfad Boden-Grundwasser‘, ‚Boden-Mensch‘, ‚Einbau Verwertung und Beseitigung von Boden‘, ‚Beprobung und Bereitstellung‘, ‚Begleitung, Dokumentation der Maßnahmen durch einen Sachverständigen‘, ‚Bürgerschaft und Sicherheit‘, die im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zu regeln sind. Für die Kleingärten ist eine abschließende Gefahrenbeurteilung erforderlich. Je nach Ergebnissen sind Maßnahmen durchzuführen. Alternativ kann der Geltungsbereich geändert werden, so dass die Kleingärten nicht mehr Gegenstand des Planverfahrens sind. Die erforderliche Detailuntersuchung können auch außerhalb des Planverfahrens durch die zuständige Behörde angeordnet werden (§ 9 Abs. 2 BBodSchV). Eine Anordnung ist nicht erforderlich, wenn mit dem Pflichtigen über die Notwendigkeit und Umfang der Untersuchung eine Einigung erzielt werden kann.

Zudem werden von zwei Bürgern Anregungen zum Planverfahren geäußert:

- Bürger 2.1 merkt an, dass sich schon heute Jugendliche an den alten Bahnunterführungen oft bis in die Nacht aufhalten und z .B. auf das Flachdach eines bestehenden Gewerbebetriebs klettern. Vandalismus, Graffitis und Ruhestörung sind alltäglich. Bürger 2.1 befürchtet, dass durch den in der öffentlichen Grünfläche geplanten Ballspielplatz zusätzliche Ruhestörungen zu erwarten sind.
- Bürger und Bürgerin 2.2 merken an, dass der genaue Verlauf der Grundstücksgrenze zwischen dem Privatgrundstück Nr. 49, Flur 67, Gemarkung Barmen und dem östlich angrenzenden ehemaligen Eisenbahngelände auf der vorhandenen Böschung in der Örtlichkeit unklar ist. Ebenso unklar sind die mögliche Eingriffe der neuen privaten Wohneigentümer in die vorhandene Böschung. Zudem werden Einschränkungen der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten des eigenen Grundstücks durch die heranrückende Wohnbebauung befürchtet.

Umgang mit den Stellungnahmen aus der Offenlage

Die planungsrelevanten Stellungnahmen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ in die Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange eingestellt und im Wesentlichen berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden die folgenden Anregungen:

- Aufgrund der Struktur und der Ausrichtung der im Plangebiet gelegenen Gewerbebetriebe sind außer den Schallimmissionen keine anderen Immissionen (Staub, Gerüche, Erschütterungen und sonstige Schadstoffe) in einem wesentlichen Umfang zu befürchten. Deshalb wird auf eine zu-

sätzliche Gliederung der gewerblichen Bauflächen mittels des Abstandserlasses des MURL 1998 verzichtet.

- Da das westlich des bestehenden Nahversorgungszentrums ‚Am Diek‘ gelegenen neue Mischgebiet zum Großteil innerhalb der Grenzen des abgegrenzten ‚zentralen Versorgungsbereichs‘ des Nahversorgungsschwerpunkts ‚Wuppertal – Weiher Straße / Am Diek‘ aus dem Regionalen Einzelhandelskonzept liegt, werden hier mischgebietskonforme Einzelhandelsnutzungen zugelassen.
- Die Empfehlung bzgl. der Begrenzung des Baukörpers im nördlichen Mischgebiet wird nicht berücksichtigt, da aus städtebaulichen und stadtfunktionalen Gründen die Fassung der nördlichen Platzkante und die Betonung der Zufahrtssituation durch ein zwei- bis dreigeschossiges Gebäude höher gewichtet wird als die klimaökologischen Belange (siehe ansonsten auch abwägende Stellungnahme der Verwaltung unter Anlage 05).

Vereinfachte Änderung gem. § 13 BauGB

Folgende inhaltliche Änderungen des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ wurden aufgrund der eingegangenen Anregungen nach der öffentlichen Auslegung vorgenommen.

Verkleinerung des Geltungsbereichs; Herausnahme der Kleingärten an der Breslauer Straße und an der Langobardenstraße.

