

## **Neufassung aufgrund der Sondersitzung von BV Elberfeld und AVB vom 12.01.04. Der geänderte Textteil auf den Seiten 6 u.7 ist besonders gekennzeichnet.**

### **Begründung gem. § 3 (2) BauGB zum Bauleitplanverfahren Nr. 954 / A – Döppersberg / Busbahnhof**

#### **Begründung**

##### **1. Planungsanlass**

Mit den Beschlüssen vom 28.07. 2003 (VO 1686/03) und 10.11.2003 hat der Rat der Stadt Wuppertal den Weg frei gemacht für die Neugestaltung des Döppersberg. Auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenplans (1999) und der Machbarkeitsstudie (2003) sind die Grundzüge der künftigen Entwicklung vorgezeigt.

Die Umsetzung erfordert allerdings einschneidende Eingriffe und Veränderungen in der Struktur, um den Bürgern diesen "verlorenen" Stadtraum zurück zu geben.

Die wesentlichsten Maßnahmen sind

- die Absenkung der Bundesallee als Voraussetzung für eine oberirdische Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt, damit verbunden auch eine teilweise Absenkung der Flächen vor dem DB-Empfangsgebäude und
- die Verlagerung des heutigen Busbahnhofes aus der Straßenfläche der Bundesallee auf eine derzeit als Parkplatz genutzte Fläche östlich des Hauptbahnhofes.

Nur durch diese Maßnahmen entsteht die Chance, unmittelbar vor dem Bahnhof wieder eine größere Fläche vom Verkehr „frei zu räumen“ und einen städtischen Platz mit entsprechenden Nutzungen zu gestalten. Die so zurück gewonnenen Flächen können mit neuen Nutzungen belegt werden. Handel und Dienstleistungen, Gastronomie, Freizeitangebote, Büroflächen und kulturelle Einrichtungen sollen danach das Bild zwischen Bahnhof und Innenstadt prägen.

Der Bebauungsplan 954 soll in zwei Teilabschnitten nun die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens sichern. Die Aufteilung in zwei Abschnitte ist erforderlich, da mit dem Umbau der Verkehrswege bereits im Jahr 2004 begonnen werden soll (Teilbereich 954 A).

Für den Teilbereich 954 B liegen die Grundzüge von Nutzung, Erschließung usw. überwiegend fest (s. Rahmenplan, Machbarkeitsstudie), allerdings soll die Möglichkeit offen gehalten werden, wesentliche Ergebnisse aus dem derzeit laufenden städtebaulichen Wettbewerb in diesen Bereich einzuarbeiten.

##### **2. Lage und räumlicher Geltungsbereich**

Der gesamte Bebauungsplanbereich Nr. 954 – Döppersberg – umfasst eine Fläche zwischen der Bahnhofstraße und der Bundesallee im Westen bis an das Sparkassengebäude und im Osten bis hinter die Einmündung Wesendonkstraße, der Bahnhofstraße einschließl. der ehem. Paketabfertigung der Post, sowie einschließlich der Straße Döppersberg bis hin an die nördliche rückwärtige Bahnsteigsgrenze des Hauptbahnhofes. Es handelt sich um eine zentrale Fläche am Rande der Elberfelder Innenstadt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof.

Der Plan wird unterteilt in zwei Teilbebauungspläne Nr. 954/A und 954 / B, die im weiteren Verfahren getrennt zur Rechtskraft gebracht werden.

Die vorliegende Planung bezieht sich auf den Teilbebauungsplan Nr.954 /A und umfasst die Straße Döppersberg von der Dessauer Brücke aus bis zur B7 und reicht im Süden ebenfalls bis an die nördliche rückwärtige Bahnsteigsgrenze des Gleises 1. Der Geltungsbereich wird begrenzt im Norden durch den Knotenpunkt Morianstraße, im Westen durch die östliche Gebäudekante des

Bahnhofsempfangsgebäudes, im Süden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG und im Osten durch den Fahrbahnrand der Straße Döppersberg.

### **3. Verfahren**

Der Aufstellungsbeschluss zum Gesamtbebauungsplan wurde am 14.02.2000 ( Drucksache Nr. 4008/00) gefasst.

- Nun wird der Bebauungsplan in seinen Abgrenzungen an seinen südlichen Rändern reduziert, da hier kein städtebaulicher Regelungsbedarf mehr im Sinne des § 3(1) BauGB besteht. Gleichzeitig geteilt in die beiden Teilbereiche 954/ A und 954 / B , um in Kürze Planungsrecht für den geplanten Busbahnhof zu schaffen.

#### **2.1. Frühzeitige Bürgerbeteiligung**

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 27.11.2003 im Rahmen einer öffentlichen Bürgerversammlung im Stadtteil Elberfeld durchgeführt, zu der rechtzeitig eine öffentliche Einladung erfolgte. Die im Rahmen dieser Bürgerbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Hinweise zum Bauleitplanverfahren werden in die weitere Planung einbezogen. Sie betreffen insbesondere die angedachte Verkehrsführung, den Standort des Busbahnhofs und die Emissionsbelastungen .

#### **2.2. 2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für den Bebauungsplan 954 keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben, da die Planung im Innenbereich und nicht im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB aufgestellt wird. Es wurde jedoch ein Umweltverträglichkeitsbericht gem. § 2a BauGB angefertigt. (Siehe Punkt 7.2)

### **3. Rechtsverhältnisse, Planungsbindungen und formelle Grundlagen**

#### **3.1. Regionalplanung, Gebietsentwicklungsplan**

Der Planbereich gehört zum Kern der Elberfelder Innenstadt.

#### **3.2. Flächennutzungsplan, Zonenkonzept**

Im Flächennutzungsplanentwurf vom März 2002 ist der Bereich als Kerngebietsfläche dargestellt. Weitere Hinweise befinden sich in der beigefügten Flächennutzungsplanänderung.

Das Zonenkonzept zur Verhinderung von Spielhallen ordnet den Bereich um den Hauptbahnhof in Elberfeld als gefährdet ein.

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

Der Städtebauliche Rahmenplan von 1999 stellt für den Geltungsbereich die Grundzüge der Nutzung dar. Im Wesentlichen umfasst er die Absenkung der Bundesallee (als Voraussetzung für die Realisierung des Gesamtkonzepts), den direkten Anschluss der Bahnhofstraße und des Döppersbergs an die Bundesallee (B 7), einen ebenerdigen Übergang von der Innenstadt zum Bahnhof und Neubauflächen am künftigen Bahnhofsvorplatz. Der Rat der Stadt hat den Rahmenplan nach einer langen Diskussion, mehreren, teils öffentlicher Veranstaltungen und Workshops und intensiver Beteiligung von Experten am 31.01.2000 als Grundlage für die weitere Entwicklung beschlossen.

