

Anlage 06 zur VO/1127/15

Bebauungsplan Nr. 1202 – Einrichtungshaus Dreigrenzen – und 90. Änderung des Flächennutzungsplanes

Frühzeitige Bürgerbeteiligung am 01.10.2014, abends, im Haus Hottenstein

– WORTPROTOKOLL –

Teilnehmer: ca. 70 BürgerInnen aus dem betroffenen Quartier Wuppertal-Nächstebreck

Hr. Kasten, Stadt Wuppertal, Ressort Bauen und Wohnen

Hr. Gohres, IKEA Verwaltungs-GmbH, Vorhabenträger

Hr. Baumert, BBW (Gutachter Verkehrsplanung)

Hr. Timmermann, Schallgutachter

Hr. Liebert, Artenschutzgutachter

Hr. Schreiber, Planungsgruppe Skribbe-Jansen GmbH (Fachplaner Bauleitplanung)

Einführung

Hr. Kasten eröffnet die Veranstaltung und erläutert den Stand des Verfahrens, die Verfahrensschritte, rechtliche Stellung und Ebenen der Bauleitplanung, insbesondere für den fraglichen Bereich sowie die Rolle und Mitwirkungsrechte der BürgerInnen. Der Aufstellungsbeschluss des B.-Plans Nr. 1202 wurde am 10.09.2014 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen gefasst. Es wird der Sinn der Veranstaltung erläutert, der bei diesem frühen Zeitpunkt der Sammlung und Erkennung der Informationen für die Verwaltung wie für den Bürger besteht. Hr. Kasten erklärt die nachfolgende Weiterführung der Planung. Später wird die Planung konkretisiert, wobei die Stellungnahmen u. a. der Bürger zu berücksichtigen sind.

Hr. Gohres von der Projektentwicklung IKEA stellt die in den letzten Monaten konkretisierte neue Planung vor. Es wird seit mehreren Jahren in Wuppertal nach einem passenden Standort gesucht. Die Standortsuche hat das Plangrundstück des Bebauungsplans als Ergebnis. Es werden das Bauleitplanverfahren eines fachmarktbezogenen Einkaufszentrums an dieser Stelle und der Planstopp desselben durch die Bezirksregierung Düsseldorf angesprochen. Derzeit wird an diesem Standort ein IKEA-Einrichtungshaus *ohne* Fachmarktzentrum geplant. Gutachter bestätigen das derzeitige Einzugsgebiet mit 1,2 Mio. Einwohnern, daraus ergeben sich im Gegensatz zu dem zuerst an diesem Standort geplanten Vorhaben andere Verkehrsströme. So werden etwas geringere Anteile aus dem Wuppertaler Süden den Standort anfahren, während das Verkehrsaufkommen gegenüber dem Vorgängerverfahren um ca. 40 % reduziert wird. Durchschnittlich ergeben sich 4.300 Kfz pro Tag und an Spitzentagen bis zu 7.600 Kfz pro Tag. Als Anlieferung für IKEA werden 6 Lkws pro Tag

kommen. Auf dem Grundstück sind durch den Verzicht auf den Homepark deutlich mehr Bewegungsspielräume, jedoch eine schwierige Topographie. Das Einrichtungs- haus wird im hinteren Bereich platziert, davor wird eine ebenerdige Stellplatzan- lage errichtet, während in der Anbauverbotszone entlang der BAB A 46 keine Be- bauung erfolgen kann. Es werden ca. 82 Mio. investiert und 200 Mitarbeiter beschäf- tigt. Als Verkaufsfläche sind 25.500 m² vorgesehen, davon 2.500 m² zentrenrelevante Randsortimente. Es wird Planungsrecht für das nächste Jahr erwartet, so dass mög- lichst im Sommer 2015 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Überplanung des Waldes wird beibehalten, dafür wird Wald im hinteren Bereich neu anpflanzt. Hr. Gohres erläutert kurz die verkehrliche Situation. Sämtliche Gutachten werden aktua- lisiert und nachfolgend der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Hr. Kasten fasst zusammen, welches Bebauungsprogramm geplant ist. So wurde die Lage des Baukörpers, die Neuwaldbegründung und Anlage eines Waldmantels zum bestehenden Wald, die weitläufige Stellplatzanlage und die Umfahrungsstraße vor- gestellt. Es wird erläutert, wie sich dies im Bebauungs- und Flächennutzungsplan niederschlägt. Hr. Kasten kündigt den nachfolgenden Referenten an, der die schwie- rige verkehrliche Umgestaltungsabsichten des Vorhabens vorstellt.

Thema „Verkehr“

Hr. Baumert vom Büro BBW stellt den derzeitigen Stand der Verkehrsbelange vor. Er zeigt eine Verkehrsflusssimulation, ob und wie das zusätzliche deutlich höhere Ver- kehrsaufkommen in das Verkehrsnetz aufgenommen werden kann. Es geht um leis- tungs- und funktionsfähige Infrastruktur. Der Eichenhofer Weg ist an das Grundstück als Anlieferungsweg für 6 – 8 Lkw pro Tag angeschlossen, die Haupteinschließung er- folgt jedoch über die Schmiedestraße für die Kunden. Es wird mindestens eine aus- reichende Verkehrsqualität angestrebt. Es wurden die Wartezeiten gemäß des „Handbuchs für die Bemessung für Straßenverkehrsanlagen“ für die jeweils 7 KPs im Umfeld des Vorhabens ermittelt und hinsichtlich der Verkehrsqualität ausgewertet. Dies jeweils für die Spitzenstunde der Belastung. Es gibt im Umfeld viele KP im sehr engen Abstand zueinander, die miteinander in Verbindung stehen. Diese Interaktio- nen der KP und der Verkehrsteilnehmer untereinander werden durch die Methode der *Mikrosimulation* dargestellt. Sie kann sogar mit verkehrsabhängiger Signalsteue- rung erfolgen. Dies ergibt ein sehr reales Bild der verkehrlichen Zukunftsprognose. Daneben gibt es jedoch auch notwendigerweise eine Aufnahme des derzeitigen Be- standes. Diese wurde als umfangreiche Verkehrszählung mit teilweise 24h-Erhebung ermittelt. Daraus wurden Ganglinien aufgezeichnet und die Spitzenstunden des Ver- kehrs herausgelesen. Sie wurde in Bezug zur BAB A 46 gesetzt, da dort derzeit viele Staus sind und der Verkehr auf den Mollenkotten und die Schmiedestraße gedrängt wird. Die als nicht dauerhaft angesehene Stausituation BAB A 46 wurde allerdings nicht als Langzeitszenario mit einberechnet. In der werktäglichen Nachmittagspit- zenstunde zwischen 16 und 17 h wird mit 2.000 Fahrzeugen und morgens mit 1.000 Fahrzeugen gerechnet. Es stellte sich der dreiarmlige Kreisverkehrsplatz (KVP) Mol- lenkotten als höchstbelasteter KP heraus. Am Samstag, der in der Verkehrserhebung mit erfasst wurde, ist die Grundbelastung dort jedoch geringer. Auf diesen Daten werden die nachfolgenden Planungsschritte aufgebaut.

Die Bestands-Simulation zeigt eine Überlastung des KVP mit zeitweiligen Rückstau- ungen bis zur Anschlussstelle der BAB A 46 Rampe Nord. Die Fußgängerampel vor

dem Eichenhofer Weg kann bisweilen Rückstauungen bis in den KVP hinein auslösen. Insgesamt funktioniert es recht gut, schlecht funktioniere hingegen die Abfahrt von der BAB A 46 – nördliche Rampe – zum KVP, wo ein Verkehrsteilnehmer als Linksabbieger schlecht vorankommt. Es ergeben sich relativ lange Wartezeiten, was zu einer mangelhaften Bewertung führt.

