

Begründung gem. § 9 (8) 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 worden.

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 wurde in zwei Bebauungsplanbereiche geteilt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens zu sichern. Diese Aufteilung war erforderlich, da mit dem Umbau der Verkehrswege noch im Jahr 2004 begonnen werden soll (Bebauungsplanbereich Nr. 954 A – Döppersberg / Busbahnhof-).

Für den Teilbereich 954 B – Döppersberg/ Bundesallee-) liegen die Grundzüge von Nutzung, Erschließung usw. überwiegend fest (s. Rahmenplan, Machbarkeitsstudie), allerdings wird hier die Möglichkeit offen gehalten werden, wesentliche Ergebnisse aus dem 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 Bebauungsplan Nr. 954 wurde mit Ratsbeschluss vom 16.02.2004 in zwei Teilbebauungspläne Nr. 954/A und 954 / B, geteilt, 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.

2.1 Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss zum Gesamtbebauungsplan Nr. 954 – Döppersberg - wurde am 14.02.2000 (Drucksache Nr. 4008/00) gefasst.

Mit Ratsbeschluss vom 16.02.2004 wurde der Bebauungsplan in seinen Abgrenzungen an seinen südlichen Rändern reduziert, da hier kein städtebaulicher Regelungsbedarf mehr im Sinne des § 3(1) BauGB bestand. Gleichzeitig wurde der Plan geteilt in die beiden Bebauungspläne Nr. 954/ A und Nr. 954 / B, um kurzfristig Planungsrecht für den geplanten Busbahnhof zu schaffen.

2.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 27.11.2003 im Rahmen einer öffentlichen Bürgerversammlung im Stadtteil Elberfeld durchgeführt. Die bei dieser Bürgerbeteiligung vorgebrachten Anregungen und Hinweise zum Bauleitplanverfahren wurden in die weitere Planung einbezogen. Sie betrafen insbesondere die angedachte Verkehrsführung, den Standort des Busbahnhofs und die Emissionsbelastungen. Zum Letzteren wurden zwei gutachterliche Untersuchungen durchgeführt.

2.3 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. Im gültigen Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf sind für den Geltungsbereich Darstellungen als Wohnsiedlungsbereich getroffen. Da es sich bei dem Plangebiet um einen innerstädtischen Bereich handelt, werden die Belange der Raumordnung und Landesplanung nicht berührt.

3.2. Flächennutzungsplan, Zonenkonzept

Im Flächennutzungsplanentwurf vom März 2002 (Feststellungsbeschluss Flächennutzungsplan 2004 29.03.2004) 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, daher waren hierfür schützende Festsetzungen erforderlich.

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

Das Gesamtkonzept wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie 2003 auf bauliche, technische, rechtliche und wirtschaftliche Realisierbarkeit überprüft und in den Grundzügen mit einer wesentlichen Änderung bestätigt: Der Bau eines neuen Busbahnhofs über den Gleisanlagen der DB AG ist trotz verkehrlicher Vorteile nicht finanzierbar und kann damit nicht realisiert werden. Als Alternative

wurde die Verlagerung des Busbahnhofs auf eine Fläche östlich des DB-Empfangsgebäudes vorgeschlagen (heutige Nutzung: teilweise Parkplätze, teilweise Brachflächen).

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

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 befindet sich das Gebäude Döppersberg 19 unter Denkmalschutz sowie das Bahnhofsgebäude mit seinen östlichen kleinen Nebengebäuden, die aufgrund des dort vorgesehenen Busbahnhofs überplant wurden.

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 in Elberfeld. 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 Ruhezonen, 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 Bebauungsplan Nr. 954 –Döppersberg – (Bereich der Bebauungspläne Nr 954 A –Döppersberg / Busbahnhof- und Nr. 954 B - Döppersberg/ Bundesallee -)in Auftrag gegeben worden. Im Rahmen dieses Gutachtens wurden hinsichtlich der Neugestaltung des Döppersberg Prognosen über die Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffsituation erstellt. Hinsichtlich des Wettbewerbsergebnisses wurde von einem ca. 7-8 geschossigen Baukörper ausgegangen, der auf das Baufeld südöstlich des Empfangsgebäudes fixiert werden könnte. Betrachtet wurde demzufolge der zukünftige Planzustand und als Vergleich dazu die bestehende Situation.

