

**Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 954 A – Döppersberg / Busbahnhof-**

**Vorschläge der Verwaltung zur Behandlung der vorgebrachten Anregungen zum Bauleitplanverfahren Nr. 954 A - Döppersberg/ Busbahnhof -**

**Zu 1.**

Die Aussagen von Herrn Thias ( Bürgerverein Elberfelder Südstadt) beziehen sich auf das Werkstattverfahren der früheren Planungen und hierbei insbesondere auf den Individualverkehr in der Elberfelder Südstadt und damit auch auf die geplante Unterbrechung des Individualverkehrs in der Straße Döppersberg / Dessauer Brücke.

Entschieden widersprochen wird von ihm der Einschätzung, dass durch die neue Planung eine Verbesserung der Fahrbeziehungen für den Individualverkehr erreicht wird. Aus seiner Sicht führen die beabsichtigten Änderungen zu keiner Verbesserung für die Anwohner. Die Sperrung / Verkehrsberuhigung der Straße Döppersberg führe für den dicht besiedelten Bereich der Bewohner von Ronsdorfer Straße (Kluser Höhe, Haubahn, Mainzer Straße und Wormser Straße) zu einer Unterbrechung der direkten Zufahrt zur Innenstadt bzw. zu den nördlichen Stadtteilen. Ausweichmöglichkeiten über Weststraße und Bahnhofstraße oder aber Wolkenburg und Bendahler Straße würden auf ohnehin stark belastete Straßen führen, zu langen Wartezeiten und entsprechenden Emissionen. Hierdurch würde eine abschreckende Wirkung für Gäste aus dem Bergischen Raum erreicht, ebenso wie für die Anwohner des Gebietes zwischen Ronsdorfer Straße und Kleeblatt, die ausschließlich über die Weststraße in Richtung Westen und dann über Kleeblatt ausfahren müssten.

Unabhängig von einer eventuellen Abschaffung des Südstraßenrings aus Richtung Westen (Kiesbergtunnel) durch Öffnung der Südbrücke und der Bahnhofstraße aus Richtung Tunnel in Richtung Innenstadt, entstünden für die Bewohner der genannten Gebiete und des weiteren Umfeldes nicht mehr zumutbare Belastungen. Die übermäßige Verkehrsbelastung der Südstadt sei bereits Thema in anderen Gremien.

.....

Der Vorsitzende des Bürgervereins merkt an, dass die Anwohner des Elberfelder Südostens nur noch eingeschränkte Möglichkeiten hätten, im Rahmen des Individualverkehr über bereits überlastete Straßen in den Innenstadtbereich zu gelangen. Der gleiche Inhalt bezieht sich auf das frühere Werkstattverfahren.

Aus verkehrlicher Sicht ist hierzu folgendes anzumerken:

Die Planung sieht vor, dass die Straße Döppersberg vom Durchgangsverkehr deutlich entlastet wird (die Verkehrsbelastung von heute 13.700 Kfz/24h wird auf 4.500 Kfz/24h sinken, dass entspricht einem Rückgang um ca. 67%).

Die Durchfahrtsmöglichkeit wird, wenn auch eingeschränkt, weiterhin gegeben sein, insbesondere für den ÖPNV. Die Planung sieht vor, dass die Straße Döppersberg vom Durchgangsverkehr deutlich entlastet wird. Die Durchfahrtsmöglichkeit wird, wenn auch eingeschränkt, weiterhin gegeben sein, insbesondere für den ÖPNV. Schon heute ist abzusehen und verkehrstechnisch durch Gutachten belegt, dass die generelle Anbindung des Elberfelder Südostens über das Kleeblatt bzw. den Südstraßenring an die Innenstadt leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Durch Aufhebung des Einrichtungsverkehr auf dem Südstraßenring werden die Verkehre entzerrt und die Anbindung an die Innenstadt wird deutlich verbessert.

Die Bedenken des Bürgervereins Südstadt können somit als ausgeräumt angesehen werden.

**Zu 2.**

Die Untere Wasserbehörde fordert keine Versickerung oder Einleitung von Niederschlagswasser, da es sich hier um einen stark überprägten Innenstadtbereich handele. Durch die geänderte Verkehrs- und Höhenlage der Straße Döppersberg sei darauf zu achten, dass die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers entsprechend den Regeln der Technik gesichert bleibt.

.....  
Der Anregung wird entsprochen. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten tiefbautechnischen Neubaumaßnahmen in der Straße Döppersberg und im Bereich des Busbahnhofes kanaltechnisch nach den Regeln der Technik ausgeführt werden.

**Zu 2a.**

In Ihrem Schreiben zur Offenlage des Bebauungsplanes bittet die Untere Wasserbehörde, dass der im Planbereich befindliche „Flutgraben“ der Wupper im Lageplan dargestellt wird. Darüber hinaus sollte aus Sicht der UWB der „Flutgraben“ auch im Geländeschnitt gekennzeichnet sein.