Begründung: Die Herausnahme der vormals als private Grünfläche festgesetzten Kleingärten aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ erfolgte vor dem Hintergrund, dass für die schon heute gärtnerisch genutzten Bereiche aus städtebaulicher Sicht kein zusätzlicher Regelungsbedarf besteht.

Die für die Kleingärten aus Sicht des Bodenschutzes erforderliche abschließende Gefahrenbeurteilung und Detailuntersuchung könnte auch außerhalb des Bauleitplanungsverfahrens durch die zuständige Behörde angeordnet werden (§ 9 Abs. 2 BBodSchG). Eine Anordnung ist dann nicht erforderlich, wenn mit dem Pflichtigen über die Notwendigkeit und Umfang der Untersuchung eine Einigung erzielt werden kann. Die im Bodenmanagement und Maßnahmenkonzept und in der Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde beschriebenen Maßnahmen werden in einem separaten öffentlich-rechtlichen Vertrag für die Kleingartenflächen rechtlich abgesichert. In diesem Vertrag sind auch die sonstigen Details bzgl. der Umsetzung des Bodenmanagements- und Maßnahmenkonzepts wie z. B. die Überwachung durch geeignete Fachgutachter sowie die Absicherung durch Bürgschaften etc. zu vereinbaren.

Herausnahme des Fußweges von der ‚Grünen Mitte‘ zur Grafenstraße.

Begründung: Die Herausnahme des vormals festgesetzten öffentlichen Fußweges erfolgt vor dem Hintergrund, dass durch die Herausnahme der Kleingärten der Fußweg als solitäre öffentliche Verkehrsfläche hin zur Breslauer Straße hätte geführt werden müssen. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass die bauliche Realisierung des Fußweges zahlreiche Rampen, Böschungen und ggf. auch Treppenanlagen erfordert hätte. Aufwand und Nutzen stehen in keinem angemessenen Verhältnis, vor allem wenn man berücksichtigt, dass bereits zwei weitere Fußwegeverbindungen in topographisch günstigerer Lage hin zur Breslauer Straße realisiert werden.

Autoverwertung an der Breslauerstraße: Bedingte Festsetzung einer Schallschutzmauer, Festsetzung der Autoverwertung als 'Fremdkörper' gemäß § 1 (10) BauNVO

Begründung: In den bisherigen Planungen ist davon ausgegangen worden, dass die genehmigte Autoverwertung kurzfristig an einen Standort außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 1076 'Rangierbahnhof Wichlinghausen' verlegt wird. Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass der auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) genehmigte Autoverwertungsbetrieb entgegen der früheren Annahmen zunächst am vorhandenen Standort verbleiben wird. Dies hat auch Auswirkungen auf die geplante östlich angrenzende Wohnnutzung, weshalb eine Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB in den Bebauungsplan aufgenommen wird. Die Festsetzung besagt, dass in einem zeichnerisch definierten Bereich eine Wohnbebauung erst beim Eintritt bestimmter Umstände zulässig ist. Diese bedingenden Umstände sind die Verlagerung der genehmigten Autoverwertung oder die Errichtung einer 4,0 m hohen und 65 m langen Lärmschutzwand entlang der Grundstücksgrenze zu den Grundstücken 31 und 32, Flur 67, Gemarkung Barmen. Die Schallschutzmauer ist vollständig auf den neuen Wohngrundstücken und nicht auf den Grundstücken 31 und 32 zu errichten.