In der zukünftigen Spitzenstunde kommen und fahren ca. 370 Fahrzeuge im Quellverkehr und 380 Fahrzeuge im Zielverkehr, die die Schmiedestr. vom Vorhaben zum KVP (werktags, nachmittags 16 – 17 h) belasten. Am Samstag ergeben sich in der Spitzenstunde 1.400 Fahrzeuge, die vom Vorhaben verursacht werden. Die Richtungsverteilung dieser Verkehre ergibt sich aus den Erhebungen zum Einzelhandelsgutachten. Sie fahren zu 86 % über die BAB A 46 zu. Somit erhöht der projektbezogene Mehrverkehr das Niveau deutlich. Dadurch wird ein wesentlich breiter dimensionierter Ausbaustand der Schmiedestraße erforderlich.

Im Folgenden wird über die Planung referiert. Zuerst wird die Anliegerstraße an der Schmiedestraße gegenüber der geplante Zu- und Abfahrt zum Vorhabengrundstück erläutert. Durch sie wird die Wohnbebauung von der Schmiedestraße (= Belastung) abgesetzt. An dieser Stelle befinden sich 5 Fahrstreifen zwischen der Zu- und Abfahrt zum Vorhabengrundstück und der Wohnbebauung. In diesem Bereich wird der Verkehr von der BAB A 46-Anschlussstelle, Rampe Süd, als Linksabbieger zweispurig zur Zufahrt zum Vorhabengrundstück geführt.

Die Schmiedestraße zwischen KVP und dem KP BAB A 46 Rampe Süd wird jeweils zweispurig geführt. Die Autobahnbrücke ist weiterhin nur dreistreifig, hier sollte jedoch sinnvollerweise ummarkiert werden, damit der bergauf fahrende Verkehr langsame Verkehrsteilnehmer überholen kann und auch bei der Bushaltestelle in Höhe der neuen Fertighausausstellung auf der zweiten Spur vorbeifahren kann. Umgekehrt wird einspurig bergab geführt. Durch das Zusammenspiel von KVP und der geplanten Lichtsignalanlage (LSA) am KP Mollenkotten/BAB A 46 Anschlussstelle wird der Weg zur BAB A 46 im Folgenden ertüchtigt.

Die Haßlinghauser Straße bleibt wie heute mit allen Fahrbeziehungen voll angebunden.

Der KVP Mollenkotten ist bereits *heute* am Limit, da zur Spitzenstunde an allen drei Armen Rückstaus auftreten. D. h. es werden Bypässe erforderlich. Diese können jedoch aufgrund der nur limitiert zur Verfügung stehenden Fläche lediglich als *angesetzte* Bypässe ausgeführt werden, was nur einen bedingt leistungsfähigen Zustand ergibt. Die vorgestellte Lösung ist ein Umbau des bestehenden KVP in einen KVP mit Vorsortierung durch zweistreifige Zufahrten in Verbindung mit wegweisender Beschilderung, der die Verkehrsteilnehmer bereits im Vorfeld gut aufteilt und abführt. In Kombination mit dem KVP ist es unumgänglich, den KP Mollenkotten / BAB A 46 Rampe Nord per LSA zu regeln, um den Linksverkehr gut abfließen lassen zu können. Zudem ist auch ein zweistreifiger Ausbau der Straße „Mollenkotten“ zwischen dem KVP und dem vorgenannten KP in Richtung West notwendig, um eine Verflüssigung des Verkehrs zu erreichen. Diese Maßnahmen ergeben mindestens eine befriedigende Verkehrsqualität.

Die Fußgängerquerungen an der Schmiedestraße sind keine „Zebrastrifen“, da dies bei Zweistreifigkeit *nicht* zulässig ist. In der Schmiedestraße, Bereich KVP, wird die signalisierte Querung im südlichen Bereich (hinter dem Eichenhofer Weg) beibehalten. Im westlichen Zufahrtbereich wird auf eine Querung verzichtet, da im Norden keine Nutzung ist, nur im Süden, so dass dies aufgrund des nur sehr geringen

Querungsbedarfs nicht erforderlich ist. Im Norden soll der heutige Zebrastreifen, der an der falschen Stelle liegt, entfallen und durch einen Fahrbahnteiler in Höhe der Fußwegeverbindung im Bereich der Anliegerstraße ersetzt werden. Dies in Kombination mit der Verlegung der Bushaltestelle, die dann zusammen mit dieser Querung funktionsfähig ist.

Es wird eine Simulation der höheren samstäglichen Belastung gezeigt. Dabei ist zwischen der Grundbelastung und dem projektbezogenen Mehrverkehr zu unterscheiden. Letzterer ergibt etwa eine Verdoppelung des Verkehrs, jedoch nur als eine „Über-Eck“-Beziehung von der BAB A 46 Rampe Nord zum Vorhabengrundstück. Man kann sehen, dass die Grundbelastung recht niedrig ist. Es wird die vorher erläuterte Situation dargestellt. Zusätzlich ist auch die bereits jetzt vorhandene Fußgängerampel im Bereich Schmiedestraße hinter dem Eichenhofer Weg im Betrieb. Hier kann es Rückstaus auch bis in den KVP geben. Durch die Vorsortierung bleibt er jedoch deutlich leistungsfähiger als der jetzige KVP.

Das Linkseinbiegen aus dem Eichenhofer Weg in die Schmiedestr. ist zukünftig wie auch heute nicht möglich. Hier muss im KVP gewendet werden. (Viele Zwischenrufe bzgl. der Einbiegesituation). Es wird auf die gute Verkehrsqualität der Planung verwiesen sowie auf das Zwischenstandsstadium (Machbarkeitsstadium) der Planung. Klar ist jedoch, dass der Verkehr nur mit Umbaumaßnahmen fließen kann. Das ist die Basis für weitere Planungsschritte.

Moderierender Redebeitrag Hr. Kasten zum weiteren Ablauf. Es folgt die Beantwortung der Fragen zu verkehrstechnischen Belangen.

Ein Bürger fragt, wie die Anbindung der geplanten Anliegerstraße an die Schmiedestraße erfolgt. Diese Situation ist in der Simulation nicht erkennbar gewesen. Er äußert **Bedenken**, da das Ausfahren nach Norden schon heute schwierig ist.

Herr Kasten beantwortet einen Teil der Frage.

Der Verkehrsgutachter bestätigt, dass der Verkehr der geplanten reinen Anwohnerstraße im Rahmen der Vorstellung der Verkehrssimulation nicht dargestellt wurde, da sie nur eine geringe Verkehrsmenge aufweist. Die Ausfahrt aus der Anwohnerstraße in die Schmiedestraße Richtung Süden erfolgt in Fahrtrichtung. Die Ausfahrt aus der Anwohnerstraße Richtung Norden ist zum jetzigen Zeitpunkt – Zwischenberichtsstand – insbesondere für die große Verkehrsmenge der Kundenverkehre nicht endgültig geplant. Sie ist Teil des zu erstellenden Verkehrsgutachtens.

Herr Kasten betont, dass die Eingaben mit ins Verfahren genommen werden. Hr. Gohres erläutert die verschiedenen Detaillierungsgrade der Planung im Laufe des Verfahrens.

Eine Bürgerin fragt nach verschiedenen Flächenzuordnungen an der Schmiedestraße. Dies wird sofort beantwortet.

Eine Bürgerin trägt vor, dass trotz der Ausrichtung des Vorhabens auf die Errichtung eines einzelnen Einrichtungshauses ohne Fachmärkte gem. IKEA der Verkehr nur unwesentlich geringer sein wird. Sie fragt, wer der Verkaufsmagnet ist.

Sie fragt nach der Abwicklung des Lieferverkehrs über den Eichenhofer Weg. Die Eignung des Eichenhofer Weges wird bezweifelt, da der Straßenquerschnitt zu gering ist. Zwei LKWs kommen nicht aneinander vorbei.