.....  
Der Flutgraben befindet sich innerhalb des Bebauungsplanbereiches Nr. 954 B –Döppersberg / Bundesallee- daher erscheint es sinnvoll, die gewünschte Zeichnung über den Geländeverlauf dort im Bebauungsplan darzustellen. Die Schemaskizze im Bebauungsplan Nr. 954 A ist dafür ungeeignet, da sie einen deutlichen anderen Geländeschnitt abbildet. Dieser Anregung kann daher in diesem Verfahren nicht gefolgt werden.

**Zu 3.**

Die Stadt Remscheid begrüßt grundsätzlich die städtebauliche Neugestaltung des Döppersberg. Inwieweit die Belange der Stadt Remscheid tatsächlich berührt seien, könne man jedoch aufgrund der bisher vorgesehenen 1.100 m<sup>2</sup> zusätzlicher Verkaufsfläche nicht einschätzen. Die beabsichtigten Einzelhandels- und Gastronomieflächen im Bebauungsplan Nr. 954 B seien jedoch noch nicht ersichtlich, daher würde sich die Stadt Remscheid eine abschließende Stellungnahme bis zur Vorlage der vollständiger Unterlagen vorbehalten.

.....  
Gegen den Bebauungsplan Nr. 954 A - Döppersberg / Busbahnhof - werden keine Anregungen vorgebracht. Die Hinweise auf Einzelhandels- und Gastronomieflächen im Nachbarbebauungsplan Nr. 954 B – Döppersberg/ Bundesallee werden in diesem Verfahren, das in Kürze folgen wird, behandelt.

**Zu 4.**

Nach Angaben der Entwässerungsabteilung der Wuppertaler Stadtwerke wird der Planungsbereich im Trennsystem entwässert, und Regenwasser über öffentliche Regenwasserkanäle verschiedenen Gewässern zugeführt, wobei im Rahmen der Umgestaltung des Döppersberg umfangreiche Kanalmaßnahmen vorgesehen sind.

Das anfallende Oberflächenwasser im Bebauungsplanbereich ist überwiegend als klärpflichtig einzustufen. Die klärpflichtigen Regenwasseranteile müssten über Verzweigungsbauwerke dem Entlastungssammler Wupper geführt werden, während die nichtklärpflichtigen Regenwasseranteile unmittelbar in die Wupper bzw. die Nebengewässer der Wupper einzuleiten sind.

Hinsichtlich der Schmutzwasserbehandlung sei anzumerken, dass die erste Ausbaustufe zur Stickstoffminimierung auf der Kläranlage Buchenhofen seit Ende 2001 in Betrieb ist. Mit Fertigstellung der Gesamtsanierung der Kläranlage Buchenhofen sei Anfang 2005 zu rechnen. Betreiber der Kläranlage Buchenhofen sei der Wupperband, und die WSW AG gingen davon aus, dass spätestens 2005 sämtliche Grenzwerte der Abwasserverordnung im Ablauf der Kläranlage eingehalten würden. Der Rückgang der Einwohnerzahlen im Stadtgebiet führe voraussichtlich zu einer Reduzierung der Schmutzfracht im Zulauf der Kläranlage Buchenhofen. Der entwässerungstechnische Anschluss zusätzlicher Wohnbebauung könne durch den Rückgang der Einwohnerzahlen kompensiert werden. In der Summe seien nach der Einschätzung der WSW AG keine größeren Schmutzfrachten zu erwarten. Genauere Informationen über Zulauffrachten und die Einhaltung der geforderten Grenzwerte lägen beim Wupperverband vor.

.....  
Der Anregung der WSW wird gefolgt, zumal der weitere Ausbau des Döppersberg in engen Zusammenarbeit mit den WSW insbesondere auch mit dem Kanalbaubetrieb erfolgt.

**Zu 4a.**

Die WSW AG weist darauf hin, dass die Fachabteilung Nahverkehr in die Bauleitplanung eingebunden ist. Hinsichtlich der Stromversorgung würden Umsetzungsmaßnahmen von Trafostationen und umfangreiche 1- und 10kV-Kabelverlegungen erforderlich sein. Ergänzt wird, dass bereits mit den Fachabteilungen intensive Koordinierungsgespräche geführt werden.

.....  
Der Anregung wird gefolgt, im Rahmen der Gesamtplanung für den Busbahnhof ist nachzuvollziehen, dass Stromanlagen der WSW in unterschiedlichem Umfang betroffen sein werden, die in der Gesamtplanung für den Döppersberg von den entsprechenden Fachfirmen berücksichtigt werden müssen.

**Zu 4b.**

In dem Schreiben der WSW vom 23.02.04 wird als erstes zum Ausdruck gebracht, dass nach erfolgter Prüfung keine Bedenken zum Bauleitplanverfahren vorzubringen sind, die WSW weisen jedoch auf folgendes hin, und bitten um Berücksichtigung:

Im Rahmen des Ausbaus Döppersberg werden umfangreiche Kabelumlegungen sowie das Umsetzen und neu Aufstellen von Transformatorstationen erforderlich sein.