Für die Grundstücke 31 und 32 wurde in den bisherigen Planungen eine gemischte Bebauung vorgeschlagen. An der Zielsetzung eines Mischgebiets wird aus städtebaulichen Gründen festgehalten, da der Standort aufgrund der Zufahrtssituation und der nahegelegenen bestehenden Wohnbebauung nur bedingt für einen Autoverwertungsbetrieb geeignet ist. Die Festsetzung eines Mischgebiets hätte jedoch zur Folge, dass der Autoverwertungsbetrieb zwar noch Bestandsschutz genießen würde, über den aktuellen Bestandsschutz hinaus jedoch keine Möglichkeiten für Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen hätte. Aufgrund der geschilderten veränderten Ausgangslage soll dem genehmigten Autoverwertungsbetrieb jedoch eine wirtschaftliche Perspektive eingeräumt werden. Deshalb wird der Autoverwertungsbetrieb per ‚anlagenbezogener Fremdkörperfestsetzung‘ gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO entgegen der sonstigen Zulässigkeit in einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO als ‚Fremdkörper‘ innerhalb des speziell festgesetzten Mischgebiets 5 (MI 5) festgesetzt. Durch diese anlagenbezogene Festsetzung sind über den Bestandsschutz hinausgehende Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen auch zukünftig zulässig. Eine zukünftige Erweiterung des Autoverwertungsbetriebs ist unzulässig, da Erweiterungsmöglichkeiten aufgrund der heute vorhandenen Ausnutzung der Grundstücke 31 und 32, der fehlenden Flächenreserven und der Eigentumsverhältnisse der benachbarten Grundstücke ohnehin nicht gegeben sind und an der langfristigen Umsetzung eines Mischgebiets in diesem Bereich festgehalten werden soll.

Gemäß des ‚planerischen Verbesserungsgebots‘ ist bei Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen zu gewährleisten, dass eine Verbesserung gegenüber den heutigen genehmigten Immissionsbegrenzungen eintritt. Diese Verbesserung ist im Rahmen der anlagenbezogenen Genehmigungsverfahren gemäß BImSchG zu regeln. In dem BImSchG-Verfahren werden auch die bauordnungsrechtlichen Belange integriert behandelt.

Veränderung der Baugrenzen an der Breslauer Straße und geringfügige Verschiebung des öffentlichen Fußweges

Begründung: Südlich des Grundstücks Nr. 39, Flur 67, Gemarkung Barmen war bereits in den bisherigen Planungen ein Fußweg vorgesehen. Aufgrund des Verbleibs des Autoverwertungsbetriebs kann die bisher vorgesehene neue Parzellierung der Grundstücke entlang der Breslauer Straße nach derzeitigem Kenntnisstand zumindest nicht kurzfristig umgesetzt werden. Um jedoch bebaubare Parzellen zu erhalten, ist eine Verschiebung des geplanten Fußwegs in östliche Richtung an die südliche Grundstücksgrenze des Grundstücks Nr. 39 erforderlich. Die Fläche des privaten Grundstücks Nr. 39 wird durch den Fußweg nicht tangiert. Da die überbaubaren Flächen einen Mindestabstand von 3,0 m von den öffentlichen Fußwegen aufweisen sollen, wird die nördlich des geplanten Fußwegs parallel zur Breslauer Straße festgesetzte überbaubare Fläche geringfügig verkleinert. Diese Verkleinerung ist für die reale Ausnutzung der Grundstücke weitgehend belanglos, da die für das Grundstück Nr. 39 festgesetzte mischgebietskonforme Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 nicht verändert wird.

Festsetzung zur extensiven Begrünung aller Garagen

Begründung: Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete und der Mischgebiete sind die Dächer von Garagen mit einer Neigung von weniger als 15° extensiv zu begrünen, da durch diese Maßnahme die Menge des auf den flachgeneigten Garagendächern anfallenden Niederschlagswassers um ca. 60 % reduziert werden kann. Zudem können positive Auswirkungen auf das Mikroklima erwartet werden.

Umgang mit den Stellungnahmen aus der Vereinfachten Änderung

Im Rahmen der vereinfachten Änderung gemäß § 13 BauGB sind alle betroffenen Grundstückseigentümer mit Schreiben vom 15.08.2007 beteiligt worden. Im Rahmen der vereinfachten Änderung wurden folgende planungsrelevante Stellungnahmen vorgetragen:

Veränderung der Baugrenzen an der Breslauer Straße und geringfügige Verschiebung des öffentlichen Fußweges

Seitens der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG wird angeregt, auf die Veränderung der Baugrenzen an der Breslauer Straße und die geringfügige Verschiebung des öffentlichen Fußweges aufgrund der unübersichtlichen Eigentumssituation zu verzichten. Alternativ zur Festsetzung des öffentlichen Fußwegs würde sich die aurelis in geeigneter Form verpflichten, an dieser Stelle eine öffentliche Fußwegeverbindung zur Breslauer Straße zu errichten. Die exakte Lage würde im Rahmen eines konkreten Bebauungskonzepts für diesen Bereich in Abstimmung zwischen allen Beteiligten inklusive der Stadt Wuppertal festgelegt. Man plädiere insofern für ein durchgehendes Baufenster entlang der Breslauer Straße.