Hr. Gohres erläutert, dass ohne Homepark auf dem gleichen Grundstück eine deutliche Reduzierung der geplanten Verkaufsfläche von über 45.000 m² auf 25.500 m² einhergeht. Der Verkehr wird sich verringern, auch wenn das Einrichtungshaus der Hauptkundenmagnet bleibt. Die Kfz-Frequentierung eines solchen Einrichtungshauses ist aus verschiedenen Verkehrserhebungen (interne Kfz-Zählschleifen der Verkehrsleitsysteme an bestehenden IKEA-Einrichtungshäusern) aus vergleichbar großen Einrichtungshäusern gut belegt. Mit der hier betroffenen Annahme wird derverkehrliche „Worst-Case“ abgebildet.

Hr. Kasten führt aus, dass gute und leistungsfähige öffentliche Infrastruktur die unbedingte Voraussetzung für das Gelingen des IKEA-Marktes ist. Aus diesem Grund wird eine großzügige Verkehrsertüchtigung geplant. Die Belange der Anwohner werden berücksichtigt.

Hr. Baumert führt aus, dass ein großzügiger Ausbau des andienenden Straßennetzes zur Aufnahme des Mehrverkehrs die Probleme für die Anwohner lösen wird.

Eine Anwohnerin bemerkt dazu, dass sie wegen der vielen Lkws vor ihren Schlafzimmer Unmut empfindet.

Hr. Baumert erläutert die Route des Lkw-Lieferverkehrs von der BAB A 46 über den KVP und in den Eichenhofer Weg bis zum geplanten Einrichtungshaus. Die LKWs sollen von der Autobahn direkt in den Eichenhofer Weg geleitet werden und über eine separate Zufahrt das Einrichtungshaus von Norden anfahren.

Eine Bürgerin fragt, ob der Gutachter denn schon mal im Eichenhofer Weg gewesen ist.

Der Gutachter führt aus, dass die Eignung des Eichenhofer Weges hinsichtlich des Straßenquerschnitts, Ausbauzustand und des Fahrzeugbegegnungsfalls, usw. nachfolgend untersucht wird.

Hr. Kasten stellt heraus, dass die Idee der Benutzung des Eichenhofer Weges in einem positiven Entzerrungseffekt besteht. Die Anregung wird entgegengenommen.

Eine Bürgerin gibt den Hinweis, dass über den Eichenhofer Weg viele Kunden aus den umliegenden kleineren Gemeinden im Osten anfahren werden, so dass dieser stark frequentiert sein wird. Dies ist der kürzeste Weg aus dieser Richtung.

Hr. Baumert verweist auf die Erhebung der Kundenströme und Verteilung derselben im Zuge der Erhebungen für das Einzelhandelsgutachten. Danach kommt nur 1 % der Kunden über den Eichenhofer Weg.

Eine Bürgerin bemerkt, dass sie die prognostizierte Zunahme um nur 1 % über den Eichenhofer Weg für unrealistisch hält.

Auch wird eine Verkehrszunahme befürchtet. Bei einem Befahren des Eichenhofer Weges durch LKW werde sich das Verkehrsrisiko für Fußgänger und Radfahrer stark erhöhen, da es keine Nebenanlagen wie Fuß- oder Radwege oder andere Aus-

weichmöglichkeiten gibt. Der Ausbauzustand ist miserabel, die Beleuchtung schlecht. Zudem werde bereits jetzt die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h überschritten. Es ist lebensgefährlich für Kinder zu den Bushaltestellen an der Schmiedestraße zu gelangen, eine Verkehrserhöhung ist nicht mehr zumutbar.

Es ist eine Tatsache, dass dort keine zwei Lkws aneinander vorbeifahren können.

Herr Kasten versteht dies als Aufforderung an die Stadt, sich mit der Situation am Eichenhofer Weg zu beschäftigen. Er verweist bzgl. der Auslastung auf die 24h-Videoanalyse im Zuge der Verkehrserhebung.

Hr. Baumert (und teilweise der sekundierende Hr. Kasten) betont, dass in einer nachfolgenden Feinplanungsphase als Weiterführung der derzeitigen groben verkehrlichen Machbarkeitsstudien und Simulationen der Straßenquerschnitt des Eichenhofer Weges geprüft wird. An Mehrverkehr wird lediglich ein Zuwachs von 1 % erwartet, es wurden insgesamt 24-h-Videoanalysen (Vollerhebungen) zur Aufnahme des Bestandes durchgeführt. Vorgestellt wurden grundsätzliche Verkehrslösungen ohne weitere Detailbetrachtungen. Trotz der detailliert aussehenden Simulationen ist dies nur eine grundsätzliche Machbarkeitsstudie, keine endgültige Aussage.

Die Bürgerin und zusätzlich explizit ein Bürger fragen nachdrücklich, ob bei der Verkehrserfassung die Lkws des Asphaltwerkes berücksichtigt worden sind. Diese fahren in unregelmäßiger Häufigkeit je nach Nachfrage und Produktivität tags und nachts in einer Menge von ca. 100 - 300 Fahrzeugen. Im täglichen Straßenbild begegnen ihr diese Lkws ständig, was ein großes Problem darstellt. Die Lkw-Situation ist nicht adäquat dargestellt. Es wird gefragt, ob die 24h-Videoanalysen der Verkehrserhebungen an Tagen gewesen sind, an denen das Asphaltmischwerk produziert hat.

Zudem wird auf die Fußgängerproblematik aufmerksam gemacht und nach Wegen für Radfahrer gefragt.

Sie äußert Bedenken im Hinblick auf die Autobahnbrücke an der Schmiedestraße, die ein regelrechtes Nadelöhr ist.

Hr. Kasten bemerkt, dass das Vernetzungsthema Fahrradverkehr eine gesamtstädtische Fragestellung ist, das von diesem Thema der Vorhabenplanung zu trennen ist.

Hr. Baumert antwortet, dass die vorgeführte Simulation für den Planfall der Samstag gewesen ist und daher weniger Lkw fahren. Die Simulation zeigt in Überlagerung den meisten Verkehr. Durch den Ausbau der Straßen wird sich die Verkehrssituation jedoch generell verbessern. Es wird bemerkt, dass die Planung zum Bebauungsplan Nr. 1202 keinen Einfluss auf die Lkws des Asphaltmischwerkes hat. Es wird von rund 7.000 Fahrzeugen am Tag ausgegangen, so dass die ca. 100 – 300 Lkws des Asphaltwerkes keine allzu große Bedeutung mehr haben. Der Punkt wird aufgenommen.

Die Detailplanung hierzu erfolgt noch, die Situation bzgl. der Lkws vom Asphaltmischwerk wird noch geprüft.

Ein Bürger fragt, warum die Fußgängerquerung Mollenkotten im westlichen Bereich nicht dargestellt ist. Es ist nicht so, dass sie kaum genutzt wird. Diese wird stark frequentiert.

Hr. Baumert antwortet, dass im Mollenkotten die Querung für Fußgänger und Radfahrer signalisiert geplant ist. Sie wurde im Westen auf eine weniger stark belastete Stelle zurückgenommen, im Norden des KVP kommt zudem eine Querungshilfe in Höhe des Kiosk. Die Detailplanung hierzu erfolgt noch.

Eine Bürgerin bemerkt, dass der Verkehrsfluss durch den Kreisverkehrsplatz (KVP) Mollenkotten künftig viel zu schnell ist und damit gefährlich. Das ist nicht in Ordnung.

Hr. Baumert erläutert, dass die geplante Ausbildung des KVP Mollenkotten eine Vorsortierung des Verkehrs in jeweils zwei Richtungen vorsieht. Dazu sind für die Verkehrsteilnehmer ein Fahrbahnwechsel (= Auslenkung) und das Beachten der Vorfahrt zwingend erforderlich. Damit wird ein ungebremstes Durchfahren des KVPs verhindert. Es muss zwangsläufig eine verringerte Geschwindigkeit gewählt werden. Dies ist eine klare Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand. Hr. Kasten assistiert.

Ein Bürger hebt die Verbesserungen des jetzigen KVP gegenüber den vorherigen IKEA-Planungen hervor. Ebenso ist es gelungen, dass es bergauf zwei Fahrspuren gibt.