Es wird zudem bestätigt, dass der hauseigene Fachbereich für den ÖPNV (11/1) in den Planungsprozess eingebunden ist und diesem grundsätzlich zustimmt. Die Leistungsfähigkeit innerhalb des Busbahnhofes und in den Zu- und Abfahrten müsste jedoch noch nachgewiesen werden. Von Seiten des Fachbereiches (11/1) wird hierzu noch eine separate Stellungnahme erfolgen.

.....  
Die angesprochenen umfangreichen Kabelverlegungen sowie die Neuaufstellung bzw. Umsetzung von Trafostationen stehen in direktem Zusammenhang mit der Projektplanung für den Döppersberg bzw. den Busbahnhof. Hier ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Projektsteuerer und WSW unumgänglich, daher kann gesagt werden, dass die Anregungen diesbezüglich Berücksichtigung finden. Hinsichtlich der Funktionsprüfung des Busbetriebes auf dem Busbahnhof selbst wird auf die Anregung eines anderen Fachbetriebes(11/1) verwiesen. Sie braucht in dieser Stellungnahme nicht behandelt zu werden.

**Zu 5.**

Der BUND begrüßt grundsätzlich die Umgestaltung des Döppersberg als zentraler Verkehrsknotenpunkt, da die heutige Situation als unangenehm empfunden wird und der Fußgängertunnel verbesserungsbedürftig sei. Bei der Neuplanung sollte jedoch eine „Notlösung“ vermieden werden. Ziel müsse eine Benutzerfreundlichkeit sein, mit kurzen und bequem begehbaren Verbindungswegen zwischen den unterschiedlichen Transportsysteme sowie eine übersichtliche Gestaltung der Haltestellen mit ausreichender Beschilderung und breiten Bussteigen gekoppelt an eine behindertengerechte Ausgestaltung der Busbahnhofes selbst. Die für den geplanten Busbahnhof im Bauungsplan dargestellte Fläche erscheine zu klein. Insbesondere sollten die Pläne hinsichtlich der Realisierbarkeit bezogen auf die Gesamtkosten geprüft werden. Aus Sicht des BUND müsste die heutige Parkplatzfläche vor dem Empfangsgebäude mit in die Planung einbezogen werden. Durch Fahrgasterhebungen könne man Anregungen von ÖPNV- Nutzern erhalten die von großer Bedeutung sein könnten und sorgfältig auszuwerten seien. Falls eine diesbezügliche Fahrgastumfrage noch fehle, rege der BUND dies nun an.

Die positiv zu wertende ebenerdige Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Fußgängerzone dürfe keine neuen Angsträume entwickeln. Der Platz müsse offen gestaltet und gut ausgeleuchtet sein. Gastronomie sei dort vorrangig anzusiedeln, um eine Belebung des Platzes auch in den späteren Abendstunden zu erreichen; Einzelhandel könne dies nicht erreichen. Der vorgesehene Einzelhandel dürfe nicht in Konkurrenz zum bestehenden Einzelhandel der Innenstadt treten und müsse kritisch betrachtet werden, um weitere Leerstände zu vermeiden, da dieser Leerstand die Attraktivität Wuppertals als Einkaufsstadt nachteilig beeinflussen könne.

Positiv beurteilt würden auch die Pläne zur Umgestaltung des Wupperufers durch Promenaden, die den Stadfluss erlebbar machten.

.....  
Die Anregungen des BUND werden dahingehend aufgegriffen, dass den WSW der Hinweis gegeben wird, falls noch nicht erfolgt, eine Fahrgastumfrage zu den Themen des neuen Busbahnhofes durchzuführen.

Der Hinweis, der bisher geplante Busbahnhof reiche flächenmäßig nicht aus, kann nicht nachvollzogen werden, da die Vorgaben der WSW zum neuen Busbahnhof bezogen auf die Haltestellenabmessungen einschließlich der Haltestellenbreite eingehalten werden. Die flächenmäßige Hinzunahme des Bahnhofsvorplatzes für den zentralen Busbahnhof bedeute zum einen den Verlust der städtebaulich gewünschten Konzeption eines autofreien Bahnhofsvorplatzes mit seinen geplanten Wegebeziehungen. Zum anderen wird diese Fläche für den zentralen Busbahnhof nicht benötigt. Bei diesem Projekt findet ein ständiges Kostencontrolling statt, insofern ist die Anregung des BUND berücksichtigt.

Die Einzelhandelsflächen in diesem Bebauungsplan sind so gering und dienen teilweise als Ersatz für den Wegfall der Flächen im Tunnel, so dass hier nicht von einer Konkurrenz zur Innenstadt gesprochen werden kann. Die Steuerung der Nutzung dieser MK- Flächen, um ausschließlich Gastronomie zu ermöglichen, ist über den Bebauungsplan nicht möglich. Städtebaulich ist die Mischung aus Gastronomie und Einzelhandel an dieser Stelle durchaus wünschenswert.

