

# **Bebauungsplan 954 – Döppersberg –**

## **Begründung**

Satzungsbeschluss

**September 2014**

<b>1.</b>	<b>Räumlicher Geltungsbereich</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Anlass der Planung und Entwicklungsziele</b>	<b>3</b>
	2.1. Anlass der Planung	3
	2.2. Entwicklungsziele	4
<b>3.</b>	<b>Planungsrechtliche Situation</b>	<b>6</b>
	3.1. Landes- und Regionalplanung	6
	3.2. Flächennutzungsplanung	9
	3.3. Landschaftsplanung	9
	3.4. Bebauungspläne	9
	3.5. Sonstige Fachplanungen	10
	3.6. Regionales Einzelhandelskonzept (REHK)	10
	3.7. Konzept zur städtebaulichen Steuerung von Spielhallen und Wettbüros	11
	3.8. Rahmenplan / Städtebaulicher Wettbewerb	11
	3.9. Luftreinhalteplan Wuppertal	11
<b>4.</b>	<b>Bestandsbeschreibung / fachliche Belange</b>	<b>12</b>
	4.1. Städtebauliche Situation	12
	4.2. technische Infrastruktur / Verkehr	13
	4.3. Entwässerung / Fernwärme	13
	4.4. Naturhaushalt und Landschaftsschutz	14
	4.5. Altlasten	14
	4.6. Verkehrslärm	17
	4.7. Lufthygiene	22
<b>5.</b>	<b>Artenschutzprüfung (ASP) / Eingriff und Ausgleich</b>	<b>29</b>
<b>6.</b>	<b>Begründung der einzelnen Planinhalte</b>	<b>30</b>
	6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen	30
	6.2 Einzelhandel, kerngebietstypische Nutzungen	46
	6.3 Verkehr und Straßen	56
	6.4 Gestalterische Regelungen	58
	6.5 Kennzeichnungen Lärmvorbelastung / Lufthygiene	59
	6.6 Nachrichtliche Übernahmen	59
	6.7 Hinweise	59
<b>7.</b>	<b>Städtebauliche Kenndaten</b>	<b>60</b>
<b>8.</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>60</b>
<b>9.</b>	<b>Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan</b>	<b>60</b>
<b>10.</b>	<b>Kosten und Finanzierung</b>	<b>60</b>
<b>11.</b>	<b>Gutachten</b>	<b>61</b>

## **1. Räumlicher Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 954 – Döppersberg – erfasst die Flächen nördlich der Eisenbahnhauptstrecke vom Einmündungsbereich Bahnhofstraße / Kleeblatt im Westen bis zur Bahnunterführung Döppersberg / Dessauerstraße im Osten, das Areal der ehemaligen Bundesbahndirektion, des Hauptbahnhofes Döppersberg, der Grundstücke nördlich der Bahntrasse bis einschließlich der Straße Döppersberg, den Bereich des Intercity-Hotels an der Bundesallee, sowie die Straßenflächen der Bahnhofstraße, des Döppersberg, der Bundesallee vom Sparkassengebäude bis zur Wupperquerung und die südlich der Wupper liegenden Teilflächen und Einmündungsbereiche der Wesendonkstraße und Morianstraße.

## **2. Anlass der Planung und Entwicklungsziele**

### **2.1. Anlass der Planung**

Die Stadt Wuppertal hatte bereits im Jahr 1993 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 954 – Döppersberg – zur städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsareals gefasst. Mit Blick auf die sehr komplizierten Verflechtungen der verschiedenen verkehrlichen und städtebaulichen Belange sowie der fördertechnischen Rahmenbedingungen wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans über die Jahre in mehreren Schritten abgeändert und angepasst. Im Jahr 2004 erfolgte aus verfahrenstechnischen Gründen die Aufteilung in die Teilbereiche 954 A – Döppersberg / Busbahnhof – und 954 B – Döppersberg –, welche in den Jahren 2005 (954 A) und 2007 (954 B) in Kraft gesetzt wurden.

Beide Bebauungspläne haben in ihrer Gesamtheit die Aufwertung und den Umbau des Bahnhofsumfeldes Döppersberg zum Inhalt und müssen entsprechend gemeinsam betrachtet werden. Nach der Rechtskraft der Bebauungspläne wurden die technisch sehr anspruchsvollen Detailplanungen zum Umbau konkretisiert und des Weiteren entsprechende Ausschreibungsverfahren durchgeführt.

Mit den ersten baulichen Maßnahmen wurde zwischenzeitlich begonnen, so dass sich nun der Umbau des Döppersberg in der Realisierungsphase befindet. So zeigen sich erste Änderungen am Bahnhofsgebäude sowie die Bautätigkeit für den neuen zentralen Busbahnhof mit darunter liegenden Parkdecks im östlichen Anschluss.

Dennoch hat sich Optimierungs- bzw. Änderungsbedarf in Teilen der Plangebiete ergeben. Die notwendigen Anpassungen der planungsrechtlichen Festsetzungen sind auf die detaillierten Kenntnisse der Tiefbauplanungen und auf die konkreten Entwurfskonzepte zum „Investorenkubus“ und zur „Bebauung der Geschäftsbrücke West sowie der Geschäftsbrücke Ost einschl. Bebauung“ zur Elberfelder Innenstadt zurückzuführen. Die damit verbundenen erforderlichen Änderungen des Planungsrechts stellen jedoch die grundsätzlichen Ziele und Festsetzungen der Ursprungspläne 954 A und 954 B nicht in Frage.

Da beide Plangebiete von Aktualisierungen betroffen sind, werden die erforderlichen Änderungen nun gebündelt in dem Bebauungsplan 954 zusammengefasst. Hierdurch wird insbesondere für die Öffentlichkeit der Gesamtzusammenhang der Einzelplanungen leichter verständlich.

## 2.2. Entwicklungsziele

Mit dem Bebauungsplan 954 werden die beiden Teilpläne 954 A und 954 B inhaltlich in einem Plan zusammengeführt und es werden die notwendigen Änderungen der planungsrechtlichen Festsetzungen planerisch behandelt. Im Zusammenhang mit der in Teilen vorgesehenen Weiterentwicklung der städtebaulichen Planungen wurden auch die ursprünglichen Fachgutachten zu den Themen Verkehrslärm und Lufthygiene hinsichtlich der getroffenen Prognoseaussagen aktualisiert.

Der Bebauungsplan 954- Döppersberg - hat somit die Zielrichtung, weiterhin den planungsrechtlichen Rahmen für die Attraktivierung des Wuppertaler Hauptbahnhofes – Döppersberg – und seines Umfeldes zu setzen. Dieses beinhaltet auch bauliche Ergänzungen auf den umgebenden Flächen und eine neue attraktive Anbindung an die Elberfelder Innenstadt. Diesbezüglich trifft der Bebauungsplan die benötigten Baugebietsausweisungen (Kerngebiete), wie diese im Wesentlichen in der Ursprungsplanung enthalten waren und die Neuführung / Anpassung der Verkehrsflächen sowie ergänzende Regelungen.

Die im Folgenden aufgeführten grundlegenden städtebaulichen Maßnahmen waren bereits Gegenstand der ursprünglichen Pläne 954 A und 954 B. Sie bilden weiterhin die Basis zur Umsetzung des Gesamtkonzepts Döppersberg.

- die Absenkung der Bundesallee als Voraussetzung für eine oberirdische fußläufige Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt, damit verbunden auch teilweise Höhenveränderungen der Flächen vor dem DB-Empfangsgebäude.
- die Verlagerung des heutigen Busbahnhofes aus der Straßenfläche der Bundesallee auf eine Fläche östlich des Bahnhofes mit direkter Anbindung an den Bahnhof.
- die Ergänzung des Bahnhofbereiches mit einem neuen Baufeld für ein Investitionsvorhaben inkl. Tiefgarage sowie die Neugestaltung der Verbindung Bahnhof – Innenstadt über eine Fußgängerbrücke, die mit Geschäftsnutzungen bebaut wird in Korrespondenz mit der o.a. beschriebenen Absenkung der B7. Die Bebauung setzt sich im Bereich „Alte Freiheit“ in Form eines Pavillons am neu entstehenden Wupperpark fort.
- Schaffung eines neuen Bahnhofvorplatzes auf zwei Ebenen als Bindeglied zwischen Bahnhof und Innenstadt.
- Baurecht für eine Mall mit Verteilerfunktion für Bahn-, Bus-, und PKW-Reisende, einschl. Kiss&Ride- Vorfahrt im Bereich des Parkdecks unter dem

Busbahnhof. Für Mall und Parkdeck wurde im Jahr 2009 bereits eine Baugenehmigung auf Basis der Bebauungspläne 954 A und B erteilt. Die planungsrechtlichen Inhalte der Baugenehmigung werden in diesem Planverfahren beachtet.

- Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche als urbaner Stadtpark (Wupperpark) zwischen Morianstraße, Alte Freiheit und Wupper als neuer Treffpunkt und für die innerstädtische Erholung.

Zudem werden im Planrandbereich die sich ergebenden Nahtstellen zwischen alter und neuer Bebauung bzw. die höhenteknische Anpassung der Straßenverkehrsflächen definiert und Übergänge geschaffen.

Mit Blick auf die heutigen Erkenntnisse, die sich aus der konkretisierten Ausführungsplanung für den Straßenbau / Busbahnhof, aber auch aus dem Interessenbekundungsverfahren zur Entwicklung der Investorenmaßnahmen ergeben haben, zeigt sich, dass an dem städtebaulichen Entwurf aus dem Jahr 2004 (Wettbewerbsergebnis) auf Grundlage des durch den Rat der Stadt beschlossenen Rahmenplanes aus dem Jahr 2003 nicht in vollem Umfang festgehalten werden kann. Die nun im Detail anzupassenden Planelemente der städtebaulichen Idee und deren architektonischer Verwirklichung sowie straßenbautechnische Zwangspunkte erfordern entsprechende planungsrechtliche Anpassungen.

Folgende Anpassungen gegenüber der Ursprungsplanung sind vorgesehen:

- Verschiebung der Stützmauer für die Absenkung der Bundesallee nördlich der ehemaligen Bundesbahndirektion um ca. 7 Meter nach Norden mit entsprechender Anpassung der Straßenbegrenzungslinien. Dieses ist erforderlich, um die Gründung (Schräganker) für die Stützmauer ohne Belastung von privatem Grundeigentum durchführen zu können.
- Verkleinerung der öffentlichen Grünfläche zwischen Islandufer und Alte Freiheit (Wupperpark West) aufgrund der vorgenannten Verschiebung der Bundesallee. Auch wenn die Fläche etwas verkleinert werden muss, ergeben sich hier weiterhin Möglichkeiten, Sitzgelegenheiten und ähnliche Funktionen zu etablieren, so dass dem öffentlichen Zweck der Fläche gedient wird.
- Leichte Anpassung der Straßenbegrenzungslinien für den Busbahnhof westlich des Wuppertal Instituts an die konkrete Ausbauplanung inklusive der Festsetzung einer erforderlichen und im Rahmen des Projektfortschrittes bereits erstellten Stützmauer.
- Verschiebung der festgesetzten Fläche für Versorgungseinrichtungen (Transformator) nach Osten und Neufestsetzung einer weiteren Fläche für Versorgungseinrichtungen (Transformator) im Bereich Gleis 1 / Zufahrt West (hinter der ehem. Bundesbahndirektion).

- Leichte Anpassung der Straßenbegrenzungslinien im Bereich der Straßenüberführung Dessauerstraße / Bahnstraße / Döppersberg an die konkrete Ausbauplanung bzw. an die bereits durch bauliche Maßnahmen veränderte Bestandsituation.
- Anpassung der Baugrenzen und der Straßenbegrenzungslinien für den Investorenkubus anhand der neuen Vorstellungen zur Definition der Raumkanten des Stadtplatzes. Dieses beinhaltet durch die Verschiebung des Baufeldes eine Verkleinerung des Bahnhofvorplatzes (Stadtplatz) auf der Ebene 150.5 m ü. NHN. Aufgrund der voraussichtlich geringeren Gebäudehöhe wird die Geschossflächenzahl von 8,0 auf 5,0 reduziert.
- Ergänzung der Geschäftsbrücke über die Bundesallee dahingehend, dass auch im Osten eine zusätzliche Geschäftsbrückenbebauung zulässig sein soll. Hierdurch wird unter Verbreiterung des Brückenkomplexes eine beidseitige Einfassung der Fußgängerzone vom Bahnhof in Richtung Innenstadt und umgekehrt erreicht.
- Anpassung des Begrünungskonzeptes innerhalb der Straßenflächen auf Basis der Ausbauplanung.
- Anpassung der Gestaltung des Busbahnhofes.

### **3. Planungsrechtliche Situation**

#### **3.1. Landes- und Regionalplanung**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 954 – Döppersberg - liegt nach wie vor innerhalb eines ausgewiesenen Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB). Der Bereich des Bebauungsplanes ist sowohl faktisch als auch gemäß dem Regionalen Einzelhandelskonzept<sup>1</sup> für das Bergische Städtedreieck (REHK) als Zentraler Versorgungsbereich einzustufen. Der Planbereich ist insoweit Teil der Elberfelder Innenstadt als Hauptgeschäftslage von Wuppertal als Oberzentrum im Bergischen Land. Mit Blick auf die Ziele des in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplans und den aktuellen Regelungen des bereits geltenden „Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel“ steht die Planung im Einklang mit den Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung. Hierzu im Einzelnen:

##### **3.1.1. Landesentwicklungsplan und Regionalplan**

Nach dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 11.05.1995 (Teil A) liegt die Stadt Wuppertal 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. Das Zentrum

---

<sup>1</sup> Stadt Wuppertal (2006): Regionales Einzelhandelskonzept für das Bergische Städtedreieck, Drucks.-Nr. VO/0915/06

des Wuppertaler Stadtteils Elberfeld und auch die im Plangebiet gelegenen Flächen sind im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahr 1999 (GEP 99) als ‚Allgemeiner Siedlungsbereich‘ (ASB) dargestellt. Die Bundesallee und die Straße Döppersberg sind als ‚Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr‘ und die Bahnstrecke Wuppertal - Köln / Düsseldorf als ‚Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen‘ dargestellt. Aus den textlichen Zielen und Grundsätzen des Regionalplans zum Siedlungsraum ergeben sich insbesondere folgende Funktionen und Ziele, die für den Planbereich relevant sind:

**Ziff. 1.1, Regionale Siedlungsstruktur, Ziel 1: Auf Siedlungsbereiche und -schwerpunkte konzentrieren, auf Raumgliederung achten**

Die Kommunen sollen ihre Siedlungsentwicklung innerhalb der dargestellten Siedlungsbereiche vollziehen und dabei die gemeindliche Siedlungstätigkeit auf Siedlungsschwerpunkte ausrichten.

Dieser Zielrichtung wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen.

**Ziff. 1.1, Regionale Siedlungsstruktur, Ziel 2: Mit Grund und Boden sparsamer umgehen**

Siedlungsbereiche, die an Haltepunkten des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs liegen oder in absehbarer Zeit angebunden werden sollen bzw. die durch leistungsfähige Buslinien mit solchen Haltepunkten verknüpft sind, sind vorrangig und nutzungsintensiv in Anspruch zu nehmen.

Dieser Zielrichtung wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen.

**Ziff. 1.2, Allgemeine Siedlungsbereiche, Ziel 1: Bereiche vorrangig für Wohnen sichern, Funktionsmischung verstärken**

Die Kommunen sollen in den Allgemeinen Siedlungsbereichen Wohnungen, Wohnfolgeeinrichtungen, zentralörtliche Einrichtungen und sonstige Dienstleistungen, gewerbliche Arbeitsstätten und wohnungsnahe Freiflächen so zusammenfassen, dass sie ohne größeren Verkehrsaufwand untereinander erreichbar sind.

Dieser Zielrichtung wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen.

**Ziff. 1.2, Allgemeine Siedlungsbereiche, Ziel 4: Großflächige Einzelhandelsbetriebe standortmäßig und zentralörtlich einpassen**

Gebiete für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige Handelsbetriebe im Sinne von § 11 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung dürfen nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen geplant werden. Ein Vorhaben entspricht der zentralörtlichen Versorgungsfunktion, wenn die Kaufkraftbindung der zu erwartenden Nutzung den Versorgungsbereich des Standortes nicht wesentlich überschreitet. Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe, insbesondere mit zentrenrelevanten Sortimenten, sind den bauleitplanerisch dargestellten Siedlungsschwerpunkten räumlich und funktional zuzuordnen.

-----

Dieser Zielrichtung wird mit dem Bebauungsplan mit Bezug zu den geplanten Kerngebietsflächen und der hier zulässigen Handelsnutzung Rechnung getragen.

### **Fazit**

Es zeigt sich, dass den Zielen und Funktionszuweisungen des Regionalplans für den Regierungsbezirk Düsseldorf entsprochen wird. Insbesondere ist die Stadt Wuppertal aus Sicht der Regionalplanung aufgrund ihrer Ausweisung als Oberzentrum ausdrücklich ein potentieller Standort auch für den großflächigen Einzelhandel, welcher durch die Ausweisung von Kerngebietsflächen prinzipiell ermöglicht wird. Aufgrund der integrierten und zentralen Lage des Plangebiets werden die Zielaussagen des Regionalplans hinsichtlich der Verflechtung zu bestehenden Siedlungsgebieten sowie auch an die ÖPNV-Anbindung in vollem Umfang erfüllt.

### **3.1.2 Landesentwicklungsplan – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel –**

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – wurde mittlerweile beschlossen und veröffentlicht. Die Veröffentlichung der Rechtsverordnung erfolgte im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Nordrhein-Westfalen am 12. Juli 2013. Damit ist der LEP NRW – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – am 13. Juli 2013 in Kraft getreten. Folgende planrelevante Grundsätze und Ziele finden sich im Sachlichen Teilplan Großflächiger Einzelhandel.

#### **1 Ziel** - Standorte nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Kerngebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.

Diesem Ziel wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen.

#### **2 Ziel** - Zentrenrelevante Kernsortimente: Standorte nur in zentralen Versorgungsbereichen

Dabei dürfen Kerngebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur:

- in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen sowie
- in neu geplanten zentralen Versorgungsbereichen in städtebaulich integrierten Lagen, die aufgrund ihrer räumlichen Zuordnung sowie verkehrsmäßigen Anbindung für die Versorgung der Bevölkerung zentrale Funktionen des kurz-, mittel- oder langfristigen Bedarfs erfüllen sollen, dargestellt und festgesetzt werden.

Diesem Ziel wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen.

#### **3 Ziel** - Beeinträchtigungsverbot (planrelevant)

Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

-----  
Diesem Ziel wird mit dem Bebauungsplan Rechnung getragen (siehe im Näheren Punkt 6.2)



Die weiteren im Landesentwicklungsplan – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel – formulierten Ziele und Grundsätze betreffen nicht die Inhalte dieser Planung.

### **Fazit**

Das Vorhaben entspricht aufgrund seiner Lage im Allgemeinen Siedlungsbereich sowie im zentralen Versorgungsbereich der City Elberfeld den Zielen 1 und 2 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen - Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel.

Gemäß der durchgeführten Verträglichkeitsanalyse (siehe Punkt 6.2) werden durch die zulässigen Einzelhandelsnutzungen keine zentralen Versorgungsbereiche benachbarter Gemeinden wesentlich beeinträchtigt (Beeinträchtungsverbot), so dass die geplanten Kerngebietsflächen auch als kongruent zu Ziel 3 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel einzustufen sind.

### **3.2. Flächennutzungsplanung**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt stellt den Planbereich überwiegend als Kerngebiet im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO dar. Zudem sind Verkehrsflächen von überörtlicher Bedeutung (B7 und L417) und eine Grünfläche dargestellt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes decken sich im Wesentlichen mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Die geringen, städtebaulich untergeordneten Abweichungen stellen die grundsätzlichen städtebaulichen Ziele des Flächennutzungsplanes nicht in Frage. Somit bleibt das Entwicklungsgebot gewahrt.

### **3.3. Landschaftsplanung**

Der Bereich der Planung liegt nicht innerhalb des Geltungsbereichs eines Landschaftsplanes, noch liegen landschaftsschutzrechtliche Festsetzungen vor.

### **3.4. Bebauungspläne**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 954 bestehen derzeit die rechtskräftigen Bebauungspläne 954 A aus dem Jahr 2005 und 954 B aus dem Jahr 2007. Die in diesen Plänen getroffenen Festsetzungen werden in diesem Gesamtplan gebündelt und gleichzeitig die sich aus der konkretisierten Projektplanung abzeichnenden erforderlichen Anpassungen und Korrekturen vorgenommen. Die Anpassungen erfassen zahlreiche Stellen im Plangebiet, so dass die Neuaufstellung und Zusammenführung der Ursprungspläne in den Bebauungsplan 954 sinnvoll ist. Die grundsätzliche Zielrichtung der Ursprungspläne wird aber beibehalten. Die vorgenommenen planerischen Anpassungen werden insoweit nicht die zulässigen Nutzungsmöglichkeiten der im Plangebiet liegenden privaten Grundstücke einschränken, so dass insbesondere keine planbedingten Entschädigungen gemäß § 39ff. BauGB zu befürchten sind.

### 3.5. Sonstige Fachplanungen

Für den Planbereich gilt die Sanierungssatzung Elberfelder Innenstadt vom 19.08.2003 der mit diesem Plan Rechnung getragen wird. Des Weiteren liegt eine Gestaltungssatzung aus 2012 (VO/1104/12) vor, die insbesondere Regelungen zu der Gestaltung von Werbeanlagen trifft.

### 3.6. Regionales Einzelhandelskonzept (REHK)

Für das Stadtgebiet von Wuppertal hat die Stadt Wuppertal im Jahr 2006 ein Einzelhandelskonzept beschlossen. Dieses in Abstimmung mit den bergischen Kommunen Remscheid und Solingen als regionales Einzelhandelskonzept erarbeitete Konzept (REHK) legt den Planbereich des BPL 954 als zentralen Versorgungsbereich fest. Für die City von Elberfeld wird im Konzept ausgeführt, dass die City Elberfeld mit rd. 140.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VKF) und einem Umsatzvolumen von rd. 520 Mio. € der mit Abstand stärkste Einzelhandelsstandort des Bergischen Städtedreiecks ist. Sie ist für die strategische Positionierung der Region gegenüber den Wettbewerbsstädten Köln, Düsseldorf, Essen und Bochum von großer Bedeutung und sollte daher auch weiterhin Standort der wichtigsten Leitbetriebe sein. Die Abgrenzung des als City zu begreifenden Gebietes sollte auch zukünftig grundsätzlich den räumlichen Rahmen darstellen. Die Notwendigkeit zur Ausweisung einer konsensfähigen Erweiterungszone wurde nicht gesehen, zumal die bestehende Abgrenzung teilweise so weit über den Bereich mit verdichtetem Geschäftsbesatz hinausreicht, dass ggf. in den Randbereichen beabsichtigte Ansiedlungen abgedeckt sind. So wurden im Westen Teile der Friedrich-Ebert-Straße, im Süden das nördlich der Bahnlinie gelegene Bahnhofsumfeld (Döppersberg) und im Osten der Bereich zwischen Hofkamp und Bundesallee Teil des zentralen Versorgungsbereiches City Elberfeld. Im Konzept ist festgehalten, dass die geplante Aufwertung des Bahnhofsbereiches einen wichtigen Schwerpunkt der Bemühungen um eine regionale Profilierung der Elberfelder City darstellt. Es wird verdeutlicht, dass neben einer Neugestaltung der Verkehrsflächen auch die Erneuerung der Einzelhandelsflächen im Hauptbahnhof vorgesehen sind.