Der Bürger kritisiert, dass es bei einem Linksabbiegen vom KVP kommend in den Eichenhofer Weg lange Rückstaus geben wird, die sich nicht auflösen. Es wird das Fehlen von Fußgängerquerungen im direkten Bereich des KVP bemängelt.

Hr. Baumert führt aus, dass im Gegensatz zum heutigen zweispurigen Ausfahren aus dem KVP Mollenkotten Richtung Süd jetzt die Aufstellfläche für den Linksabbiegeverkehr zum Eichenhofer Weg fehlt. In vielen realistischen Testdurchläufen der Verkehrsplanung wurde ermittelt, dass die Wahrscheinlichkeit, dass der KVP zugestaut wird, sehr gering ist. Diese Art des KVP mit Vorsortierung in Verbindung mit Beschilderung ist eine sehr moderne, weiterentwickelte Lösung („Spiralkreislauf“). Er ist an dieser Stelle deutlich leistungsfähiger als ein KVP mit Bypass-Lösung, für den zu wenig Platz und Bewegungsraum („Geometrie“) vorhanden ist, so dass er nur als „angesetzter“ Bypass ohne Ein- und Ausfahrtstreifen machbar wäre. Durch die gewählte KVP-Lösung ergibt sich eine gute Aufteilung der Verkehre ohne Überlastung. Dies gewährleistet an dieser Stelle die einzige funktionsfähige Abwicklung der heutigen und zukünftigen Verkehrsströme.

Weiter verweist er auf die Mikrosimulation: Wenn der Verkehrsstrom der Schmiedestraße Richtung Norden durch die LSA im Bereich der BAB-Rampe Süd rot hat, kann der Linksabbieger in den Eichenhofer Weg fahren und die Fahrspur Richtung Süd ist wieder offen. Die Ampelsteuerung wird optimiert.

Die Fußgängerüberwege im Bereich des KVP sind zur Anhebung der Kfz-Durchgängigkeit abgesetzt worden, um einen sicheren Übergang und die Leistungsfähigkeit dieses KPs sicherzustellen.

Die Bürger erwarten bei einer Benutzung des Eichenhofer Weges durch den IKEA-Lieferverkehr einen Ausbau des Eichenhofer Weges auf Kosten des Vorhabenträgers. Ebenso ist Grunderwerb im KVP Mollenkotten durchzuführen, wenn dort ein Flächenmehrbedarf besteht.

Wird die Mitarbeiterzufahrt ebenfalls über den Eichenhofer Weg gelegt? Ist dort eine Mehrbelastung an Kfz absehbar?

Hr. Kasten führt aus, dass in Bezug auf den Eichenhofer Weg geklärt werden muss, ob die Flächen überhaupt im städtischen Grundbesitz sind und damit für einen erforderlichen Ausbau problemlos zur Verfügung stehen. Dies würde in einen Variantenvergleich bzgl. der Kosten münden, bei dem die Variante „Anlieferung Eichenhofer Weg“ der Variante „Anlieferung Schmiedestraße“ entgegengehalten wird. Die Prüfung kann ergeben, dass es am Grundbesitz scheitern kann.

Hr. Gohres bemerkt dazu, dass man derzeit noch nicht in der Lage ist, abschätzen zu können, ob Grundbesitz erworben werden muss oder nicht.

Hr. Schreiber führt aus, dass am KVP Mollenkotten durch die neue KVP-Lösung im Nordwesten ein Grunderwerb von derzeit ca. 126 m² vom Landesstraßenbaubetrieb NRW zu tätigen ist.

Hr. Gohres antwortet, dass die Mitarbeiterzufahrt zum Einrichtungshaus sich voraussichtlich je nach Öffnungszeiten sowohl über den Eichenhofer Weg wie – mit großen Teilen – über die Schmiedestraße verteilen wird. Es wird erwartet, dass der größere Teil die Schmiedestraße benutzt. Dies wird zum gegebenen Zeitpunkt noch geprüft.

Hr. Kasten nimmt diese Anregung so auf.

Eine Bürgerin fragt, wie das Einbiegen von der Haßlinghauser Straße in die Schmiedestraße künftig erfolgen wird. Derzeit beträgt die Wartezeit morgens bereits 3 - 4 Minuten.

Hr. Baumert erläutert, dass das Einbiegen auf die Schmiedestraße wird wie bisher geschehen kann. Die Simulation bestätigt, dass sich die Wartezeit morgens eher verkürzen wird, da eine LSA am KP Rampe Nord der BAB aufgestellt wird, was den Verkehrsfluss gegenüber heute begünstigt. Durch die Neuordnung der Verkehrssituation mit neuer LSA ergeben sich größere Lücken, die ein schnelleres Einbiegen ermöglichen.

Es wird derzeit geprüft, ob der Linksabbieger in Fahrtrichtung Süd erst hinter dem Haßlinghauser Weg beginnen kann, um die Abbiegesituation zu erleichtern.

Hr. Kasten referiert über den Anspruch, eine verbesserte Verkehrsqualität zu erreichen.

Hr. Baumert macht deutlich, dass alle Zuwegungen sowie fast alle Grundstücksanbindungen mit berücksichtigt wurden.

Eine Bürgerin eruiert das Verkehrsaufkommen von täglich 4.300 Fahrzeugen an Mehrverkehr, d.h. bei 10 h Öffnungszeit ca. 400 Fahrzeuge pro Stunde (je 400 Ein- und 400 Ausfahrende). Wie soll solch ein großes Verkehrsvolumen durch die Erweiterung um eine einzelne Fahrbahn im Bereich Schmiedestraße realistisch aufgenommen werden? Es wird um eine vernünftige Verkehrslösung gebeten.

Hr. Baumert bemerkt dazu, dass der Verkehr von und zum Einrichtungshaus sich in verschiedene Richtungen aufteilt. An der südlichen Anschlussstelle zur BAB A 46 „halbiert sich“ die Verkehrsmenge bereits (43 % nehmen diese Richtung). Das Verkehrsnetz wird sich durch die Errichtung der neuen KVP-Lösung, durch die zusätzliche und für den Bestand optimierte LSA und den Ausbau der Schmiedestraße sowie weiterer andienender Straßen deutlich verbessern, so dass es in der Lage ist, den Bestand und den vorhabenbezogenen Mehrverkehr in einem guten Verkehrsfluss aufzunehmen. Die Bürger profitieren künftig auch vom verbesserten Straßennetz, insbesondere wenn das Einrichtungshaus nicht geöffnet ist.

Hr. Kasten führt aus, dass es in dieser Phase um Plausibilitätsfragen geht. Er merkt an, dass die Grundbelastung weiterhin hoch bleibt.

Ein Bürger artikuliert seine Bedenken: Wie kann es sein, dass nur 43% der Kundenverkehre aus Richtung Ost von der BAB A 46 kommen, die als Weiterführung von der BAB A 1 und A 43 und somit dem Ruhrgebiet die Verkehre zuleite, während genauso viel der Verkehre aus Richtung West von der BAB A 46 Richtung Wuppertal-Zentrum und Düsseldorf kommen. Dies kann angesichts der ursprünglichen Zahlen für das Vorgängerprojekt und angesichts des Übergewichts an bevölkerungsreichen Städten und guter Infrastrukturanbindung im Osten nicht nachvollzogen werden.

Hr. Gohres erklärt, dass das Einzugsgebiet der Kunden des Einrichtungshauses gemäß dem Einzelhandelsgutachten eine deutliche Kundenorientierung Richtung Düsseldorf hat. Im Ergebnis stellt der Gutachter fest, dass ein Großteil der Kunden aus dem Verflechtungsbereich Remscheid, Wuppertal, Solingen kommen. Die Kunden, die für das eingestellte Vorgängervorhaben des fachmarktbezogenen Einkaufszentrums gerade für die Fachmärkte mit einbezogen wurden (d. h. Kunden aus dem Nahbereich), verringern sich bei der aktuellen Planung anteilmäßig.