### **Zu 5a.**

Aus Sicht des BUND bestünde Einvernehmen der Beteiligten darüber, dass durch den Umbau Döppersberg eine Verbesserung für die Nutzer und eine Stärkung des ÖPNV verbunden ist. Dies wird vom BUND begrüßt. zu beachten sei jedoch folgendes:

#### **1. Ökologische Aspekte**

Die Dachkonstruktion dürfe nicht als durchgehendes Dach errichtet werden, da dann dort Abgase gestaut würden, wodurch gesundheitliche Beeinträchtigungen der Fahrgäste zu erwarten seien. Erwartet wird daher eine ausreichende Be- und Entlüftung des Daches.

Unabhängig von der sehr kleinen Fläche für den Busbahnhof würden hohe Lärmbelastigungen erwartet, diese würden durch die Dachkonstruktion noch verstärkt. Daher sollte bei den Konstruktionen Baustoffe gewählt werden, die den Schall absorbieren, um die Lärmbelastigung zu minimieren.

#### **2. Soziale Aspekte**

Die sog. Verteilerebene zwischen Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof könnte da allseits geschlossen als „Angsträum“ empfunden werden. Hier reiche die Ansiedlung von Einzelhandel nicht aus, hier müsse gehobene Gastronomie hin, um den Bereich in den Abendstunden und am Wochenende zu beleben. Der BUND verweist an dieser Stelle auf die Ausstellung „Unheimlich und Co“, die sich mit Angsträumen auseinandersetzt, und schlägt zur Verhinderung von Fehlern vor, Frauen, Kinder und ältere Menschen an der Planung zu beteiligen.

Ansonsten wird auf die frühere Stellungnahme verwiesen.

.....  
Als Stärkung des ÖPNV befürwortet der BUND die Planung. Hinsichtlich der beiden Punkte ist folgendes anzumerken:

#### **1. Ökologische Aspekte**

Der Vorschlag einer ausreichenden Be- und Entlüftung des Busbahnhofdaches wird dahingehend aufgegriffen, dass im Rahmen der weiteren Realisierung des Projektes in der Ausschreibung für die Dachkonstruktion auf die schall- und klimatechnischen Rahmenbedingungen, basierend auf den jeweiligen technischen Untersuchungen, dieser Aspekt berücksichtigt wird. Erwartet wird in diesem Zusammenhang eine rechtlich und wirtschaftlich vertretbare Lösung. Insofern wird der Anregung gefolgt.

#### **2. Soziale Aspekte**

Es ist in allgemeinem Interesse, dass auch die Verteilerebene nicht zum Angsträum wird. Die Planung des Hochbauentwurfes ist in diesem Sinne sorgfältig zu gestalten. Einzelheiten können mit den Mitteln des Planungsrechtes der verbindlichen Bauleitplanung nicht festgesetzt werden. Dies gilt auch für die Bestimmung der Anteile an Einzelhandel und (gehobener) Gastronomie. Beide Nutzungen sind im Kerngebiet zulässig und werden im Rahmen der Realisierung angestrebt.

### **Zu 6.**

Die IHK zeigt den Weg dieses zentralen Regionale Projektes auf, von den früheren Planung von Prof. M. Hegger hin zu dem vom Rat im Jahre 2000 beschlossenen Rahmenplan. Die IHK befürwortet ausdrücklich dieses Projekt, um die Attraktivität Wuppertal zu steigern. Dieses Ziel müsse aus Sicht der IHK konsequent weiter verfolgt werden. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Stadt zwangen zu einem Umdenken. Durch die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie wurde eine Lösung gefunden, mit dem Busbahnhof östlich des Hauptbahnhofes, die die wesentlichen städtebaulichen und verkehrlichen Ziele des Rahmenkonzeptes weiterhin sichert. Integration von Bahnhof und City durch eine oberirdische fußläufige Verbindung bleiben Bestandteil der Planung und werden ausdrücklich begrüßt.

Der Verzicht auf nicht realisierbare Projektbestandteile sei aus Sicht der IHK der einzig richtige zukunftsweisende Schritt, daher begrüße sie die kurzfristige Durchführung des Bauleitplanverfahrens und die vorgenommene Teilung des Planes angesichts der zeitlichen Anforderungen im Rahmen der Regionale- Aktivitäten. Insbesondere hinsichtlich der Nutzungsstrukturen und der Gestaltungselemente besonders im Bereich des Bahnhofvorplatzes sollte der Gesamtbereich Döppersberg im Auge gehalten werden.

Der Teilbebauungsplan Nr. 954 A schafft die planerischen Voraussetzungen für den Busbahnhof und sichert die dortigen Büronutzungen und bietet ca. 1.800m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen entsprechend dem Bestand, was die volle Zustimmung der IHK findet. Dabei wird davon ausgegangen, dass die angedachten Maßnahmen die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Busbahnhofes und des Gesamtbereiches Döppersberg für ÖPNV und Individualverkehr gewährleisten. Hinsichtlich der Reisebusse sei im Bebauungsplan keine Aussage getroffen worden, hier müsse eine ausreichende Fläche vorgesehen werden.