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

Die Machbarkeitsstudie wurde am 28.07.2003. vom Rat der Stadt als Grundlage für die weiteren Planungen beschlossen.

### **3.4. Formelle Grundlagen und Festsetzungen**

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes Nr. 954 / A gilt der Fluchtlinienplan Nr. 10.001 bekannt gemacht am 28.07.1950 sowie der Durchführungsplan Nr. 119 vom 28.07.1956.

Darüber hinaus gilt für den Bereich die Sanierungsatzung Elberfelder Innenstadt vom 19.08. 2003.

### **3.5. Schutzausweisungen**

Innerhalb des Plangebietes steht das Gebäude Döppersberg 19 unter Denkmalschutz.

## **4. Heutige Situation**

### **4.1. Städtebauliche Situation, Gestaltung und Freiraum**

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

Vor hundert Jahren bestand eine städtebaulich ansprechende Verbindung von der Innenstadt über eine Folge von Straßenräumen und Plätzen bis zum repräsentativen Hauptbahnhof. Mit der Zunahme der Motorisierung und insbesondere einem autogerechten Umbau der Verkehrswege um 1960 wurde das Quartier unmittelbar um den Hauptbahnhof vollständig von der Innenstadt abgeschnitten. Lediglich über einen Fußgängertunnel besteht seitdem die Möglichkeit, von der Fußgängerzone aus (Alte Freiheit) in das Untergeschoss des Empfangsgebäudes am Bahnhof 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 höchste Verkehrsbelastung sowie durch das Fehlen von Ruhezeiten, von Plätzen und Stadtgrün und von urbanen Nutzungen. Der auf der B7 mangelhaft angeordnete Busbahnhof ist überlastet. Die z.T. nachträglich an den Bestand "angehängten" Gebäude fügen sich gestalterisch nicht ein.

Die herausragenden (denkmalgeschützten) Gebäude des Bahnhofs (Empfangsgebäude ohne Vorbauten), ehemalige DB-Direktion und das Gebäude Döppersberg 19 (Wuppertal Institut) können auf Grund der Dominanz von Verkehrsflächen und der Verunstaltung durch Zweckbauten kaum eine angemessene repräsentative Wirkung entfalten.

Insgesamt liegen damit erhebliche städtebauliche Missstände vor, die im Zuge der vorliegenden Konzepte nach und nach beseitigt werden sollen.

### **4.2. Erschließung und Verkehr**

Die Verkehrssituation ist geprägt von den serpentinmäßig geführten Straßen Döppersberg und Bahnhofstraße, die nahezu die gesamte nicht bebaute Fläche einnehmen. Dennoch entstehen an den Knotenpunkten heute regelmäßig Konflikte durch Überstauung, schlechte Orientierung und Vermischung des Busverkehrs mit dem übrigen Kfz-Verkehr (insbesondere Busbahnhof). Die Zufahrtssituation zum Bahnhof ist sowohl für Bahnkunden ("Kiss + Ride, Park + Ride") wie auch für Taxen und den Wirtschaftsverkehr durch die unklare Verkehrsführung, wenig Abstellflächen, Konflikte mit kreuzenden Verkehrsströmen usw. sehr unbefriedigend.

Von allen Verkehrswegen gehen erhebliche Emissionen aus, die eine Nutzung der wenigen Freiflächen kaum gestatten.

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

### 4.3. Ver- und Entsorgung

Das Oberflächenwasser der Straße Döppersberg und des angrenzenden Busbahnhofes wird zukünftig über ein Verzweigungsbauwerk dem Entlastungssammler Wupper (ESW) und der Vorflut (Wupper) zugeführt.

### 4.4. Lokalklima

Die aufgrund des geplanten Busbahnhofes und der zusätzlichen Baufenster notwendige lufthygienische Untersuchung ist für den Gesamtbebauungsplan Nr. 954 –Döppersberg - in Auftrag gegeben, für die Sondersitzung werden erste Ergebnisse hinsichtlich des geplanten Busbahnhofes am Döppersberg erwartet.

### 4.5 Vegetation

Im rückwärtigen Bereich der Parkplatzfläche östlich des Busbahnhofes befinden sich einige Gehölzstrukturen und Bäume.

### 4.6 Altlasten und Bodenverunreinigungen

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

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

Hinsichtlich der historischen Entwicklung zeigt sich, dass Anhaltspunkte auf das Vorliegen einer Altlast gemäß § 3 (13) BBodSchV bestehen, so dass zunächst die altlastverdächtige Fläche einer historischen Nutzungsrecherche und anschließend ggf einer orientierenden Untersuchung unterzogen werden muss. Es wird vor allem zu klären sein ob auf dem Gelände des Gaswerks Teerbecken vorhanden waren. Sollte diese Frage zu bejahen und die Entfernung der Becken im Zuge der Nachfolgenutzung nicht erfolgt sein, so muss die Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser mit Hilfe von Rammkernsondierungen geprüft werden.

Über die Flächen südl. der Straße Döppersberg ist aus Bodenuntersuchungen bekannt, dass dort Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit vorhanden sind. Da die Untersuchungen nicht den aktuellen Anforderungen gemäß Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und der dazugehörigen Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) entsprechen, ist hier zu prüfen in wie weit weitere Bodenuntersuchungen im B-Planverfahren nötig sind.

Das Vorliegen der Ergebnisse der historischen Nutzungsrecherche bzw. der orientierenden Untersuchung stellen die Grundvoraussetzung für das Klären der Nutzungsverträglichkeit der ggf. vorhandenen Bodenbelastungen dar. Weiterhin lassen sich die notwendigen Konsequenzen (z.B. Festsetzungen, Kennzeichnungen) für den B-Plan erst aus den Untersuchungsergebnissen ableiten. Solange also das Vorgenannte nicht geklärt ist, bleiben die Bedenken der UBB gegen den B-Plan Nr. 954 bestehen.