Das Gutachten verwendet aktuelle Verkehrszahlen aus den Kfz-Frequentierungen eines vergleichbaren Einrichtungshauses einerseits mit verschiedenen Verkehrserhebungen (internen Kfz-Zählschleifen an Einrichtungshäusern) und andererseits von den zweimal jährlich erhobenen Calypsodaten mit Postleitzahlenerhebungen der Kunden. Somit ist eine ausreichende Datenbasis für ein tatsächliches Einzugsgebiet vorhanden, aus dem diese Verkehrsverteilungszahlen resultieren. Der Gesamtverflechtungsbereich besteht aus 1,2 Mio. Einwohnern, der direkte Verflechtungsbereich ist der Großraum Wuppertal. Die Zahlen werden einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.

Hr. Kasten nimmt diese Anregung so auf.

Eine Bürgerin fragt, ob die Planung wirklich unabwendbar ist, da damit auch recht hohe Belastungen verbunden sind. Die Eignung des Standortes wird angezweifelt.

Der zu erwartende Mehrverkehr sei außerordentlich hoch. Durch den hohen Anteil an Lastkraftwagen, insbesondere durch beladene Lastkraftwagen des Asphaltmischwerkes, würde es zu Verzögerungen im Verkehrsablauf kommen. Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist nicht gewährleistet (Sicherheitsaudit). Sie kommen in der Simulation nur am Rande vor.

Hr. Kasten merkt an, dass der Hinweis zur Kenntnis genommen wird und in die weitergehende Planung einfließt. Die Standortwahl wurde vor dem Hintergrund, die Defizite im Bereich des Möbeleinzelhandels in Wuppertal zu schließen, gewählt. Dieses Vorhaben kann nicht in der Innenstadt durchgeführt werden.

Es wurden viele verschiedene Standorte und –alternativen untersucht, bei denen sich letztendlich dieser Standort herausgestellt hat. Natürlich wurde zusätzlich die Nullvariante ohne Realisierung des Vorhabens geprüft. Es gibt jedoch eine Grenze des Zumutbaren, die nicht überschritten werden darf.

Eine betroffene Bürgerin bemerkt, dass die Bushaltestelle an der Schmiedestraße nördlich des KVPs im Konflikt mit den Einfahrten zu den Anliegergrundstücken steht. Die Zu- und Abfahrt ist bereits heute sehr schwierig.

Hr. Baumert bemerkt, dass die Bushaltestelle in der endgültigen Planung zwischen die Grundstückszu- und -abfahrten gelegt wird. Die Zu- und Abfahrten der Privatgrundstücke bleiben erhalten. Die Straßenquerung mit Fahrbahnteiler wurde vom KVP weggelegt, da die Schmiedestraße derzeit an der Wegeverbindung weiter südlich von der Anwohnerstraße Richtung West gequert wird, obwohl der „Zebrastreifen“ am KVP ist.

Auch Hr. Kasten betont, dass die Grundstücksausfahrten freigehalten werden. In der jetzigen Darstellung ist die Bushaltestelle in diesem Bereich als „Platzhalter“ zu verstehen.

Eine Bürgerin fragt, inwieweit Stauungen auf der BAB A 46 berücksichtigt sind. Es gibt Schleich- und Ausweichverkehre auch auf den Eichenhofer Weg. Dies ist aufgrund der fehlenden Nebenanlagen für Fußgänger lebensgefährlich (gemeint ist der Eichenhofer Weg). Ist dies berücksichtigt und zahlenmäßig erfasst worden?

Wie wirkt sich der Feinstaub von der BAB her aus?

Dieselbe Bürgerin fragt nach dem Verhältnis von 25.000 m² Verkaufsfläche, 7.000 m² Grünfläche und den restlichen 78.000 m² Flächen für Zuwegung und Parkplatz, d. h. ein Verhältnis von $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$. Dies wird als unglaublich empfunden und gefordert, mehr Spielräume für Gewässer und Bewaldung zu ermöglichen.

Hr. Gohres führt aus, dass in der ersten Ausbaustufe keine 25.000 m² Verkaufsfläche realisiert werden, sondern eine Ausbaustufe zwischen 18.000 bis 20.000 m² Verkaufsfläche. Es gibt zudem die Ersatzwaldfläche und die große, nicht überbaubare Anbauverbotszone zur BAB A 46, in der sich keine befestigten Wege, Stellplätze

oder Gebäude befinden. Letztere werden mit in die Grünplanung einbezogen. Die Stellplatzanlage wird überdies stärker begrünt als ältere grünfreie Anlagen.

Hr. Kasten tritt der möglichen Vermutung, dass es spätere Planungen mit weiteren Verkaufsgebäuden gibt, entgegen, was die Frage ja impliziert. Der hier aufzustellende Bebauungsplan setzt durch die Baugrenzen den einzig möglichen Bereich, in dem Gebäude errichtet werden dürfen, fest. Dieser ist allein für ein Gebäude eines Einrichtungshauses bemessen. Ebenso wird durch die Festsetzung der Sortimente eine nachträgliche zusätzliche Schaffung von Verkaufsflächen definitiv begrenzt, da das Einrichtungshaus alle Verkaufsflächen für sich beansprucht. Der B.-Plan trifft hier somit die abschließende Regelung.

Eine Bürgerin fragt, was mit den Ausbaustufen von IKEA gemeint ist

Hr. Gohres führt aus, dass neben den zuerst zu realisierenden ca. 20.000 m² Verkaufsfläche das Gebäude an bestimmten vorher eingeplanten Stellen um zwei Achsen erweitert werden kann. Hier ist eine Erweiterung im rückwärtigen Bereich und an der Südseite des Gebäudes vorgesehen.

Thema „Schall“

Hr. Timmermann referiert über den Stand des schalltechnischen Gutachtens zu diesem Vorhaben. Im ersten Anlauf kann er noch keine Lärmwerte vorstellen, da es bei der Bestandsaufnahme und Planung um sehr genaue örtliche Daten etwa der Fahrbahnposition im Verhältnis zur Wohnbebauung geht. Die wichtigen Basisdaten sind jedoch bereits vorhanden. Gemäß den gesetzlichen Anforderungen müssen mehrere Prüfzenarien durchgeführt werden. Innerhalb des bebauten Geltungsbereiches müssen die schutzwürdigen Räume berücksichtigt werden. Das ist der Ausgangspunkt der gutachterlichen Lärmbetrachtungen.

Durch den vorhabenbezogenen Mehrverkehr ergeben sich Mehrbelastungen an Lärm von unter 1 bis maximal 2 dB(A). Dies in Abhängigkeit von der Position der Fahrbahnen, -oberfläche, des Schwerlastverkehrsanteils und des jeweiligen KPs (Verkehrsverteilung). Dies ist vom Büro BBW ordentlich erhoben worden. Grundlage für die Berechnungen ist die Richtlinie für Lärm an Straßen (RLS90). Das weitere Prüfzenario ergibt sich aus den drei Baumaßnahmen am Straßennetz, dafür ist die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) anzuwenden. Es geht darum, wo künftig die maßgeblichen Immissionsbänder (entsprechend die äußeren durchgehenden Fahrbahnen) sind. Bei der geplanten Anliegerstelle ergibt sich die sehr gute Lösung, dass die Planer die Lärmquelle von der Bebauung verschieben. Durch die LSA ist eine Störwirkung zu berücksichtigen (innerhalb von 40 m ist die Lärmbelastung hierbei um 3 dB erhöht, innerhalb 40 – 70 m um 2 dB, usw.), während ein KVP keine solche Störwirkung aufweist. Es werden der Ist-Zustand und der zukünftige Ausbauzustand mit Mehrverkehr betrachtet. Die Lärmberechnungen werden u. a. durch dreidimensionale PC-Programme durchgeführt. Dies sind im Schnelldurchlauf die ersten Prüfzenarien inkl. des Eichenhofer Weges. Es werden einheitliche, normierte Prüfungen vorgenommen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf dem Betriebsgrundstück und der Gewerbelärm, werden nach TA Lärm in Abhängigkeit der Tageszeiträume berücksichtigt (techn. Anlagenlärm, Stellplatzanlage, Lieferverkehr beim Einrichtungshaus, usw.). Dabei wird die Auswirkung an der umgebenden Nutzung und der Bebauung geprüft. Diesbezüglich wird die Einhaltung von Richtwerten kontrolliert. Bei eventueller Überschreitung der Richtwerte wird geguckt, wie dieses Problem lösbar ist.