Als städtebauliche Rahmenbedingung, auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, hat der Rat der Stadt Wuppertal mit Beschluss vom 18.03.2002 den Rahmen für mögliche Einzelhandelsflächen auf insgesamt 15.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VK) festgelegt. Darin enthalten sind 3.300 m<sup>2</sup> VKF für die Erneuerung von bestehenden Einzelhandelsflächen im Bereich des Hauptbahnhofes. Dieses ist in das REHK eingeflossen. Für die Bewertung konkretisierter Einzelhandelsplanungen werden nach Inkrafttreten des Regionalen Einzelhandelskonzeptes die Kriterien für einen „Regionalen Konsens“ heranzuziehen sein, die im Kap. 5 des REHK erläutert sind (siehe hierzu im Weiteren Punkt 6.2).

Mit Blick auf die o.g. Ausführungen ist die hier betriebene Bauleitplanung grundsätzlich konform mit den Zielrichtungen des REHK. Wie bereits in den Ursprungsbebauungsplänen aufgezeigt, wird mit dem Bebauungsplan 954 die geplante Stärkung der City-Elberfeld durch die umfangreiche Neugestaltung des Bahnhofsbereiches Döppersberg vorangetrieben. Die nun aktualisierte bzw. konkretisierte Planung zur Neugestaltung des Döppersberg beinhaltet insgesamt weiterhin mehrere Kerngebietsflächen, in denen prinzipiell Einzelhandel zugelassen werden kann. Diesbezüglich ist nun im Plan eine Erweiterung der Geschäftsbrücke

sowie eine Veränderung des Investorenkubus vorgesehen. Mit Blick auf den ursprünglichen avisierten Rahmen von 15.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Ratsbeschluss 2002, VO/4411/02) zeigt sich, dass unter heutigen Erkenntnissen bzw. Prämissen plausibel von ca. 10.660 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, wie diese in dem Punkt 6.2. näher dargelegt ist, ausgegangen wird. Weiterhin unklar ist die Nutzung des Gebäudes der ehemaligen Bundesbahndirektion, das seinerzeit nicht als Einzelhandelsstandort betrachtet wurde. Zum Zeitpunkt der damaligen Beschlussfassungen bestand noch eine größere Teilnutzung durch Büroflächen. Es wurden für das Gebäude die verschiedenste Nachfolgenutzungen als Nutzungsmix (Hotel, Büro, Dienstleistung, Von der Heydt-Museum, Einzelhandel, Universitätsnutzungen) diskutiert. Trotz dem Verkauf der Bundesbahndirektion an einen privaten Immobilienentwickler im Jahr 2008 ist die Nachfolgenutzung weiterhin ungeklärt. Allerdings wurde seitens des neuen Besitzers auch eine intensive Einzelhandelsnutzung angefragt, so dass die tatsächliche Geeignetheit für den Einzelhandel im Rahmen einer aktuellen Objektbewertung durch das Büro GMA analysiert wurde. Die Bewertung kommt zum Schluss, dass nur eine sehr eingeschränkte Nutzbarkeit und das nur für Teilflächen des Gebäudes theoretisch gegeben ist. Die dagegen stehenden Restriktionen lassen eine Einzelhandelsnutzung aktuell nicht plausibel erscheinen, so dass diese in der durch das Büro GMA erstellten Bewertung der Auswirkungen auf die Einzelhandelssituation in der Stadt und das Umland nicht mit betrachtet wird.

### **3.7. Konzept zur städtebaulichen Steuerung von Spielhallen und Wettbüros**

Der Planbereich liegt innerhalb des Aussagebereiches des städtischen Konzeptes zur städtebaulichen Steuerung von Spielhallen und Wettbüros in der Stadt Wuppertal aus dem Jahr 2012. Der Planbereich ist in diesem Konzept als Ausnahmezone beschrieben, so dass eine allgemeine Zulässigkeit für die o.g. Nutzung hier nicht zum Zuge kommen soll. Im Plan sind entsprechende Regelungen enthalten, siehe hierzu Punkt 6.2.2.

### **3.8. Rahmenplan / Städtebaulicher Wettbewerb**

Im Jahr 2003 (VO/1686/03) hat die Stadt die Umsetzung des erstellten Rahmenplans zum Umbau des Döppersberg beschlossen. Nachfolgend wurde ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren zur Konkretisierung der einzelnen Planbausteine durchgeführt. Die hier getroffenen Planinhalte basieren weitestgehend aus dem Rahmenplaninhalten und dem Ergebnis des durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbes aus dem Jahr 2004. Die nun erforderlichen planungsrechtlichen Änderungen ergeben sich aus dem Erkenntnisgewinn zwischen 2004 bis 2014 aber auch den veränderten wirtschaftlichen und zum Teil auch technischen Rahmenbedingungen innerhalb der Umsetzungsphase. Diesbezüglich ist eine Abänderung hinsichtlich der Lage und Ausprägung des Investorenkubus erfolgt und eine zweite Geschäftsbrücke Ost mit Bebauung berücksichtigt. Des Weiteren wurde eine Anpassungen in der Straßenführung der Bundesallee sowie diverse kleinere Korrekturen und Klarstellungen vorgenommen.

### **3.9. Luftreinhalteplan Wuppertal**

Seitens der Bezirksregierung Düsseldorf – als planaufstellende Behörde - wurde für das Stadtgebiet der Luftreinhalteplan fortgeschrieben und liegt in der Fassung der

Bekanntmachung vom 18.04.2013 vor. Die Zielsetzungen des Luftreinhalteplans sind im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten. So das innerhalb des Verfahrens dem Thema „Luftschadstoffe“ eine besondere Aufmerksamkeit zukommt. Allerdings ist es im Rahmen der lokalen Handlungsmöglichkeit dieses Planes nicht möglich zu einer Verbesserung der Lufthygienischen Situation beizutragen. Im Plan sind aber passive Maßnahmen zum Schutz der gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen berücksichtigt.

## **4. Bestandsbeschreibung / fachliche Belange**

### **4.1. Städtebauliche Situation**

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

Vor hundert Jahren bestand eine städtebaulich ansprechende Verbindung von der Innenstadt über eine Folge von Straßenräumen und Plätzen bis hin zum repräsentativen Hauptbahnhof. Mit dem Ausbau der Verkehrswege um 1960 wurde das Quartier unmittelbar um den Hauptbahnhof vollständig von der Innenstadt abgeschnitten. Über einen Fußgängertunnel besteht seitdem die Möglichkeit, aus dem Bereich der Fußgängerzone (Alte Freiheit) in das Untergeschoss des Empfangsgebäudes des Bahnhofs zu gelangen. Mit der Kappung der oberirdischen Verbindung und durch eine massive Zunahme der Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen (heute z.T. mit Bundesstraßenfunktion) wurden städtebauliche Nutzungen, Aufenthaltsqualität und Gestaltung zunehmend verdrängt. Heute ist das Areal unmittelbar vor dem Bahnhof gekennzeichnet durch die höchste Verkehrsbelastung in Wuppertal sowie durch das Fehlen von Ruhezeiten, von Plätzen zum Aufenthalt und Stadtgrün. Der auf der B7 angeordnete Busbahnhof entspricht in keiner Weise den Anforderungen an einen leistungsfähigen, verkehrssicheren und barrierefreien Busbahnhof und führt zur Teilauslagerung von Buslinien. Auch die derzeitige städtebauliche / architektonische Gestaltung der hinzugetretenen neuen Gebäude im Bereich des Hauptbahnhofes muss als wenig befriedigend beschrieben werden.

Die herausragenden (denkmalgeschützten) Gebäude des Bahnhofs (Empfangsgebäude ohne Vorbauten), der ehemaligen Bundesbahndirektion und Döppersberg 19 (Wuppertal Institut) können auf Grund der Dominanz von Verkehrsflächen und der Verunstaltung durch Zweckbauten (u.a. ehemals vorgelagerter Anbau an den Hauptbahnhof) kaum eine angemessene repräsentative Wirkung entfalten. Zusammenfassend betrachtet liegen damit erhebliche städtebauliche Missstände vor, die mit dieser Planung in mehreren Etappen beseitigt werden.

Die ersten Umbau- und Abrissmaßnahmen sind auf Grundlage der Ursprungsplanung erfolgt. Es gilt nun diesen Weg zur Zukunftsgestaltung des Döppersberg und damit der Attraktivitätssteigerung der Elberfelder Innenstadt konsequent weiter zu beschreiten.

#### **4.2. technische Infrastruktur / Verkehr**

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

Vor dem Empfangsgebäude der DB AG befand sich ein kleiner Parkplatz, der den Besucherbedarf nicht abdeckte. Daher hatte sich im Laufe der Jahre östlich neben dem Bahnhof eine weitere Fläche als Parkplatz etabliert, die allerdings nur provisorischen Charakter aufwies. Durch die begonnenen Baumaßnahmen ist hier nun eine große Baugrube für die Errichtung des Busbahnhofs mit darunter liegenden Parkdecks entstanden, so dass die ehemalige Stellplatznutzung nicht mehr ablesbar ist.

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

Wesentlicher Kernpunkt der Planung ist deswegen, die Verkehrsbeziehungen neu und sinnvoller zu ordnen. Hierzu erfolgt eine Bündelung von heute parallel zueinander verlaufenden Straßen (Bundesallee B7 und Bahnhofstraße) sowie eine direkte Anbindung der Straße Döppersberg an die B7 unter Berücksichtigung von Fuß- und Radwegebeziehungen. Des Weiteren ist die neue Platzierung, die Gestaltung und die Anbindung des Busbahnhofs an das Straßennetz über die Straße Döppersberg von zentraler Bedeutung für die Planung. Hier zeigt sich, dass die Ursprungsplanung der Bebauungspläne 954 A und B nach wie vor zielführend ist und mit kleineren Detailkorrekturen in diesem Plan beibehalten wird.

#### **4.3. Entwässerung / Fernwärme**

Das anfallende Oberflächenwasser aller im B-Plan 954 befindlichen Straßen, der Dach- und Hofflächen und der sonstigen versiegelten Flächen wird zukünftig über Verzweigungsbauwerke dem Entlastungssammler Wupper (ESW) und der Vorflut (Wupper) zugeführt. Durch die geplante Absenkung der B 7 und die Anlage einer Tiefgarage unterhalb des Bahnhofvorplatzes werden die Verlegung des Schmutzwassersammlers sowie die Anpassung der Regenwasserkanalisation erforderlich. Die notwendigen zusätzlichen Entwässerungsmaßnahmen sind technisch grundsätzlich lösbar (eine entsprechende Entwurfs- und Kostenplanung liegt vor) und berühren nicht die grundsätzlichen Inhalte der Planung. Die ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Wässer kann zum Zeitpunkt der

Umsetzung der Planung sichergestellt werden. Daher sind weitere Maßnahmen / Regelungen auf der Ebene des Bebauungsplanes nicht erforderlich.

Das städtische Fernwärmenetz ist entlang der Wupper optimal ausgelegt. Neben den üblichen Heizbrennstoffen lohnt sich daher für die Neuplanungen ggf. auch ein Anschluss an das vorhandene Fernwärmesystem. Eine zwingende Festlegung der Nutzung durch Fernwärme ist für die hier geplanten Nutzungen aber nicht erforderlich.

#### **4.4. Naturhaushalt und Landschaftsschutz**

Im Bereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 befinden sich heute in nur geringfügigem Umfang Baum- und Strauchflächen (Straßenbegleitgrün und einige Straßenbäume). Diese innerstädtischen, inselartigen Grünstrukturen bieten keinen relevanten Lebensraum für Tier- und/oder Pflanzenarten. Im Näheren siehe hierzu Punkt 5.

#### **4.5. Altlasten**

##### **Gesamter Planbereich**

Im Rahmen der Aufstellung der Ursprungspläne 954A und 954B wurden mehrere altlastentechnische Untersuchungen durchgeführt. Deren Aussagen haben sich im Rahmen der altlastentechnischen Baubegleitung an den Stellen der aktuellen Bautätigkeit im Plangebiet bestätigt. Entsprechend kann für dieses Planverfahren auf die Erkenntnisse aus den bestehenden Gutachten zurückgegriffen werden. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Für den gesamten Planbereich ist insgesamt Folgendes festzuhalten: Die Bebauungsplanfläche ist in weiten Teilen mit einer Innenstadtbebauung / Verkehrsflächen versehen und dadurch intensiv versiegelt. Aufgrund der historischen städtebaulichen Entwicklung sind heute im Wesentlichen keine natürlich anstehenden Böden mehr anzutreffen, so dass prinzipiell mit Auffüllungen gerechnet werden muss. Auch wenn aufgrund der Recherchen und Gutachten und jüngst durchgeführten Sondierungen nicht für jede Fläche innerhalb des Plangebietes eine Bodenbelastung zu erwarten ist, kann diese im Umkehrschluss auch nicht generell ausgeschlossen werden. Aufgrund der Tatsache, dass die privaten Grundstücke im Planbereich umfangreich bebaut sind, ist eine vollständige Untersuchung innerhalb dieses Planverfahrens jedoch technisch / wirtschaftlich nicht möglich und mit Blick auf das Fehlen von weiteren belastenden Indizien auch nicht erforderlich.

##### **Südlich Straße Döppersberg**

Über die Flächen südl. der Straße Döppersberg ist aus Bodenuntersuchungen bekannt, dass dort, wie zu erwarten, Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit vorhanden sind. Die Bodenuntersuchung im Bereich Busbahnhof haben für Feststoffe wie Eluat neben Schwermetallen vor allem PAK- Belastungen aufgezeigt. Dieses Schadstoffspektrum ist in der gesamten Auffüllung südlich der Straße Döppersberg zu erwarten. Aufgrund der aktuellen Nutzung (die Flächen sind weitgehend bebaut bzw. versiegelt) besteht zurzeit kein Handlungsbedarf. Für die geplante Nutzung „Busbahnhof“ ist im Rahmen der bereits angelaufenen Baumaßnahmen die

Beseitigung der auffälligen Auffüllung vorgesehen. Gleiches gilt für den Bereich „Busabstellplatz“ (Gebäuderückbau und anschließende Versiegelung der Fläche), diese Maßnahme wurde zwischenzeitlich bereits durchgeführt. Im Zuge der nun laufenden verschiedenen Baumaßnahmen zur Errichtung des Busbahnhofs und Nebenflächen ist eine altlastenschutztechnische Begleitung gegeben. Es zeigt sich, dass die vorgenannte Einschätzung zutreffend ist und teilweise belastete Böden angetroffen wurden. Diese werden auch weiterhin kontinuierlich im Zuge der Maßnahmen beseitigt. Da die vorgenannten Baumaßnahmen und Sanierungsmaßnahmen durch die städtische Hand erfolgen, müssen auf der Ebene des Bebauungsplanes keine weiteren Regelungen getroffen werden. Für die privaten Flächen südlich der Straße Döppersberg ist festzuhalten, dass ebenso keine Maßnahmen auf Bebauungsebene erforderlich sind. Bei Nutzungsänderungen in Verbindung mit einer Entsiegelung können sich jedoch bodenschutzrechtliche Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ergeben. Die im Einzelfall erforderlichen Maßnahmen bzw. Nachweise sind im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen und festzulegen. Eine Kennzeichnung des Bereiches südlich der Straße Döppersberg im Sinne des § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB ist allerdings nicht erforderlich.

#### **Alter Gaswerkstandort**

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

Bei jeder ehemaligen Gaswerksnutzung ist zunächst grundsätzlich von schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten auszugehen, so dass zum Nachweis der im Baugesetzbuch im § 1 Abs. 5 geforderten gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse diese Fläche gemäß § 3 Abs. 3 BBodSchV zunächst einer orientierenden Untersuchung zu unterziehen ist. Der erste Teil (historische Recherche) mit der umfassenden Erhebung aller zum Standort vorliegenden relevanten Daten, Tatsachen und Erkenntnisse wurde am 22.11.2005 vom Gutachterbüro GFM-Umwelttechnik GmbH Wesseling (Regionaleprojekt Neugestaltung Döppersberg, Standort ehemaliges Gaswerk Döppersberg) vorgenommen. Basierend auf diesen Ergebnissen wurden danach zur Gefahrenbeurteilung weitergehende Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchgeführt, auf die in diesem Planverfahren zurückgegriffen werden kann. Aufgrund der vorliegenden Daten kann und können die nachgewiesene Grundwasserverunreinigung in ihrer räumlichen Ausdehnung und zeitlichen Entwicklung **nicht abschließend** beurteilt werden. Sondierungen /

Messstellen wurden aufgrund der nahezu kompletten Überbauung des Gaswerksstandorts bereits an den einzig sinnvollen und machbaren Stellen gebohrt und errichtet. Weitergehende Detailuntersuchungen, wie sie bei einer Sanierung notwendig wären, sind aufgrund der gegebenen Bebauung bis heute nicht durchführbar.

Die PAK- Belastung des Grundwassers ist bei der Neugestaltung des Döppersberg und der damit verbundenen Grundwasserhaltung (Absenkung oder Alternativverfahren) zu berücksichtigen. Je nach Lage eines Absenkungstrichters ist damit zu rechnen, dass das geförderte Grundwasser schadstoffbelastet ist. Bei der Planung zur Wasserhaltung, wie auch bei der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung / Absenkung von Grundwasser ist dies zu berücksichtigen und Maßnahmen wie z.B. regelmäßige Kontrollen des abgepumpten Wassers und stichprobenartige Kontrollmessungen in den vorhandenen Grundwassermessstellen durchzuführen. Diese Maßnahmen sind im dem Planverfahren nachfolgenden Erlaubnisverfahren näher zu konkretisieren. Bei Rückbau von vorhandenen Teilen der Bebauung (Hotel, Parkhaus bzw. Schule) im Bereich des ehem. Gaswerkstandortes ist eine Detailuntersuchung zur Eingrenzung des Grundwasserschadens durchzuführen; dies ist hinweislich im Bebauungsplan 954 vermerkt.

Der Grad der Bodenbelastungen auf dem Hotelgrundstück kann auf Basis der Untersuchungsergebnisse nicht mit Sicherheit festgestellt werden, und die Gefahr, die ggf. insbesondere für das Grundwasser besteht, nicht abschließend eingeschätzt und prognostiziert werden. Die Gemeinde vermittelt mit der Ausweisung als Bauland (Kerngebiet), dass diese Fläche in der bestimmten Art ohne Gefahren genutzt werden kann. Der Bebauungsplan stellt diesbezüglich eine Verlässlichkeitsgrundlage für Grundstückseigentümer und Vorhabenträger insbesondere dahingehend dar, dass der Boden nicht übermäßig mit Schadstoffen belastet ist. Berücksichtigt werden muss, dass die Gemeinde nicht einer Gefährdungshaftung für unerkennbare Belastungen unterliegt, ebenso wenig ist eine unverhältnismäßige Überprüfung des zu beplanenden Areals notwendig. Eine Pflichtverletzung läge dann vor, wenn die Gemeinde trotz konkreter Anhaltspunkte keine oder nur sehr grobe Untersuchungen angestellt hätte. Die Gemeinde muss sich demzufolge über vorhandene Bodenbelastungen Klarheit verschaffen, damit die Probleme nicht in unzulässiger Art und Weise auf nachfolgende Genehmigungsverfahren (insbesondere das Baugenehmigungsverfahren) verschoben werden. Doch das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung erfordert nur solche Maßnahmen, die rechtlich, technisch und finanziell möglich sind. Diese Grenzen wurden mit den durchgeführten Untersuchungen erreicht.

Durch die historische Recherche und die orientierenden Untersuchungen im Jahr 2006 wurde der Ermittlungspflicht ausreichend nachgekommen. Die Ergebnisse zeigen allerdings keine eindeutige Aussage darüber, ob der Boden unter dem Hotelgebäude belastet ist oder nicht, da dort aufgrund der vollständigen Versiegelung und des errichteten Kellergeschosses keine ausreichenden Untersuchungen mehr durchgeführt werden konnten. Es liegt aber nahe, die Untersuchungsergebnisse, die man bzgl. der städtischen Flächen gewonnen hat, im



Wesentlichen auch auf den Bereich unter dem Hotelgrundstück zu übertragen, denn das Gaswerk befand sich gleichermaßen auf beiden Flächen.

Hinsichtlich des Verdachtsgrades der Bodenbelastung ist festzustellen, dass lediglich hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Grundwasser deutlich erhöhte Werte (PAK und Cyanid gesamt) festgestellt wurden, allerdings zeitlich gesehen nicht kontinuierlich, sondern lediglich bei der ersten Probenentnahme im Dezember 2005. Die festgestellten Werte bei den Untersuchungen im Januar und Februar 2006 ,bei dem Monitoring von September 2009 bis Januar 2011 (4 Meßreihen) und 2013 befanden sich hingegen im Wesentlichen unterhalb oder im Einzelfall knapp über der Geringfügigkeitsschwellenwerte. Der Wirkungspfad Boden – Mensch (Direktkontakt) wies keine Besonderheiten auf, hier wurden sogar die Werte für die Nutzungskategorie „Wohngebiet“ eingehalten. Der Wirkungspfad Boden – Pflanze ist wegen der weitgehenden Versiegelung der Fläche und wegen der vorgesehen Nutzungsart „Kerngebiet“ nicht relevant. Der Verdachtsgrad ist insgesamt als gering einzustufen, jedoch kann auch nicht positiv festgestellt werden, dass keine Bodenbelastung vorhanden ist. Diese Erkenntnisse gelten nach wie vor.

Darüber hinaus gehende Untersuchungen wären theoretisch denkbar, in dem unter dem Hotelgrundstück Bohrungen vorgenommen würden, scheiden jedoch aufgrund der kompletten Überbauung aus. Die vorgenommenen Sondierungen und Messstellen wurden an den technisch sinnvollen und machbaren Stellen durchgeführt, weitere Maßnahmen stehen weiterhin in einem unverhältnismäßigen Rahmen. Die Stadt Wuppertal ist somit ihrer Ermittlungspflicht im erforderlichen Umfang nachgekommen.

Vorliegend wurden keine Bodenbelastungen festgestellt im Sinne einer Gewissheit, dass dort relevante Bodenbelastungen mit Sicherheit bestehen. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine Kennzeichnung gem. § 9 Abs. Nr. 3 BauGB rechtlich zulässig bzw. notwendig ist. Eine hinweisliche Warnung innerhalb des Bebauungsplans reicht somit aus, ohne dadurch erkannte Probleme in unzulässiger Weise auf nachfolgende Genehmigungsverfahren zu verschieben. Entsprechend wurde ein zusätzlicher Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass es nach den bisherigen Untersuchungen einen Bodenbelastungsverdacht gibt, der sich mangels technischer Möglichkeiten bislang nicht weiter aufklären lässt. Der Hotelgrundstückseigentümer wird über das Untersuchungsergebnis informiert. Weitere Regelungen sind innerhalb dieses Planverfahrens nicht erforderlich.

Aktuell ist festzustellen, dass im Rahmen der erfolgten Bauarbeiten zum Umbau des Döppersberg eine Grundwassermessstelle beseitigt werden musste. Es verbleiben allerdings noch weitere Messstellen zur Überwachung.

#### **4.6. Verkehrslärm**

Als Ausgangslage ist festzuhalten, dass das Plangebiet durch die Verkehrsbelastungen von Straße, Bahnverkehr und Schwebebahn als erheblich mit Lärm vorbelastet zu bezeichnen ist. Mit diesem Planverfahren sollen nun folgende wesentliche Vorhaben vorbereitet werden:

- Verschwenkung und Tieferlegung der B7 im Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion und des Bahnhofes.
- Neue Verkehrsflächen durch den zentralen Busbahnhof und den Busabstellplatz.
- Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit der Festsetzung von Kerngebietsflächen – MK – (zum Teil bestandserfassend).