## **5. Ziele der Bauleitplanung**

### **5.1. Städtebauliches Konzept**

#### **Planungskonzept für den Gesamtbebauungsplan Nr. 954 – Döppersberg -**

Die Bauleitplanung verfolgt mit dem B-Plan 954 im Wesentlichen folgende Ziele:

- Städtebauliche und stadtgestalterische Verbesserungen im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Einkaufsbereich Alte Freiheit (Fußgängerzone) durch Schaffung einer oberirdischen Verbindung durch die räumliche Definition eines Bahnhofsvorplatzes sowie die Freistellung des historischen Bahnhofsgebäudes. Die direkte, offene (nicht unterirdische) Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt ist mehr als ein neuer Fußweg, sie ermöglicht vielmehr, den Bahnhof wieder städtebaulich an die „City“ zu rücken und damit das unmittelbare Bahnhofsumfeld zu einem Teil der Innenstadt zu machen (Bahnhof als "Tor zur Stadt").
- Durch das „Freiräumen“ des Vorplatzes von Verkehrsflächen entsteht die Chance, durch angrenzende Bebauung, Belebung der Erdgeschosszonen und eine repräsentative Platzgestaltung wieder urbane Dichte und Raumqualität entstehen zu lassen.
- Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse insbesondere für die Nord- / Süd-Verkehre und Berücksichtigung der heute vorhandenen sehr hohen Verkehrsbelastungen im zentralen Planungsbereich. Die Neuordnung der Verkehrswege (Absenkung der Bundesallee und direkter Anschluss des Döppersbergs und der Bahnhofstraße an die Bundesallee) schafft auch die baulich-technischen Voraussetzungen für die Umgestaltungsmaßnahmen.
- Die Anpassungen im Verkehrsnetz führen darüber hinaus zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsabläufe (insbesondere hinsichtlich der Verringerung der Konflikte zwischen Individualverkehr und Bussen), zur besseren Orientierung und Klarheit der Verkehrsführung (Vermeidung von "Serpentinen"), damit auch zur Vermeidung von Umwegfahrten und letztlich zur wesentlichen Verbesserung der Situation für den nicht motorisierten Verkehr und die Belange mobilitätseingeschränkter Personen.
- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Neubau eines zentralen Busbahnhofes und Sicherstellung aller erforderlichen Verknüpfungen.
- Strukturelle Aufwertung des Zentrums durch klare Profilierung mit neuen, zukunftsorientierten Nutzungen und einer systematischen Zentrumserweiterung in Richtung Bahnhof. Eine hohe Ausnutzung des Bereichs gestattet Investoren, rentable Projekte zu realisieren und marktgerechte Nutzungsstrukturen umzusetzen. Dabei wird die Erdgeschosszone (ggf. auch Untergeschoss, Erdgeschoss und das erste Obergeschoss) vorrangig mit (Einzel-) Handelsnutzungen und gastronomischen Einrichtungen belegt; dies ist auch aus städtebaulicher Sicht zu begrüßen, da es zu einer starken Fußgängerfrequenz und einer Belebung des Vorplatzes auch zu Tagesrandzeiten und an Wochenenden führt.
- Durch die vorlaufenden öffentlichen Investitionen werden nach allen Erfahrungen in hohem Umfang auch Privatinvestitionen initiiert, die in der Summe um ein Mehrfaches höher sind als die öffentlichen Baumaßnahmen. Dabei findet in hohem Maße regionalwirtschaftlicher Mittelzufluss statt, der mittel- und langfristig zu positiven ökonomischen und städtebaulichen Impulsen und Folgemaßnahmen führt (z.B. private Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen, verbesserte Kaufkraftbindung, Kundenbindung, Imagegewinn). Von der Aufwertung und Ansiedlung eines oder mehrerer „Magneten“ profitieren auch bereits ansässige Unternehmen.

#### **Ziele für den Teilbebauungsplanes Nr. 954 A Döppersberg/ Busbahnhof**

Für den Teilbereich werden nachfolgend genannten Ziele verfolgt:

- Umbau Straße Döppersberg, direkter Anschluss der Straße an die Bundesallee (B 7) im Bereich des Knotens Morianstraße,
- Neubau des Busbahnhofes auf der Fläche östlich neben dem Empfangsgebäude des Bahnhofs (heutige Nutzung: Parkplätze), Bau von notwendigen Nebenanlagen für den Busbahnhof (z.B. Warteplatze),

- Bau eines Parkdecks unterhalb des Busbahnhofs unter Ausnutzung der Topografie,
- Ersatz von bestehenden Handels- und Dienstleistungsflächen (Wegfall des Tunnels, Wegfall des Vorbaus vor dem DB-Empfangsgebäude wegen der Platzabsenkung), z.B. durch Schaffung neuer Nutzflächen unterhalb des Busbahnhofs an der dem Platz zugewandten Seite,
- Festsetzungen für Art und Maß der Nutzung für die bereits überwiegend bebauten Bereiche entlang der Straße Döppersberg, u.a. mit dem Ziele, eine städtebaulich verträgliche Neuordnung und Nachverdichtung zu gestatten.

## 5.2. Erschließung und Verkehr

Über den Knoten Morianstraße ist der Döppersberg künftig direkt anfahrbar. Vom Döppersberg wird die direkte Vorfahrt vor den Bahnhof (Kurzparker, Taxen, "Abholer", Wirtschaftsverkehr) möglich, ebenso die Zufahrt zu den Stellplätzen (Parkpalette) unterhalb des Busbahnhofs.

Die Ein- und Ausfahrt des Busbahnhofs sowie die Ausfahrt von den Stellplätzen erfolgt unmittelbar westlich des Gebäudes Döppersberg 19 (Wuppertal Institut). Durch die Trennung von Ein- und Ausfahrt ist es möglich, die Signalisierung dieser Ein-/Ausfahrten in die Steuerung des Knotenpunktes Morianstraße zu integrieren und damit eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erreichen (Einbindung in "Grüne Welle"). Die Steuerung der Ausfahrt Busbahnhof kann z.B. so erfolgen, dass die ausfahrenden Busse beim Erreichen des Knotens Morianstraße ebenfalls "Grün" haben und so ohne Stopp ihre nächste Haltestelle erreichen können.

Zwischen Busbahnhof und Intercity-Hotel (ehem. Kaiserhof) wird eine Brücke erforderlich, die als Fußgängerbrücke dient, für den Übergang zwischen Bahnhof und Hotel über die Straße Döppersberg, so dass hier die Fahrbahn nicht mehr gequert werden muss. Im Falle eines Unglücks dient diese Brücke auch als Rettungsweg für das Hotel (Zufahrt für Feuerwehr, Rettungsdienste usw.).

Im Bereich der Dessauer Brücke ist die Anordnung eines Wartebereichs für Busse vorgesehen. Busse können hier längere Aufenthaltszeiten puffern, was aus Platzgründen nicht auf der Fläche des Busbahnhofs möglich ist.

Die übrige Erschließung im Plangebiet (Zufahrten zu den Gebäuden und Stellplätzen usw.) wird nicht verändert.