.....

Die Anregungen der IHK bestätigen die bisher angedachte städtebauliche Entwicklung für den Döppersberg. Hierbei wird von Seiten der IHK durchaus nachvollzogen, dass es sich bei der ursprünglich angedachten städtebaulichen Leitidee eines Busbahnhofes oberhalb der Gleisanlagen um eine weit über Wuppertal hinaus wirkende architektonische Idee gehandelt hat, die jedoch aus Kostengründen nicht umsetzbar war. Daher wurden auf die im Rahmen der Machbarkeitsstudie dargestellte Lösung eines Busbahnhofes östlich des Empfangsgebäudes zurückzugreifen. Im offengelegten Bebauungsplan Nr. 954 wurde daher diese vorgestellte Variante festgesetzt.

Für das Parken der Reisebusse sieht die Planung vor, Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen. Geprüft werden derzeit noch verschiedene Standorte im Plangebiet (Bebauungspläne Nr. 954 A und B), einer dieser möglichen Standorte ist z.B. vor den Häusern Döppersberg 34 und 36.

#### **Zu 7.**

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 (liegt im Teilbebauungsplan 954 B) und die Flächen südl. der Straße Döppersberg (liegen im Teilbebauungsplan 954 A) einen Bodenbelastungsverdacht aufgezeigt.

An der Stelle der heutigen Bebauung Hotel / Parkhaus / Kaufmännische Schule befand sich Mitte bis Ende des 19. Jahrhundert ein Gaswerk. Diese Fläche liegt im Teilbebauungsplan Nr. 954 B und ist somit nicht Gegenstand des Verfahrens.

Über die Flächen südl. der Straße Döppersberg, die sich im Teilbebauungsplan A befinden, 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-Plan-

verfahren nötig sind. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird für den Bebauungsplanbereich Nr. 954 A voraussichtlich ein textl. Hinweis für den Umgang mit der Altlastsituation mit Verweis auf . Festsetzung bzw. Kennzeichnungen ausreichen.

.....  
Im Rahmen der Offenlage wurde eine zweite Stellungnahme ( Nr. 7a) mit ergänzenden Hinweisen erarbeitet, sodass die Behandlung dort gemeinsam erfolgt, um inhaltliche Verdopplungen zu vermeiden.

#### **Zu 7a.**

Zur Offenlegung des Bebauungsplanes erläutert die UBB, dass es sich bei dem Bebauungsplan-gebiet Nr. 954 A um eine in weiten Teilen überbaute/ versiegelte Innenstadtrandbebauung handelt. Nahezu die Hälfte der Bebauungsplanfläche würde durch den zukünftigen Busbahnhof (heute Parkplatz) eingenommen. Im Anschluss an die Bebauung Döppersberg 17 und 19 (Wuppertal-Institut) solle ein Busabstellplatz errichtet werden. Die vorliegenden Untersuchungen im Bereich Busbahnhof haben neben Schwermetallen vor allem PAK- Belastungen aufgezeigt. Dieses Schadstoffspektrum ist in der gesamten Auffüllung südlich der Straße Döppersberg zu erwarten.

Da jedoch die B-Planfläche weitgehend versiegelt ist (Orthophoto 2002), ist zur Zeit für den Wirkungspfad Boden-Mensch (Direktkontakt) und Boden-Pflanze keine unmittelbare Gefährdung zu besorgen. Im Falle einer Entsiegelung werden zur Gefährdungsabschätzung horizontspezifische Untersuchungen erforderlich, wobei die Bodenprobenahme und die chem. Untersuchung der Proben den für den Wirkungspfad Boden-Mensch und Boden-Pflanze vorgegebenen Beprobungstiefen entsprechen muss.

In dem vorgenannten Gutachten wurde der Grundwasserspfad nicht nach dem Standard der Bodenschutzgesetzgebung betrachtet. Es liegen aber von einigen Auffüllungsmischproben S4-Eluate mit erhöhten PAK- Gehalten vor, die eine Gefährdung des Grundwassers nicht ausschließen lassen. Aufgrund der vorhandenen Versiegelung ist derzeit eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser nicht zu besorgen. Kenntnisse über akute Grundwasserschäden liegen nicht vor. Aus den Vorplanungen des Busbahnhofs ist bekannt, dass die gesamte Auffüllung im Baufeld für die dort geplante Tiefgarage entfernt werden wird. Im Bereich des Busabstellplatzes werden die vorhandenen Gebäude zurückgebaut und der Platz versiegelt. Daraus folgt, dass auch zukünftig von der verbleibenden Auffüllung keine Gefährdung des Grundwassers zu erwarten ist. Sollte jedoch im Rahmen von Baumaßnahmen die vorhandene Versiegelung entfernt werden, sind insbesondere aufgrund der auffälligen PAK- Eluatgehalte weitere Untersuchungen zur Beurteilung der Gefährdung des Wirkungspfades Boden-Grundwasser notwendig.