Im Planverfahren sind somit als potentielle Lärmquellen die bestehenden Verkehrswege sowie die neugeschaffenen bzw. relevant veränderten Straßenverkehrsflächen näher zu betrachten. Die MK-Gebiete selbst sind insoweit als „Emittenten“ (Betriebslärm) nicht näher zu betrachten. Eine Betroffenheit von empfindlichen Wohnnutzungen ist nicht zuletzt schon aufgrund der Regeleinschränkung der BauNVO zu dem Störgrad von MK-Betrieben nicht gegeben. Da des Weiteren der Bebauungsplan keine Auswirkungen auf den reinen DB Schienen- bzw. Schwebebahnverkehr haben wird (keine planbedingte Verkehrszunahme), werden diese Prognose bezogen in dem Gesamtpegel betrachtet. Wesentlich werden vornehmlich die Veränderungen des Straßenverkehrslärms durch die Planung zu bewerten sein. Die diesbezüglichen Ergebnisse der Verkehrslärmuntersuchung aus den Vorgängerverfahrens sind aufgrund ihrer alten Datengrundlage und mit Blick auf die Planung nicht mehr vollständig verwendbar, so dass eine Neuberechnung mit Blick für den Bestand (als letztmaliger verkehrlicher Zustand ohne Einflüsse aus der Baumaßnahme) und die Planung mit dem *Prognosehorizont 2020 erforderlich wurde. Hierzu wie folgt:*

#### *Erläuterung Prognosenullfall 2010*

*Um eine vergleichende Darstellung der Lärmsituation vor und nach dem Umbau des Döppersbergs zu realisieren, wurden Verkehrsbelastungswerte aus dem Jahr 2010 benötigt, da hier die Straße Döppersberg letztmalig noch in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten war. Ab dem Jahr 2011 wurde die Straße Döppersberg baustellenbedingt geschlossen, wodurch sich hier und im Umfeld eine Veränderung der Verkehrsbelastung ergab, die nicht mehr der genauen Situation vor dem Umbau des Döppersbergs entsprach. Aus dem Verkehrsmodell der Stadt Wuppertal lagen Belastungswerte aus dem Jahr 2008 und 2013 vor, wobei die Zählwerte für die Eichgrundlagen im Jahr 2013 durch eine technische Weiterentwicklung der städtischen Software in einem wesentlich größeren und genaueren Umfang vorhanden waren als noch im Jahr 2008. Daher wurde hier nicht der mathematische Weg gewählt, die Werte aus dem Jahr 2008 auf das Jahr 2010 hochzurechnen, sondern vielmehr wurden die aktuelleren Werte aus dem Jahr 2013 genommen und mit den Werten aus der simulierten Öffnung der Straße Döppersberg im Verkehrsmodell kombiniert. Hierbei wurde die Straße Döppersberg im Prognosenullfall (Basisjahr 2013) im Verkehrsmodell erneut geöffnet und anschließend der Verkehr neu umgelegt. Danach wurde die Verkehrsbelastung der Straße Döppersberg auf den ursprünglichen Belastungswert vor der Schließung der Straße geeicht. Da die generelle Verkehrsbelastung in Wuppertal stagniert oder leicht rückgängig ist, bilden diese Werte eine realistische Basis für den Zustand der Verkehrsströme vor dem Beginn der Baumaßnahmen am Döppersberg.*

### *Erläuterung Prognose 2020*

*Für die Prognose der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung des neuen Döppersberg wurde das Jahr 2020 gewählt. Hierbei wurden wiederum die Verkehrsmatrizen aus dem Jahr 2013 als Grundlage gewählt. Durch die Stagnation bzw. leichte Rückläufigkeit der generellen Verkehrsbelastung ist diese Grundlage auch im Jahr 2020 weiterhin belastbar und plausibel. Die baulichen Änderungen an Straßen und Lichtsignalanlagen durch das Projekt Döppersberg wurden im Verkehrsmodell der Stadt in das Prognoseszenario 2020 eingepflegt, anschließend wurde der Verkehr erneut simuliert. Die Ergebnisse wurden entsprechend der oben beschriebenen Verfahren umgerechnet und die Schwerverkehrsbelastung analog bestimmt.*

Auf Basis der so ermittelten Verkehrsbelastungen, sowie der bekannten Schienen und Schwebbahnverkehre wurden die für die Planung maßgeblichen Lärmverhältnisse im Detail ermittelt. Hinsichtlich des Prognosefall 2020 sind diesbezüglich keine Veränderungen bei dem Schwebbahnverkehr oder Bahnverkehr zu erwarten, so dass die Lärmpegelveränderungen auf dem geänderten Straßenverkehr beruht.

Da für die Bauleitplanung keine verbindlichen Grenzwerte für den Straßenverkehrslärm vorgegeben sind, wird zur Bewertung der Immissionen hilfsweise auf die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie der DIN 18005 abgestellt. Für die Berechnung des Verkehrslärms wird die 16. BImSchV, sowie die RLS 90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) als Grundlage angewendet. Darüber hinaus wird die VDI-Richtlinie 2714 (Schallausbreitung im Freien), und die VDI-Richtlinie 2720 (Schallschutz durch Abschirmung im Freien), die Parkplatzlärmstudie (Untersuchung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen) und letztlich die SCHALL 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) herangezogen.

Die 16. BImSchV gibt vor:

#### **§1 Anwendungsbereich**

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein

Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2. Durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrs -

weg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am

Tage oder auf mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am

Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die DIN 18005 gibt folgende Richtwerte für Kerngebiete vor: 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts. Bereits heute (Gesamtverkehr Nullfall) werden in einigen Bereichen im Plangebiet diese wie folgt überschritten:

- an der ehemaligen Bundesbahndirektion um bis zu 10 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts (Nordseite),
- am Empfangsgebäude Bahnhof um bis zu 1 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts (Südseite),
- am Intercity-Hotel um bis zu 8 dB(A) tags und 11 dB(A) nachts (Nordseite),
- an den Kaufmännische Schulen (Straße Döppersberg) um bis zu 3 dB(A) tags und 5 dB(A) nachts (Südseite),
- an dem Wuppertal Institut um bis zu 4 dB(A) tags und 5 dB(A) nachts (Nordseite) sowie 9 dB(A) nachts an der Südseite.

Nach der Umsetzung der Planung sind für die bestehenden Gebäude folgende Lärmpegel durch den Verkehrslärm (Prognose 2020) zu erwarten:

#### *Intercity-Hotel*

*Nordfassade bis zu 71 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts*

*West- Südwestfassade bis zu 73 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts,*

*Südfassade bis zu 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts.*

#### *Kaufmännische Schulen (Straße Döppersberg)*

*Südfassade bis zu 64 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts*

#### *Wuppertal Institut*

*Nordfassade bis zu 65 dB(A) tags und 57 dB(A)*

*Nord-Westfassade bis zu 67 dB(A) tags und 59 dB(A)*

#### *Hauptbahnhof*

*Ostfassade bis zu 62 dB(A) tags und 57 dB(A)*

*Nordfassade bis zu 60 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts*

#### *Bundesbahndirektion*

*Nordfassade bis zu 65 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts*

*Westfassade bis zu 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts*

*Nord-Ostfassade bis zu 60 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts*

Es zeigt sich, dass durch die planbedingten Verkehrslärmänderungen zum Teil Pegelerhöhungen im Bereich des Intercity-Hotels, den Kaufmännischen Schulen und des Wuppertal Institutes zu erwarten sind. Es ist somit im Verfahren zu prüfen, ob ein aktiver Lärmschutz unmittelbar an der Lärmquelle möglich ist, um die planbedingten Auswirkungen zu verringern. Dieses muss hier verneint werden. Ein aktiver Lärmschutz im Bereich der Bundesallee und Döppersberg ist weder technisch,

städtebaulich noch finanziell darstellbar. Ohne komplette Einhausung bzw. überhoher Lärmschutzwände wäre eine effektive Lärminderung nicht zu erreichen. Mit Blick auf die verkehrlichen und städtebaulichen Verflechtungen der Straßen die zugleich private Zu- und Abfahrten zu den anliegenden Grundstücken aufweisen, erweist sich dieser Ansatz weder als durchführbar noch mit den städtebaulichen Zielsetzung vereinbar. Die entsprechenden Zwangspunkte für die Verkehrsplanung (Wupperbett, Bestandbebauung, Verkehrsknoten, Topographie) lassen sich nicht derart verändern, dass hier eine konfliktärmere Planvariante zum Tragen kommen kann. Die in der intensiven und langjährigen Planungsphase zum Umbau des Döppersberg vorgenommenen Variantenuntersuchungen haben keine dahingehend realisierbare Lösung aufgezeigt. Auch die theoretisch denkbare Ausführung eines lärmindernden Straßenbelags soll hier nicht zum Zuge kommen, da dieser nach dem aktuellen Stand der Technik bei geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten nur einen eingeschränkten Nutzen hat und das bei deutlich geminderter Haltbarkeit (der offenporige Asphalt verträgt ständiges Anfahren, Anhalten und Schubkräfte nicht, kann also nicht sinnvoll in Kreuzungsbereichen verlegt werden). Es würde eine regelmäßige Erneuerung der Fahrbahndecke erforderlich, die jeweils erheblich in den verkehrlichen Ablauf dieses zentralen Verkehrsknoten eingreifen würde und das unter laufend hohen Kosten. Dieses kann weder wirtschaftlich noch den Verkehrsteilnehmern / angrenzenden Grundstücken plausibel zugemutet werden. Somit kann eine Lärminderung sinnvoll und verlässlich nur über den passiven Schallschutz erreicht werden, der im Weiteren betrachtet wird. Trotz des vorgenannten wird die weitere technische Entwicklung im Bereich der lärmindernden Fahrbahnbeläge weiter beobachtet und auf Ihre zukünftige Einsatzfähigkeit hin bewertet.

Durch die Planung werden aber nicht nur Bestandsgebäude erfasst, sondern auch neue Bauflächen festgelegt. Die festgesetzten Baugebiete werden durch den Verkehrslärm (Straße, Bahn, Schwebebahn, Busbahnhof) hoch belastet, so dass die zur Bewertung herangezogenen Orientierungswerte der DIN 18005 von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts teilweise überschritten werden. Der höchste Lärmpegel wird sich für das MK<sub>5</sub> mit einem Tagwert von ca. 78 dB(A) und einem Nachtwert von 71 dB(A) einstellen. Diese schränkt die Nutzbarkeit für empfindliche Nutzungen ohne aufwändige Maßnahmen deutlich ein, steht aber der Festsetzung von Kerngebietsflächen nicht prinzipiell entgegen. Aktive Maßnahmen zur Reduzierung der auftretenden Lärmbelastungen, die technisch und finanziell realistisch sind und mit der Zielsetzung der Planung im Einklang stehen, sind wie o.a. auf der Ebene des Bebauungsplanes nicht möglich. Die verbleibende Lärmsituation ist in Abwägung mit den städtebaulichen Zielen der Planung somit hinzunehmen und der zentralörtlichen Lage geschuldet.

Zukünftige Verbesserungen können sich aus der städtischen Lärmaktionsplanung sowie der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik (Stichwort: Elektromobilität) ergeben. Dieses liegt aber außerhalb des Regelungsinhalts des Bebauungsplanes.

Zur Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen sind auf der Ebene der Festsetzungen zum passiven Schallschutz für die Baugebiete erforderlich. Es ist deswegen bestimmt, dass bei der Neuerrichtung, der baulichen Erweiterung von Gebäuden oder bei Änderungen an den Fassaden bestehender Gebäude mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen der ausreichende Schallschutz der

Außenbauteile (Fassade, Fenster, Türen, etc.) sicherzustellen ist. Das erforderliche Schalldämmmaß ergibt sich anhand des maßgeblichen Außenlärmpegels gemäß den Bestimmungen der DIN 4109. Diesbezüglich bieten sich Festsetzungen nach DIN 4109 als Mindeststandard an. Die DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau – ist als Stand der Technik in der Bauordnung eingeführt (Einführungserlass NRW), so dass der Aspekt innerhalb eines eventuellen nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens berücksichtigt werden kann, wenn der Bebauungsplan hierzu Festsetzungen trifft. Dass im Rahmen eines nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens insoweit eine zumutbare architektonische- / bautechnische Lösung gefunden werden kann, ist hinreichend plausibel. Es ist des Weiteren festgesetzt, dass Ausnahmen von den festgesetzten Schalldämmmaßen mit Bezug zum Lärmpegel zulässig sind, wenn im Baugenehmigungsverfahren geringere Lärmpegel als zu erwarten nachgewiesen werden.

Der Lärm seitens Schiene und Schwebebahn und anderer Verkehrsquellen wurde bei der Berechnung des Außenlärmpegels berücksichtigt. In der Plankarte zum Bebauungsplan ist eine Isophonendarstellung der Lärmausbreitung für den Prognose Planfall eingetragen, aus der die Belastungen im Einzelfall ablesbar sind.

Aufgrund der gegebenen Vorbelastung an Teilen der Hotelfassade des Intercity-Hotels von mehr als 70 dB(A) besteht gemäß §§ 41 und 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für die privaten Aufwendungen zur Umsetzung eines passiven Lärmschutzes durch die planbedingte Lärmpegelzunahme. Ebenso werden Teile der Westfassade des Gebäudes des Wuppertal Institutes durch die Planung erstmalig mit Lärmpegeln von über 70 dB(A) belastet, so dass auch hier teilweise ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht.

*Abschließend ist festzuhalten, dass der Planbereich bereits heute durch Lärmimmissionen belastet ist und die Richtwerte der DIN 108005 – Schallschutz im Städtebau – zum Teil deutlich überschreiten sind. Die Planung wird hier an einigen Stellen (ehem. Bundesbahndirektion, Bahnhof) zu einer Verminderung der Lärmbelastung führen, während andere Bereiche (Hotel, Wuppertal Institut, Kaufmännische Schulen) teilweise stärker als bisher belastet werden. Obwohl die Richtwerte der DIN 18005 überschritten werden ist die Planung zum Umbau des Döppersberg Areals als angemessen anzusehen. Aufgrund der zentralörtlichen Lage mit gegebenen städtebaulichen Funktionen und Abhängigkeiten ergeben sich keine weniger belastenden Planungsvarianten. Ein Verzicht auf die Planung (Nullvariante) ist nicht sinnvoll, da damit die gegebenen städtebaulichen Missstände verbleiben. Es überwiegen die positiven Effekte für die Stadt Wuppertal und seiner Bürgerinnen und Bürger, so dass dem öffentlichen Interesse an der Planung ein höherer Stellenwert beizumessen ist, als dem Interesse hier nicht mit höheren Lärmimmissionen belastet zu werden. Da innerhalb der Kerngebiete das Wohnen nur ausnahmsweise zulässig ist und in Realität im Plangebiet und im Wirkungsbereich des Planes nur untergeordnet vorhanden ist, wird durch diese Planung die Wohnnutzung nicht in unverhältnismäßiger Art und Weise belastet.*

#### **4.7. Lufthygiene**

In den letzten Jahren hat die Diskussion und kritische Auseinandersetzung mit der Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe deutlich zugenommen. Europäische

Vorgaben zur Luftreinhaltung und deren Umsetzung in nationales Recht führen aktuell in den Städten zur Einrichtung von Umweltzonen und der Aufstellung von Luftreinhalteplänen, so auch in der Stadt Wuppertal. Die kommunale Bauleitplanung kann hierzu einen geeigneten Beitrag leisten. Diesbezüglich gibt das Baugesetzbuch vor, dass im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) und die „umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB) zu berücksichtigen sind. Des Weiteren können im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens mit seinem eng begrenzten Geltungsbereich regelmäßig keine großräumigen Problemlagen / -stellungen gelöst werden. Hierzu muss sich die Gemeinde ggf. anderer Instrumentarien bedienen (z.B. im Rahmen eines Luftreinhalteplans). Im Rahmen dieses Planverfahrens müssen also die Auswirkungen der Planung im relevanten Betrachtungsrahmen im Bezug zur gegebenen Situation und Prognose-Nullfall gesetzt werden. Hierbei kann auch ein erstmaliges Überschreiten von Grenzwerten aus geltenden Verordnungen, die zur Bewertung / Beurteilung der Planung herangezogen werden, abwägungsgerecht sein. Unter Umständen sind dann auf der Ebene des Bebauungsplanes Maßnahmen zur Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlich.

### **Ermittlung**

Für den gesamten Planbereich des Bebauungsplangebietes 954 Döppersberg wurde im Jahr 2004 ein lufthygienisches Gutachten (Büro Lohmeyer) für die Ursprungsplanung in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Planung auf die zu erwartende Belastung mit Luftschadstoffen beurteilen zu können. Im Gutachten wurde die damalige und die künftige bauliche und verkehrliche Situation mit folgenden Projektbausteinen: "Investorenbebauung", Tiefgarage in zwei Ebenen mit ca. 400 bis 450 Stellplätzen, die Ein- und Ausfahrt zur Bundesallee, die Verkehrserzeugung sowie die Nutzung des geplanten neuen Gebäudes, der geplante Busbahnhof und der Busabstellplatz untersucht. Diese Begutachtung wurde laufend aktualisiert bzw. fortgeführt, um die konkrete Detailplanung zum Umbau des Döppersberg näher zu betrachten. *Als verkehrliche Bestandsdaten für den Istzustand werden die neu ermittelten Daten für 2013 verwendet. Siehe hierzu Punkt 4.6. Die Erkenntnisse aus der gutachterlichen Begleitung zeigten, dass für den Projekthorizont 2020 die Planung Auswirkungen auf die örtliche Belastung mit Luftschadstoffen (Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>)) haben wird, wenn auch geringer, als in der ersten Berechnung zunächst zu befürchten stand.* Es ist somit in diesem Planverfahren zu prüfen, in wieweit Minderungs- und Schutzmaßnahmen im Zuge der Planung und deren Umsetzung zu ergreifen sind.

Durch die erfolgte Fortschreibung bzw. Neuberechnung des lufthygienischen Gutachtens, kann im Rahmen dieses Planverfahrens auf die Erkenntnisse hieraus zurückgegriffen werden. Die mit dem Bebauungsplan 954 vorgesehenen Veränderungen / Abänderungen gegenüber der Ursprungsplanung werden keine relevanten anderen Rahmenbedingungen für die lufthygienische Betrachtung bewirken (positiv / negativ). Die gutachterlichen Erkenntnisse zeigen mit Blick auf die Planung folgendes Bild: Der Bereich des Döppersberg ist durch die gegebene Verkehrsbelastung lufthygienisch stark vorbelastet. Durch die Planung mit seinen gegenüber der derzeitigen Situation veränderten Verkehrsströmen (Bundesallee, Zu-

und Abfahrten zur Tiefgarage, zum Bahnhof und Busbahnhof) wird sich die lufthygienische Situation nicht verbessern. Die hohe Belastung aufgrund des Fahrzeugverkehrs bleibt bestehen. Es ist zu erwarten, dass für einige Stellen im Planbereich die Grenzwerte der 39. BImSchV erstmalig überschritten werden bzw. die bereits gegebene Überschreitung sich weiter erhöhen wird. Allerdings sinkt auch an anderen Stellen (Bundesbahndirektion) die Belastung deutlich, es kommt somit durch die Planung zu Umverteilungsprozessen im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes.

#### **Grenzwerte der 39. BImSchV**

- NO<sub>2</sub>:** 40µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel  
18 Überschreitungen eines Stundenmittels von 200µg/m<sup>3</sup>
- PM<sub>10</sub>:** 40µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel  
35 Überschreitungen eines Tagesmittels von 50µg/m<sup>3</sup>  
(tritt ein ab Jahresmittel von 29µg/m<sup>3</sup>)
- PM<sub>2,5</sub>:** 25µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel ab 2015

#### **Konvention**

Im Rahmen eines Prognosegutachtens lassen sich regelmäßig die Überschreitungen des Tagesmittels für PM<sub>10</sub> und der Überschreitungen des Stundenmittels von NO<sub>2</sub> nur mittelbar bzw. nicht vorhersehen. Bei PM<sub>10</sub> entspricht es dem Stand der Technik, die Überschreitungen des Tagesmittels aus dem prognostiziertem Jahresmittelwert abzuleiten. Hierbei wird für das Verhältnis zwischen Jahresmittel und Tagesmittel auf die Messergebnisse der letzten Jahre der Messstationen im Innenstadtbereich zurückgegriffen. Bei NO<sub>2</sub> fehlen hierfür wissenschaftliche Grundlagen, so dass nur auf den Grenzwert im Jahresmittel abgestellt werden kann.

Gemäß den Untersuchungen für den Bereich Döppersberg durch das Ingenieurbüro Lohmeyer stellt sich die Situation nun wie folgt dar:

#### **Blickpunkt: Bestandsbebauung**

##### **NO<sub>2</sub> (Istzustand 2013)**

Der Grenzwert der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) von 40µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel wird heute für die Gebäude entlang der Bundesallee, der Morianstraße und der Bahnhofstraße überschritten. Es ergeben sich an den straßenzugewandten Fassaden teilweise Werte am und über dem Grenzwert von 40µg/m<sup>3</sup>, es werden vereinzelt Werte von ca. 48µg/m<sup>3</sup> erreicht. Innerhalb der Grenzen des Plangebietes sind Grenzwertüberschreitungen für die ehemalige Bundesbahndirektion (Nordfassade, Teile der Ostfassade), das Intercity-Hotel (Nordfassade) berechnet.

##### **NO<sub>2</sub> (Prognose-Nullfall 2020)**

Im Prognose-Nullfall sind für den NO<sub>2</sub>-Wert nur sehr leichte Veränderungen festzustellen, tendenziell ist von einer geringfügigen Abnahme der Belastung an einigen Stellen (aufgrund einer modifizierten Fahrzeugflottenzusammensetzung) auszugehen. Ohne die Planung wird also weiterhin eine sehr hohe Belastung zu verzeichnen sein, die ohne eine gesamtstädtische Planung (z.B. Luftreinhalteplan) und neuen technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung nicht sinken und in



Bereichen oberhalb des Grenzwertes liegen wird. Hierzu sind insbesondere auch neue Regelungen auf der Ebene der EU, des Bundes und des Landes erforderlich.