## 5.3. Freiraum

Für den in Rede stehenden Bebauungsplanbereich ist keine Freiraumplanung angedacht oder vorgesehen, jedoch sollte die Talachse von hohen Bauwerken freigehalten werden, die durch Ihre Baukörperform die Freiluftschneise beeinträchtigen könnten.

## 5.4. Schallschutz, Emissionsschutz

Für die Aufstellung des Teilbebauungsplans 954 Döppersberg/ Busbahnhof wurde eine Lärmuntersuchung gefordert. Für eine schnelle Abschätzung der Lärmsituation, wurde der ungünstigste Fall für die Berechnung angenommen; d. h., berechnungsmäßig befindet sich, das gesamte Untersuchungsgebiet auf einer ebenen Fläche, wo alle Emittenten (Lärmerzeuger) mit freier Schallausbreitung wirken können. Es sind also keine topographischen Hindernisse vorhanden, die den schall mindern könnten sondern lediglich die Gebäude sind mit ihrer geometrischen Höhe eingerechnet.

Diese rechnerische Situation kann tatsächlich nicht eintreten, z. Z. zeigt das Ergebnis, dass man bei dieser Methode sich noch innerhalb der Grenzwerte bewegt. Somit kann derzeit davon ausgegangen werden, dass weitergehende Untersuchungen die Planungsinhalte nicht grundsätzlich in Frage stellen.

~~Fazit dieser Abschätzung ist, dass sich der Verkehrslärm (IP 1, 2, 3, 4, und 6) gegenüber der heutigen Situation nicht erhöht.~~

~~Da die detaillierten Untersuchungen noch laufen, sind für den Bereich Kaiserhof (IP 12, und 13) kaufmännische Schulen (IP 14) und Döppersberg 19 (IP 5) die Vergleichszahlen der Immissionswerte vorher — nachher erst in der zweiten Januarwoche ( zum Datum des Offenlegungsbeschlusses) lieferbar. Im weiteren Verfahren sind die Ergebnisse in die Abwägung einzustellen.~~

Fazit der erweiterten Abschätzung ist, dass der Verkehrslärm bei den Immissionspunkten (IP 1, 2, 3, 4, 6, 7, 14) gegenüber der heutigen Situation nicht erhöht wird, im Gegenteil es wird weniger Verkehrslärm anfallen; das gilt für die Nacht- sowie für die Tagwerte. Beim IP5 ( Döppersberg 19 ) wird durch den neuen Busbahnhof eine Erhöhung um 4,1 dB(A), also mehr als 3dB(A), für die Nacht festgestellt, da sich hinter der Fassade nur Büronutzungen befinden und üblicherweise nachts im Büro nicht gearbeitet wird, entstehen keine Anspruchsvoraussetzungen.

Bei den Tagwerten werden die heutigen Lärmpegel gegenüber den zukünftigen an keinem IP um 3dB(A) oder mehr erhöht, dadurch entstehen keine Anspruchsvoraussetzungen. Bei den Nachtwerten wird kein IP-Wert (außer IP05 u. 12) um mehr als 3dB(A) erhöht.

Besteht ein heutiger Lärmpegel von 70dB(A) oder mehr z. B. (IP12), so löst auch eine Erhöhung um weniger als 3dB(A) nach der 16. BImSchV bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen (wie hier der Fall) eine Anspruchsvoraussetzung aus; das trifft für die Hotelfassade des Inter-City-Hotels zu. Falls diese Fassade die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach der DIN4109 nicht erfüllt, muss dies vertraglich geregelt werden, vorbehaltlich dem Vorliegen der endgültigen Planung und der abschließenden detaillierten Lärmuntersuchung.

## **6. Inhalte des Bebauungsplanes**

### **6.1. Art und Maß der baulichen Nutzung (Teilbereich 954 A)**

Der Straßenabschnitt Döppersberg gegenüber dem Intercity-Hotel ist geprägt durch zwei fünfgeschossige Bauten, der übrige Bereich der Straße bis hin zur Dessauer Brücke erscheint mit seinen heterogenen Gebäuden uneinheitlich. Östlich des Hauptbahnhofes und unmittelbar neben dem geplanten Busbahnhof, ist das Wuppertal-Institut untergebracht. Hierfür soll grundsätzlich eine bauliche Erweiterung ermöglicht werden.

Gegenüber dem Bestand wird daher die festgesetzte Baugrenze ab dem neuen Busbahnhof gem. § 23 (3) BauNVO entlang der Straße Döppersberg geführt und schließt nunmehr auch rückwärtige, bisher unbebaute Grundstücksteile in diesem Bereich mit ein.

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 (nachrichtliche Übernahme im Sinne des 9 (6) BauGB in den Bebauungsplan).

Die Grundstücke südlich der Straße Döppersberg zählen zum Citybereich Elberfelds, daher wird hierfür ein Kerngebiet festgesetzt, mit einer GRZ von 1,0 und einem GFZ-Wert von 3,0 gem. § 17(1) BauNVO. Damit langfristig entlang der Straße Döppersberg ein städtebaulich gleiches Erscheinungsbild entstehen kann, wird die Zahl der Vollgeschosse gem. §16 (4) auf Z=5 (fünf) zwingend festgesetzt.

Ausgenommen bleibt die Fläche des zukünftigen Busbahnhofes. Hier ist im westlichen Bereich eine Ladenzone entlang der zukünftigen Zufahrt zum Bahnhof geplant, unterhalb des neuen Busbahnhofes, teilweise als Ersatz für Flächen im wegfallenden Fußgängertunnel mit seinem Geschäften.

Die Ebene des Busbahnhofes wird gemäß § 9 (1) 11 BauGB als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die Ebene des Busbahnhofes wird auf 157,00 m über NN gem. § 16 (2) 4 in Verbindung mit § 16 (5) BauNVO festgesetzt. Die v.g. Ladenzone wird in einer Höhenlage zwischen 151,00 m über NN bis 157,00 m über NN gem. § 16 (2)4 BauNVO in Verbindung mit § 16 (5) BauNVO festgesetzt.

Aufgrund der schwierigen topografischen Situation sind geringe Abweichungen in den Höhenlagen zulässig, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen. Die Höhenabweichung wird auf maximal +/- 0,60 m gem 16 (6) BauNVO festgesetzt.

Die aufgrund der Topographie vorgesehenen Einfahrtsbereiche für die geplante Tiefgarage (Parkdeck) unter dem Busbahnhof und die Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof werden gem. § 9 (1) BauGB festgesetzt.

Für die Andienung des Busbahnhofs von der Dessauer Brücke entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen wird eine Fläche mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger gem. § 9 (1) 21 BauGB festgesetzt.