Die genannten weiteren Untersuchungsschritte bei einer Nutzungsänderung mit Entsiegelung wie auch die notwendigen weiteren Vorkehrungen und Maßnahmen sind rechtlich zu sichern.

Von Seiten der UBB wird empfohlen, für die Fläche einen Hinweis der Gestalt aufzunehmen, dass einerseits bei Tiefbauarbeiten anfallender Bodenaushub ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen ist und andererseits im Baugenehmigungsverfahren die Beteiligung der UBB zur Regelung der Maßnahmen bei Entsiegelungen erfolgen muss.

In Hinsicht auf die derzeitige Nutzung (Kerngebiet) und die planungsrechtlich zukünftige Nutzung bestehen aus Sicht der UBB nach Auswertung der vorliegenden Erkenntnisse und unter Beachtung der vorgenannten Ausführungen keine Bedenken.

.....  
Dem Vorschlag der UBB wird gefolgt, und ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass der Bodenaushub ordnungsgemäß zu entsorgen ist, und die UBB im Baugenehmigungsverfahren beteiligt wird.

Aufgrund der aktuellen Nutzung (die Flächen ist weitgehend versiegelt) besteht zur Zeit kein Handlungsbedarf; gleiches gilt für die geplante Nutzung als Busbahnhof (Entfernung der Auffüllung im Rahmen der Baumaßnahme im Zusammenhang mit der Errichtung der Tiefgarage. Hinsichtlich des Busabstellplatzes wird das bestehende Gebäude abgebrochen um anschließend die Fläche zu versiegeln. 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, bzw. ihre ordnungsgemäße Behandlung hinweislich vorzubereiten. Daher wird in den Bebauungsplan folgender Text aufgenommen:

„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 wird 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.“

#### **Zu 8.**

Der Kampfmittelräumdienst kommt nach Auswertung der Luftbildaufnahmen zu folgendem Ergebnis:

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.

.....

Der Anregung wird dahingehend gefolgt, dass die Textpassagen Nr. 1 und Nr. 2 als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

#### **Zu 9.**

Der Landschaftsverband Rheinland (Bodendenkmalpflege) stellt fest, dass konkrete Hinweise auf Bodendenkmale nicht vorliegen, daher bestehen auch keine Bedenken aus bodendenkmalpflegerischer Sicht.

Zu berücksichtigen sei allerdings, dass systematische Prospektionsmaßnahmen hier noch nicht durchgeführt seien. Eine Entdeckung von Bodendenkmalen sei im Rahmen der Erdarbeiten nicht auszuschließen.

Auf die Bestimmungen der §§ 15 u.16 Denkmalschutzgesetz NW ist in diesem Zusammenhang zu verweisen. 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.

Es wird angeregt, den entsprechenden Hinweis in den Bebauungsplan aufzunehmen.

.....

Der Anregung des Landschaftsverbandes Rheinland wird dahingehend gefolgt, indem bei Auftreten von Bodenfunden die Gemeinde als ULB bzw. das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege zu informieren sind.

#### **Zu 10.**

Die Bahn AG erläutert in ihrer Stellungnahme, dass die Planungen der Stadt zur Umgestaltung des Döppersbergs verschiedenen Konzerngesellschaften der DB AG vorgestellt wurden. Die DB AG wird auch in das weitere Verfahren eingebunden. Sie befürwortete grundsätzlich die Entwicklung dieser Flächen.

Die überplanten Flächen grenzten direkt an weiterhin betrieblich notwendige Flächen, welche auch weiterhin im Eigentum der DB AG verbleiben müssten. Durch die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes würde der Zugang zum Bahnhof eingeschränkt. Im Laufe der weiteren Planungen müsste die Erreichbarkeit der Bahnsteige und Gleise durch die Reisenden, durch Rettungsdienste und für Arbeiten an den Bahnanlagen gesichert werden.

Für die Bereiche des ehemaligen Direktionsgebäudes, die Vivico-Fläche und den Bereich der ehemaligen Schreinerei lägen bereits Entbehrlichkeitsprüfungen vor. Bei den Prüfungen sei jedoch nicht bekannt gewesen, dass der Fels abgetragen und Straßenflächen abgesenkt werden sollten.

Die überplanten Grundstücke der DB AG, der Aurelis und der Vivico seien jedoch noch planfestgestellte Bahnanlagen. Voraussetzung einer Entwidmung sei der Abschluss der Entbehrlichkeitsprüfung für die betreffenden Flächen, sowie der Rückbau und die Anpassung von Bahnanlagen. Für Teilbereiche, wie z.B. das Empfangsgebäude würde eine Entwidmung nicht möglich sein.