### **NO<sub>2</sub> (Planfall 2020)**

*Für den Planfall verschieben sich die Belastungen für NO<sub>2</sub> im Plangebiet deutlich. So reduziert sich die Belastung im Bereich der Bundesbahndirektion und liegt an der Nordfassade unterhalb des Grenzwertes (32-34 µg/m<sup>3</sup> < 40 µg/m<sup>3</sup>). Auch bei der West- und Ostfassade sinken die Werte unterhalb des Grenzwertes.*

*Für das Intercity-Hotel wird die Belastung an der Südfassade leicht steigen und den bislang eingehaltenen Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> an der süd-östlichen Ecke überschreiten (43 µg/m<sup>3</sup>). Bis auf einen kleinen Bereich der Nord-östlichen Fassade bleibt ansonsten der Grenzwert eingehalten.*

*Steigerungen der prognostizierten Werte ergeben sich im Planfall für das Gebäude des Wuppertal-Instituts (Döppersberg 19): An der dem neuen Busbahnhof zugewandten Westfassade wird sich die Belastung erhöhen, der Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wird aber mit 38-39 µg/m<sup>3</sup> nicht überschritten. An der Nordfassade des Wuppertal-Instituts sinkt der Wert ca. 38 µg/m<sup>3</sup> und bleibt unter dem Grenzwert.*

*Für die Südfassade der kaufmännischen Schulen wird trotz teilweiser Erhöhung der Werte für den Bereich der straßennahen Fassade im Planfall auf ca. 36µg/m<sup>3</sup> der Grenzwert eingehalten.*

*Für die Gebäude Döppersberg 17 (östlich Wuppertal-Institut) und das sich nördlich der Straße Döppersberg unmittelbar an die kaufmännischen Schulen anschließende Gebäude Döppersberg 34 ist eine leichte Erhöhung festzustellen. Es werden Werte von ca. 34 µg/m<sup>3</sup> erreicht die unterhalb des Grenzwertes liegen. Dieses Gebäude wird zu Wohnzwecken genutzt, aber weiterhin nicht in unverhältnismäßiger Art und Weise belastet.*

### **PM<sub>10</sub> (Istzustand)**

*Für den Wert PM<sub>10</sub> (Feinstaub) von 40µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel liegt der Istzustand im Plangebiet und den betrachteten Straßen recht deutlich unterhalb des Grenzwertes. An den stärker belasteten Fassaden der ehemaligen Bundesbahndirektion und des Hotels ergeben sich Werte von ca. 29-32µg/m<sup>3</sup>. Der Schwellenwert von 29µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel zur Ableitung der PM10-Kurzzeitbelastung (mehr als 35 mal pro Jahr Überschreitungen eines PM10-Tagesmittelwertes von 50µg/m<sup>3</sup>) wird im derzeitigen Zustand an den vorbenannten Fassaden erreicht.*

### **PM<sub>10</sub> (Prognose-Nullfall 2020)**

*Im Prognose-Nullfall sind für den PM<sub>10</sub>-Wert nur sehr leichte Veränderungen festzustellen, tendenziell ist von einer geringfügigen Abnahme der Belastung an einigen Stellen auszugehen. Der Grenzwert für das Jahresmittel wird weiterhin eingehalten. Der Schwellenwert zur Ableitung der PM10-Kurzzeitbelastung wird erreicht. Auch hier kann eine gesamtstädtische Luftreinhalteplanung zu einer langfristigen Verbesserung führen.*

### **PM<sub>10</sub> (Planfall 2020)**

Der Planfall zeigt, wie zu erwarten, ebenso eine Verschiebung der zukünftigen Belastung. Die ehemalige Bundesbahndirektion wird entlastet, während im Bereich des Hotels und des Wuppertal Institutes ein Anstieg der Belastung durch den Busbahnhof und Tiefgaragenzufahrten zu erwarten ist. Der Grenzwert ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel) wird mit prognostizierten ca  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  allerdings an allen Stellen unterschritten. Der Schwellenwert zur Ableitung der PM10-Kurzzeitbelastung wird an einigen Stellen erreicht aber nicht überschritten. An der Westfassade des Wuppertaler-Instituts wird der Grenzwert von  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  fast erreicht, an der Südseite des Intercity Hotels wird der Grenzwert mit  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erreicht.

### **PM<sub>2.5</sub> (Planfall 2020)**

Im Rahmen des Gutachtens wurde zudem der im Jahr 2015 neu hinzutretende Feinstaubwert PM<sub>2.5</sub> mit  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel betrachtet. Hiernach ist festzustellen, dass im Planfall der Grenzwert für die Belastung der im Plangebiet liegenden Flächen deutlich unterschritten wird.

### **Darstellung der Veränderung**

Die festgestellte Erhöhung der NO<sub>2</sub>-Werte wird maßgeblich durch die Lage des Busbahnhofes und seiner Zu- und Abfahrten verursacht. Die wesentlichen festgestellten Werte lassen sich der nachstehenden Tabelle entnehmen.

	NO <sub>2</sub>		
	IST-Fall	Nullfall	Planfall
Bundesallee/Morianstraße			
Morianstraße, B7	48	45	44
Nordseite Wuppertal Institut	41	37	38
Westseite Wuppertal Institut	36	32	39
Schule Döppersberg (Straßenfassade)	39	35	36
Schule Döppersberg (zurückgesetzte Fassade)	35	33	37
Hotel (Südseite)	39	36	43
Hotel (Westseite)	45	39	37

Für die übrigen Gebäude innerhalb oder im unmittelbaren Umfeld der Planung sind im Wesentlichen die Belastungen zu erwarten, wie diese sich auch ohne Planung im Jahr 2020 einstellen würden. Dieses verwundert nicht, da mit dem Umbau des Döppersberg zunächst keine größeren Zu- oder Abnahmen des Verkehrs zu erwarten sind, sondern hier zunächst eine städtebauliche Umbaumaßnahme unter Neustrukturierung der Verkehrsströme stattfinden soll. Die trotz allem der Planung zuzurechnenden Mehrverkehre sind im Wesentlichen dem leistungsfähigeren Busbahnhof und untergeordnet der Investorenbebauung und dem geplanten Parkhaus unterhalb des Bahnhofvorplatzes zuzuschreiben.

### **Blickpunkt: Neubebauung**

*(Investorenkubus mit Tiefgarage, Mall und Parkdeck, Geschäftsbrücken Ost und West mit Bebauung, Pavillon am Wupperpark, Passage)*

*Für die mit diesem Plan vorgesehenen neuen Bauflächen (Kerngebiete) ist die Belastung der neuen Gebiete mit den Luftschadstoffen im Planfall zu bewerten. Der Aktuelle Stand und der Prognose-Nullfall sind hier nicht relevant.*

### **NO<sub>2</sub> (Planfall 2020)**

*Die geplanten Baugebiete (Kerngebiete) für die avisierte Neubebauung (Mall, Passage, Investorenkubus, Bebauung der Geschäftsbrücken und Randbebauung Pavillon am Wupperpark) werden voraussichtlich deutlich durch Stickstoffdioxid belastet. Während für die Fassaden der dem Hauptbahnhof vorgelagerten Mall (Baubene 150.5 m. ü NHN) keine Überschreitung des NO<sub>2</sub> Grenzwertes zu erwarten ist, werden die anderen Kerngebietsflächen stark belastet. Sowohl für die Nordfassade des Investorenkubus, als auch für die Geschäftsbebauung auf den Geschäftsbrücken sowie der straßenzugewandten Fassaden des Pavillons am Wupperpark ist eine Überschreitung des Grenzwertes zu erwarten.*

### **PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>**

Im Planfall wird die Belastung der o.g. Kerngebietsflächen, in denen eine Neubebauung vorgesehen ist, nicht die jeweiligen Grenzwerte überschreiten.

### **Bewertung**

Das aktuell vorliegende Gutachten zeigt, dass ein wesentlicher Faktor für die gegebene Belastung ganz offensichtlich in der örtlichen verkehrlichen, städtebaulichen und topographischen Situation zu sehen ist. Diese kann durch den Bebauungsplan 954 nicht geändert werden, ohne die zentralen und lebenswichtigen Funktionen der Stadt zu negieren. Es handelt sich hier um das Zentrum von Elberfeld mit der verkehrlichen Hauptachse Bundesallee (B7), den zu- und abführenden Straßen (Morianstraße, Bahnhofstraße, Döppersberg) und den großen ÖPNV-Beziehungen (Deutsche Bahn, S-Bahn, Schwebebahn und Buslinien) ohne die dieser stadtstrukturell gegebene Dreh- und Angelpunkt nicht funktionieren kann. Ein Verzicht auf die Planung wird für einen Großteil der Gebäude im Plangebiet keine Verbesserung der Immissionsbelastung zur Folge haben, so dass dieses kein zielführendes Szenario darstellt. Innerhalb des langjährigen und gestuften Planungsprozesses für den Umbau des Döppersberg wurde nun eine städtebauliche Lösung gefunden, die der Aufgabenstellung (barrierefreier Anschluss Innenstadt – Bahnhof, Busbahnhof und Schwebebahnbahnhof und der Aufwertung des Bahnhofareals insgesamt) am ehesten gerecht wird. Hierdurch ergibt sich für einige Fassaden des Intercity-Hotels, des Wuppertal Institutes und der Kaufmännischen Schulen sowie der Gebäude Döppersberg 34 und Döppersberg 17 eine Verschlechterung der lufthygienischen Bedingungen mit der Überschreitung des zur Bewertung herangezogenen Grenzwertes der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub> für die Südostseite des Hotels, während andere Plangebietsteile entlastet werden. Insgesamt ist allerdings im Plangebiet entlang der Bundesallee mit einer Überschreitung des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> zu rechnen (sowohl Planfall als auch Prognose-Nullfall).

Aktive Maßnahmen zur Minderung der Belastung und Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen können im Plan nicht sinnvoll berücksichtigt werden. Aktive

Maßnahmen würden bedeuten, dass abschirmende Wände in der Planung berücksichtigt oder insgesamt eine Reduzierung der Emissionen erreicht werden müsste. Beides ist innerhalb dieses Planes nicht umsetzbar. Es ist offensichtlich, dass der städtebauliche Knotenpunkt „Döppersberg“ nicht derart mit abschirmenden Wänden eingefasst oder umgeben werden kann, dass eine Belastung der bestehenden oder neuen Gebäude reduziert oder gar vermieden werden könnte. Hiergegen sprechen sowohl technische, als auch städtebauliche und wirtschaftliche und teilweise denkmalschutzrechtliche Aspekte, die eine plausible Umsetzbarkeit solcher Maßnahmen aktuell nicht erkennen lassen. Auch eine Reduzierung der Emissionen kann innerhalb der Festsetzungsmöglichkeiten des Bebauungsplanes nicht geleistet werden. Diesbezüglich ist es nicht plausibel, dass der Ausschluss von bestimmten Brennstoffen für die Heizungsanlagen im Plangebiet aufgrund der Baustruktur und Nutzungsart der Gebäude zu einer relevanten Emissionsminderung beitragen kann. Allein eine Reduzierung der Busfahrten wäre im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit den Wuppertaler Stadtwerken, als Betreiber des städtischen ÖPNV-Netzes, möglich, widerspricht aber der städtebaulichen Zielsetzung des Planes, u.a. den ÖPNV zu attraktivieren und zu stärken. Nicht zuletzt, da hierdurch der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden kann. Geprüft wird aktuell, in wie weit die Umrüstung der Busflotte auf die aktuelle Euro 6 Schadstoffnorm, hier einen relevanten Beitrag zur Emissionsreduzierung für NO<sub>2</sub> beitragen kann. Des Weiteren ist der Einsatz von photokatalytischen Baustoffen im öffentlichen Raum zur Reduzierung von Stickoxiden (Öko-Beton) denkbar, soweit die noch laufende Forschung diesen Ansatz bestätigt. Es wird insoweit im Wesentlichen Aufgabe der städtischen Luftreinhalteplanung sein hier zur Problemlösung beizutragen. Mit entsprechenden Maßnahmen wurde bereits begonnen (siehe Luftreinhalteplan für die Stadt Wuppertal vom 18.04.2013). Gleichwohl wird dieses Problem hierdurch nicht kurz- bis mittelfristig zu lösen sein. *Die mit der Planung einhergehende erstmalige Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV an der süd-östlichen Fassade des Intercity-Hotels sind zu Gunsten dieser für die Stadt ausgesprochen wichtigen städtebaulichen Infrastruktur und Sanierungsmaßnahme hinzunehmen (siehe Ausführungen zu Punkt 2).* Für alle anderen Stellen im Plangebiet wird sich keine Verschlechterung der derzeit bereits gegebenen hohen Belastung einstellen. Zum Teil wird durch die Planung auch eine Verringerung der Belastung erreicht, die allerdings immer noch auf einem hohen Niveau bleiben wird.

*Ein Verzicht auf die Planung (Nullvariante) ist nicht sinnvoll, da damit die gegebenen städtebaulichen Missstände verbleiben. Es überwiegen die positiven Effekte für die Stadt Wuppertal und seinen Bürgerinnen und Bürgern, so dass dem öffentlichen Interesse an der Planung ein höherer Stellenwert beizumessen ist, als dem Interesse hier nicht mit höheren Immissionen belastet zu werden. Da innerhalb der Kerngebiete das Wohnen nur ausnahmsweise zulässig ist und in Realität im Plangebiet und im Wirkungsbereich des Planes nur untergeordnet vorhanden ist, wird durch diese Planung die Wohnnutzung nicht in unverhältnismäßiger Art und Weise belastet.*

Um innerhalb des Planes dem Vorsorgegedanken Rechnung zu tragen, sind zur Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen Regelungen zum passiven Immissionsschutz erforderlich. Im Bebauungsplan ist deswegen festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee,

der Morianstraße und der Straße Döppersberg die zu den genannten Straßen ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Es ergeben sich hierdurch u.U. auch Verbesserungen hinsichtlich des passiven Schallschutzes.

## **5. Artenschutzprüfung (ASP) / Eingriff und Ausgleich**

Im Bereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 befinden sich heute in nur geringfügigem Umfang Baum- und Strauchflächen (Straßenbegleitgrün und einige Straßenbäume). Diese innerstädtischen, inselartigen Grünstrukturen bieten keinen relevanten Lebensraum für Tier- und oder Pflanzenarten. Erkenntnisse über das Vorkommen planungsrelevanter Arten im Plangebiet liegen nicht vor. Im Rahmen eines Gutachtens wurde der durch das Plangebiet verlaufende verrohrte Flutgraben hinsichtlich seiner Geeignetheit als Winterquartier für Fledermäuse untersucht. Diese kann verneint werden. Bei Sanierungen und Baugenehmigungsverfahren sowie Fällung älteren Baumbestandes sind die gesetzlichen Artenschutzbestimmungen zu berücksichtigen, bei Fällung / Rodung des Baum-/ Strauchbestandes sind die gesetzlich festgelegten Schutzzeiten zu beachten. Weitergehende Untersuchungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Durch die Neuordnung der Verkehrswege werden zum Teil vorhandene Grünstrukturen sowie auch Baumbestände beeinträchtigt und müssen beseitigt werden. Dieses ist mit Blick auf die Gesamtplanung unter den gegebenen Zwangspunkten unumgänglich und kann mit Blick auf die - aus artenschutzrechtlicher Sicht - untergeordnete Bedeutung des Straßenbegleitgrüns hingenommen werden. Aktuell sind bereits einige Bereiche durch die laufenden Umbaumaßnahmen beseitigt worden. Allerdings sollen im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsflächen neue Grünstreifen zur Verkehrslenkung, Auflockerung und Gestaltung berücksichtigt werden, so dass trotz aller (gewünschter) Urbanität dieser Aspekt in der Planung berücksichtigt wird. Des Weiteren beinhaltet die Planung weitere Grünflächen im Bereich der Wupper (zwischen Wall und Alte Freiheit) und im Bereich der B7 zwischen Alte Freiheit und Morianstraße. Hierbei wird zum einen auf das Rahmenkonzept „Lebensader Wupper“ Bezug genommen und soll zum anderen über die Konzipierung eines neuen „Wupperparks“ Aufenthaltsqualität (grüner Stadtplatz) schaffen. Prinzipiell können leer stehende / ungenutzte Gebäude einen Lebens- / Rückzugsraum für planungsrelevante, gebäudebewohnende Arten wie z.B. Zwergfledermaus oder Mauersegler darstellen. Die im Plangebiet befindlichen Gebäude sind aktuell in einem baulich zufriedenstellenden Zustand (ständige Kontrolle, kein Vandalismus), so dass zunächst keine Anzeichen für das Vorkommen von entsprechenden Arten gegeben sind. Weitere Regelungen auf der Ebene des Bebauungsplanes sind nicht erforderlich.

### **Eingriff und Ausgleich**

Durch die erforderliche Verschwenkung der Bundesallee im Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion nach Norden wird im gleichen Maß die ursprünglich geplante

öffentliche Grünfläche längs der Wupper reduziert. Hierdurch ergibt sich ein planerischer Eingriff in die Natur und Landschaft gegenüber der Ursprungsplanung. In Realität ist die Fläche noch nicht vorhanden. Innerhalb der Stadt Wuppertal wird zur ökologischen Bewertung von Planungsfolgen das Verfahren nach D. Ludwig angewandt. Auf Basis dieses Verfahrens ergibt sich für die ehemals geplante Grünfläche eine ökologische Wertigkeit von 16.800 ökologische Werteinheiten (ÖWE). Diese ermittelt sich aus der gegebenen Flächengröße von 2.400 m<sup>2</sup> und dem ökologischen Wertfaktor 7, der hier für die öffentliche Grünfläche angesetzt wird. Nach den neuen Planungsvorstellungen soll die Fläche zukünftig noch eine Größe von 1.600 m<sup>2</sup> aufweisen. Hierdurch ergibt sich gemäß dem Bewertungssystem ein verbleibender ökologischer Wert von 11.200 ÖWE. Das entstehende Defizit von 5.600 ÖWE kann mit Blick auf die Zielsetzungen der Planung und deren Planungselemente nicht innerhalb des Bebauungsplangebietes ausgeglichen werden. Der Ausgleich soll deswegen in Form von ökologischen Aufwertungsmaßen außerhalb des Plangebietes erfolgen. Hierzu kann auf Maßnahmen des städtischen Öko-Pools zurückgegriffen werden. Es wird deswegen dem Plan eine Waldfläche (ökologischer Wert = 18 Punkte / m<sup>2</sup>) im Bereich der Carl-Schurz-Straße (ehemalig geplante Straße in westlicher Verlängerung der Carl-Schurz-Straße, Teilfläche des Flurstücks 392) in einer Größenordnung von ca. 300 m<sup>2</sup> zugeordnet.

## **6. Begründung der einzelnen Planinhalte**

### **6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen**

Im nachfolgenden werden die Festsetzungen zu den einzelnen Bauflächen bzw. Projektbausteinen näher dargelegt. Wesentliche Punkte der Planung sind die Neufestsetzung von Straßenbegrenzungslinien für den Bahnhofsvorplatz, Busbahnhof, Busabstellplatz und der Verschwenkung der B7. Hinzu kommen die Festsetzungen von Kerngebietsflächen im Bezug zu dem gegebenen Bestand und den Neubauf Flächen (hier insbesondere Bebauung der Geschäftsbrücken Ost und West, Investorenfläche und Passage. Im Plangebiet werden hierzu ausschließlich Kerngebiete gem. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt, da hier die zentrale Lage der „Innenstadt“ von Wuppertal-Elberfeld mit dem Hauptbahnhof ihren Anfang nimmt und sich nach Norden entwickelt. Bereits jetzt sind hier kerngebietstypische Nutzungen vorhanden, die es zu entwickeln und durch zusätzliche Flächenangebote zu stärken gilt. Hierzu im Einzelnen:

#### **6.1.1 Bereich Intercity-Hotel (MK<sub>1</sub>)**

Der Straßenabschnitt Döppersberg ist im Plangebiet geprägt durch das Intercity-Hotel, das in seinem Bestand gesichert wird. Die Andienungssituation wird durch die höhenmäßig von der Straße Döppersberg abgekoppelte Hotelvorfahrt und die die Brückenplanung (Rettungsbrücke über der Straße Döppersberg) deutlich verbessert, so dass eine fast ebenerdige Fußwegeverbindung zum Busbahnhof und Hauptbahnhof erreicht wird. Das Gebäude ist hinsichtlich der Kubatur dem Bestand folgend erfasst. Demzufolge wird die Höhe des Hotels entsprechend der vorhandenen Geschossigkeit differenziert mit Z = II bis Z = VIII festgesetzt. Das Baugrundstück des Intercity-Hotels wird mit Blick auf den Bestand und des gegebenen Umfeldes als Kerngebiet (MK<sub>1</sub>) festgesetzt. Es ist eine Grundflächenzahl

(GRZ) von 1,0 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,6 vorgesehen. Die Überschreitung gegenüber dem zulässigen GFZ-Wert von 3,0 gem. § 17 Abs.1 BauNVO basiert zum einen aus dem errechneten GFZ-Wert für den Bestand und soll zum anderen aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation an dieser exponierten Stelle im Stadtgebiet weiterhin eine „großstädtische“ urbane Bebauung ermöglichen, die dem Ort angemessen ist. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Erhöhung der GFZ nicht beeinträchtigt. Insoweit ist das Grundstück südlich, westlich und nördlich von Straßen umgeben, so dass keine „beengende“ oder „erdrückende“ Bebauung gegeben ist. Dieses auch in Bezug zu der östlich angrenzenden Bebauung, da hier mit Z=III nur eine geringere Zahl der Vollgeschosse im Übergang zur Nachbarbebauung festgesetzt ist. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse zum Zeitpunkt der Planung nicht zu befürchten. Sonstige öffentliche Belange stehen der Festsetzung nicht erkennbar entgegen.

Die überbaubare Grundstücksfläche ist mit einer Baugrenze festgesetzt. Die Solitärstellung des Baukörpers erfordert an dieser Stelle die Festsetzung einer abweichenden Bauweise (a) in der Art, dass hier Gebäude mit seitlichem Grenzabstand ohne Beschränkung der Länge zulässig sind. Damit die Errichtung von notwendigen Stellplätzen an diesem urbanen Citystandort weiterhin möglich bleibt, ist gem. § 21a Abs. 1 und 4 BauNVO festgesetzt, dass Garagengeschosse oder ihre Baumasse nicht auf die Zahl der Vollgeschosse angerechnet werden, ebenso wie sie bei der GFZ- Berechnung unberücksichtigt bleiben. Werden Stellplätze unterhalb der Geländeoberfläche errichtet, so kann die Vergünstigung des § 21a Abs. 5 BauNVO angewendet werden. Hierbei kann die Geschossfläche ausnahmsweise um bis zu 25 m<sup>2</sup> je Stellplatz erhöht werden. Die Flächengröße erfolgt aus einer angenommenen Stellplatzgröße von ca. 15 m<sup>2</sup> zuzüglich eines Flächenanteils für die Zufahrt, der Außenwände, Treppenhäuser und anderer erforderlicher Anlagen einer Tiefgarage.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes und sind nach wie vor hier Zielführend.

Aufgrund der Schalluntersuchungen zum Verkehrslärm ist die Festsetzung von passivem Lärmschutz gemäß der DIN 4109 erforderlich. In dem Plan sind für das MK<sub>1</sub>-Gebiet Lärmpegelbereiche festgesetzt, die sich im Näheren aus der eingetragenen Nebenzeichnung ergeben. Bei den Außenbauteilen von Gebäuden mit Aufenthaltsräumen sind somit zum Schutz der Innenräume die aus der Lärmpegel eintragung resultierenden Schalldämmmaße gem. den Spalten 3 bis 5 (Raumarten) in Tabelle 8 zur DIN 4109, unter Beachtung des für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erforderlichen Luftwechsels, einzuhalten. Ausnahmen von den resultierenden Schalldämmmaßen sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass der tatsächliche „maßgebliche Außenlärmpegel“ i. S. der Spalte 2 in Tabelle 8 zur DIN 4109 geringer ist, als der zugeordnete maßgebliche Außenlärmpegel. In den Räumen, die zum Schlafen dienen, sind Schalldämmlüfter oder vergleichbare Systeme zu berücksichtigen. Ausnahmen hiervon sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass der Innengeräuschpegel in den Schlafräumen nachts 30dB (A) nicht überschreitet.

Tabelle 8 Auszug aus der DIN 4109 Schallschutz im Hochbau

Spalte	1	2	3	4	5
Zeile	Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches	Bürräume <sup>1)</sup> und Ähnliches
			erforderliches Schalldämmmaß R <sub>w</sub> , res für Außenbauteile in dB		
1	I	bis 55	35	30	-
2	II	56 bis 60	35	30	30
3	III	61 bis 65	40	35	35
4	IV	66 bis 70	45	40	35
5	V	71 bis 75	50	45	40
6	VI	76 bis 80	2)	50	45

<sup>1)</sup> An Außenbauteilen von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.  
<sup>2)</sup> die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 sind im Bebauungsplan zudem Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen für das MK<sub>1</sub> festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee und der Straße Döppersberg die zu den genannten Straßen ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

Als weitere Regelung im Zusammenhang mit dem Intercity-Hotel ist oberhalb der Straße Döppersberg die Anlegung einer Fußgänger- / Rettungsbrücke vorgesehen, um eine Verbesserung der Anbindung des Hotels in Richtung Bahnhof zu erreichen. Der Plan berücksichtigt diese Brücke unter Wahrung der erforderlichen Mindestdurchfahrtshöhe.