Damit weiterhin auch eine Wohnnutzung in den Gebäuden entlang der Straße Döppersberg möglich ist, werden für das festgesetzte Kerngebiet sonstige Wohnungen im Sinne des § 7 (2) 7 BauNVO zugelassen.

## 6.2. Kerngebietstypische Nutzungen / Einzelhandel

Der zwischen Bahnhof und der Elberfelder Innenstadt gelegene Standort ist im Sinne des „Einzelhandelserlasses NRW“ als städtebaulich und funktional integriert zu bewerten. Im Hinblick auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung kann festgestellt werden, dass eine direkte Zuordnung sowohl räumlich als auch funktional zum Siedlungsschwerpunkt gegeben ist. Insoweit sind auch hier die Voraussetzungen gegeben, ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO auszuweisen. Im FNP- Entwurf der Stadt Wuppertal vom März 2002 ist der Bereich als Kerngebietsfläche dargestellt.

Der entstehende Platzbereich zwischen Innenstadt und Bahnhof soll durch eine Nutzungsmischung aus den Bereichen Kultur / Freizeit, Dienstleistungen sowie Gastronomie und Einzelhandel standortgerecht aufgewertet werden. Die geplanten Einzelhandelsnutzungen konzentrieren sich einerseits auf die vom Platz zugänglichen Bereiche unterhalb des Busbahnhofs (Teilbereich 954 A) und auf Bereiche vor der ehemaligen DB-Direktion bzw. vor dem DB-Empfangsgebäude sowie neu entstehende Baufelder am Rande der Bundesallee (Teilbereich 954 B). Die Größe der möglichen Einzelhandelsflächen ist abhängig von den Ergebnissen des laufenden Wettbewerbes.

Generell sollten vorzugsweise Erdgeschosszone und das 1. Obergeschoss (möglicherweise auch das 1. Untergeschoss bzw. Zwischenebenen, je nach Bauplanung) mit Einzelhandelsflächen und gastronomischen Angeboten belegt werden, die insbesondere ggf. vorhandene oberzentrale Angebotsdefizite ausgleichen sollen. Von solchen Nutzungen geht zudem eine "außenwirksame" Belebung und soziale Kontrolle aus, auch zu Tageszeiten, an denen die Fußgängerfrequenzen z.B. aus dem Berufsverkehr (Bahnhof, Busbahnhof, Schwebbahn) gering sind. Einzelhandelsnutzungen in den Geschossen / Ebenen oberhalb des 1.OG dürften auch aus Sicht potentieller Investoren nicht mehr wirtschaftlich darstellbar sein.

Die Flächenpotenziale können ihrer Standortlage entsprechend auch zielgruppenspezifische Angebote wie „Reisebedarf“ im Bereich des DB-Empfangsgebäudes bzw. der ehem. DB-Direktion und nahversorgungsrelevante Sortimente (Nahrungs- u. Genussmittel u.a.) unterhalb des Busbahnhofs - und damit auch für nicht-motorisierte Bevölkerungsgruppen gut erreichbar - abdecken.

Die nachfolgende tabellarische Aufstellung gibt einen standortbezogenen Überblick über die Einzelhandelsflächen und bilanziert die vorhandenen und geplanten Größenordnungen der Einzelhandelsnutzungen am Döppersberg.

STANDORT	BRUTTOGESCHOSS- FLÄCHE in qm (1)	NUTZFLÄCHE in qm (2)	VERKAUFS-FLÄCHE in qm (3)
Teilbereich 954 A			
Busbahnhof (Unterbauung)	3.000	2.400	1.800

(1) Die (Brutto-)Geschossfläche eines Gebäudes ist die Summe der Flächen seiner Vollgeschosse einschließlich der Umfassungs- und Zwischenwände, Treppenhäuser sowie der etwa in die Verkehrsflächen vorkragenden oder sie überbauenden Gebäudeteile, jedoch ausschließlich der Nebenanlagen i.S.v. §14 BauNVO, Balkone, Loggien, Terrassen sowie baulichen Anlagen, soweit sie



nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können (§ 20 BauNVO). (Einzelhandelserlass NRW, Ziffer 2.2.4.)

(2) Die Nutzfläche beinhaltet neben der Verkaufsfläche Lager, Büro, Sozialräume u .a. Umrechnung: BGF-20% = Nutzfläche.

(3) Die Verkaufsfläche ist die Fläche, die dem Verkauf dient einschließlich der Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen für Einrichtungsgegenstände, Kassenzonen, Schaufenster und sonstige Flächen, soweit sie nicht nur vorübergehend genutzt werden (Einzelhandelserlass NRW, Ziffer 2.2.4.) Umrechnung: Nutzfläche-25% = Verkaufsfläche.

### **Planungsrechtliche Bewertung der geplanten Einzelhandelsnutzung**

Das Gesamtkonzept fügt sich städtebaulich und funktional in den stadtstrukturellen Kontext ein. Mit der vorgesehenen fußläufigen Anbindung an die Fußgängerzone im Bereich der Alten Freiheit (Bauleitplanverfahren Nr. 954 B) wird eine Integration des Bahnhofsbereiches mit seinen unterschiedlichen Nutzungen in den Kern der Elberfelder City gewährleistet. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung des Projektes und insbesondere der verbesserten Abwicklung der Fußgängerverkehre positive Impulse für die Elberfelder City verbunden sind (Erhöhung der Kundenfrequenz, Koppelungskäufe u.a.). Somit ist der Standort insgesamt als integriert im Sinne des § 11 (3) BauNVO und des „Einzelhandelserlass NRW“ zu bewerten. Insofern besteht im Rahmen der Bauleitplanung auch kein weitergehender Prüfungs- und Regelungsbedarf im Hinblick auf die im §11 (3) BauNVO dargestellten möglichen städtebaulichen Entwicklungen, insbesondere deshalb weil hier ausschließlich Ersatzflächen für schon bestehende Einzelhandelsnutzungen bereitgestellt werden.

In diesem Zusammenhang ist weiterführend herauszustellen, dass für die geplanten Einzelhandelsnutzungen gleiche Investitionsbedingungen herrschen wie in den übrigen Standortlagen der Elberfelder City. Ungleiche Wettbewerbsbedingungen, wie sie in der Regel infolge von Einzelhandelsansiedlungen an nicht-integrierten Standorten für die gewachsenen Geschäftslagen eintreten, sind im Zusammenhang mit den im Rahmen des Projektes Döppersberg geplanten Einzelhandelsnutzungen nicht gegeben.