#### **Bebauungsplan Nr. -Plan 954 A Döppersberg / Busbahnhof**

Im Bereich der Holding- und Aurelis- Fläche an der Dessauer-Straße 19 sei der Böschungsbe- reich, der Eigentum der DB Netz AG sei, noch nicht untersucht. Auf der überprüften Fläche befinden sich jedoch keine Bahnanlagen der DB AG.

Am Rande der Vivico- Fläche befinde sich ein Trafo mit einer Mittel- und Niederspannungsstation. Dieser Trafo könne grundsätzlich- in Abstimmung mit DB Energie - verlagert werden. Westlich des Trafos würde durch die Planungen das Grundstück vom ehemaligen Gepäcktunnel Ost unterquert. Der Tunnel sei zur Zeit als Kegelbahn genutzt. In dem Tunnel verliefen außerdem eine Wasser - und eine 10-KV-Leitung, die den Aufsichtsraum auf dem Bahnsteig 2 versorgen. Die Leitungen müssten gesichert bzw. verlegt werden.

Unterhalb des Felsens ständen 6 Fahrleitungsmaste. Bei der weiteren Planung müsse sichergestellt werden, dass die Masten auch weiterhin begehbar blieben. In der Regel würde dafür gefordert, dass auf eine Bebauung im Abstand von 2,50 Metern um die Fahrleitungsmasten verzichtet wird. Im Rahmen der späteren Detailplanung müsse daher untersucht werden, welche Auswirkungen das Abtragen des Berges und die weiteren Tiefbauarbeiten auf den Bahnsteig, die Bahntrasse und auf die Statik der Masten hätten. Im Bereich der Mastgasse befinde sich ein Kabelkanal mit betrieblich notwendigen Kabeln. Für die bisher noch nicht geprüfte Fläche würde die Bahn AG in Abstimmung mit der Stadt und der DB Netz AG eine Entbehrlichkeitsprüfung einleiten, um sicherzustellen, dass dort keine Bahnanlagen vorhanden seien.

#### **Bebauungsplan Nr. 954 B Döppersberg / Bundesallee**

Im Gebäude der ehemaligen Direktion befinde sich ein Raum mit der Telekommunikationsanlage für das Verwaltungsgebäude. Es müsse noch geprüft werden, ob betrieblich notwendige Leitungen vorhanden seien. Diese könnten grundsätzlich verlagert werden. Die Zuführung erfolge über die Straßenfläche. Diese Kabel müssten verlegt werden, da beabsichtigt ist, die Straße Döppersberg tiefer zu legen. Im Gebäude befinde sich ebenfalls eine Mittelspannungsstation von DB Energie,



die sowohl das Verwaltungsgebäude als auch Teile des Bahnhofes mit Strom versorge; Eine Anpassung sei im Zusammenhang mit der Verlegung des Trafos auf der Vivico- Fläche möglich.

Für die Straßenfläche südlich des Verwaltungsgebäudes und den Bereich des Empfangsgebäudes mit Nebengebäuden und Vorplatz lägen noch keine Entbehrlichkeitsprüfungen vor. Diese würden ebenfalls in Abstimmung mit der Stadt, DB Station & Service und DB Netz eingeleitet, sobald von Seiten der Stadt detailliertere Planungsunterlagen vorgelegt würden, aus denen die geplanten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Absenkung der Straßenfläche; dem Abtragen des Bahnhofsvorplatzes und dem Abbruch der Nebengebäude hervorgingen.

Die Stadt überplane außerdem den Bereich des ehemaligen Stumpfgleises an Bahnsteig 1, westlich des Empfangsgebäudes. In diesem Bereich verlief ein Kabelkanal. Ob und wie der Kabelkanal verlagert werden könne, sei erst im Rahmen der o.g. Entbehrlichkeitsprüfung zu klären.

.....

Die Bahn AG begrüßt grundsätzlich die Bemühungen der Stadt den Döppersberg umzugestalten, und bestätigt, in die Planungen eingebunden zu sein und zu bleiben. Hinsichtlich der Planung sind Bahnflächen betroffen, für die noch eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt werden muss. Die Durchführung dieser Maßnahme wird von der Bahn AG zugesagt. Die Befürchtungen der Bahn, dass wegen der weiteren Planungen die Erreichbarkeit der Bahnsteige und Gleise durch Reisende, Rettungsdienste u.ä. eingeschränkt wird ist unbegründet, da von Seiten der Planung sichergestellt wird, dass der Bahnbetrieb auch in der Bauphase funktionieren wird.

Da für Teile der von der Planung beanspruchten Grundstückflächen (ehem. Direktion, Vivico-Fläche, und ehem. Schreinerei) bereits Entbehrlichkeitsprüfungen vorliegen, ist für diese Flächen lediglich eine Ergänzung aufgrund der angedachten Tieferlegung der Bahnhofstraße und des abzutragen Felsbereiches vorzunehmen.