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 Bebauungsplangrenzen 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 in den jeweiligen Bauleitplanverfahren nötig sind.

Die Bebauungsplanfläche 954 A ist in weiten Teilen mit einer Innenstadtbebauung versehen und versiegelt. Über die Flächen südl. der Straße Döppersberg ist aus Bodenuntersuchungen bekannt, dass dort Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit vorhanden sind. Die Bodenuntersuchung im Bereich Busbahnhof hat im Feststoff wie Eluat neben Schwermetallen vor allem PAK- Belastungen aufgezeigt. Dieses Schadstoffspektrum ist in der gesamten Auffüllung südlich der Straße Döppersberg zu erwarten.

Aufgrund der aktuellen Nutzung (die Flächen ist weitgehend versiegelt) besteht zur Zeit kein Handlungsbedarf; gleiches gilt für die geplante Nutzung (Busbahnhof → Entfernung der Auffüllung im Rahmen der Baumaßnahme / Busabstellplatz → Gebäuderückbau und anschließende Versiegelung der Fläche). Bei Nutzungsänderungen in Verbindung mit einer Entsiegelung können sich jedoch Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und sonstige Belange des Umweltschutzes ergeben. Diese Maßnahmen sind durch Instrumente des Bau- und Planungsrechts rechtlich zu sichern.

Daher wird zu den besonderen textl. Festsetzungen der folgende Hinweis übernommen:

„In dem Bebauungsplangebiet sind Auffüllungen vorhanden, die im Rahmen eines baurechtlichen Verfahrens (Baugenehmigung) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen bzw. bodenschutzrechtlich zu behandeln sind.

Um die nötigen Regelungen für die bauvorbereitenden Maßnahmen im Genehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, ist die Untere Bodenschutzbehörde bei einer Entsiegelung im Baugenehmigungsverfahren durch Ressort 105 zu beteiligen.

Es sei darauf hingewiesen, dass das Altlastenkataster der Stadt Wuppertal fortgeschrieben wird und somit neue Erkenntnisse bez. Bodenbelastungen zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen sind.

Sollten bei Bodenbewegungen nicht natürliche Böden bzw. Auffüllungsmaterial (Bauschutt, Aschen, Schlacken, Hausmüll, etc.) oder verunreinigter Boden vorgefunden werden, so ist unverzüglich die UBB der Stadt Wuppertal; Ressort Umweltschutz; Geschäftsteam Altlasten, Bodenschutz und Stadtgeologie (R 106.23) zu benachrichtigen.“

5. Ziele der Bauleitplanung

5.1. Städtebauliches Konzept

Planungskonzept für den Gesamtbebauungsplan Nr. 954 – Döppersberg -

Die Bauleitplanung verfolgte mit dem B-Plan 954 als Gesamtplan 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 Bahnhofgebäudes. 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 Pla-

nungsbereich. 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 die 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. Warteplätze),
- Bau eines Parkdecks unterhalb des Busbahnhofes 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 Busbahnhofes 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 Busbahnhofes.

Die Ein- und Ausfahrt des Busbahnhofes sowie die Ausfahrt von den Stellplätzen erfolgt unmittelbar westlich des Gebäudes Döppersberg 19 (Wuppertal Institut). Die Signalisierung dieser Ein-/Ausfahrten wird in die Steuerung des Knotenpunktes Morianstraße integriert. Damit wird eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erreicht (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 Erstellung des Bebauungsplans 954 A Döppersberg/ Busbahnhof wurde eine Lärmuntersuchung durchgeführt. (Als Grundlage für die Lärmuntersuchung wurde die 16. BImSchV vom 12. Juni 1990, die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung), sowie die RLS 90 vom 10.04.90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen als Grundlage angewendet. Darüber hinaus wurde die VDI-Richtlinie 2714 (Schallausbreitung im Freien), und die VDI-Richtlinie 2720 (Schallschutz durch Abschirmung im Freien), und letztlich die Parkplatzlärmstudie 4. Auflage 2003 (Untersuchung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen) herangezogen.