In der Gesamtbetrachtung wird jedes maßgebliche Objekt sehr umfassend hinsichtlich der Lärmbelastung abgefragt.

Hr. Kasten fasst in Abhängigkeit des Verfahrenszeitpunktes zusammen und eröffnet die Fragerunde.

Eine Bürgerin verweist auf die Rolle der Topographie und klimatischen Verhältnisse (Wind). Inwieweit geht die schalltechnischen Untersuchung auf das Verkehrsgutachten ein? Dies sei hier von entscheidender Wichtigkeit.

Wie ist die Situation an einer Ampel?

Hr. Timmermann führt aus, dass die gutachterliche Bearbeitung durch die RLS90 immer vom Zutreffen der Annahme einer Mitwindsituation ausgeht. Andererseits wird eine nasse Fahrbahn nicht berücksichtigt. Ein eventueller Bewuchs zwischen Lärm-

quelle und Immissionsort wird dagegen in den Berechnungen nicht als lärm mindernd mit einbezogen.

Ein Bürger fragt nach der Lärmsimulation, die an die Verkehrssimulation anschließt. Wann wird diese vorliegen und wie läuft sie ab? Wie sieht es mit den Grunddaten aus? Deshalb würde ja die Bestandssituation jetzt ermittelt. Da der Zeitrahmen knapp ist, stellt sich die Frage, ob schon Bestandsdaten vorliegen.

Hr. Timmermann hebt hervor, dass selbst das Bestandsgutachten auf dem Verkehrsgutachten basiert. Es fließen die Daten der aktuellen 24-h-Zählung (Verkehrserhebung) mit ein. Dies ist Grundlage für die Berechnung. Darauf aufbauend wird die zukünftige Situation mit dem projektbezogenen Mehrverkehr berechnet. Dies wird in einem Rechenschritt vollzogen.

Das Schallgutachten des Bestandes basiert auf der verkehrstechnischen Untersuchung der Verkehrszählung in einem Rechenschritt mit den Prognosezahlen.

Ein Bürger fragt, ob und wann der Lärm für die Bestandsdaten vor Ort gemessen wurde.

Er äußert Bedenken, dass der Faktor Straßenzustand nicht berücksichtigt wird. Die Schmiedestraße habe viele Schlaglöcher und Unebenheiten, so dass die Lastkraftwagen klappern und dadurch besonders laut sind. Wie fließt das in das Schallgutachten ein?

Die Anwohner der Schmiedestraße stellen eine fortlaufende Verschlechterung der Lärmsituation fest.

Hr. Gohres erklärt, dass durch den Straßenausbau der desolate Zustand beseitigt wird.

Hr. Kasten fügt hinzu, dass nur der Straßenausbau im Bereich der andienenden Straßen zum Vorhaben gemeint ist. Die gesetzlichen Vorschriften sehen eine Lärm-messung vor Ort nicht vor. Die Fahrbahnbeläge werden nach RLS90 hinsichtlich Material und Zustand erfasst. Insgesamt sind viele Straßen im Stadtgebiet sanierungsbedürftig.

Ein Bürger fragt nach dem Stand der lärm mindernden Maßnahmen

Hr. Kasten erläutert den bisherigen nicht endgültigen Stand der Untersuchungen.

Hr. Timmermann erklärt, dass hinsichtlich des lärm mindernden Asphalts noch kein endgültiges Ergebnis vorhanden ist. Es wird gem. der 16. BImSchV und gem. Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts noch geprüft, ob durch die Umbaumaßnahmen

- 1) der Anstieg des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) erhöht wird,*
- 2) die Werte in der Nacht 60 dB(A) oder tags 70 dB(A) überschreiten und*
- 3), wenn die Lärmbelastung schon über den Werten aus 2) liegt, ob sie dann um mindestens 0,1 dB (A) erhöht wird.*

Trifft dies zu, sind aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Ein Bürger merkt an, dass eine solche Berechnung ohne Berücksichtigung der Kanaldeckelhöhe nicht sinnvoll ist. Dadurch scheppern die durchfahrenden Lkws sehr stark. Dies muss vor Ort nachvollzogen werden.

Hr. Timmermann antwortet, dass der Regelfall zu berücksichtigt werden muss. Die Aufnahme von Unebenheiten zwischen Fahrbahnen und den Kanaldeckeln ist jedoch laut Berechnungsverfahren nicht vorgesehen. Er ist gehalten mit der RLS90 zu arbeiten.

Im Übrigen wird die Schmiedestraße durch die Umbaumaßnahmen der Fahrbahnen im Bereich des vorhabenbezogenen Mehrverkehrs („andienende Straßen“) schalltechnisch verbessert.

Hr. Timmermann erläutert, dass vor Ort kein Schall gemessen wird, da dies gesetzlicherseits nicht vorgesehen ist. Die Messungen vor Ort als Momentaufnahme sind nach Erfahrungen des Schallgutachters stets leiser als die Berechnungen, d. h. sie liegen im Sinne einer Lärmvorsorge auf der ungünstigeren Seite. Die Berechnungen sind durch gewisse Grundannahmen, wie eine ältere und somit lautere Fahrzeugflotte, immer auf der sicheren Seite und für den Anwohner somit vorteilhafter.

Ein Bürger bemerkt, dass ein KVP leiser als eine LSA ist. Es stellt sich die Frage, warum bei der Ein- und Abfahrt IKEA kein KVP vorgesehen ist. Platz ist doch durch den Wegfall des Homeparks nun genügend vorhanden.

Hr. Timmermann merkt an, dass eine LSA wegen der starken Anfahrgeräusche einen Störaufschlag hat, ein KVP nicht.

Hr. Kasten erklärt, dass aus fahrgeometrischen Gesichtspunkten heraus nicht an jeder Stelle ein KVP errichtet werden kann. Eine KVP-Lösung bei der Zu- und Abfahrt zum Einrichtungshaus ist aufgrund der dann nicht mehr sinnvoll abwickelbaren Geradeausverkehre Richtung Norden und des deutlich größeren Platzbedarfs nicht vorgesehen. Dieser Punkt wird mit aufgenommen.

Eine Bürgerin merkt an, dass sie, seit der Einrichtung der durchgängig laufenden LSA in Nächten, in denen das Asphaltmischwerk produziert, nicht mehr durchschlafen kann. Wenn der (bestehende) KVP den Verkehr gar nicht mehr aufnehmen kann, dann gibt es einfach zu viel Verkehr.

Sie fragt, inwieweit schwarmartige und punktuelle Verkehre (dichte Fahrzeugkolonnen, Lastkraftwagen der Asphaltmischwerke) in die Lärmberechnungen mit einfließen. Eine Durchschnittswertbildung relativiert diese stark störenden Einzelereignisse.

Hr. Timmermann führt aus, dass er derartige Verkehrsverhältnisse auch als negative Lärmbelastungen bewertet. Es gibt jedoch eine gesetzliche Berechnungsvorschrift und der Lärmgutachter ist fachlich verpflichtet, diese einzuhalten. Berechnet werden muss der durchschnittliche tägliche Verkehr (dtv), der für alle Tage des Jahres gilt. Dieser schließt auch sehr unterschiedlich verkehrsreiche Tage mit ein. Bei der Verkehrsverteilung für die Lärmuntersuchung gibt es zudem den Tag- und den Nachtzeitraum (6 – 22h; 22 – 6h), der hier durch die 24h-Verkehrserhebung direkt und praxis-

nah mit Daten vor Ort abgeleitet werden kann. Spitzenstunden der Verkehrsbelastung werden gem. den Berechnungsvorschriften jedoch vernachlässigt.