Auch möglicher marktwirtschaftlicher Anpassungsbedarf für den bestehenden Einzelhandel dürften sich vor dem Hintergrund der Gesamtgrößenordnung, der standortbedingten zielgruppenspezifischen Ausrichtung der einzelnen Angebote und des mittelfristigen Realisierungshorizontes (bis 2010) in sehr engen Grenzen bewegen.

### **Einschränkung bestimmter Nutzungsarten**

Damit den Tendenzen einer negativen städtebaulichen Entwicklung des Elberfelder Zentrums entgegengewirkt werden kann, hat der Rat der Stadt bereits am 17.11.1986 ein Zonenkonzept beschlossen, um die städtebauliche Verträglichkeit von Gewerbebetrieben des Spielhallensektors und artverwandter Vergnügungsstätten besser beurteilen zu können, mit dem Ziel, soweit erforderlich, die bauplanungsrechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen bzw. zu sichern, die eine konzeptionsgerechte Zentrenentwicklung ermöglichen.

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

Aus den dargelegten besonderen städtebaulichen Gründen und aus Gründen der Erreichung der angestrebten Nutzungsstruktur dieses Citybereiches sind die ansonsten im Kerngebiet zulässigen Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 954 A - Döppersberg / Busbahnhof - demgemäß einzuschränken, damit die vorhandene bzw. auch für die Zukunft angestrebte kerngebietstypische und verträgliche Nutzung erhalten bleibt. Es wird daher für das Kerngebiet nach § 1 (9) BauNVO in Verbindung mit § 1 (5) und (7) BauNVO festgesetzt, dass Gewerbebetriebe des Spielhallensektors und artverwandter Vergnügungsstätten im MK 1 und MK 2 unzulässig sind.

Durch diese Festsetzungen wird die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes bis auf die eingeschränkte Zulässigkeit von Vorhaben nach § 7 (2) 2 BauNVO gewahrt. Sonstige - insbesondere öffentliche Belange - stehen der Festsetzung nicht entgegen.

### **6.3. Busbahnhof, Verkehrsflächen, Stellplätze**

Die Bushaltestelle Hauptbahnhof hat in Wuppertal die Funktion des zentralen ÖPNV-Knotenpunktes, an dem neben den Verknüpfungen zum übergeordneten SPNV (S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress) sowie zum Fernverkehr der DB auch sämtliche regionalen Busverkehre angeboten werden. Darüber hinaus verkehrt die überwiegende Mehrheit der innerstädtischen Express-Buslinien (City Express) sowie der Stadtlinien am Hauptbahnhof. Des Weiteren besteht natürlich die Verknüpfung mit der Schwebebahn, die den Großteil des Fahrgastaufkommens in der Talsohle befördert (über 75.000 Fahrgäste/Tag bzw. ca. 27% des Fahrgastaufkommens). Der zukünftige Busbahnhof in seiner Lage östlich des Hauptbahnhofs soll Platz für maximal 18 Bus-Haltestellen bieten. Auf dem an der Dessauer Brücke weiter östlich gelegenen Busabstellplatz sollen ca. 6 bis 8 Gelenkbusse Platz finden, um dort die Stand- oder Pausenzeiten zu verbringen.

Auf der Basis des heutigen Fahrplanes wird der Busbahnhof von ca. 120 Bussen pro Stunde angefahren; im Hinblick auf mögliche spätere Leistungsausweitungen wird planerisch eine Kapazität von bis zu 150 Bussen pro Stunde berücksichtigt (Leistungsreserve).

Für das Jahr 2006 werden an der Haltestelle Hauptbahnhof täglich rund 136.500 Fahrgäste (ohne DB-Fernverkehr) erwartet. Der größte Teil der Fahrgäste (42.200 pro Tag) hat als Quelle und Ziel die Innenstadt von Elberfeld. Weitere wichtige Umsteigerbeziehungen: Bus - S-Bahn/Regionalbahn (8.800 Fahrgäste pro Tag), Bus - Bus (ebenfalls 8.800 Fahrgäste pro Tag) und Bus - Schwebebahn (ca. 5.500 Fahrgäste pro Tag).

Mit dem Neubau des Busbahnhofs werden mehrere Ziele erreicht:

- Wesentliche Verbesserung der Sicherheit von Fahrgästen durch Trennung vom Individualverkehr (der heutige Busbahnhof wird von einer Bundesstraße durchquert!),
- Komfortabler (auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbarer) Zugang zu den Hauptzielen Innenstadt, S-Bahn/DB und Schwebebahn,
- Zusammenfassung aller Linien auf einer Fläche (die Haltestellen sind heute weit verstreut),
- Großzügige, komfortable und geschützte Warteflächen mit Aufenthaltsqualität,
- Verbesserung der Zu- und Abfahrt durch Einrichtung von Busspuren und Integration in die Signalsteuerung.

Die künftige Ein- / Ausfahrt zum Busbahnhof westlich des Gebäudes Döppersberg 19 befindet sich zukünftig auf einer Straßenhöhe von 157,00 m über NN und damit ca. 1,0 m tiefer gegenüber der heutigen Situation. Damit für die Busse eine fahrtechnisch machbare Absenkung der Straße Döppersberg zur direkten Abfahrt zur B7 / Bundesallee gewährleistet werden kann, muss bereits ab Mitte des Gebäude Döppersberg 19 die Straße abgesenkt werden. Die neu entstehenden Höhenkoten ab dort werden gem. § 18 (1) BauNVO festgesetzt.

Gegenüber dem Eingang Döppersberg 19 wird die neue Straßenhöhe auf 157,40 m über NN festgesetzt, und der gegenüberliegende Gehsteig auf 158,10 über NN. Das entspricht einer Gehwegabsenkung in diesem Bereich von 0,4 m. Die heutige Gehweghöhe beträgt dort heute 158,50 m über NN. Im weiteren Straßenverlauf wird die Straße von 157,00 m über NN bis zu einer Höhe von 151,00 m über NN an der Treppenkante abgesenkt, die derzeit den Fußgängerabgang zur Bundesallee ermöglicht. Im Vergleich zum Ist-Zustand (157,20 m über NN) wird die Straße an dieser Stelle um 6,20 m gegenüber dem heutigen Verlauf abgesenkt, um im weiteren Verlauf die festgesetzte Höhe von 149,30 m über NN zu erreichen, die lediglich 30 cm höher liegt als die Auffahrt zum Bahnhof heute.

Grundsätzlich sollen auf Grund der schwierigen topografischen Situation geringe Abweichungen in den Höhenlagen zulässig sein, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen, gem § 16 (6) BauNVO.