Die 16. BImSchV gibt vor:

§1

Anwendungsbereich

- (1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen- und Schienenwege).
 - (2) Die Änderung ist wesentlich, wenn
 1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
 2. Durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder auf mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Db(A) am Tage oder 60 Db(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Untersuchung wurde mit der Software zur Lärmberechnung Cadna A (Computer Aided Noise Abatement) der Firma DataKustik GmbH aus München durchgeführt. Diese Software ist ein anerkanntes Lärmberechnungsprogramm, welches unter anderem auch von der LIS (Landesanstalt für Immissionsschutz) in Essen angewandt wird.

Bei dieser Abschätzung der Lärmsituation, wird der ungünstigste Fall in der Berechnung angenommen; d. h., berechnungsmäßig befand sich, das gesamte Untersuchungsgebiet auf einer ebenen Fläche; es wird die freie Schallausbreitung aller Emittenten (Lärmerzeuger) unterstellt. In die Berechnung gehen somit keine topographischen Hindernisse ein, die den Schall hätten mindern können, sondern lediglich die Gebäude wurden mit ihrer geometrischen Höhe eingerechnet. Auch wenn diese rechnerische Situation tatsächlich nicht eintreten kann, so zeigt das Ergebnis, dass man bei dieser Methode sich noch innerhalb der Grenzwerte bewegt. Somit kann davon aus-

gegangen werden, dass weitergehende Untersuchungen bezogen auf das Wettbewerbsergebnis die Planungsinhalte nicht grundsätzlich in Frage stellen werden.

Fazit dieser Abschätzung ist, dass sich der Verkehrslärm bei den Immissionspunkten (IP 1, 2, 3, 4, 6, 7, 14) gegenüber der heutigen Situation nicht erhöht, im Gegenteil es wird weniger Verkehrslärm anfallen; das gilt für die Nacht- sowie für die Tagwerte. Beim IP5 wird durch den neuen Busbahnhof eine Erhöhung um 4,1 dB(A), also mehr als 3dB(A), für die Nacht festgestellt. Da diese Fassade nur Büroräume beinhaltet und nachts in der Regel 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.

Ist der heutige Lärmpegel 70dB(A) oder mehr (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 des Vorliegens der endgültigen Planung und der abschließenden detaillierten Lärmuntersuchung für dieses Gebäude. Würden tatsächlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich so müssten diese vom Verursacher übernommen werden, in diesem Fall die Stadt.

5.5 Lufthygienisches Gutachten

In dem durchgeführten Gutachten wurden die Immissionen ermittelt, die durch den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der vorherrschenden Schadstoffvorbelastung und der lokalen Windverhältnisse zu erwarten sind. Dies erfolgte für die jeweiligen Schadstoffe NO₂, Benzol, Ruß und PM10 (Feinstäube).

Insgesamt zeigen sich im Ist- und Planzustand entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in Wuppertal deutliche Luftschadstoffbelastungen. Im Vergleich mit dem jeweiligen Grenzwert (Bemessungsgrundlage NO₂ 2005 : 48 µg/m³) sind die NO₂-Belastungen als maßgebliche Größe zu betrachten. Von den Planungen sind insbesondere die Nutzungen im Nahbereich vom Busbahnhof durch intensivere NO₂-Belastungen gegenüber dem derzeitigen Zustand und von teilweise zusätzlichen Überschreitungen der Beurteilungswerte betroffen. Denn die hohe Frequentierung des Busbahnhofs durch die dieselbetriebenen Busse und das Durchfahren aller Busse der gemeinsamen Zu- und Ausfahrt sowie des Ovals führen zu einer intensiven Abgasfreisetzung auf beschränktem Raum und im Nahbereich bestehender Gebäude.

Der Gutachter führt an, dass durch eine Verlagerung der Zu- und Abfahrt des Busbahnhofs in Richtung Bundesallee sowie auch durch eine räumliche Trennung der Zu- und Ausfahrt die Belastung der benachbarten Gebäude reduziert werden kann. Bei Planungen einer Tiefgarage unter dem Busbahnhof wird eine Freisetzung der Abluft der Tiefgarage über dem Dachniveau der angrenzenden Bebauung empfohlen, um Auswirkungen der Tiefgarage auf die bodennahen Luftschadstoffbelastungen gering zu halten.