Abwägungsempfehlung der Verwaltung: Der Anregung wird nicht gefolgt, da der geplante öffentliche Fußweg im Zuge der Bauleitplanung Nr. 1076 ‚Rangierbahnhof Wichlinghausen‘ erforderlich ist und da er hinsichtlich seiner veränderten Lage verbessert ist als im Offenlegungsentwurf.

In der Stellungnahme der aurelis findet sich die Aussage „... an dieser Stelle eine öffentliche Fußwegeverbindung zur Breslauer Straße zu errichten“. Zur Klarstellung ist es erforderlich darauf hinzuweisen, dass es sich bei diesem Vorschlag nur um einen privaten Fußweg handeln würde, auf

dem eine Benutzung der Öffentlichkeit lediglich jederzeit widerrufbar erlaubt ist. Im übrigen ist die Anregung zur Lageveränderung des Fußweges und der Baugrenzen von der Aurelis ausgegangen.

Festsetzung zur extensiven Begrünung aller Garagen

Der Festsetzung zur Begrünung der Garagendächer als Verpflichtung stimme man aufgrund der Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten und der nicht nachweisbaren Auswirkungen auf das Mikroklima nicht zu. Ein derartiger Eingriff sei nicht gerechtfertigt. Darüber hinaus merke man an, dass das zukünftige Baugebiet durch die signifikanten öffentlichen Grünflächen kein Grünflächendefizit aufweist, das eine derartige Verpflichtung rechtfertigt. Deshalb könnte es sich bei der Dachbegrünung der Garagen lediglich um eine freiwillige Maßnahme der Bauherren handeln.

Abwägungsempfehlung der Verwaltung: Der Anregung wird nicht gefolgt, da die zu erwartenden positiven Auswirkungen auf das Mikroklima und den Niederschlagswasserabfluss aus planerischer Sicht höher eingestuft werden als die Einschränkungen der Gestaltungsmöglichkeiten.

VII . Städtebauliche Kenndaten

(Dichtewerte / Flächenbilanz)

Verfahrensgebiet	ca. 12,6	ha
Gesamtfläche der Baugrundstücke	ca. 7,95	ha
Öffentliche Erschließung	ca. 1,61	ha
Öffentliches Grün	ca. 2,52	ha
Privates Grün	ca. 0,52	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.

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 die förmlich festgestellten Fluchtlinienpläne Nr. 134, zuletzt förmlich festgestellt am 27.08.1940 und Nr. 382, förmlich festgestellt am 27.08.1940, für den Durchführungsplan Nr. 103, förmlich festgestellt am 20.07.1961, für den Bebauungsplan Nr. 88, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 14.11.1975, für den Bebauungsplan Nr. 289, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 31.07.1975 und für den Bebauungsplan Nr. 562, zuletzt rechtsverbindlich bekannt gemacht am 29.07.1983.

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.

IX . Kosten und Finanzierung

Die Planungskosten (z. B. Bauleitplanung, Vermessung, zusätzliche erforderliche Gutachten u. a.), die Herstellung der Erschließungsanlagen (Straßen, Entwässerung) sowie der öffentlichen Grünflächen (anteilig) werden durch den derzeitigen Grundstückseigentümer übernommen. Entsprechende Regelungen werden in

den Erschließungsvertrag und in einen öffentlich-rechtlichen Vertrag zum Bodenmanagement aufgenommen. Der Stadt Wuppertal entstehen insofern durch das geplante Wohngebiet keine unmittelbaren Kosten.

Teil B Umweltbericht

Der Umweltbericht ist als Anlage 04 – Begründung Teil B zum Bebauungsplan Nr. 1076 (Umweltbericht) – der VO/0634/07 beigefügt.