### 6.1.2 Bereich Wuppertal Institut (MK<sub>2</sub>)

Der Straßenabschnitt Döppersberg gegenüber dem Intercity-Hotel ist geprägt durch zwei fünfgeschossige Bauten. Der Bereich der Straße bis hin zur Dessauer Brücke erscheint insgesamt mit seinen heterogenen Gebäuden uneinheitlich. Östlich des Hauptbahnhofes und unmittelbar neben dem geplanten Busbahnhof, ist das Wuppertal Institut untergebracht. Die Grundstücke südlich der Straße Döppersberg zählen diesbezüglich zum Citybereich Elberfelds, daher wird hierfür ein Kerngebiet festgesetzt. Das mit MK<sub>2</sub> bezeichnete Gebiet, wird mit einer GRZ von 1,0 und einem GFZ-Wert von 3,0 als Höchstwert gem. § 17 Abs. 1 BauNVO festgesetzt. Damit



langfristig entlang der Straße Döppersberg ein städtebaulich gleiches Erscheinungsbild entstehen kann, ist die Zahl der zulässigen Vollgeschosse auf  $Z=V$  (fünf) festgesetzt.

Für die im Gebiet liegenden Grundstücke soll durch die Planung eine bauliche Erweiterung ermöglicht werden. Gegenüber dem aktuellen Bestand wird daher die festgesetzte Baugrenze ab dem neuen Busbahnhof entlang der Straße Döppersberg bis zum neuen Busabstellplatz geführt und schließt nunmehr auch rückwärtige, bisher unbebaute Grundstücksteile bis knapp zu dem Bahndamm in diesem Bereich mit ein. Entlang des unmittelbaren Bahndamms ist eine private Andienungsfläche von der Dessauer Straße aus vorgesehen, um die Erschließung der anliegenden Grundstücke zu verbessern. Sie ist als Fläche für ein Geh-, Fahr-, und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger vorgesehen. Für das MK<sub>2</sub> Gebiet wird eine abweichende Bauweise (a) in der Art bestimmt, dass Gebäude mit seitlichem Grenzabstand ohne Beschränkung der Länge zulässig sind, um mit Blick auf die zentrale Stadtlage auch größere dem Ortsbild entsprechende Gebäude zu ermöglichen.

Im östlichen Bereich an der Plangebietsgrenze wurde jüngst auf Basis der Ursprungsplanung ein neuer Busabstellplatz als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung – Busabstellplatz – errichtet. Im Rahmen der Variantenuntersuchung hatte sich gezeigt, dass zur Optimierung des Busverkehrs die erforderlichen Warte- und Pausenzeiten der Busse nicht auf der Fläche des zentralen Busbahnhofs stattfinden können. Es wird deswegen der im Plan festgesetzte Busabstellplatz benötigt, auf dem aber keine Kundenverkehre (Ein- und Ausstiege) stattfinden.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf kleine Anpassungen weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes.

Wie auch beim Intercity-Hotel wird die Bebauung in diesem Bereich durch Schallimmissionen insbesondere durch den zu erwartenden Busverkehr und zusätzlich durch den gegebenen Schienenverkehr belastet. Die durchgeführte Berechnung zeigt, dass im Bereich der Westfassade durch den planbedingten Straßenverkehrslärm eine Erhöhung der Belastung bis zu einem Wert von 73 dB(A) auftritt, so dass ein entsprechender Anspruch aufgrund der Überschreitung des Grenzwertes der 16. BImSchV gegeben ist. Allerdings zeigt sich auch, dass die Pegel durch den Straßenverkehrslärm an den anderen Fassaden nicht erhöht werden. Insgesamt ist die Belastung jedoch sehr hoch, so dass an einigen Immissionsaufpunkten immer noch Lärmpegel oberhalb des Grenzwertes zu erwarten sind. Diesbezüglich ist hier die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß der DIN 4109 erforderlich, um bei Neu- oder Umbaumaßnahmen den erforderlichen Lärmschutz der Aufenthaltsräume sicherstellen zu können. Wie auch unter Punkt 4.6 beschrieben, ist ein aktiver Lärmschutz mit Blick auf die komplexe städtebauliche Situation und die Zielsetzungen des Planes nicht möglich. Die teilweise durch die Planung erhöhten Pegel sind im Hinblick auf die zentralörtliche Lage und der für die Stadt Wuppertal ausgesprochen wichtigen Infrastrukturmaßnahme hinzunehmen. Die Festsetzung von passivem Immissionsschutz erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Der maßgebliche Lärmpegelbereich berücksichtigt auch den Bahnverkehrslärm.

Mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 sind im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen für das Kerngebiet festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Straße Döppersberg die zu der genannten Straße sowie zu dem westlich angrenzenden Busbahnhof ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

Das von dem Wuppertal Institut genutzte Gebäude Döppersberg 19 steht unter Denkmalschutz und ist in der Denkmalschutzliste der Stadt unter der Nummer D 1832 aufgenommen. Es unterliegt den Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NW, so dass im Plan eine nachrichtliche Übernahme im Sinne des § 9 Abs. 6 BauGB erfolgt ist.

### **6.1.3 Busbahnhof, Mall und Parkdeck (MK<sub>3</sub>)**

Der Bereich des zentralen Busbahnhofes beinhaltet zwei Planelemente. Zum einen den Busbahnhof selbst (Bauebene 157,0 m ü. NHN) und zum anderen unterhalb des aufgeständerten Busbahnhofes nutzbare Bauflächen (Bauebene 150,5 m ü. NHN). Diese Flächen werden mit einem Parkdeck und der Zufahrt des Bahnhofes genutzt. Erreichbar ist das Parkdeck über die Bahnhofsvorfahrt (Einfahrt) südlich-östlich des Investorenkubus, die Ausfahrt erfolgt über die Straße Döppersberg im Bereich der Ein-/Ausfahrt des Busbahnhofs. Die Mall wird als Ersatzmaßnahme für die im ehem. Sockelvorbau des historischen Empfangsgebäudes der Bahn vorhandenen Ladenlokale errichtet. Hierfür wurde die Festsetzung eines Kerngebietes mit den Ausweisungen GRZ = 1,0 und GFZ = 3,0 vorgenommen, was der Planung auf Basis des städtebaulichen Entwurfes mit der gewünschten Nutzung entspricht. Die Ebene des Busbahnhofes ist als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Zentraler Busbahnhof – festgesetzt und übernimmt die Funktionen des alten Busbahnhofes im Bereich der B7. Die Ebene des Busbahnhofes wird auf 157,0 Meter über Normalhöhennull (m ü. NHN) festgesetzt. Die Mall wird in einer Höhenlage zwischen 150,5 m ü. NHN bis 157,0 m über NHN festgesetzt. Das ebene Dach der Mall soll als private Verkehrsfläche (Fläche für Geh, Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Geh-, Fahr-, Leitungsrecht zugunsten der Anlieger) genutzt werden können. Aufgrund des erforderlichen Platzaufbaus auf dem Dach ist im Bebauungsplan eine maximal zulässige Deckenhöhe für die Mall festgesetzt um insgesamt die Platzhöhe von 157,0 m. ü. NHN gewährleisten zu können. Die festgesetzten Höhenlagen basieren auf dem Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs aus 2004 und berücksichtigen die topographischen Gegebenheiten im Plangebiet. Durch Baugrenzen ist der Bereich der überbaubaren Grundstücksfläche für die Mall in Abgrenzung zur geplanten Tiefgarage definiert. Aufgrund der schwierigen topografischen Situation sind geringe Abweichungen in den Höhenlagen zulässig, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge

der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen. Die Höhenabweichung wird auf + /- 0,70 Meter festgesetzt.

Die geplanten Einfahrtsbereiche für die geplante Tiefgarage (Parkdeck) unter dem Busbahnhof und die Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof wurden mit Blick auf die verkehrlichen und topographischen Rahmenbedingungen bestimmt und im Plan entsprechend festgesetzt.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf kleinere Anpassungen und Klarstellungen weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes. Gegenüber der Ursprungsplanung wird die überbaubare Grundstücksfläche im Bereich der Mall reduziert und basiert auf der bereits erfolgten Baugenehmigung für die Mall und Tiefgarage.

#### **6.1.4 Bahnhofsvorplatz, Mall, Passage (MK<sub>3</sub>)**

Der Städtebauliche Entwurf – als Grundlage der Vorgaben für den Bebauungsplan – zeigt einen städtebaulich gefassten Bahnhofsvorplatz, gebildet durch die Raumkanten der neuen Mall (Südseite des Platzes) und der der Passage (Westseite des Platzes). Dieses Grundkonzept wird in diesem Plan beibehalten. Allerdings wird der Platz in seiner Breite (Ost-West) von ca. 52 Meter auf eine Breite von ca. 35 Meter reduziert. Da die Raumkante des Investorenkubus näher an die Fußgänger Hauptachse heran geführt und der Platz neu gestaltet werden soll, gibt es in diesem Bereich Änderungserfordernisse. Die Fassade des Kubus wird in Richtung des Hauptbahnhofes schräg zurückweichen und so den Platz leicht trichterförmig nach Süden aufweiten, um dem Hauptbahnhofsgebäude die vorgesehene Geltung wieder zu geben. Der so neu gebildete Stadtplatz mit einer Fläche von ca. 1.800 m<sup>2</sup> bildet weiterhin ein zentrales Element des städtebaulichen Entwurfes.

Die neu gestaltete Eingangszone zum Bahnhof prägt durch ihre städtebaulich und architektonisch prägnante Raumkante das neue Gesamterscheinungsbild des Hauptbahnhofes. Die Fläche des Stadtplatzes wird definiert durch die an der westlichen Seite neu geplanten Bauten vor der ehem. Bundesbahndirektion (Passage), im Süden durch die Eingangszone zum Bahnhof und Mall und im Osten durch den zukünftigen mehrgeschossigen Neubau (Investorenkubus). Die Stadtplatzebene ist in einer Höhe von 150,5 m ü. NHN festgesetzt. In einer Höhenlage von 157,0 m ü. NHN sind der obere Platz als Dach der Passage und Mall und der Busbahnhof (siehe 6.1.3) über den Parkdecks festgesetzt.

Damit die als städtebaulich bedeutend bewertete Raumkante der Platzfläche in der Form auch realisiert wird, ist die Festsetzung einer Baulinie für Mall und Passage erforderlich, wobei ein Vor- und Zurücktreten von dieser Baulinie um bis zu 0,30 Meter im Bereich der südlichen Begrenzung des Stadtplatzes ausnahmsweise zulässig ist. Über die Baulinie der Bebauung auf der Westseite des Vorplatzes hinaus sind einheitliche Vordächer in einer Tiefe von max. 3,0 Meter ausnahmsweise unter Wahrung der erforderlichen Durchgangshöhen zulässig und korrespondieren mit den zulässigen Vordächern auf der Geschäftsbrücke West / Ost.

Die Platzfläche ist als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Stadtplatz – für die Fußgänger festgesetzt. Die Teilnutzung der Verkehrsfläche als

Zufahrt (Kiss&Ride), für Taxiplätze und für Anlieferungsfahrten ist zulässig, um die erforderlichen Andienung zu ermöglichen und benötigte Taxiplätze unmittelbar im Bereich des Hauptbahnhofes anbieten zu können. Die Zweckbestimmung der hier geplanten öffentlichen Verkehrsfläche nimmt auf die Nutzergruppen Bezug.

Südlich an den Platz schließen sich Kerngebietsflächen in einer Höhe von 150,5 m ü. NHN an, um die Passage und die Mall (siehe 6.1.3) im neuen Eingangsbereich zum Bahnhof planungsrechtlich zu ermöglichen. Die Kerngebietsausweisung entspricht diesbezüglich der tatsächlichen und gewollten kerngebietstypischen Funktion dieses Bereiches. Festgesetzt ist eine GRZ von 1,0 und GFZ von 3,0 sowie geschlossene Bauweise, womit die Bestandsgebäude (siehe 6.1.5) und die Neuplanung auf Basis des städtebaulichen Entwurfes berücksichtigt sind. Oberhalb der Mall / Passage (oberer Platz = Dachfläche; festgesetzte Höhe 157,0 m ü. NHN) ist vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofes eine Fläche mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger, sowie Geh- und Fahrrechten zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Daran schließt sich auf der gleichen Höhenlage eine Fläche für Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit vor der ehemaligen Bundesbahndirektion (Dach der Passage) an. Hierüber werden mögliche Andienungs-, Anlieferungs- und Fußgängerverkehre auf der oberen Ebene berücksichtigt und ermöglichen insbesondere eine niveaugleiche Fußwegeverbindung zwischen Zufahrt West, historischen Empfangsgebäude und Busbahnhof. Auf der Ebene 157,0 ist dann ein ebenerdiger Zugang zur ehemaligen Bundesbahndirektion möglich (bis auf die im Portikus des Gebäudes liegende Treppenanlage). Aufgrund des erforderlichen Platzaufbaus auf dem Dach ist im Bebauungsplan eine maximal zulässige Deckenhöhe für die Bebauung festgesetzt um insgesamt die Platzhöhe von 157,0 m. ü. NHN gewährleisten zu können. Des Weiteren soll eine neue Fußgängertreppe von der Ebene des Stadtplatzes (150,5 m ü. NHN) hinauf zur Ebene 157,0 m ü. NHN errichtet werden. Die Treppe ist im Bebauungsplan auf Basis des städtebaulichen Entwurfes als Fläche für ein Gehrecht – Treppenanlage – zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Über die Festsetzungen von Flächen für Geh-, Fahr-, und Leitungsrechte können die entsprechenden gewünschten Verkehrsfunktionen / -verflechtungen feingliederiger gesteuert werden, als über die Festsetzung von öffentlichen oder privaten Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung.

*Wie unter Punkt 6.1.4 bereits ausgeführt, ist die Dachfläche der Mall und der Passage als Fläche für ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Hinsichtlich der Konstruktion muss hierbei eine Anfahrbarkeit durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge gewährleistet werden. Die Höhe der Passage ist wie auch bei der Mall vor dem DB-Empfangsgebäude auf 157,0 m ü. NHN als Maximalhöhe festgesetzt. Mit Blick auf die bautechnischen Unwägbarkeiten sowie aus entwässerungstechnischer Sicht erforderlichen Gefälle sind Abweichungen von der festgesetzten Höhe bis zu einem Maß von +/- 0,7 Meter zulässig. Diese zulässige Abweichung gilt nicht für den unmittelbaren Übergang von dem Platz in das Portal der ehemaligen Bundesbahndirektion. Aufgrund der gegebenen Eingangshöhe von 156,55 m ü. NHN sowie des Natursteinsockels mit Fenstern um Untergeschoss muss hier der Platzbereich etwas abgesenkt werden. Diesbezüglich können in dem Bereich zwischen der ehemaligen Bundesbahndirektion und der östlichen Kante des oberen Stadtplatzes (Bereich der Passage) auch größere Abweichungen von der festgesetzten*

*Höhenlage zugelassen werden. Die konkreten Höhen sind im Rahmen der nachfolgenden Ausführungsplanung zur Platzfläche zu bestimmen.* Die erforderliche Brüstung der Platzfläche in der Höhenlage von ca. 157,0 m ü. NHN löst höhenmäßig keine Abstandsfläche aus, die planungsrechtlich geregelt werden muss.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf kleinere Anpassungen und Klarstellungen weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes. Gegenüber der Ursprungsplanung wird die Bauweise nun als „geschlossen“ festgesetzt, da die einzelnen Planelemente (Bahnhof, Mall und Passage) praktisch nahtlos aneinandergrenzen.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für die Passage Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen. Des Weiteren sind mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee die zu der genannten Straße ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

#### **6.1.5 Hauptbahnhof / Empfangsgebäude / Nebengebäude (MK<sub>3</sub>)**

Der historische Kernbau des Hauptbahnhofes soll entsprechend seiner früheren Platzstellung wieder deutlich als städtebaulich herausragendes Bauwerk hervortreten. Demzufolge wurde aktuell der eingeschossige Vorbau aus der Nachkriegszeit abgebrochen. Der freigelegte Bereich soll zukünftig als Platzfläche vor dem Bahnhof auf der Ebene 157,0 m ü. NHN umgestaltet werden (oberer Platz siehe Punkt 6.1.4).

Auf der Ebene 157,0 m ü. NHN werden daher bestandsbezogen festgesetzt das vier- bis fünfgeschossige Bahnhofsgebäude selbst sowie die westlich angrenzenden drei- bis viergeschossigen Bahngelände innerhalb des MK-Gebietes mit den entsprechenden Geschossigkeiten. Das denkmalgeschützte Gebäude wird durch Baulinien erfasst, um die städtebauliche Figuration aufzunehmen, während die Nebengebäude durch Baugrenzen weitgehend bestandsgemäß berücksichtigt sind. Kleinere Vorbauten sind nicht berücksichtigt, da hier zukünftig Veränderungen an der Bausubstanz vorgesehen sind. Es gilt die geschlossene Bauweise, wie diese sich aus dem Bestand bereits ergibt. Wie bereits und Punkt 6.1.4 angeführt gilt hier eine GRZ von 1,0 und eine GFZ von 3,0. Auf der Ebene 150,5 m ü. NHN erfassen die vorgesehenen Baugrenzen pauschal sowohl den Bahnhof und die Nebengebäude als auch die Mall und die Passage im Sinne einer vertikalen Gliederung des Gebietes.

Unter der Nummer D 1361 ist das Gebäude des Bahnhofes als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt aufgenommen und unterliegt den Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes NRW und ist nachrichtlich im Sinne des § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan übernommen worden.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf kleinere Anpassungen und Klarstellungen für die Baugrenzen der Bestandsgebäude weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für das MK<sub>3</sub> Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen und berücksichtigen auch den Schienenlärm.

#### **6.1.6 Bereich Bundesbahndirektion (MK<sub>4</sub>)**

Die denkmalgeschützte ehemalige Bundesbahndirektion soll mit Ihrer repräsentativen klassizistischen Fassade für ein städtebaulich hochwertiges Erscheinungsbild beitragen. Entsprechend wurde das Gebäude im Rahmen des städtebaulichen Entwurfes berücksichtigt. Aufgrund des neuen Stadtplatzes muss der Anschluss zur ehemaligen Bundesbahndirektion neu geschaffen werden. Um die Passage und damit den oberen Platz unmittelbar an die ehemalige Bundesbahndirektion führen zu können, ist eine Baulinie entlang des bestehenden Denkmals festgesetzt worden, um Alt- und Neubebauung nahtlos anbinden zu können. Die Abstandsflächen der Ostseite des Gebäudes (bezogen auf die maßgebliche Ebene von 157,0 m ü. NHN) liegen zukünftig auf privaten Baugrundstücken. Ggf. sind Abstandsflächenbaulasten erforderlich. Dadurch, dass die zu belastenden Grundstücke in der Hand der Stadt Wuppertal bzw. der Deutschen Bahn AG liegen, können erforderliche Regelungen im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren im Zuge der konkretisierten Gebäudeplanung erfolgen.

Der Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion wird als Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0 festgesetzt. Im Hinblick auf die Einzelstellung des großen Baukörpers der Bundesbahndirektion ab der Ebene 157,0 m ü. NHN und der im Osten unmittelbar vorgesehenen anschließenden Neubebauung in der Ebene 150,5 bis 157,0 Meter ü. NHN ergibt sich eine geschlossene Bauweise, die im Plan entsprechend festgesetzt ist. Die Geschossigkeit wird mit Z=V Geschossen festgelegt und erfasst die Bestandsbebauung.

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

Bedingt durch die geplanten starken Höhenänderungen der Bahnhofsstraße und der Bundesallee sowie der der Verschwenkung der Bundesallee in dem Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion, wird es erforderlich, sowohl an der Westseite der ehem. Bundesbahndirektion als auch an der Nordseite zur Bundesallee Stützmauern zu errichten. Diese Mauern, welche gegenüber der Ursprungsplanung neu definiert

wurden, werden gem. § 9 Abs.1 Nr. 26 BauGB im Bebauungsplan festgesetzt. Die Mauern weichen nun von der Bundesbahndirektion soweit zurück, dass die erforderlichen dauerhaften Verankerungen (Schräganker) innerhalb des städtischen Grundbesitzes liegen und nicht mehr unterhalb der Bundesbahndirektion in das Privatgrundstück hinein reichen. Eine Belastung des privaten Grundeigentums kann so vermieden werden. In Folge werden die Straßenbegrenzungslinien nach Norden verschoben, so dass zwischen der Bundesbahndirektion und der Bundesallee nun ein Grundstückteil entsteht, der dem Kerngebiet als nichtüberbaubare Grundstücksfläche zugeschlagen wird.

Die Fläche zwischen den heutigen drei- und viergeschossigen Bahnhofsnebengebäuden und der ehemaligen Bundesbahndirektion ist als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, über die - wie heute auch - die Andienungsverkehre abgewickelt werden können.

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf die Anpassung der Straßenbegrenzungslinie der Bundesallee weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für das MK<sub>4</sub> Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen.

#### **6.1.7 Fußgängerbrücke und Geschäftsbrücken Ost und West (MK<sub>3</sub>)**

Die städtebaulich gewünschte, oberirdische Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof soll in Form einer breiten Fußgängerbrücke, die beidseitig von Geschäften flankiert wird, ermöglicht werden. Mit der Fußgänger- und Geschäftsbrücke soll die Benutzung der Wegeverbindung hin zur und von der Innenstadt attraktiver werden. Hierzu soll neben der rein verkehrsmotivierten Fußgängerfrequenz auch die einzelhandelsmotivierte Benutzung angesprochen werden, um „Leben“ in Richtung des Bahnhofvorplatzes zu ziehen. Dieses trägt zur Frequentierung der Mall, der Passage und des Investorenkubus bei und unterstützt so die Ausgestaltung eines attraktiven Eingangstors zur Stadt.