Nicht nur in Wuppertal ist festzustellen, dass das gesamte innerstädtische Gebiet, das von überörtlichen Verkehrsstraßen durchquert wird, durch hohe Luftschadstoffkonzentrationen belastet wird. Dies trifft auch für die in der Talachse B7 mit dem Busbahnhof am jetzigen Standort zu. Durch die Verlagerung auf das Grundstück östlich des Hauptbahnhofs verstärkt sich die Belastung der Straße Döppersberg.

Nach § 1 V Nr. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Belange des Umweltschutzes gem. § 1a zu berücksichtigen und nach Absatz VI die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Beim Projekt Döppersberg gilt es demnach, zwischen den Anforderungen des Umweltschutzes – der auch die privaten Belange der angemessenen Arbeits- und Wohnsituation einschließt – und den städtebaulichen Entwicklungszielen für die Stadt Wuppertal abzuwägen.

Das Entwicklungskonzept ist unter Ziff. 5.1 dargestellt worden, (Stärkung des Oberzentrums, Optimierung des ÖPNV, räumliche und strukturelle Verbindung von Bahnhof und Elberfelder City).

Das Planungselement „ Neuer Busbahnhof“ löst eine Verschärfung der Belastung durch Luftschadstoffe in der Nachbarschaft aus. Dem ist entgegenzuhalten, dass der neue Terminal die Situation des ÖPNV an dieser Stelle entscheidend verbessert (höherer Fahrgastkomfort, verbesserte Aufenthaltsqualität, Optimierung der Umsteigebeziehung: Bus / Schiene). Dies dient einer erhöhten Inanspruchnahme des ÖPNV und leistet in der Folge einen Beitrag zur Reduzierung des verkehrlichen Schadstoffausstoßes in der Gesamtbilanz.

Im Konflikt zwischen den öffentlichen Belangen des Städtebaus, des öffentlichen Nahverkehrs und des Umweltschutzes fällt die Abwägung zugunsten des verkehrs-städtebaulichen Ansatzes aus. Hierzu ist anzumerken, dass im Rahmen der umfangreichen Voruntersuchungen zum Projekt Döppersberg die Frage der alternativen Standorte geprüft worden ist (s. Ziff. 3.3). Die Lage über den Gleisen des Bahnhofes der DB AG musste aufgegeben werden. Andere hinreichend große und günstig gelegene Flächen sind nicht vorhanden.

Die vom Gutachter angeregte Verlagerung bzw. Trennung von Zu- und Abfahrt erwies sich aus Gründen der Erschließung und der Topografie, sowie im Hinblick auf die funktionalen Abläufe im Busbahnhof als nicht machbar.

Der Vorrang der genannten Belange bedeutet jedoch nicht, dass die Aspekte des Umweltschutzes und der privaten Interessen der Arbeits- und Wohnsituation völlig unbeachtet blieben. Zum einen muss darauf hingewiesen werden, dass der Gutachter bei seinen Bemühungen der NO₂ - Belastung jeweils von den Maximalwerten ausgegangen ist. Dies gilt sowohl für die Fahrbewegungen innerhalb des Busbahnhof als auch für die Fahrten zwischen dem Busbahnhof und dem östlich gelegenen Busabstellplatz. Die Zahlen stellen den errechneten Voll-Last-Zustand dar, der erst in mehreren Stufen erreicht wird. Zudem ist nicht berücksichtigt worden, dass der Schadstoffausstoß durch die kontinuierliche Umrüstung der Busflotte stetig verringert wird.

Von den WSW als Betreiber des örtlichen ÖPNV wird die Busflotte bei einer Nutzungsdauer von max. 15 Jahren laufend erneuert. Die Neufahrzeuge entsprechen den jeweils geltenden Vorschriften (EURO- Norm usw.) Derzeit werden Fahrzeuge gemäß EURO 3-Norm beschafft. Ab 2005 gilt die neue EURO 4-Norm für alle Neubeschaffungen.

Die tatsächliche Belastung der Umgebung der Straße Döppersberg – und damit der Grund der Beeinträchtigung durch die Erreichung bzw. Überschreitung der Grenzwerte – kann somit erst nach Erstellung des realen Ablaufkonzeptes für den Busbahnhof errechnet werden.