Hr. Kasten ergänzt, dass dieser Punkt mit aufgenommen wird.

Die Bürgerin fragt, ob „Flüsterasphalt“ als lärmindernde Maßnahme an diesem Standort funktioniert.

Hr. Kasten referiert, dass der „Flüsterasphalt“, also lärmoptimierter Asphalt (LOA) oder offenporiger Asphalt (OPA), schon funktioniert, jedoch große Skepsis wegen seiner Haltbarkeit herrscht. Er ist nicht so haltbar wie ein vernünftig ausgeführter Gussasphalt. Es besteht das Risiko, dass die Straßennutzung, die durch die hohe Verkehrsdichte, die Abbiegeverkehre (Schubkräfte) und An- und Abfahrten am Berg geprägt ist, eine zu schnelle Abnutzung dieser Asphaltart bewirkt. Es liegen nur wenige Erfahrungswerte vor. Aus diesem Grund steht die Stadt dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme kritisch gegenüber.

Eine Bürgerin fragt nach der Kostentragung der Maßnahmen.

Hr. Kasten leitet zum Thema Artenschutz über.

Thema „Artenschutz“

Der Artenschutzgutachter, Hr. Liebert, beschreibt die Situation von Natur und Landschaft sowie der Arten bei diesem Bauleitplanverfahren. Es erfordert hier die Anfertigung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans und andererseits eine Speziellen artenschutzrechtliche Untersuchung. Es sind keine Naturschutzgebiete in der Nähe.

Im Fokus des Landschaftspflegerischen Begleitplans steht die Eingriffsregelung. Es werden gem. des Bundesnaturschutzgesetzes Eingriffe vermieden oder minimiert und nicht vermeidbare Eingriffe ausgeglichen, um negative Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Das Berechnungsverfahren wird mit ökologischen Wertpunkten bilanziert. Der vorhandene Zustand der Landschaft wird bilanziert und den geplanten Maßnahmen gegenübergestellt. Letzterer ist in der Regel geringer. Dieses Defizit wird mit Maßnahmen an externen Stellen umgesetzt oder durch Ausgleichszahlungen abgegolten. Diese werden zweckgebunden für den Naturschutz eingesetzt. Auf dem Plangrundstück gilt rechtlich der bestehende Bebauungsplan, der die dort festgeschriebenen Grünflächen vorsieht (Parkanlage). Daneben gibt es eine Waldfläche.

Beim Ausgleich werden die geplanten Heckenpflanzungen in die Bilanzierung mit einbezogen. Die gesamte baumüberstandene Stellplatzanlage wird hingegen nicht in die Bilanzierung übernommen. Dies sind „Ohnehin-Maßnahmen“, die zur besseren Einbindung des Vorhabens in die Landschaft dienen. Dies gilt auch für den Bereich an der Autobahn, der mit Leitungsrechten belegt ist. Diese Bereiche können jederzeit vom Leitungsträger zu Wartungsarbeiten an der Leitung benutzt und die Vegetation entfernt werden. Daher kann auch dieser Bereich nicht mit in die Bilanzierung einfließen. Trotzdem muss dieser Bereich bepflanzt werden.

Die Rodung von Waldflächen ist ein Sonderfall, der mindestens 1:1 auszugleichen ist. Hier gestaltet sich der Ausgleich schwierig, da viele Flächen für die Landwirtschaft erhalten bleiben sollen. Der Waldausgleich passiert daher teilweise innerhalb des rückwärtigen Teiles des Plangebietes. Der verbleibende Rest wird außerhalb im Nahbereich des Plangebietes als Erweiterung von bestehendem Wald durchgeführt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung kann aufgrund des langen Bearbeitungszeitraumes seit 2012 bereits Ergebnisse präsentieren. Die unterschiedlichen Arten sind verschieden geschützt. Für besonders geschützte Arten gelten andere Voraussetzungen als für die Gruppe der streng geschützten Arten. Die besonders geschützten Arten sowie Vogelarten werden in europäischen Richtlinien aufgeführt.

Bzgl. der besonders geschützten Arten gilt die strenge Regelung, dass sie nicht getötet werden dürfen, ihnen nachgestellt, ihre Entwicklungsformen entnommen oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört werden dürfen. Als Ausnahme ist dies jedoch zulässig, wenn die Art als Ganzes im räumlichen Zusammenhang nicht gefährdet wird.

Die streng geschützten Arten und die europäischen Vogelarten dürfen während der Fortpflanzungs-, Mauser-, Überwinterungs-, Aufwuchs- und Wanderzeiten nicht erheblich gestört werden. Eine erhebliche Störung liegt dann vor, wenn durch die Beeinträchtigung der Erhaltungszustand der lokalen Population (= meist städtische Population) erheblich beeinträchtigt wird.

Liegen die Verbote vor, muss ein adäquater Ersatz angeboten werden.

Bei der artenschutzrechtlichen Prüfung werden nach Untersuchungsdesign und Begehungen die im Gebiet vorkommenden Arten ermittelt, die dann in streng und besonders geschützte Arten unterteilt werden.

Eine Bürgerin fragt, ob der Vortrag etwas komprimiert werden kann.

Der Artengutachter präsentiert den Untersuchungsraum mit Kern- und Erweiterungszonen. Bei letzteren bildet die BAB einen Einschnitt. Es waren die Artengruppen Fledermaus, Falter, Haselmaus, Vögel, Amphibien und Reptilien zu untersuchen.

Es werden folgende Maßnahmen festgesetzt: Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Vermeidung von Lärm- und Lichtemissionen), Rodungsbeschränkungen, ökologische Baubegleitung bei Höhlenbäumen, Baufeldräumung (Amphibienfangzäune), dauerhafte Amphibienleiteinrichtung zur Verhinderung von Rückwanderung von Amphibien aus dem Kämperbusch. Besondere Schutzmaßnahmen sind für den Kammmolch und den Turmfalke erforderlich. Aufgrund des Fundes von genau einem Kammmolch wurde die Erneuerung des Lebensraumes dieser Art erforderlich. Dies geschah dadurch, dass 2013 insgesamt 10 neue Gewässer im Nahumfeld im Bereich der Großbäckerei Dahlmann angelegt wurden. Hier wurde in der Größenordnung der dreifachen Größenordnung des bestehenden Gewässers ausgeglichen. Die Teiche haben sich gut entwickelt, weisen Unterwasservegetation auf, sie wurden 2014 von Molchen angenommen, eine erfolgreiche Vermehrung konnte nachgewiesen werden.

Der Turmfalke brütete in einem der ehemaligen Fertighäuser unter dem Giebel. Bei Abbau des Hauses ergab die Entfernung des Nestes einen Verbotstatbestand, was durch die Schaffung von drei neuen Nisthilfen ausgeglichen wurde (Überkompensation). Die zwei Kunsthorste am Wasserturm Nächstebreck wurden 2013 angenommen, 2014 gelang der Brutnachweis an diesem Ort.

Eine Bürgerin führt aus, dass es technisiert so aussieht, als würde etwas kompensiert.

Sie gibt einen deutlichen Hinweis auf einen alten Wasserbiotop (Verweis auf die Hattinger Karte 1885), das Thema Wasserschutz würde vernachlässigt. Die Bürgerin verweist auf die europäischen Wasserrahmenrichtlinie, die Quellen und die Meine, die unbedingt berücksichtigt werden müssen. Das zum Vorgängerverfahren vorgelegte geohydrologische Gutachten zu diesem Thema wurde beschmunzelt, da hier die Definition, was eine Quelle sei, einseitig ausgelegt wurde. Es gäbe auch unter Fachleuten durchaus andere Auffassungen.

Hr. Kasten nimmt die Anregung entgegen. Der entsprechende hydrogeologische Fachgutachter wurde heute nicht hinzugezogen. Es gilt die unterschiedlichen Auffassungen zu dieser Situation abzuklären.