Wie bereits in der Ursprungsplanung geplant ist als Kernpunkt eine Brücke für die Fußgängerverbindung (öffentliche Verkehrsfläche – Fußgängerzone –) sowie eine Geschäftsbebauung auf der westlichen Seite vorgesehen. Diese Brücke hat eine Gesamtbreite von 35 m. Hinzu tritt nun das Baurecht für eine zusätzliche Brücke mit Geschäftsbebauung auf der Ostseite, unmittelbar angrenzend an die erste Brücke. Diese weist eine maximale Breite von 16 Metern auf. Es ergibt sich somit eine maximal 51 m breite Überbauung über die B7. Hierbei beträgt die für Fußgänger nutzbare Breite der Brücke min. 17,5 Meter. Die Oberkante der Fußgängerbrücke ist im Süden auf eine Höhe von 150,5 m ü. NHN festgesetzt, um die Höhe des Stadtplatzes aufzunehmen. Im Norden ist eine Höhe von 149,8 m ü. NHN vorgesehen, um den Anschluss an die Fußgängerzone zur Alten Freiheit herzustellen. Diese Maße gelten auch für die Bezugsebene der beidseitigen Geschäftsbrückenbebauung, welche als Kerngebiete mit einer GRZ von 1,0 einer GFZ von 1,0 und Z=I festgesetzt sind. Es gilt die geschlossene Bauweise. Die überbaubaren Grundstücksflächen der

westlichen Geschäftsbrücke sind längs der Brücke durch Baugrenzen bestimmt. Im Norden ist eine Baulinie im Anschluss an die Grünfläche vorgesehen. Im Zusammenspiel mit der geschlossenen Bauweise ergibt sich hierdurch sowohl der gewollte nahtlose Anschluss an die Passage, als auch die Weiterführung bis zur angrenzenden Grünanlage. Durch diese Festsetzung wird die Bebauung der westlichen Geschäftsbrücke die Regelabstandsfläche gemäß Landesbauordnung zum nördlich angrenzenden Gebäude (Köbo-Haus) mit einem Abstand von 5 Meter zunächst unterschreiten. Die Bebauung der Geschäftsbrücke über die gesamte Spannweite der Brücke ist aber ein wesentliches Element des städtebaulichen Entwurfes, auf das nicht verzichtet werden kann. Deswegen wird durch textliche Festsetzung bestimmt, dass hier eine Abstandsfläche an der Nordfassade der westlichen Geschäftsbrückenbebauung von 0 Metern ausreichend ist. Der tatsächliche Abstand beträgt aufgrund der zwischenliegenden öffentlichen Grünfläche 5 Meter, so dass der mindestens einzuhaltende Brandabstand eingehalten wird. Die Geschäftsbrückenbebauung wird zudem auf eine Maximalhöhe von 157,0 m ü. NHN begrenzt, um sowohl die Höhe des oberen Stadtplatzes vor der ehemaligen Bundesbahndirektion aufzunehmen und gegenüber dem Köbo-Haus eine übermäßige Einschränkung der Belichtung zu vermeiden. Im Zusammenspiel werden die Auswirkungen auf Belichtung und Belüftung zwischen den Gebäuden nicht derart einschränkend sein, dass diese nicht zugunsten der Umsetzung des städtebaulichen Entwurfes zur Sanierung des Bahnhofbereiches hinzunehmen sind.

Die östliche Geschäftsbrückenbebauung ist längs der Brücke durch Baugrenzen festgelegt. Die Festsetzung einer Baulinie ist in einem südlichen Teilbereich zur Lösung der sich ergebenden Abstandsflächenproblematik erforderlich. Durch den Anschlusspunkt der Brückenbebauung Ost im unmittelbaren Bereich des Investorenkubus (MK<sub>6</sub>) werden die Abstandsflächen zwischen den beiden Bauungen für einen kleinen Fassadenbereich deutlich unterschritten. Mit Blick auf die Mindesthöhe des Kubus von 172,8 m ü. NHN ergibt sich eine Bauhöhe von ca. 22,3 Meter, während die Geschäftsbrücke eine Bauhöhe von ca. 6,5 Meter aufweisen darf. Es ergibt sich ein Zwangspunkt mit einem städtebaulich gewünschten minimalen Abstand von ca. 2,5 Meter (Abstand der Baugrenzen zueinander von 4,5 Meter abzüglich des zulässigen Fassadenüberhanges von 2 Meter für den Investorenkubus). Ein nahtloser Anschluss der beiden Gebäude im Sinne einer geschlossenen Bauweise ist aber nicht vorgesehen, um die Fußwegeverbindung vom Stadtplatz in Richtung Morianstraße zu ermöglichen. Entsprechend wird für die östliche Geschäftsbrücke bestimmt, dass für die Südfassade der Gebäude im Baufeld der östlichen Geschäftsbrücke eine Abstandsfläche von 0 Metern ausreichend ist. Für die nördliche Baugrenze für das MK<sub>6</sub> Gebiet gilt eine ähnliche Festsetzung (siehe Punkt 6.1.9), um die vorgesehene Bebauung wie beschrieben zu ermöglichen. Da der so entstandene minimale Abstand - der sich durch die Wegebreite ergibt - nur für einen kleinen Bereich der Gesamtfassade des Gebäudes entsteht, sind die Einschränkungen hinsichtlich der Belichtung und Belüftung nur sehr gering. Da auch der minimale Brandabstand zwischen den geplanten Gebäuden (Geschäftsbrücke Ost / Investorenkubus) unterschritten wird, sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens Auflagen zum Brandschutz bzw. der Bauausführung erforderlich. Auch diese betreffen nur kleine Fassadenbereiche im



Überlappungsbereich der Gebäude und sind mit Blick auf die städtebauliche Zielrichtung zum Umbau des Bahnhofbereiches hinzunehmen.

Die Unterkante(n) der Geschäftsbrücke West, der Fußgängerbrücke und der Geschäftsbrücke Ost müssen aus verkehrstechnischen Erfordernissen eine Mindestdurchfahrtshöhe von 4,80 m zu der hier abgesenkten B7 einhalten. Die Sollhöhe der Fahrhahnoberkante der B7 ist in dem relevanten Bereich im Plan durch Höhenpunkte eingetragen. Die Bundesalle ist unterhalb der Brücke als öffentliche Verkehrsfläche im Plan festgesetzt. Der für den Fußgänger vorgesehene Bereich der Brücke wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung – Fußgängerzone – in Weiterführung der nördlichen Fußgängerzone festgesetzt. Konstruktive Elemente des Brückenbauwerks sind im geplanten Mittelstreifen zur Unterteilung der Straßenfläche zulässig.

Über die Baugrenze der westlichen Geschäftsbrücke hinaus sind einheitliche Vordächer in einer Tiefe von max. 2,0 m in die Verkehrsfläche der Fußgängerbrücke hinein ausnahmsweise unter Wahrung der erforderlichen Durchgangshöhe zulässig. Dieses erfolgt analog und in Fortführung der zulässigen Vordächer im Bereich der geplanten Passage auf Basis des städtebaulichen Entwurfes.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für die Geschäftsbrückenbebauung Festsetzungen zum Immissionsschutz gegenüber Verkehrslärm erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen. Des Weiteren sind mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee die zu der genannten Straße ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

### **6.1.8 Wupperpark (MK<sub>3</sub>, MK<sub>5</sub>) / Grünflächen**

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

Der Bereich der geplanten Grünanlage zwischen der Morianstraße und Alter Freiheit (Wupperpark) und die Grünanlage westlich der Fußgängerbrücke werden als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung – Parkanlage – festgesetzt. Es

wird bestimmt, dass eine Unterbauung der Parkanlage des Wupperparks durch Anlagen des Zivilschutzes zulässig ist, so dass der vorhandene Bunker entsprechend berücksichtigt ist. An der östlichen und westlichen Seite des Wupperparks sind angrenzend zwei kleine Baufelder vorgesehen, die eingeschossig bebaut werden können und im Zusammenhang mit der Grünfläche bzw. umgekehrt zu sehen sind. Definiert sind diese Felder durch Baugrenzen und eine eingeschossige Bauweise. Das Areal ist dem Innenstadtgebiet Elberfeld zuzurechnen und wird daher als Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 1,0 festgesetzt. Zur Verbesserung der städtebaulichen Wirkung des alleinstehenden Pavillons auf der Ostseite des Parks wird hier festgesetzt, dass Dächer mit einer Dachneigung von bis zu 14° mit einer extensiven Begrünung zu versehen ist. Lüftungsanlagen und sonstige Dachaufbauten dürfen dabei nur einen untergeordneten Teil der Dachfläche (max. 20%) einnehmen, um die gewünschte Begrünung nicht zu unterlaufen.

Der Zugang zum Wupperpark aus der Richtung Alter Freiheit wird über einen mindestens 5 Meter breiten Grünstreifen entlang der Wupper sicher gestellt, der im Plan als öffentliche Grünfläche – Parkanlage - festgesetzt wird. Hierdurch wird dem Leitkonzept „Lebensader Wupper“ Rechnung getragen und ein einfacher Zugang zum Park ermöglicht.

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

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

Die vorgenannten Regelungen entsprechen insoweit bis auf die Anpassung der Dachbegrünung und der nun vorgesehenen Anschlussbebauung der Geschäftsbrücke Ost weiterhin den Festsetzungen des noch geltenden Vorläuferplanes.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für die Wupperparkbebauung Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen. Des Weiteren sind mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee und der Morianstraße die zu den genannten Straße ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein

entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

### **6.1.9 Investorenfläche (MK<sub>6</sub>)**

#### Neuer Hochbaukomplex

Der Wettbewerbsentwurf sah für diesen Bereich einen größeren Hochbaukomplex vor. Entsprechend wurde auf Basis des Entwurfes im Ursprungsbebauungsplan 954 B als städtebaulicher Fixpunkt im Bezug zum Intercity-Hotel, der Bundesbahndirektion und dem klassizistischem Empfangsgebäude am Döppersberg ein Baurecht für einen mehrgeschossigen Baukörper nordöstlich des Empfangsgebäudes berücksichtigt. Die Stadt Wuppertal hat sich bemüht, für die Entwicklung der Fläche (Gebäude und Tiefgarage) einen Investor zu finden. Ein möglicher Investor konnte nun durch ein entsprechendes Interessenbekundungsverfahren gefunden und die Planung mit den Anmerkungen und Anforderungen des potentiellen Investors abgeglichen werden. Es zeigte sich, dass ein Anpassungsbedarf zum Wettbewerbsentwurf im Sinne einer Konkretisierung erforderlich wird. In der nun vorliegenden Fassung wird der Gebäudekörper etwas gestreckt und nach Westen verschoben. Hierdurch verkleinert sich der öffentliche Stadtplatz, ohne dass hierdurch seine gliedernde und gestaltende Funktion verloren geht. Die Investorenbebauung und der Platz sollen enger zusammenrücken, um gegenseitige Bezüge zu stärken. In der entwickelten Form verläuft die Fassade schräg von Norden nach Süden zurückweichend, um die Blickbeziehung / Bezug zum DB-Empfangsgebäude aufzunehmen. Der Stadtplatz weitet sich in Richtung Bahnhof von 32 Meter (Nordwestfassade Investorenkubus) bis auf ca. 37 Meter (Südwestfassade Investorenkubus) auf. Der Gebäudekörper soll nach den Investorenvorstellungen hierbei 5 Geschosse aufweisen und ist damit etwas niedriger als in dem Wettbewerbsentwurf zunächst angedacht. Trotz allem wird stadtgestalterisch eine ausreichende Gebäudehöhe erreicht, die zur gewünschten städtebaulichen Raumbildung führt. Eine geringere Höhe wäre allerdings nicht zielführend, entsprechend wird – wie in der Ursprungsplanung vorgesehen - im Plan eine Mindestbauhöhe von 172,8 m. ü. NHN festgelegt, um diesem städtebaulichen Ziel zu genügen. Bedingt durch die besondere Höhensituation am Döppersberg ist die Festsetzung einer Geschoszahl nicht zielführend für die gewünschte Höhe des Gebäudes im städtebaulichen Kontext. Mit der Höhenfestsetzung wird ein städtebaulich unproportioniertes, zu flach erscheinendes Gebäude vermieden. Der Bebauungsplanentwurf greift die nun gefundene städtebauliche Lösung auf und schafft ein Baufenster, das die neue Figuration der avisierten Investorenbebauung definiert. Die Festsetzung von Baulinien ist diesbezüglich nicht erforderlich. Der damit theoretisch eröffnete Gestaltungsspielraum wird hier zu keiner wesentlich anderen städtebaulichen Situation führen und ist mit den städtebaulichen Zielsetzungen verträglich. Mit Blick auf die Besonderheit der avisierten teilweise in sich geschwungenen und allseitig nach außen „gekippten“ Fassaden des potentiellen Investors ist im Plan durch textliche Festsetzung bestimmt, dass eine Überschreitung der Baugrenzen durch einen Fassadenüberhang von bis zu 2 Meter ausnahmsweise zulässig ist. Die zulässige Überschreitung von maximal 2 Metern gilt in der Bauhöhe von 172,8 m ü. NHN. Für Bauhöhen unterhalb von 172,8 ist die zulässige Überschreitung durch Interpolation im Bezug zum Fußpunkt zu ermitteln. Der Fußpunkt der Fassade (Schnittebene von Platz zur aufgehenden Fassade) darf die

Baugrenze nicht überschreiten. Für einen Teilbereich der nördlichen Baugrenze wird im Plan zudem bestimmt, dass die erforderliche einzuhaltende Abstandsfläche zu der östlichen Geschäftsbrücke auf 0 Meter reduziert ist. Dieses ist erforderlich, um das mit Blick auf den städtebaulichen Entwurf bestimmte dichte Nebeneinander von Investorenkubus und Geschäftsbrücke Ost zu ermöglichen. Hierdurch werden insgesamt die Anforderungen an Belichtung und Belüftung aber nur gering eingeschränkt, da das Gebäude im Plangebiet als Solitär vorgesehen ist, so dass die Abstandsflächen überwiegend eingehalten werden.

Unterhalb des Gebäudes soll eine Tiefgarage angelegt werden, die von der Bundesallee an- und abgefahren wird, hierfür siehe nachfolgend unter „Tiefgarage unterhalb des Hochbaukomplexes“. Soweit für das geplante Gebäude Tiefgaragenstellplätze errichtet werden, kann ausnahmsweise die Vergünstigung des § 21a Abs. 5 BauNVO Anwendung finden. Die Erhöhung der Geschossfläche darf jedoch 25 m<sup>2</sup> pro Tiefgaragenstellplatz nicht überschreiten. Durch die Anrechnungsregelung sollen Tiefgaragenstellplätze unterstützt werden. Die Flächengröße erfolgt aus einer angenommenen Stellplatzgröße von ca. 15 m<sup>2</sup> zuzüglich eines Flächenanteils für die Zufahrt, der Außenwände, Treppenhäuser und anderer erforderlicher Anlagen. Mit Blick auf die vorgenannten Ausführungen sollen Garagen, Stellplätze und Garagengeschosse oberhalb der Bauebene von 150,5 m ü. NHN ausgeschlossen werden. Hierdurch werden zum einen nichtgewünschte Zufahrtsverkehre über den Stadtplatz vermieden, als auch die gewünschte hochwertige Architektur und städtebauliche Einbindung des solitär stehenden Gebäudes in das Umfeld nicht durch Garagen / Stellplätze oder auch Garagengeschosse gemindert. Hierzu ist festzustellen, dass Stellplätze und Garagen / Garagengeschosse geeignet sind, das auf Basis des Wettbewerbsergebnisses formulierte städtebauliche Bild, in dem der Hochbaukomplex eine bedeutende Stellung einnimmt, deutlich abzuschwächen. Entsprechend ist ein Ausschluss dieser Anlagen ab der Bauebene von 150,5 m ü. NHN gerechtfertigt und wird zum Teil durch die Vergünstigungen für die Tiefgaragenstellplätze abgemildert. *Ergänzend dazu wird entlang der entsprechenden Straßenbegrenzungslinien (Stadtplatz, Döppersberg, B7) die Zulässigkeit von Ein- und Ausfahrten zum MK<sub>6</sub> eingeschränkt. Die Möglichkeit der Zufahrbarkeit ist im Bereich der B7 sichergestellt.*

Die Baufläche für den Investorenkubus wird als Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 5,0 festgesetzt. Die Überschreitung der Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 auf 5,0 ist in diesem herausgehobenen Innenstadtbereich vor dem Hauptbahnhof städtebaulich erforderlich, um sowohl die gewünschten Nutzungen hier unterbringen zu können, als auch die gewollte hochwertige und wirtschaftliche Solitärbebauung zu ermöglichen. Diesbezüglich hat der Rahmenplan mit anschließenden städtebaulichen Wettbewerb aufgezeigt, dass dem Solitärgebäude eine besondere Bedeutung durch seine Lage am Kreuzungspunkt Bundesallee / Morianstraße auf der einen und dem Stadtplatz mit Mall und Hauptbahnhof auf der anderen Seite zukommt. Hier ist eine besondere Betonung durch eine Solitärbebauung erforderlich, was sich auch in der Mindestbauhöhe äußert. Die Überschreitung der Geschossflächenzahl ist mit Blick auf das unmittelbare städtebauliche Umfeld verträglich, und wird durch die umgebenden öffentlichen Platz- und Aufenthaltsbereiche abgemildert. Vor diesem Hintergrund ist sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde

Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, auch sonstige öffentliche Belange stehen dieser Festsetzung nicht entgegen.

Das festgesetzte Baufeld soll in Anlehnung an die Wettbewerbsidee fußläufig umgangen werden können, auch reine Anlieferungs- und Rettungsfahrten sollen möglich sein. Entsprechend sollen die nördlichen und östlichen nichtüberbaubaren Grundstücksflächen auf der Ebene 150,5 m ü NHN zugleich als Flächen für Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Anlieger und teilweise für Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt werden. Im Zuge der Ausbauplanung ist vorgesehen, dass über eine Treppenanlage ein Zugang von der Platzfläche zum Kreuzungspunkt Bundesallee/Döppersberg geschaffen wird. Eine gesonderte Festsetzung hierfür ist allerdings nicht notwendig.

Mit Bezug zum Punkt 4.6 sind für den Investorenkubus Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Die Festsetzung erfolgt analog der Ausführungen zu Punkt 6.1.1. Die konkreten Lärmpegelbereiche sind in der Plankarte eingetragen. Des Weiteren sind mit Blick auf die Ausführungen zu Punkt 4.7 im Bebauungsplan Regelungen zum passiven Schutz gegen Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr erforderlich. Im Bebauungsplan wird deswegen festgesetzt, dass im Zuge der Neuerrichtung oder baulichen Änderung von Gebäuden an der Bundeallee und der Straße Döppersberg die zu den genannten Straßen ausgerichteten Aufenthaltsräume mit kontrollierten Lüftungsanlagen auszustatten sind. Die Frischluft, die in die Aufenthaltsräume zugeführt wird, darf nur an den abgewandten Gebäudeseiten oder an den Gebäudeseiten entnommen werden, an denen die ermittelte Konzentration von NO<sub>2</sub> den Grenzwert der 39. BImSchV unterschreitet. Alternativ sind geeignete Systeme zur Filterung von NO<sub>2</sub> am Ort der Frischluftzuführung vorzusehen. Ausnahmen von der Regelung sind zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis über eine tatsächlich niedrigere Belastung unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV erbracht wird.

#### Bahnhofsvorfahrt

Zwischen dem Investorenkubus und dem Bauwerk Busbahnhof (Parkdeck)&Mall, auf der Südseite der Investorenfläche verläuft der Zugang / Zufahrt von der Straße Döppersberg in Richtung Stadtplatz auf der Ebene 150,5 m ü NHN. Von dieser Wegefläche in einer Breite 16,25 m erfolgt die Zufahrt zu der Tiefgarage, die Bahnhofsvorfahrt einschließlich eines auszubildenden Wendehammers auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die Anlieferung der kleineren Geschäfte aber nicht des Investorenkubus (MK<sub>6</sub>). Zusätzlich sind auf dieser Fläche die Taxenplätze vorgesehen, um den erforderlichen Taxidienst zu ermöglichen. Die konkreten Aufstellplätze sind in der Ausführungsplanung festzulegen.

#### Tiefgarage unterhalb des Hochbaukomplexes

Sowohl unterhalb des Hochbaukomplexes (MK<sub>6</sub>) als auch unterhalb des Stadtplatzes und unterhalb der Passage (MK<sub>3</sub>) ist die Zulässigkeit einer Großgarage- / Tiefgarage mit Anlieferungszone für das MK<sub>6</sub> vorgesehen, um die benötigten Stellplätze sowie die An- und Ablieferverkehre für die Bebauung abwickeln zu können. In der Bebauungsplankarte wird deswegen in der Höhenlage von 143,6 m ü. NHN bis 150,5 m ü. NHN ein Kerngebiet mit überbaubaren Grundstücksfläche definiert, um die

Großgarage / Tiefgarage zu ermöglichen. Die Fläche liegt dabei unterhalb des MK<sub>3</sub> (Teilweise) und des MK<sub>6</sub> sowie unterhalb des Stadtplatzes und der Zufahrtsstraße von der Straße Döppersberg zum Stadtplatz. In dem Kerngebiet gilt die geschlossene Bauweise. Aufgrund des erforderlichen Platzaufbaus des öffentlichen Stadtplatzes ist im Bebauungsplan eine maximal zulässige Deckenhöhe für die Tiefgarage festgesetzt um insgesamt die Platzhöhe von 150,5 m. ü. NHN gewährleisten zu können. Die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ist niveaugleich mit dem tiefsten Punkt der abgesenkten B7 vorgesehen. Im Bebauungsplan sind die Ein- und Ausfahrtsbereiche entsprechend eingetragen. Aufgrund der zu erwartenden An- und Ablieferungsverkehre durch die Nutzung des Investorenkubus (voraussichtlich intensive Einzelhandelsnutzung) soll diese Verkehre ausschließlich über eine Anlieferungszone in der Tiefgarage abgewickelt werden. Hierdurch kann die Bahnhofszufahrt von erheblichen Verkehren entlastet werden.

Die Planung spiegelt in Grundzügen die Ursprungsplanung wieder. Das Baufeld für den Hochbaukomplex wird diesbezüglich nur neu definiert. Hierbei wird die überbaubare Grundstücksfläche leicht erhöht. Im Gegenzug wird allerdings auch die zulässige GFZ von 8,0 auf 5,0 abgesenkt und nimmt dadurch Bezug zu dem neuen architektonischen Entwurf und das hierfür erforderliche Maß der baulichen Nutzung.

## **6.2 Einzelhandel, kerngebietstypische Nutzungen**

### **6.2.1 Planungsrechtliche Bewertung Einzelhandel**

Das Gesamtkonzept des Bebauungsplanes 954 fügt sich städtebaulich und funktional in den stadtstrukturellen Kontext der Elberfelder Innenstadt ein. Mit der vorgesehenen fußläufigen Anbindung an die Fußgängerzone im Bereich der Alten Freiheit wird eine Integration des Bahnhofsbereiches mit seinen unterschiedlichen Nutzungen in den Kern der Elberfelder City gewährleistet. Darüber hinaus ist weiterhin davon auszugehen, dass mit der Umsetzung des Projektes und insbesondere der verbesserten Gestaltung der Fußgängerverkehre und des Busverkehrs positive Impulse für die Elberfelder City verbunden sind (Erhöhung der einkaufsmotivierten Fußgängerfrequenz). Ziel der gesamten Neugestaltung des Bahnhofsbereiches ist es, den Wuppertaler Hauptbahnhof funktional an die Innenstadt anzubinden und ihn als zentralen Kerngebietsstandort zu entwickeln. Hierbei sollen die bestehenden Nutzungen mit berücksichtigt werden. Folgerichtig soll, wie einleitend beschrieben, im gesamten Projektbereich die Zulässigkeit von kerngebietstypischen Nutzungen festgesetzt werden. Hierin folgt der Plan weiterhin den derzeit bestehenden Vorläuferplanungen der Bebauungspläne 954 A und B die bereits Kerngebietsflächen vorsahen. Nutzungsbeschränkungen sind im Bebauungsplan 954 nicht vorgesehen. Ausnahmen hierzu ergeben sich ausschließlich für AutomatenSpielhallen, Wettbüros und Bordellnutzungen (wird unter Punkt 6.2.2 ausgeführt).

Ein wesentlicher Nutzungsbestandteil im Plangebiet wird voraussichtlich der Einzelhandel sein. Der Standort der festgelegten Bauflächen ist als städtebaulich und funktional integriert zu bewerten. Der Planbereich liegt vollständig im zentralen Versorgungsbereich Hauptzentrum Elberfeld (Festlegung aus dem Regionalen Einzelhandelskonzept der bergischen Kommunen Solingen, Remscheid und

Wuppertal). Im Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal ist der Bereich als Kerngebiet dargestellt, so dass das Entwicklungsgebot gewahrt ist.