Möglicherweise sind sodann begleitende Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, etwaige Nachteile auszugleichen, hierzu zählen u.a.:

- die Einhausung des Zu- und Abfahrtsbereiches
- die Ableitung der Abluft aus der Tiefgarage und aus dem Busbahnhof
- die Teilklimatisierung von Nachbargebäuden

Eine detaillierte Aussage über Art und Umfang bzw. den Ort derartiger begleitender Maßnahmen ist derzeit nicht möglich.

Vorsorglich wird folgender Hinweis für die MK1- Fläche in den Bebauungsplan aufgenommen:

„Vor Inbetriebnahme des Busbahnhofes ist die entstehende Luftbelastung gutachterlich festzustellen. Bei etwaigen Überschreitungen des zulässigen Grenzwertes sind begleitende Maßnahmen im Sinne der Ziffer 5.5 der Begründung vorzusehen.“

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 wurde Festsetzungen getroffen, die eine bauliche Erweiterung ermöglichen sollen.

Gegenüber dem Bestand ist daher die festgesetzte Baugrenze ab dem neuen Busbahnhof gem. § 23 (3) BauNVO entlang der Straße Döppersberg geführt worden 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 ist 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, ist die Zahl der Vollgeschosse gem. §16 (4) auf Z=5 (fünf) festgesetzt.

Ausgenommen bleibt die Fläche des zukünftigen Busbahnhofes. Hier ist im westlichen Bereich eine Laden-Geschäftszone 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 ist gemäß § 9 (1) 11 BauGB als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die Ebene des Busbahnhofes ist auf 157,00 m über NN gem. § 16 (2) 4 in Verbindung mit § 16 (5) BauNVO festgesetzt. Die v.g. Laden- Geschäftszone ist 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 sind gem. 9 (1) BauGB festgesetzt.

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

~~Damit auch eine Wohnnutzung in den Gebäuden entlang der Straße Döppersberg möglich ist, sind für das festgesetzte Kerngebiet (MK1) sonstige Wohnungen im Sinne des § 7 (2) 7 BauNVO zugelassen. (Gestrichen aufgrund der Anregung des Staatlichen Umweltamtes)~~

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 und im Feststellungsbeschluss von 2004 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 Busbahnhofes (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, Schwebebahn) 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 bzw. westlich des Busbahnhofes - 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 dürfte 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 entgegen gewirkt 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. Insbesondere hat der Rat der Stadt bereits im Aufstellungsbeschluss zum Bauleitplanverfahren Nr. 954 B – Döppersberg/ Bundesallee- die Verhinderung von Spielhallen beschlossen.

Der Bebauungsplanbereich Nr. 954 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 ist 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 ist 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-Haltepositionen 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 sind gem. § 18 (1) BauNVO festgesetzt.

Gegenüber dem Eingang Döppersberg 19 ist 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 sind auf Grund der schwierigen topographischen Situation 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. gem § 16 (6) BauNVO.

Bedingt durch die starken Höhenänderungen der Straße Döppersberg ist 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 sind gem. § 9 (1) 26 BauGB festgesetzt.

Damit eine Überdachung als Wetterschutz für die Fahrgäste und Nutzer des Busbahnhofes errichtet werden kann, ist 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 als Rettungsbrücke 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 Fußgänger Verbindung zwischen dem Hotel und dem Bahnhof Döppersberg ohne Querung einer Straße. Diese besondere städtebauliche Situation rechtfertigt die Überbauung der Verkehrsfläche der Straße Döppersberg.

Demzufolge ist eine Überbaubarkeit oberhalb der Verkehrsfläche Döppersberg zugunsten einer Rettungsbrücke 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 sind auf Grund der schwierigen topographischen Situation auch hier geringe Abweichungen (+/-0,60m) in den Höhenlagen zulässig sein, wenn dies aus technischen, wirtschaftlichen oder städtebaulichen Gründen im Zuge der weiteren Planung erforderlich ist, um die Planungsziele zu erreichen gem. § 16 (6) BauNVO.

6.4 Begrünungsmaßnahmen

Entlang der Straße Döppersberg sind 6 Baumstandorte gem. § 9(1) 25a BauGB festgesetzt.

6.5 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.

7.1.1 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 Bahnhofsvorplatzes 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.

7.1.2 Größe des Plangebietes, des Busbahnhofes mit Tiefgaragenparkdeck

Entlang der Straße Döppersberg befindet sich gegenüber dem geplanten Busbahnhof das Inter-city-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.