Eine Bürgerin fordert, dass der Teich, den sie nicht als Regenrückhaltebecken sehen will, unbedingt erhalten bleiben soll. Dies vor dem Hintergrund, dass der Flächenverbrauch reduziert werden muss. Die Stellplätze können viel besser unter dem Gebäude errichtet werden. Sie fordert eine vernünftige Grünplanung. Der Teich enthalte eine Quelle, da der Rand nie zufriert und seinen Pegelstand nicht verändert. Bei einer Begehung mit einem Biologen hat dieser schützenswerte Pflanzen im Teich festgestellt. Es wird bestritten, dass er ein Regenrückhaltebecken ist.

Neben dem historischen alten Teich ist auch der historische alte Baumbestand schützenswert und unbedingt zu erhalten.

Zudem wird auch die historische Wegeführung, das Hohlwegfragment, angesprochen. Der alte Baum an der Schmiedestraße (Linde) soll als Naturschutzdenkmal geschützt werden.

Hr. Liebert führt aus, dass auch für die Pflanzen der Artenschutz gilt. Er nimmt gerne bestehende Kartierungen entgegen.

Eine Bürgerin regt eine gemeinsame Begehung an. Derzeit können die Bürger aufgrund eines Zaunes das Gelände nicht betreten.

Hr. Kasten erklärt, dass dies eine Absprache zwischen dem Fachgutachter, dem Vorhabenträger und den Bürgern ist.

Hr. Liebert bittet zu berücksichtigen, dass das große Stillgewässer gemäß dem geltenden Baurecht, dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 473, ein Regenrückhaltebecken ist.

Ein Bürger fragt, wann die Baumfälltermine angesetzt sind. Der Bürger nennt einen Termin bis Februar 2015.

Herr Kasten bemerkt, dass dies zwei Fragen sind. Das eine ist, was das aktuelle Baurecht hergibt und das andere, wann der Bebauungsplan Nr. 1202 gelte. Es müsse abgewartet werden, ob der anvisierte Zeitplan gehalten werden kann. Dies hängt davon ab, was an Gutachten nachgearbeitet werden muss, welche Erhebungen fehlen.

Herr Gohres führt aus, dass die die Baumfällungen entweder bis Februar 2015 oder dann wieder – außerhalb der Vegetationsperiode - ab Oktober 2015 geschehen können. Auf Teilflächen wie der ehemaligen Fläche der Fertighausausstellung kann auch im Sommer mit Baumaßnahmen begonnen werden.

Ein Bürger fragt, ob der Wald erhalten bleiben kann.

Herr Gohres führt aus, dass die Planung bereits unter allen Prämissen optimiert wurde. Es wurde geguckt, wo ein Gebäude an besten abgeschottet ist (Thema Lärmschutz). Beim Thema Stellplatzanlage ist die Wuppertaler Stellplatzsatzung zu beachten. Bei der Herstellung nur eines Bruchteils der Stellplätze gibt es keine Kundenakzeptanz. Bei der gegebenen Lage mit der besonderen Hydrologie und Geologie sind u. a. 12 m Höhenunterschied im Baugrund zu berücksichtigen. Bei dem anstehenden Felsgestein kann auch nicht an jeder Stell gebaut werden. Es wurde auf die Umsetzung aller Belange geachtet.

Eine Bürgerin fragt wie groß die Stellplatzfläche ist. Als Hr. Gohres hier keine genaue Zahl nennen kann, rechnet sie ca. 15.000 m² als Stellplatzanlage und 5.000 m² Bepflanzung vor.

Hr. Kasten bezeichnet dies als Nennung irgendeiner Zahl und meint, dass dies von der Stadt anders gesehen wird. Derzeit gibt es kein genaues Konzept.

Die Bürgerin regt an, weniger als 9 ha Wald zu fällen.

Hr. Kasten nimmt dies so auf. Wald genießt einen besonderen Schutz nach dem Bundesforstgesetz, es muss eine vertretbare Regelung gefunden werden.

Eine Bürgerin weist darauf hin, dass der große Teich hinter dem RRB ein Biotop ist. Die Waldrodung wird zur Erosion des Restwaldes führen.

Ein Waldausgleich im Verhältnis 1:1 ist zu gering, da hier die lange Zeit von der Pflanzung bis zur Reife unberücksichtigt bleibt. Hier ist die Wertigkeit der alten Waldstandorte höher anzusetzen.

Sie fragt nach dem Eigentümer der Vorhabenflächen, ob die schon vom Vorhabenträger erworben wurden.

Hr. Gohres erwidert, dass man bereits Zugriff auf die privaten als auch städtischen Grundstücke hat, der Kauf ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Hr. Liebert bemerkt, dass Laubwälder gegen die angesprochenen Anschnitte deutlich resistenter als monotone Nadelwaldkulturen sind. Nach Anschnitt des Walds wird eine Vorwaldfläche etabliert, die den Anschnitt gegen Randeinwirkung abschotte. Sie ist auch als Ausgleichsmaßnahme angesetzt. Dies kann Erosionen wirkungsvoll verhindern.

Bzgl. der Ausgleichsberechnung für den Wald gibt es innerhalb der Stadt Wuppertal eine Verwaltungsrichtlinie, die einen Waldausgleich von 1:1 vorsieht. Die Waldfläche fließt zusätzlich zum naturschutzrechtlichen Ausgleich in den Gesamtausgleich mit ein.

Ein Bürger fragt nachdrücklich, was bei Leerstand auch infolge fehlgeschlagener Verkehrsprognosen mit dem IKEA-Einrichtungshaus passiert. Ist nicht ein besserer Standort im Stadtgebiet vorhanden?

Der Bürger schlägt eine Standortalternative vor.

Hr. Gohres erwidert, dass dieser Standort das Ergebnis umfangreicher, mehrfacher und langjähriger Standortuntersuchungen in Wuppertal ist, der sich als das passendste Grundstück herausgestellt habe.

Bzgl. Leerstand wird darauf verwiesen, dass die weiteren 48 IKEA-Standorte in der BRD durchaus funktionieren. Dies gelte auch für Standorte in schneereichen Regionen bzw. solche mit schwierigen Verkehrsverhältnissen. Es wird fest davon ausgegangen, dass auch ein Wuppertaler Standort funktionsfähig ist.

In direkter Rede mit dem Bürger bemerkt er, dass kein Kunde große Staus hinnimmt und dann zu anderen IKEA-Standorten fährt.

Komme es tatsächlich zu Leerstand, könne der Fragesteller ja das Gebäude erwerben, was dieser postwendend verneint.

Ein Bürger fragt, wo es zu einem Ausgleichsverhältnis von 1:3 komme.

Welche Qualität haben die neu zu pflanzenden Gehölze für den Wald?

Hr. Liebert bemerkt, dass das Verhältnis 1:3 für einen Horst des Turmfalken gilt, für den drei neue Kunsthorste gekommen sind, zwei wurden am Wasserturm und einer im Kämperbusch angebracht.

Die Qualität der Gehölze sei diejenige einer normalen Forstware in der Höhe 100 – 150 cm. Im direkten Gespräch mit dem Bürger macht Hr. Liebert deutlich, dass der Ausgleich 1:1 als flächenmäßiger (quantitativer) Ausgleich zu verstehen ist, nicht als Ausgleich mit z.B. 30 m hohen Bäumen. Die Gehölze sind gemäß dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag und der Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz als Naturwald in inselartiger Ausprägung (Gruppenpflanzungen) anzulegen, starre Reihen und geometrische Pflanzschemata sind zu vermeiden.

Die externe Ersatzfläche für den Wald (Neuaufforstung) ist im Bereich Hasenkamp (hinter dem Wasserturm) vorgesehen.

Hr. Kasten schließt auch angesichts der fortgeschrittenen Zeit die Veranstaltung und schlägt ein persönliches Gespräch nach Terminvereinbarung mit ihm vor. Hier können weitere Themen eingebracht werden. Er bedankt sich für die rege Teilnahme sowie die vielen Anregungen und wünscht einen schönen Abend.

Ende der offiziellen Veranstaltung um 21:50 Uhr.

Angefertigt, Münster, 03.11.2014