Der zwischen Innenstadt und Bahnhof entstehende Platzbereich soll durch einen Nutzungsmix aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Dienstleistungen sowie Gastronomie und Einzelhandel standortgerecht aufgewertet werden. Einzelhandelsnutzungen sind im gesamten Projektbereich zulässig, wobei realistisch insbesondere die Neubauf Flächen (Investorenkubus, Mall, Passage und Geschäftsbrücken) hierfür in Frage kommen. Für die übrigen Flächen – bis auf die ehemalige Bundesbahndirektion, dazu weiter unten – bestehen etablierte andere kerngebietstypische Nutzungen (Hotel, Schule im MK 1; Wuppertal Institut, MK 2).

Im Rahmen des „Regionalen Einzelhandelskonzepts für das Bergische Städtedreieck“ (REHK) der Städte Wuppertal, Solingen und Remscheid ist vereinbart worden, das Planvorhaben mit einer zusätzlichen Verkaufsfläche von mindestens 5.000 m<sup>2</sup> nur im regionalen Konsens realisiert werden (REHK, Seite 143). Allerdings heißt es im REHK an der genannten Stelle auch, dass bei einem Standort innerhalb eines Haupt- und Nebenzentrums oder dessen Erweiterungszone nur Vorhaben mit nahversorgungsrelevanten Sortimentsschwerpunkten genauer betrachtet werden müssen, weil sie Auswirkungen auf benachbarte Nahversorgungsstandorte haben können. Ein nahversorgungsrelevanter Schwerpunkt ist für die Kerngebiete im Plangebiet nicht zu erwarten. Nach den Erläuterungen zu Ziel 3 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum Landesentwicklungsplan, ist bei „allgemeinen Kerngebietsausweisungen ohne konkret anstehende Vorhaben i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO die Auswirkungen dieser Bauleitplanung durch eine „worst-case-Betrachtung“ zu ermitteln“.

Folgende Aussagen des REHK sind zur Ansiedlung eines Vorhabens im Hauptzentrum Wuppertal-Elberfeld von Bedeutung:

- Die Binnenverflechtung zwischen den drei Städten Wuppertal, Solingen und Remscheid sei relativ gering und offenbar in der Vergangenheit vielfach überhöht wahrgenommen worden. Hinzu komme, dass die topographischen Voraussetzungen der Region auch bei größeren Planvorhaben nur in Ausnahmefällen eine so starke Betroffenheit der beiden Nachbarstädte vermuten lassen, dass die Notwendigkeit zu einer informellen Verständigung bestehen könnte (Seite 8).
- Im Gegensatz zu Regionen mit kleinen, eher ländlich strukturierten Kommunen dürfte eine negative Betroffenheit einer der Nachbarstädte durch ein Planvorhaben nur in Ausnahmefällen nachzuweisen sein (Seite 12).
- Die City Elberfeld stelle sich als stärkster Einzelhandelsstandort des bergischen Städtedreiecks dar (Seite 59). Die aktuellen Kaufkraftabflüsse nach Köln, Düsseldorf oder ins Ruhrgebiet können dauerhaft nur reduziert werden, wenn die bergischen Städte möglichst gleichwertige Angebote bieten und damit Motive für eine Einkaufsfahrt in andere Städte fehlen (Seite 79). Das Hauptzentrum Wuppertal-Elberfeld ist für die strategische Positionierung der Region gegenüber den Wettbewerbsstätten Köln, Düsseldorf, Essen und Bochum von großer

Bedeutung und sollte daher auch weiterhin Standort der wichtigsten Leitbetriebe sein (Seite 82).

- Konkret zum Projekt Bahnhofsumfeld Döppersberg heißt es auf Seite 88: „Einen wichtigen Schwerpunkt der Bemühungen um eine regionale Profilierung der Elberfelder City stellt die geplante Aufwertung des Bahnhofsbereichs dar. (...) Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Projekts hat der Rat der Stadt Wuppertal mit Beschluss vom 18.03.2002 den Rahmen für mögliche Einzelhandelsflächen auf insgesamt 15.000 m<sup>2</sup> festgelegt. Darin enthalten sind 3.300 m<sup>2</sup> für die Erneuerung von bestehenden Einzelhandelsflächen im Bereich des Hauptbahnhofs. Für die Bewertung konkretisierter Einzelhandelsplanungen werden nach Inkrafttreten des Regionalen Einzelhandelskonzepts die Kriterien für einen „regionalen Konsens“ heranzuziehen sein.
- Nach der Darstellung in Abbildung 54 (Seite 120) besteht regionaler Konsens im Sinne eines „Vorranggebiets“ für die funktionale Ergänzung des Hauptzentrums Wuppertal-Elberfeld durch großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Sortiment.
- Qualitative Beschränkungen der Verkaufsfläche bei Vorhaben, die innerhalb der im REHK räumlich abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiche entstehen, sollen nur in wenigen begründeten Ausnahmefällen erfolgen (Seite 82). Für einen großen Teil der in Wuppertal, Remscheid oder Solingen in der Praxis zu bewertenden Planvorhaben mit großflächigem Einzelhandel muss wegen der fehlenden Betroffenheit anderer Kommunen nicht davon ausgegangen werden, dass es zu begründeten Einsprüchen der Nachbarn kommen kann (Seite 135). Für die räumlich abgegrenzten Zonen (Haupt- und Nebenzentren etc.) soll die wohlwollende Annahme gelten, dass in ihnen vorgesehene Planvorhaben grundsätzlich erwünscht sind und daher keine Einsprüche kommen dürfen. Erst für sehr große Planvorhaben, die tatsächlich Auswirkungen auf Zentren- und Nahversorgungsstrukturen der Nachbarstädte erwarten lassen, wird noch eine vertiefende Betrachtung notwendig sein (Seite 135).

Zur näheren Erfassung und Bewertung der möglichen Auswirkungen der zusätzlichen Einzelhandelsflächen auf das Stadtgebiet und das Umland hat die Stadt Wuppertal ergänzend eine Auswirkungsanalyse in Auftrag gegeben, die in die Bewertung eingeflossen sind („Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Textilkaufhauses und weitere Einzelhandelsnutzungen in Wuppertal, Döppersberg“, GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Köln, Januar 2014).

Auswirkungsanalysen für Kerngebiete begegnen der Schwierigkeit, dass Umfang und Art (Sortimente) der Einzelhandelsnutzungen im Bebauungsplan nicht konkret vorgegeben sind. In einem ersten Schritt war daher abzuschätzen, welche im Plangebiet zulässigen Gebäude überhaupt realistischer Weise für Einzelhandel genutzt werden können. In einem zweiten Schritt waren die konkreten Einzelhandelsnutzungen abzuschätzen und auf dieser Grundlage dann Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu prognostizieren. Hier hat die GMA die stärksten



unter realistischen Annahmen zu erwartenden Auswirkungen („worst-case“) angenommen.

Ausgangslage für die Bewertung ist somit zunächst eine Abschätzung der plausibel zu erwartenden Einzelhandelsflächen im Plangebiet. Diese ergeben sich aus den Neubaufächen, für die konkretere Ansiedlungsvorstellungen bzw. Planungen bestehen sowie aus der Größe der Baufelder und der maßgeblichen GRZ, GFZ und Geschossigkeit. Die Verkaufsfläche der Mall beträgt mit Bezug zur vorliegenden Baugenehmigung 1.410 m<sup>2</sup>. Diese unterteilt sich in mehrere kleinflächige Einheiten für den bahnhofstypischen Bedarf inklusive von Gastronomie / Food Angeboten. Für die Geschäftsbrückenbebauung (Ost und West), die Geschäftspassage westlich des Stadtplatzes und die Bebauung am Wupperpark West werden insgesamt 2.450 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in Ansatz gebracht ( $BGF * 0,8 = \text{Verkaufsfläche}$ ). Diese Gesamtverkaufsfläche unterteilt sich gemäß dem Plankonzept in kleinere Einheiten unterhalb der Großflächigkeit. Hinzu tritt noch die Investorenbebauung mit einer voraussichtlichen Verkaufsfläche von 6.800 m<sup>2</sup> (Nutzung von 4 Geschossen für den Einzelhandel). Es ergibt sich somit eine „kurzfristig“ (Planungshorizont 2017) zu realisierende Einzelhandels-Verkaufsfläche von maximal rd. 10.660 m<sup>2</sup>. Dieses liegt deutlich unterhalb der Größenordnung von 15.000 m<sup>2</sup>, die der Rat der Stadt im Jahr 2002 durch Beschluss für den Umbau Döppersberg avisiert hat.

Derzeit nicht plausibel absehbar ist das Flächenpotential für den Einzelhandel innerhalb des Gebäudes der ehemaligen Bundesbahndirektion. Diese steht seit vielen Jahren in großen Teilen leer, im geringen Umfang finden Büro / Dienstleistungsnutzungen statt. Auch durch den Verkauf der Immobilie vor nunmehr 5 Jahren im Jahr 2008 ergab sich keine konkrete Nachfolgenutzung für das Gebäude. Seitens des Eigentümers wurde zwar eine Einzelhandelsnutzung auf Basis des bestehenden Planungsrechtes angefragt, diese aber bislang nicht weiterverfolgt. Ob und in welcher Form hier der Eigentümer weitere Anstrengungen unternehmen will ist unklar. Entsprechend wird die Immobilie im weiteren Verfahren nicht innerhalb der Auswirkungsanalyse für den Einzelhandel betrachtet, da eine zukünftige Einzelhandelsnutzung in diesem historischen und denkmalgeschützten Bestandsgebäude nicht hinreichend sicher abzusehen ist. Gestützt wird diese Einschätzung auch durch eine seitens der Stadt beauftragte und durch das Büro GMA durchgeführte Objektanalyse („Standort- und Objektanalyse zur Ansiedlung von Handelsnutzungen im Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion am Standort Wuppertal, Döppersberg“, GMA, Januar 2014). Es wird aufgezeigt, dass die ehemalige Bundesbahndirektion durch zahlreiche Restriktionen (Denkmalschutz, keine Stellplätze, Andienung, ungünstige Anbindung an die Einkaufslage, Grundrisse, Infrastruktur) nur mit hohem Aufwand für eine Einzelhandelsnutzung nutzbar gemacht werden kann, und dass selbst dann nicht alle Restriktionen für eine Einzelhandelsnutzung beseitigt werden könnten und trotz eines hohen baulichen Aufwandes allenfalls eine durchschnittliche Funktionalität erreicht wird. Für eine Nutzung als Einkaufszentrum oder Herstellerdirektvertriebszentrum (FOC/DOC) sei das Gebäude wenig geeignet. Lediglich für einen Einzelmieter mit hoher Eigenattraktivität sei die Immobilie unter starken baulichen Eingriffen grundsätzlich nutzbar, auch insoweit wird das Gebäude wegen der oben genannten Restriktionen von der GMA im Ergebnis als wenig geeignet beurteilt. Ein entsprechendes und auf die Situation abgestimmtes Betreiberkonzept zeichnet sich derzeit nicht ab und liegt

aufgrund der Analyse der GMA auch nicht nahe. Eine Einzelhandelsnutzung im Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion wird daher im Rahmen der Planung nicht näher betrachtet.

Unter diesen Prämissen wurde durch das Büro GMA eine Auswirkungsanalyse für die ermittelten umsetzbaren Verkaufsflächen (Geschäftsbrücke, Geschäftspassage, Pavillon Wupperpark West, Investorengebäude) mit einer Verkaufsfläche von rund 9.500 m<sup>2</sup> im Sinne einer worst-case-Betrachtung erstellt. Aufgrund der zurzeit noch nicht endgültig feststehenden Mieter- und Flächenstruktur wurden hierbei die Sortimente „Bekleidung“ mit ca. 74% Flächenanteil, das Sortiment „Schuhe / Lederwaren“ mit ca. 21% Flächenanteil und rund 5 % (ca. 500 m<sup>2</sup>) sonstige Sortimente (z.B. Uhren, Schmuck, Heimtextilien, Haushaltswaren) als plausible und auswirkungsträchtige Sortimente angesetzt.

Gemäß der Ermittlung ergibt sich bezogen auf die Kaufkraft und die Zahl der Einwohner im relevanten Einzugsgebiet eine potentielle Kaufkraft im Bereich Bekleidung von 415,1 Mio. €. Für den Bereich Schuhe und Lederwaren wurden 121,6 Mio € ermittelt. Hierbei entfallen auf den Einzugsbereich der Zone I (Wuppertal) mit 342.900 Einwohner eine Kaufkraft von 162,9 Mio € für Bekleidung und 47,7 Mio € für den Bereich Schuhe / Lederwaren. In der Zone II werden die umliegenden Gemeinden Ennepetal, Gevelsberg, Haan, Hattingen (Niederelfringen, Oberelfringen, Oberstüter), Radevormwald, Remscheid, Schwelm, Solingen, Sprockhövel und Velbert erfasst und bewertet. Es ist hier auf Basis der Einwohnerzahl von 512.800 von einer Kaufkraft in Höhe von 252,1 Mio € für den Bereich Bekleidung auszugehen, während auf das Sortiment Schuhe und Lederwaren eine Kaufkraft von und 73,8 Mio € entfallen.

Bei der Erhebung des in den Zonen I und II gegebenen relevanten Einzelhandels wurde eine Erhebung aller Betriebe die Bekleidung und Schuhe / Lederwaren führen (einschließlich der Bekleidungsabteilungen in den SB-Warenhäusern)

- in den Haupt- und Nebenzentren von Wuppertal, Remscheid, Solingen,
- in der Innenstadt Velbert,
- im Innenstadtzentrum von Haan,

durchgeführt. Neben-, Streu- und dezentrale Lagen werden bewusst nicht betrachtet. Hierdurch wird im Sinne einer „worst-case“-Analyse unterstellt, dass die durch das Planvorhaben ausgelösten Umsatzverteilungen innerhalb des Untersuchungsraumes ausschließlich gegenüber den wesentlichen zentralen Versorgungsbereichen der Städte und Gemeinden umverteilt werden.

Als relevanter Einzelhandelsbestand in den so bestimmten Zentralen Versorgungsbereichen ergeben sich folgende Verhältnisse.

#### **Zone I**

Verkaufsfläche Bekleidung gesamt =	46.950 m <sup>2</sup>
Umsatz =	142,4 Mio €
Verkaufsfläche Schuhe/Lederwaren gesamt =	11.100 m <sup>2</sup>
Umsatz =	34,9 Mio €

#### **Zone II**

Verkaufsfläche Bekleidung gesamt =	37.400 m <sup>2</sup>
Umsatz =	114,1 Mio €
Verkaufsfläche Schuhe/Lederwaren gesamt =	7.100 m <sup>2</sup>
Umsatz =	22,0 Mio €

Es ergibt sich somit in **Zone I + II** folgender Einzelhandelsbestand:

Verkaufsfläche Bekleidung =	92.050 m <sup>2</sup>
Umsatz =	280,2 Mio €
Verkaufsfläche Schuhe/Lederwaren =	19.520 m <sup>2</sup>
Umsatz =	60,9 Mio €

Zur Bewertung der im Plangebiet zu erwartenden Einzelhandelsflächen wurde eine hohe gemittelte Raumleistung (Umsatz pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) von ca. 4.400 € / m<sup>2</sup> für die Planung in Ansatz gebracht (zwischen Bekleidung und Schuhe / Lederwaren ergeben sich im Detail leichte Unterschiede). Die Raumleistung ergibt sich aus dem geplanten Mix an geplanter Einzelhandelsfläche von relativ kleinen Einheiten unterhalb der Großflächigkeit bis hin zu dem geplanten Textilkaufhaus mit ca. 6.000 m<sup>2</sup> als größte Einheit sowie typischen Flächenleistungen. Unter der Prämisse der Ansiedlung eines Textilkaufhauses (als Ankermieter der Fläche) kann bei Bekleidung ein Umsatz von ca. 27 Mio € erreicht werden. Bei dem Sortiment Schuhe / Lederwaren kann von einem Umsatz in Höhe von ca. 9 Mio € ausgegangen werden. Die Marktanteile und die Umsatzerwartungen bezogen auf die Zonen I und II ermitteln sich wie folgt:

Segment	Zone I		Zone II		Umsätze außerhalb des Einzugsgebietes	Gesamtumsatz max. in Mio €
	Marktanteil in %	Umsatz in Mio €	Marktanteil in %	Umsatz in Mio €		
Bekleidung	-9-10	15,9	4-5	11,6	3,1	30,6
Schuhe / Lederwaren	9 - 10	4,5	4 - 5	3,1	0,9	8,6

Die Umsätze von Kunden außerhalb des betrachteten Einzugsgebiets werden mit 10% angesetzt und reflektieren auf die Lage der Einzelhandelsflächen am Hauptbahnhof.

Aus den vorgenannten Ermittlungen zeichnen sich folgende Umsatzverteilungen ab, wobei nochmals darauf hinzuweisen ist, dass hier ein worst-case angenommen wird:

Daten für <b>Bekleidung</b>	Umsatz in Mio €	Umsatzverteilung in Mio €	Umsatzverteilung in %
<b>Zone I, davon</b>	<b>142,4</b>	<b>-16,5-16,7</b>	<b>-11 – 12</b>
Zentrum Elberfeld	104,2	13,4 – 13,6	12 – 13
Zentrum Barmen	28,1	2,5 – 2,6	8 - 9

Daten für <b>Schuhe</b> /	Umsatz in	Umsatzverteilung	Umsatzverteilung in %
<b>Lederwaren</b>	Mio-€	in Mio-€	
Nebenzentrum	1,2	n.a.	n.a.
<b>Zone I, davon</b>	<b>34,9</b>	<b>4,9 - 5,0</b>	<b>-14-15</b>
Kernzone Eberfeld	25,9	0,11 - 0,2	5156 16
Oberbarmen Zentrum Barmen	7,1	0,6 - 0,7	8 - 9
Nebenzentrum W-Tal einzelne Ronsdorf Nebenzentren	2,5 k.A.	0,1 - 0,2 n.a.	4 - 5 n.a.
Nebenzentrum <b>Zone II, davon</b> Vohwinkel	2,0 <b>22,0</b>	n.a. <b>1,5 - 1,6</b>	n.a. <b>7 - 8</b>
Remscheid-Innenstadt Alle anderen	7,6 k.A.	0,6 - 0,7 n.a.	7 - 8 n.a.
Nebenzentren in W- tal			
<b>Zone II, davon</b>	<b>114,1</b>	<b>6,5 - 6,6</b>	<b>5 - 6</b>
Remscheid-Innenstadt	49,8	2,8 - 2,9	5 - 6
Remscheid-Lennep	2,3	n.a.	n.a.
Remscheid- Lüttringhausen	k.A.	n.a.	n.a.
Solingen-Mitte	54,0	3,2- 3,3	5 - 6
Solingen-Ohligs	6,8	0,3 - 0,4	4 - 5
Solingen-Wald	k.A.	n.a.	n.a.
Velbert-Innenstadt	19,3	1,0 - 1,1	5 - 6
Haan-Innenstadt	4,4	0,1 - 0,2	3 - 4
Gesamter Untersuchungsraum	280,2	24,5	8 - 9
Standorte außerhalb des Untersuchungsraums	-	6,1	-

Erläuterung:

k.A. aus Datenschutztechnischen Gründung kein Ausweis möglich, da < 3 Betriebe.

n. a. Wert nicht ausweisbar, da unterhalb der rechnerisch nachweisbaren Größenordnung.

Remscheid-Lennep	k.A.	n.a.	n.a.
Remscheid-Lüttringhausen	k.A.	n.a.	n.a.
Solingen-Mitte	11,1	0,8 – 0,9	7 - 8
Solingen-Ohligs	1,4	n.a.	n.a.
Solingen-Wald	0,6	n.a.	n.a.
Velbert-Innenstadt	3,0	0,1 – 0,2	5 - 6
Haan-Innenstadt	1,0	n.a.	n.a.
Gesamter Untersuchungsraum	60,9	6,9	-11 – 12
Standorte außerhalb des Untersuchungsraums	-	1,7	-

Erläuterung:

k.A. aus Datenschutztechnischen Gründung kein Ausweis möglich, da < 3 Betriebe.

n. a. Wert nicht ausweisbar, da unterhalb der rechnerisch nachweisbaren Größenordnung.

Wie zu erwarten sind die Umsatzverteilungen innerhalb des Hauptzentrums Elberfeld, dem der Projektstandort zuzuordnen ist, am höchsten. Es können beim Sortiment Bekleidung –12-13 % und bei Schuhen / Lederwaren 15 – 16 % Umsatzverteilungen eintreten. Diese möglichen Umsatzverteilungen würden eine deutliche Belastung für heute etablierte Mitbewerber im Stadtzentrum darstellen. Es ist davon auszugehen, dass Mitbewerber im nördlichen Innenstadtbereich durch die tendenzielle Verlagerung des Einkaufsschwerpunktes nach Süden am deutlichsten betroffen sein werden. Auch Betriebsaufgaben können somit im Einzelfall nicht generell ausgeschlossen werden. Ob und wenn ja welche Betriebe hier möglicherweise betroffen sein könnten ist jedoch hoch spekulativ und lässt sich nicht belastbar prognostizieren. Versorgungsstrukturelle Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO sind mit der Projektplanung im Hauptzentrum Elberfeld gleichwohl nicht verbunden. Der Umbau und die Sanierung des Bahnhofsumfeldes stellt insoweit eine zentrale städtebauliche Weichenstellung in der zukünftigen Stadtentwicklung der Elberfelder Innenstadt, aber auch der Einzelhandelsentwicklung innerhalb der Gesamtstadt dar. Mögliche Verschiebungen im Innenstadtgefüge müssen somit als Folge der generellen Zielsetzung der Planung zur Neugliederung, Stärkung und verkehrsgerechten Verflechtung der verschiedenen Nutzergruppen und Verkehrsarten hingenommen werden. Dass hierdurch andere Bereiche der Innenstadt möglicherweise an „Attraktivität“ im Bezug auf den Einzelhandel verlieren, kann sich als Planungsfolge einstellen.

Für das Hauptzentrum Barmen sind gemäß der Analyse geringere Umverteilungseffekte zu prognostizieren, die mit 8-9 % nicht vernachlässigbar sind, sich aber in einer wettbewerblichen Größenordnung bewegen. Unmittelbare Auswirkungen sind hierdurch zunächst zwar nicht zu befürchten, allerdings ist das Hauptzentrum von Barmen auch schwächer aufgestellt als die Elberfelder Innenstadt

(Größe der Verkaufsfläche, Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte). Durch den Wegzug des Elektronikanbieters Saturn aus Barmen ist jüngst ein Frequenzbringer verloren gegangen, so dass hier eine größere Fläche zur Nachnutzung ansteht. Die größten und für Barmen wichtigen Mitbewerber vor Ort sind C&A und H&M, so dass bei Veränderungen an diesem Standort weitere Folgen nicht ausgeschlossen wären. Die Einzelhandelsentwicklung im Hauptzentrum Barmen ist somit im Weiteren aufmerksam zu beobachten, um ggf. auch durch die Stadtplanung unterstützend tätig zu werden. Angesichts der auch im REHK hervorgehobenen großen Bedeutung des Hauptzentrums Wuppertal-Elberfeld für die strategische Positionierung der gesamten Region gegenüber den Wettbewerbsstätten Köln, Düsseldorf, Essen und Bochum und der dem Hauptzentrum Wuppertal-Elberfeld zugewiesenen Funktion als „Standort der wichtigsten Leitbetriebe“ ist die weitere Stärkung des Hauptzentrums Elberfelder gegenüber dem Hauptzentrum Barmen auch unter den Gesichtspunkten der Stadt- und Regionalentwicklung städtebaulich vertretbar.

Die Umsatzverteilung für die Nachbarstädte bewegt sich sowohl für Bekleidung als auch für das Sortiment Schuhe / Lederwaren deutlich unter 10%. Diesbezüglich sind städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen in den Nachbargemeinden auszuschließen. Insofern besteht im Rahmen der Bauleitplanung kein Regelungsbedarf im Hinblick auf eventuell eintretende städtebauliche Funktionsstörungen in zentralen Versorgungsbereichen.