Bedingt durch die starken Höhenänderungen der Straße Döppersberg wird es erforderlich, sowohl vor dem Gebäude Döppersberg 19 als auch entlang der nördlichen Gehsteigkante vor dem Inter-City-Hotel eine Stützmauer zu errichten. Diese Mauern werden gem. § 9 (1) 26 BauGB festgesetzt.

Damit eine Überdachung als Wetterschutz für die Fahrgäste und Nutzer des Busbahnhofes errichtet werden kann, wird oberhalb der Verkehrsfläche des Busbahnhofes (Höhe 157,00 m ü. NN) ein Baufeld über die gesamte Fläche des Busbahnhofes festgesetzt, in einer Höhe von 157,00 m ü. NN bis 165,00 m ü. NN gem. § 16 (2), 16 (4) und §16 (5) BauNVO.

### **Nachweis der Stellplätze**

Für die geplanten kerngebietstypischen Nutzungen unterhalb des neuen Busbahnhofes neben dem Hauptbahnhof wird der Stellplatznachweis unterhalb und östlich der MK-Fläche erfolgen, hier soll eine Tiefgaragenanlage (Parkdeck) mit ca. 240 Stellplätzen entstehen, die Zufahrt erfolgt von der neu geplanten Bahnhofsvorfahrt aus. Diese Stellplätze ersetzen die heute vorhandenen Stellplätze auf der Fläche vor und neben dem DB-Empfangsgebäude. Mit diesem Stellplatzangebot wird der Gesamtbedarf für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 954 / A abgedeckt.

### **Nachweis der Leistungsfähigkeit (Verkehrsuntersuchung)**

Die künftige Verkehrsführung einschließlich der neu entstehenden Knotenpunkte und Ein-/Ausfahrten wurden im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung bewertet. Im Ergebnis wird die Verkehrsbelastung auf der tiefer liegenden Bundesallee (B 7) zunehmen (heute 30.000 Kfz/Tag, künftig ca. 57.000 Kfz/d westlich und ca. 38.000 Kfz/Tag östlich der Morianstraße). Die Veränderung auf der Bahnhofstraße ist wesentlich geringer (von rund 25.000 auf rund 29.000 Kfz/Tag), wobei hier allgemeine, projektunabhängige Zuwächse enthalten sind. Die Belastung des Döppersbergs reduziert sich von heute rund 13.000 Kfz/Tag auf 8.000 Kfz/Tag bis zur Bahnhofsvorfahrt und 4.500 Kfz/Tag hinter der geplanten Zufahrt.

Damit werden wesentlichen Ziele erreicht, u.a. die Bündelung der Verkehre auf der dafür geeigneten Bundesallee (von der zudem in Tieflage geringere Störungen ausgehen) und die Reduzierung der Verkehre im Verlaufe des Döppersbergs, insbesondere bei der Zufahrt in die südlichen Wohngebiete (Distelbeck).

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, die Verkehrssicherheit wird 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 Haltestellen möglich wird.

### **Neues Brückenbauwerk über die Straße Döppersberg**

Die Verlagerung des Busbahnhofes von der Straßenzone der B7 hin zum Döppersberg erfordert aus topographischen und technischen Gründen eine Fußgängerquerung der Straße Döppersberg. Etwa auf Höhe Westseite des Hotels soll eine Fußgängerbrücke entstehen. Die Brücke ist notwendig, um eine weitere Rettungszufahrt zum Hotel zu erhalten. Darüber hinaus bietet sie eine attraktive, direkte Fußgängerverbindung zwischen dem Hotel und dem Bahnhof Döppersberg ohne Querung einer Straße. Diese besondere städtebauliche Situation rechtfertigt die Überbauung der Verkehrsfläche der Straße Döppersberg.

Demzufolge wird eine Überbaubarkeit oberhalb der Verkehrsfläche Döppersberg zugunsten einer Fußgängerbrücke in einer Höhe ab 156,80 m über NN als Verbindungsglied zwischen dem Hotelbereich und dem Hauptbahnhof festgesetzt gem. § 9 (2) BauGB. Die Höhenlage ist gemäß § 9 (3) in Verbindung mit § 16 (4) BauNVO so festgesetzt, dass eine Mindesthöhe von 4,80 m oberhalb der überschrittenen Verkehrsfläche sichergestellt ist. Die Überbauung ist durch Baugrenzen entsprechend § 23 (1) (3) oberhalb der Verkehrsfläche im Sinne des § 9 (1) 11 BauGB festgesetzt.

Grundsätzlich sollen auf Grund der schwierigen topografischen Situation auch hier geringe Abweichungen in den Höhenlagen zulässig sein, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich wird, um die Planungsziele zu erreichen gem § 16 (6) BauNVO.

#### **6.4. Ver- und Entsorgung**

siehe Punkt 4.3

Die notwendigen Entwässerungsmaßnahmen sind technisch lösbar und berühren nicht die grundsätzlichen Inhalte der Planung. Erst nach Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbes bzw. nach Feinplanung des Busbahnhofes können daher die verbindlichen Maßnahmen genannt werden.

### **7. Abwägung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege**

Durch die Planung des zentralen Busbahnhofes östlich des Bahnhofempfangsgebäudes müssen die Belange hinsichtlich der Erhaltung der dortigen Baumstrukturen, die keine städtebauliche Bedeutung aufweisen, zurückgestellt werden. Hierbei muss jedoch für alle Bäume, die unter die Baumschutzsatzung fallen, ein Fällantrag bei 106.15 gestellt werden. Ersatzpflanzungen oder Ausgleichszahlungen müssen jedoch im Vorfeld nicht berücksichtigt werden, da die Satzung eine Ausnahmegenehmigung ausschließlich aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässt (§7 (5) Baumschutzsatzung).

#### **7.1. Umweltverträglichkeitsbericht gem. § 2a BauGB**

Gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für den Bebauungsplan keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben, da die Planung im Innenbereich und nicht im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB aufgestellt wird. In Anlehnung an die gesetzlichen Vorgaben werden im Nachfolgenden die Umweltaspekte zusammenfassend dargestellt.

1. Ziel des Teilbebauungsplanes Nr. 954/ A Döppersberg / Busbahnhof ist die Schaffung des Planungsrechtes für einen neuen zentralen Busbahnhof für Elberfeld östlich des Empfangsgebäudes der Bahn auf den heutigen Parkplatzflächen an der Straße Döppersberg bzw. auch im Bereich der Bahngelände, die heute die östliche Platzkante des Bahnhofvorplatzes bilden.

Die Fläche des Plangebietes erstreckt sich zwischen dem Bahnhofsgebäude im Westen, dem Wuppertal-Institut im Osten, und reicht bis an die rückwärtige Bahnsteigkante im Süden und wird im Norden begrenzt durch die geänderte Verkehrsfläche der Straße Döppersberg. Die Planungen zum Busbahnhof sind unter Punkt - Busbahnhof / Verkehrsfläche Döppersberg – näher dargestellt.