7.1.3. Bisher wurde 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. Hierzu wurden nähere Untersuchungen durchgeführt deren Ergebnisse zwischenzeitlich vorliegen. Im Zusammenhang mit dem lufthygienischen Gutachten ist erkennbar, dass im Prinzip die NO₂ Belastung die heute auf der B7 vorhanden ist, nach Verlagerung des Busbahnhofes zum Döppersberg an den Bereich östlich des Empfangsgebäudes dort entstehen wird.

7.2. Bedingt durch die Verlagerung des Busbahnhofes neben das Gebäude Döppersberg 19 (Wuppertal-Institut) muss hier von einem deutlich 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 Emissionsbelastung in etwa dem der heutigen Parkplatznutzung. Auf die NO₂ Belastung wurde im vorhergehenden Absatz und unter Punkt 5.5 der Begründung eingegangen.

7.3. Der geplante Busbahnhof auf den heutigen Parkplatzflächen stellt, nachdem die städtebaulich attraktive Idee eines verglasten Busbahnhofes über den Bahngleisen nicht umsetzbar ist, die einzige machbare und finanzierbare Alternative dar, als Standort für einen zentralen Busbahnhof neben dem Bahnhofsempfangsgebäude. Die Verlagerung des Busbahnhofes 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 (Siehe 5.4 der Begründung).

7.4. 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 einen 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. Wie mit möglichen Altlastflächen bzw. Mengen umgegangen werden muss ist unter Punkt 4.6 der Begründung bereits dargestellt.

7.5. 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. Anregungen zur Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 954 A die als besondere textl. Hinweise mit aufgenommen werden:

8.1 Aufgrund der Hinweise des Kampfmittelräumdienstes wird ergänzend in den Plan aufgenommen:

1. Da die Unterlagen nur bedingt aussagefähig sind, wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen sind. Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Erdarbeit einzustellen und umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.
2. Vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen (z.B. Pfahlgründungen) sind Probebohrungen (70-120 mm Durchmesser im Schneckenbohrverfahren) zu erstellen, die ggf. mit Kunststoff- oder Nichtmetallrohren zu versehen sind. Danach Überprüfung dieser Probebohrungen mit ferromagnetischen Sonden. Sämtliche Bohrarbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen. Sie sind sofort einzustellen, sobald im gewachsenem Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Falle ist umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen. Sollten die v.g. Arbeiten durchgeführt werden, ist dem Kampfmittelräumdienst ein Bohrplan zur Verfügung zu stellen.

8.2 Aufgrund der Hinweise des Landschaftsverbandes Rheinland – Bodendenkmalpflege wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Overath, Gut Eichtal, an der B 484 , 51491 Overath Tel. 02206/ 90300 unverzüglich zu informieren. Bodendenkmale und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

8.3 Hinweise aufgrund des Altlastenkatasters (Wiederholung von Punkt 4.6 –Altlasten -)

„In dem Bebauungsplangebiet sind Auffüllungen vorhanden, die im Rahmen eines baurechtlichen Verfahrens (Baugenehmigung) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen bzw. bodenschutzrechtlich zu behandeln sind. Um die nötigen Regelungen für die bauvorbereitenden Maßnahmen im Genehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, ist die Untere Bodenschutzbehörde bei einer Entsiegelung im Baugenehmigungsverfahren durch Ressort 105 zu beteiligen.

Es sei darauf hingewiesen, dass das Altlastenkataster der Stadt Wuppertal fortgeschrieben wird und somit neue Erkenntnisse bez. Bodenbelastungen zu einem späteren Zeitpunkt nicht auszuschließen sind. Sollten bei Bodenbewegungen nicht natürliche Böden bzw. Auffüllungs-

material (Bauschutt, Aschen, Schlacken, Hausmüll, etc.) oder verunreinigter Boden vorgefunden werden, so ist unverzüglich die UBB der Stadt Wuppertal; Ressort Umweltschutz; Geschäftsteam Altlasten, Bodenschutz und Stadtgeologie (R 106.23) zu benachrichtigen.“

9. Bodenordnung

Falls die angestrebten planerischen Ziele hinsichtlich der rückwärtigen Zweiterschließung 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.

10. 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 € .