Bei der Bewertung der prognostizierten Auswirkungen ist zu berücksichtigen, dass hier unter mehreren Gesichtspunkten ein worst-case-Szenario ermittelt worden ist:

- Ansiedlung eines attraktiven Magnetbetriebs mit vergleichsweise hohen Umsätzen/Flächenproduktivitäten,
- Annahme eines Sortimentsanteils von Bekleidung und Schuhe/Lederwaren von insgesamt 95 % der Gesamtverkaufsfläche
- Verteilung der Umsatzumverteilungen (mit Ausnahme des Streuumsatzes von 10 % aufgrund der Lage am Hauptbahnhof) ausschließlich gegenüber den wesentlichen zentralen Versorgungsbereichen. Neben-, Streu- und dezentralen Lagen außerhalb von Haupt- und Nebenzentren, die nach überschlägigen Berechnungen der Gutachter etwa ein Drittel der Verkaufsflächen in den projektrelevanten Sortimenten Bekleidung und Schuhe/Lederwaren im Untersuchungsraum ausmachen, wurden in die vorliegende Untersuchung nicht einbezogen.

### **6.2.2 Einschränkung bestimmter Nutzungsarten**

Der Rat der Stadt hat im Jahr 2012 das Konzept zur Steuerung von Spielhallen und Wettbüros<sup>2</sup> beschlossen. Dieses Konzept ersetzt das ältere „Zonenkonzept“ aus dem Jahr 1986, welches aufgrund der räumlich eingeschränkten Aussagen und dem Alter nicht mehr zur plausiblen städtebaulichen Bewertung dieser Nutzungsarten

---

<sup>2</sup> Stadt Wuppertal (2012): Konzept zur städtebaulichen Steuerung von Automaten-Spielhallen und Wettbüros in der Stadt Wuppertal, Drucks.-Nr. VO/0290/12

herangezogen werden kann. Auslöser für die Erarbeitung und Verabschiedung des neuen Konzeptes war der sprunghafte Anstieg der Anzahl von Automaten-Spielhallen und jüngst auch von Wettbüros in den letzten drei bis vier Jahren. Die Ansiedlung von Automaten-Spielhallen und Wettbüros, vor allem die Häufung dieser Unterarten der Vergnügungsstätten, haben in vielen Fällen erhebliche negative Auswirkungen auf den städtischen Raum, durch ihr Erscheinungsbild, Image, Verkehr und Nutzergruppen. Sie sind geeignet städtebauliche Spannungen auszulösen oder gegebene Problemlagen zu verschärfen. Zunächst ist festzuhalten, dass Kerngebiete hinsichtlich ihrer gesetzlichen Bestimmung auch der Unterbringung von Vergnügungs- und Zerstreuungsmöglichkeiten als Elemente der zentralen Versorgungsfunktionen dienen. Entsprechend sind diese Nutzungen in Kerngebieten zunächst allgemein zulässig. Gemäß dem städtischen Steuerungskonzept sollen diese Nutzungen vorzugsweise auch den Kerngebieten (Innenstädten, Zentren, Stadtteilzentren) zugeordnet werden. Das bedeutet im Prinzip, dass Automaten-Spielhallen und Wettbüros vor allem in die City von Elberfeld und die Innenstadt von Barmen gesteuert werden müssen. Dieser Grundsatz erfordert jedoch eine Feinsteuerung, denn nicht alle Bereiche der City von Elberfeld eignen sich zur Ansiedlung dieser Nutzungen. Auch hier sind denkbare negative städtebauliche Auswirkungen (Schlagworte):

- Trading-Down-Prozesse
- Imageverlust
- Verdrängung
- Beeinträchtigung des Straßen- und Ortsbildes durch aggressive Werbung

(Anmerkung: aufgrund der neuen gewerberechtlichen Regelung zur Gestaltung von Werbeanlagen von Spielhallen ist hier nun eine Einschränkung gegeben, allerdings nicht bei Wettbüros) möglich.

Innerhalb des Konzeptes wurden differenzierte Analysen und Handlungsempfehlungen gegeben, die auf die hier gegebene Situation heranzuziehen und zu beachten sind. Das Konzept sieht für den Bereich Döppersberg zunächst nur eine ausnahmsweise Zulässigkeit vor, da dieser Bereich aufgrund seiner besonderen städtebaulichen Bedeutung als „Eingangsbereich“ von Wuppertal im besonderen Fokus der Bevölkerung und der Kommune liegt. Hier soll eine Imagebildung durch eine möglichst hochwertige Bebauung und Nutzung erreicht werden. Gemäß dem konkreten Plankonzept Döppersberg kommen insbesondere den Nutzungen auf der Ebene 150,5 m. ü. NHN, also der Mall, der Passage, dem Investorenkubus, der Geschäftsbrücke sowie das westliche MK-Gebiet im Bereich des Wupperparks wichtige Imagefunktionen zu. Hier werden sich zukünftig Fußgänger, Reisende und Besucher zuerst bewegen und ihre Eindrücke von der Stadt Wuppertal gewinnen. Diesen Eindruck können Automaten-Spielhallen und Wettbüros aufgrund des ihnen anhaftenden negativen Image (in der Bevölkerung wenig akzeptiert, Vorbehalte gegen die Nutzer, latente Angst von Passanten vor allem im Abend und Nachtzeitraum) nicht vermitteln und sind ungeeignet als Nutzungen in diesem Bereich. In den festgesetzten Kerngebieten MK<sub>3</sub>, MK<sub>4</sub> und MK<sub>6</sub> sollen diese Nutzungen daher erst oberhalb des ersten Obergeschoss ausnahmsweise zulässig sein. Das Erdgeschoss ist dabei das Geschoss, welches von dem Stadtplatz aus erschlossen wird. In allen anderen Kerngebieten erfolgt keine Einschränkung.

Zu den AutomatenSpielhallen und Wettbüros tritt die Zulässigkeit von Bordellen und Dirnenunterkünften in Kerngebieten hinzu, die ebenso, wenn auch deutlich weniger, im Innenstadtbereich zugenommen haben. Diese Nutzungen sind unstrittig nicht geeignet, das angestrebte hochwertige Image des neuen Döppersberg zu fördern. Im Gegenteil muss durch diese Art der Nutzung eine Stigmatisierung eines ganzen Bereiches (Schmuddel-Image) befürchtet werden, mit einer „Strahlkraft“ weit über den Nahbereich hinaus. Diese Nutzungen müssen deswegen im Bahnhofsumfeld unterbunden werden und sollen deswegen innerhalb der festgesetzten Kerngebiete nicht zulässig sein. Trotz der eingeschränkten Zulässigkeit von Vorhaben ist die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes als Kerngebiet gewahrt. Sonstige – insbesondere öffentliche Belange – stehen der Festsetzung nicht entgegen; die privaten Interessen an der Verwirklichung dieser Nutzung werden insoweit in der Abwägung zurückgestellt.

### **6.3 Verkehr und Straßen**

#### **6.3.1 Verkehrsflächen**

Im Zusammenhang zu den unter Punkt 6.1 beschriebenen neuen Verkehrsflächen (Stadtplatz, Busbahnhof, Busabstellplatz, Fußgängerbrücke) hat der Bebauungsplan zum Ziel die Straßen und Knotenpunkte der Straßen Bundesallee, Bahnhofstraße, Döppersberg, Morianstraße Lage- und Höhentechisch neu zu definieren. Wesentlicher Ausgangspunkt ist dabei die geplante Absenkung der Bundeallee im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Morianstraße, um die Neue Anbindung der Innenstadt zum Bahnhof mittels Fußgängerbrücke herstellen zu können. Des Weiteren ist die Umgestaltung der Straße Döppersberg erforderlich, um den neuen Busbahnhof andienen zu können. Die Bundesallee soll ab der Einmündung Bahnhofstraße abgesenkt werden und im Bereich der Einmündung Morianstraße wieder das alte Niveau erreichen. Die Absenkung beträgt an der tiefsten Stelle im Bereich der Alten Freiheit ca. 5,6 Meter. Hierdurch werden auch Veränderungen der Höhenlage im Bereich Bahnhofstraße und Morianstraße erforderlich. In Folge und mit Blick auf den neuen Busbahnhof muss auch die Straße Döppersberg höhentechisch angepasst werden. Die jeweils erforderlichen neuen Höhen werden gem. §9 Abs. 3 BauGB i. V. m. §18 Abs. 1 BauNVO im Bebauungsplan festgesetzt. Bei der Festlegung der Höhenlage wurde die Anliegersituation der tangierten Grundstücke – im Wesentlichen sind dies die ehemaligen Bundesbahndirektion (Döppersberg 41), das Intercityhotel (Döppersberg 50) und das Wuppertal Institutes (Döppersberg 19) – beachtet. Die Erschließung der Grundstücke ist weiterhin sichergestellt und wird durch zusätzliche Maßnahmen (Rettungs-, Fußgängerbrücke zum Intercityhotel, private Andienungsfläche zum Wuppertal Institut) verbessert.

#### **6.3.2 Leistungsfähigkeit des Verkehrs**

Der Umbau des Bahnhofsumfeldes beinhaltet auch eine wesentliche Veränderung der Verkehrsführung im Planbereich. Die heutige Parallelführung der Bahnhofstraße und die Aufnahme des Verkehrs aus dem Döppersberg führen für den bestehenden Knoten Bahnhofstraße / Bundesallee zu einer häufigen Überstauung. Künftig wird der Verkehr vom Südstraßenring / Bahnhofstraße nach Westen bereits über den neuen Knoten Bahnhofstraße / Bundesallee geführt. Im geplanten Knoten Döppersberg /



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

Diese künftige Verkehrsführung, einschließlich der neu entstehenden Knotenpunkte und der Ein- und Ausfahrten, wurde im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung im Rahmen der Ursprungsplanung bewertet. Hierfür wurde durch das Büro SPI/PTV mehrere Untersuchungen durchgeführt. So eine Untersuchung der zukünftigen Verkehrsabläufe im Mai 2003, eine Simulation der zukünftigen Verkehrsabläufe im September 2006 (Ergänzung) und ein Maßnahmenkonzept Südstadt im März 2007. Die Verkehrsprognose reflektiert auf einen Planungshorizont für das Jahr 2015. Diese Annahmen sind auch mit Blick auf den leicht verschobenen Planungszeitraum (Realisierung nicht vor 2018) noch plausibel, um für diesen Plan die nötigen Erkenntnisse zu liefern. Die Bestandsdaten wurden letztmalig im Jahr 2007 im Zuge des Lufthygienischen Gutachtens überprüft und leicht korrigiert. Diese stellen den letztmaligen Stand vor dem Einsatz von verkehrsleitenden und baulichen Maßnahmen im Gebiet dar, die schon zur Umsetzung des Projektes getroffen wurden. Die heutigen Verkehrsverhältnisse stellen somit nur temporäre Verhältnisse in Folge der laufenden Umbaumaßnahmen auf Basis der Ursprungsplanung dar, so dass diese mangels Aussagekraft nicht weiter betrachtet werden.

Im Ergebnis wird die Verkehrsbelastung auf der tiefer liegenden Bundesallee (B 7) zunehmen. Im Bestand verkehrten dort westlich der Kreuzung Brausenwerth ca. 33750 Kfz/Tag, während in der parallel verlaufenden Bahnhofstraße ca. 25700 Kfz/Tag verkehrten. Durch die direkte Anbindung der Bahnhofstraße und der Straße Döppersberg an die B7 bündelt sich hier zukünftig der Verkehr durch Addition der Verkehrsbelastung auf ca. 56000 Kfz/Tag. Die Veränderung auf der Bahnhofstraße ist wesentlich geringer, hier erhöhen sich die Kfz-Verkehre im Bereich Kleeblatt von rund 25700 Kfz/Tag auf rund 29900 Kfz/Tag. Die Belastung der Straße Döppersberg reduziert sich von heute rund 9000 Kfz/Tag auf ca. 4500 Kfz/Tag östlich der Busbahnhofszufahrt. Zwischen Busbahnhofszufahrt und der Anbindung an die B7 ist mit ca. 6900 Kfz/Tag zu rechnen. Ein wesentlicher Anteil der zukünftigen Verkehre im unteren Abschnitt der Straße Döppersberg entsteht durch die Verkehrserzeugung des zukünftigen Parkdecks und des Busbahnhofs. Östlich der Kreuzung B7/Morianstraße/Döppersberg bleibt die Verkehrsbelastung auf der B7 von heute ca. 32200 Kfz/Tag weitestgehend unverändert. Die Verkehrsbelastung auf der B7 westlich der Einmündung Bahnhofstraße sinkt von heute ca. 28000 Kfz/Tag auf zukünftig ca. 25300 Kfz/Tag. Zukünftige, projektunabhängige Verkehrsentwicklungen im Plangebiet wurden in der Berechnung der Prognosewerte berücksichtigt.

Die Berechnungen und Simulationen haben gezeigt, dass an allen Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht wird, in manchen Relationen wird diese gegenüber heute deutlich verbessert (z.B. Zufahrt von der Bundesallee zum Bahnhof, gesamte Anbindung der Bahnhofstraße an die

Bundesallee). Die heute häufig zu beobachtenden Rückstauerscheinungen werden künftig in der Häufigkeit und im Umfang reduziert, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Insbesondere für den Busverkehr und den Fahrrad-/Fußgängerverkehr werden die Verhältnisse wesentlich verbessert. Für den Busverkehr wird eine Integration in die Lichtsignalschaltungen erreicht, so dass eine zügige An- und Abfahrt der Busse an den Haltestellen möglich wird. Die Fußgängerquerungen an den Kreuzungen werden barrierefrei erstellt. Für den Radverkehr werden entlang der B7 durch Radwege in Ost- und Westrichtung vorhandene Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen.

### **6.3.3 Stellplatzkonzept**

*Für die geplanten Kerngebietenutzungen unterhalb des neuen Bahnhofsvorplatzes und für den Investorenkubus (MK<sub>6</sub>) und die Passage / Geschäftsbrücken (MK<sub>3</sub>) soll der Stellplatznachweis unterirdisch in Form von Tiefgaragenanlagen erfolgen. Im Bebauungsplan sind hierzu zwei Tief- bzw. Großgaragen berücksichtigt worden. Die Tiefgarage unter dem Stadtplatz / MK<sub>6</sub> (bis zu 400 -450 Stellplätze möglich) soll über die B7 aus angedient werden, entsprechend wurde im Bebauungsplan ein Ein- und Ausfahrtsbereich im Bereich der abgesenkten B7 festgesetzt, so dass hier aufgrund der Höhenlage eine einfache Andienung erfolgen kann. Die Tiefgarage unterhalb des Busbahnhofes (ca. 240 Stellplätze) wird über die Bahnhofszufahrt und der Straße Döppersberg aus angedient. Ein Teil der Stellplätze ersetzt die heute vorhandenen oberirdischen Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude. Die übrigen Tiefgaragenstellplätze sind als Nachweis für andere, dort entstehende oder vorhandene Nutzungen vorgesehen. Die genaue Anzahl der zu errichtenden Stellplätze ist im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens festzulegen. Mit diesem Stellplatzangebot wird der öffentliche und teilweise private Stellplatzbedarf abgedeckt. Die Tiefgaragen sind Teil der festgesetzten Kerngebiete, so dass eine bauordnungsrechtliche Zuordnung zu einzelnen Nutzungen möglich ist. Unabhängig davon besteht der Grundsatz zum Nachweis der erforderlichen Stellplätze auf den privaten Baugrundstücken, so dass ein nutzungsbezogener höherer Bedarf an Stellplätzen auf den jeweiligen privaten Grundstücken nachzuweisen ist.*

### **6.4 Gestalterische Regelungen**

Der Bereich Döppersberg soll hochwertig und attraktiv gestaltet werden. Diesbezüglich müssen Werbeanlagen aufgrund ihrer besonderen Wahrnehmbarkeit im öffentlichen Raum in der Gestaltung einheitlich gefasst werden. Ansonsten droht eine aus stadtgestalterischer Sicht unbefriedigende Beliebigkeit dieser Anlagen, die dazu geeignet wäre, den gewünschten hochwertigen Charakter des Bereiches zu unterlaufen. Da diese gestalterischen Anforderungen über den eigentlichen Planbereich hinausgehen, wurde seitens der Stadt im Jahr 2012 eine Gestaltungssatzung für den Innenstadtbereich von Elberfeld aufgestellt. Diese erfasst auch den Bereich des Bebauungsplanes 954 und ist hinsichtlich der enthaltenen Regelungen ausreichend, um das gewünschte Gestaltungsbild zu erreichen. Entsprechend sollen diese Regelungen weiterhin Gültigkeit haben. Zusätzliche Regelungen sind auf der Ebene des Bebauungsplanes nicht erforderlich.

## **6.5 Kennzeichnungen Lärmvorbelastung / Lufthygiene**

Das Plangebiet wird durch den Verkehrslärm von Straße, Schiene und Schwebebahn stark belastet. Es treten bereits heute Immissionspegel von bis zu 75 dB(A) auf. Die Immissionsrichtwerte der DIN 18005 von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden durch den Verkehrslärm deutlich überschritten, so dass eine Kennzeichnung der Lärmvorbelastung erforderlich ist. Die Lärmemissionen seitens des Straßen-, Schienen- und Schwebebahnverkehrs können durch die Planung nicht reduziert werden, es sind sogar an einigen Stellen höhere Immissionen durch Fahrzeugverkehre zu erwarten. Diesbezüglich sind bei Neuplanungen bzw. Umbauten von Gebäuden Anforderungen zum passiven Lärmschutz gemäß DIN 4109 einzuhalten, um einen angemessenen Lärmschutz sicherzustellen.

Zudem wird das Plangebiet als lufthygienisch vorbelastet gekennzeichnet. Es wurden hohe Belastungen für den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> festgestellt, der den herangezogenen Grenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel in dem Straßenrandbereich der Straßen Bundesallee, Döppersberg, Morianstraße und Bahnhofsstraße teilweise überschreitet. Diesbezüglich sind bei Neuplanungen bzw. Umbauten von Gebäuden erhöhte Anforderungen an die Lüftungstechnik zu stellen, um einen angemessenen Schutz gegenüber Luftschadstoffen sicherzustellen.

## **6.6 Nachrichtliche Übernahmen**

### **6.6.1 Planfestgestellte Flächen**

Der Bereich des Bebauungsplanes 954 erfasst Teile der planfestgestellten Bahnflächen. Die planfestgestellten Grundstücke sind im Plan im Sinne einer nachrichtlichen Übernahme aufgelistet. Auf die zeichnerische Kenntlichmachung wird aus Darstellungsgründen zur besseren Lesbarkeit des Planes verzichtet. Die Planung nimmt insgesamt auf den Planfeststellungszweck – Bahnanlage – Bezug und berücksichtigt dieses in entsprechender Art und Weise.

### **6.6.2 Denkmäler nach Landesrecht**

Innerhalb des Plangebietes befinden sich drei denkmalgeschützte Gebäude (Bahnhofsgebäude, ehemalige Bundesbahndirektion und das Gebäude des Wuppertal Institutes), diese sind durch Signatur kenntlich gemacht.

## **6.7 Hinweise**

### **6.7.1 Städtische Satzungen**

Für den Bereich des Bebauungsplanes gilt die Gestaltungssatzung für den Bereich der City Elberfeld aus dem Jahr 2012, Drucksachenummer VO/1104/12.

### **6.7.2 Kampfmittel**

Im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne 954 A und B wurde der Kampfmittelbeseitigungsdienst an der Planung beteiligt. Es liegen keine konkreten Erkenntnisse für das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass trotz allem Kampfmittel im Boden

vorhanden sind. Im Plan wird ein Hinweistext zu dem Umgang mit Kampfmittel im Baugeschehen aufgenommen.

### 6.7.2 städtebauliche Konzepte

#### Stadt Wuppertal (2012):

Konzept zur städtebaulichen Steuerung von AutomatenSpielhallen und Wettbüros in der Stadt Wuppertal, Drucks.-Nr. VO/0290/12

#### Stadt Wuppertal (2006):

Regionales Einzelhandelskonzept für das Bergische Städtedreieck, Drucks.-Nr. VO/0915/06

#### Stadt Wuppertal (2003):

Machbarkeitsstudie Döppersberg

## 7. Städtebauliche Kenndaten

Verfahrensgebiet	9,0	ha
Netto Baulandfläche	2,8	ha
Öffentl. Erschließung	5,5	ha
Privatstraßen und –wege	0,4	ha
Öffentliches Grün	0,3	ha
Besucherparkplätze	ca. 450	

## 8. Umweltbericht

Der Umweltbericht ist der Begründung als eigenständiger Teil beigefügt.

## 9. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan setzt im Wesentlichen Kerngebiete, Straßenflächen und Grünflächen fest. Diese sind weitestgehend bereits in den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Stadt aus dem Jahr 2005 enthalten. Geringfügige Abweichungen ergeben sich für die westlich der Straße Alter Freiheit geplante öffentliche Grünfläche, die im FNP noch Teil der Verkehrsfläche ist. Des Weiteren sieht der Bebauungsplan zwei kleine Baufelder (Kerngebiete) innerhalb der dargestellten Grünfläche östlich der Straße Alte Freiheit. Die Abweichungen sind allerdings so gering, dass dieses mit dem Entwicklungsgebot vereinbar ist. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich.

## 10. Kosten und Finanzierung

Die Kosten zur Umsetzung der Planung werden im Wesentlichen durch die Stadt Wuppertal – ergänzt durch die Fördergelder seitens des Landes NRW – getragen. Die Realisierung der Investorenfläche, der Passage, der Bebauung auf der Geschäftsbrücke West und die komplette Geschäftsbrücke Ost erfolgt von privater Seite.

## 11. Gutachten

### Gutachten

Einzelhandel

**GMA, Januar 2014**

Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Textilkaufhauses und weiteren Einzelhandelsnutzungen in Wuppertal, Döppersberg

**GMA, Januar 2014**

Standort und Objektanalyse zur Ansiedlung von Handelsnutzungen im Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion am Standort Wuppertal, Döppersberg

Verkehr

**SPI/PTV, Mai 2003**

Untersuchung der zukünftigen Verkehrsabläufe

**SPI/PTV, September 2006**

Simulation der zukünftigen Verkehrsabläufe (Ergänzung)

**PTV, März 2007**

Maßnahmenkonzept Südstadt

Verkehrslärm

**Stadt Wuppertal, August 2014**

Berechnung des Verkehrslärms

Lufthygiene

**Lohmeyer, August 2014**

Luftschadstoffgutachten für die Neugestaltung des Döppersberg in Wuppertal

Altlasten

**GFM-Umwelttechnik, November 2005**

Historische Recherche Gaswerkstandort

**GFM-Umwelttechnik, März 2006**

Orientierende Untersuchung Gaswerkstandort

**Stadt Wuppertal, 1998**

Historische Recherche

Artenschutz

**Büro Echlot, Juni 2007**

Faunistische Kartierung zum Vorkommen von Fledermäusen im Flutgraben und Untersuchung zweier potentieller Ausweichquartiere in Wuppertal.

## 12. Städtebauliche Verträge

Im Rahmen der Vermarktung der städtischen Neubauflächen (Investorenkubus, Passage, Geschäftsbrücken) ist der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit dem jeweiligen Investor vorgesehen. In diesem Vertrag bzw. Verträgen sollen sowohl die technischen Anknüpfungspunkte (Anschlusshöhen, Brückenwiderlager, etc.) als auch gestalterische Regelungen zu den Fassaden, Vordächern, technischen Anlagen und Werbeanlagen geregelt werden.