2. Größe des Plangebietes, des Busbahnhofes mit Tiefgaragenparkdeck

Entlang der Straße Döppersberg befindet sich gegenüber dem geplanten Busbahnhof das Intercity-Hotel und östlich des Hotels die Kaufmännischen Schulen. Bis zur Dessauer Brücke bilden 3-4 geschossige Wohn- und Bürogebäude die nördliche Straßenflucht. Auf der südlichen Seite der Straße Döppersberg befindet sich das Wuppertal-Institut (Döppersberg 19), ein Wohn- und Büro- und ein Geschäftsgebäude sowie die ehem. Tischlerei der Bahn. Auf dem v. g. Parkplatz östlich der ehem. Präsidentenvilla befindet sich eine Fläche mit Gehölzbewuchs.

3. Bisher wird davon ausgegangen, dass die Verlagerung des Busbahnhofes (ca.100 m in südlicher Richtung) für diesen Innenstadtbereich weder eine deutliche klimatische, immisionsmäßige noch schalltechnische Verbesserung oder Verschlechterung bewirken wird. Nähere Untersuchungen wurden beauftragt. Im Zusammenhang mit dem lufthygienischen Gutachten werden erste Teilergebnisse die den Busbahnhof betreffen zur Sitzung für den Offenlegungsbeschluss genannt.

4. Hinsichtlich der Verlagerung des Busbahnhofes neben das Wuppertal-Institut muss mit einem stärkeren Anteil von Fahrbewegungen ausgegangen werden, als dies heute der Fall ist, zumal es sich um Busverkehre handelt. Die geplante Ausfahrt der Tiefgarage westlich des Wuppertal-Institutes entspricht hinsichtlich der Belastung in etwa dem der heutigen Parkplatznutzung. Zur Absi-

cherung wurde ein lufthygienischen Gutachten in Auftrag gegeben, und eine Schalluntersuchung vorgenommen.

5. Der geplante Busbahnhof auf den heutigen Parkplatzflächen stellt, nachdem die städtebaulich attraktive Idee eines verglasten Busbahnhofs über den Bahngleisen nicht umsetzbar ist, die einzige machbare und finanzierbare Alternative dar, als Standort für einen zentralen Busbahnhof neben dem Bahnhofempfangsgebäude. Die Verlagerung des Busbahnhofs zwischen den Fahrspuren der Bundesallee (B7) hin zum technisch notwendigen Umschlagplatz neben dem Bahnhof ermöglicht den Bahnkunden bzw. Pendlerströmen eine deutlich attraktivere Busanbindung zu nutzen. Die Zu- und Abfahrten sowohl für den Busbahnhof als auch zur Tiefgarage werden soweit wie möglich von den bestehenden Bauten entfernt geplant. Die bisherigen Ergebnisse der Lärmvoruntersuchung haben gezeigt, dass basierend auf dem ungünstigsten Fall der Lärmausbreitung keine Verschlechterung der bisherigen Lärmbelastung entstehen wird. Die Daten für die bestehende Lärmbelastung sowohl im Bereich des Grundstücks Döppersberg 19, der kaufmännischen Schulen und des Hotels werden zur Beschlussfassung (Offenlegung) vorgelegt.

Eine historische Recherche von 1998 zum Gesamtbebauungsplan Nr. 954 - Döppersberg - liegt vor. Hierbei war vor allem für den Bereich Hotel / Parkhaus / Kaufmännische Schule und die Flächen südl. der Straße Döppersberg ein Bodenbelastungsverdacht aufgezeigt. Es wird vor allem zu klären sein, ob auf dem Gelände des Gaswerks Teerbecken im Bereich der heutigen Kaufmännischen Unterrichtsanstalten vorhanden waren.

Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit sind über die Flächen südl. der Straße Döppersberg aus Bodenuntersuchungen bekannt, Da die Untersuchungen nicht den aktuellen Anforderungen gemäß Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und der dazugehörigen Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) entsprechen, könnten hier ggf. weitere Bodenuntersuchungen im notwendig werden.

Erst durch das Vorliegen der Ergebnisse der historischen Nutzungsrecherche bzw. der orientierenden Untersuchung können die Grundvoraussetzungen für das Klären der Nutzungsverträglichkeit der ggf. vorhandenen Bodenbelastungen dargestellt werden. Weiterhin lassen sich die notwendigen Konsequenzen (z.B. Festsetzungen, Kennzeichnungen) für den B-Plan erst aus den Untersuchungsergebnissen ableiten. Solange also das Vorgenannte nicht geklärt ist, bleiben die Bedenken der UBB gegen den B-Plan Nr. 954 bestehen

Der Planbereich ist weitgehend innerstädtisch geprägt, eine Fläche mit Gehölzbewuchs findet sich nur nördlich des Parkplatzes hin zum Bahngelände. Dieser wird mit dem Busbahnhof sowie der Tiefgarage überplant. Gemäß § 1 a Ziff. 3 BauGB ist ein Ausgleich hierfür jedoch nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren. Für alle Bäume, die unter die Baumschutzsatzung fallen, muss ein Fällantrag gestellt werden. Ersatzpflanzungen oder Ausgleichszahlungen müssen jedoch im Vorfeld nicht berücksichtigt werden, da die Satzung eine Ausnahmegenehmigung ausschließlich aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässt (§7 (5) Baumschutzsatzung).

## **8. Bodenordnung**

Falls die angestrebten planerischen Ziele hinsichtlich der rückwärtigen Zweierschließung der Grundstücke zwischen Dessauerbrücke und dem geplanten Busbahnhof bzw. der geplanten flächenmäßigen Ausdehnung des Busbahnhofs nicht im Verhandlungs-/Erwerbsweg erreicht werden können, besteht die Möglichkeit, durch bodenordnende Maßnahmen die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 954 / A zu realisieren.

## **9. Überschlägige Kosten**

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Regionale -Projekte

Für den Bereich des Busbahnhofs muss von einer Gesamtsumme in Höhe von ca. 20,5 Mio. € ausgegangen werden, wobei sich der städtische Anteil bis zum Jahr 2006 auf ca. 4,2.- Mio. € belaufen wird.

Im Zusammenhang mit dem Straßenumbau Döppersberg werden Kosten entstehen von einer Bruttogesamtsumme in Höhe von ca. 8,1,- Mio. €. Der städtische Anteil beträgt hierbei bis zum Jahre 2008 ca. 2Mio € .