Die überplanten Grundstücke der DB AG, Aurelis und Vivico sind überwiegend planfestgestellte Bahnflächen, ebenso wie das Empfangsgebäude. Durch die Planungen der Stadt zur Umgestaltung des Döppersberg, hier insbesondere mit der Erstellung des Bebauungsplanes, wird das Ziel verfolgt, den Abschluss der Entbehrlichkeitsprüfungen für die erforderlichen Bahngrundstücke zu erreichen. Durch die von der Bahn durchzuführende Entbehrlichkeitsprüfung wird erst die Voraussetzung geschaffen, dass das Bundeseisenbahnamt (EBA) die Entwidmung der für die Neuplanung benötigten Flächen letztlich prüft. Insofern können diese Anregungen der Bahn AG grundsätzlich als berücksichtigt angesehen werden.

#### **Zum Bebauungsplan Nr. 954 A**

Die Bahn AG stellt fest, dass für das Grundstück, auf dem zukünftig der Busabstellplatz eingerichtet werden soll, noch keine Entbehrlichkeitsprüfung vorgenommen wurde, sieht aber in der Prüfung keine besonderen Probleme, da auf diesem Grundstück keine Bahnanlagen mehr vorhanden sind.

Darüber hinaus könnten die noch notwendigen Bahnanlagen auf dem Bahngrundstück östlich des Empfangsgebäudes wie die Trafostation oder die Wasser- und Stromleitung innerhalb des sog. "Gepäcktunnels" in Abstimmung mit der Bahn verlegt werden.

Bei den durch die Planung betroffenen 6 Fahrleitungsmasten müsse im Normalfall ein baulicher Abstand von 2,50 m eingehalten werden. Bedingt durch die Planung muss daher, wie von der Bahn vorgeschlagen, im Rahmen der späteren Detailplanungen geprüft werden, ob durch das Abtragen des Felsbereiches und die weiteren Tiefbauarbeiten auf dem Grundstück, die Standfestigkeit der Masten beeinträchtigt wird. Der notwendige Kabelkanal, der sich im Bereich der Mastgasse befindet, muss bei den Planungen entsprechend berücksichtigt werden.

Im Sinne der städtischen Planungen ist die Bahn AG bereit, die erforderlichen Entbehrlichkeitsprüfungen durchzuführen, daher kann davon ausgegangen werden, dass die angedachten Planungen mit der Bahn AG zusammen realisierbar sind und die vorgebrachten Anregungen Berücksichtigung finden.

### **Bebauungsplan Nr. 954 B Döppersberg / Bundesallee**

Die hierzu vorgebrachten Anregungen betreffen nicht dieses Bauleitplanverfahren werden aber vollständigshalber hier mit erwähnt und zeigen die kooperative Grundhaltung der Bahn AG. Es ist daher zu begrüßen, dass die durch die Planungen im Gebäude der ehem. Bundesbahndirektion ggf. betroffenen technischen Einrichtungen grundsätzlich verlagert werden können. Hierbei sind auch Kabeltrassen gemeint, die sich heute im Bereich der Straße befinden. Positiv müsse auch die Aussage gewertet werden, dass die Mittelstation innerhalb des Direktionsgebäudes mit der Station auf dem Bahngelände östlich des Empfangsgebäudes an einem neuen integrierten Standort zusammengeschaltet werden könnte.

Es entspricht den Planungszielen, dass die notwendigen Entbehrlichkeitsprüfungen für die durch die Planung betroffenen Bahnflächen, sobald die umsetzbaren Detailplanung vorgelegt werden, seitens der Bahn AG vorgenommen werden.

Da die Stadt auch den Bereich das ehem. Stumpfgleis am Bahnsteig 1 überplant, hier jedoch ein Kabelkanal verläuft, bietet die Bahn AG an, hierfür ebenfalls eine Entbehrlichkeitsprüfung vorzunehmen.

#### **Zu 10a.**

In einem zweiten Schreiben wird erneut bestätigt, dass die Bahn die Aktivitäten der Stadt zur Umgestaltung des Döppersberg unterstützt, und keine Bedenken sieht, dass die bahneigenen Grundstücke in die Planung einbezogen werden. Eine Entbehrlichkeitsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden, jedoch wurden die Fachdienststellen der Bahn hinsichtlich einer Entbehrlichkeitsprüfung Ende Februar angeschrieben.

Gesichert sehen möchte jedoch die Bahn AG eine fußläufige Wegeverbindung östlich des Empfangsgebäudes. Diese Wegeverbindung sei die behindertengerechte Zuwegung zum Bahnsteig, und sei auch aus Brandschutzgründen vorzuhalten. Hinzu komme, dass dieser Weg auch zur Anlieferung von Waren für die Mieter genutzt werden.

.....

Die heutige ebenerdige Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und dem Bahnsteig 1 östlich des Empfangsgebäudes wird hinsichtlich ihrer Funktion nicht in Frage gestellt werden, und auch im Rahmen der konkreten Ausgestaltung des Busbahnhofkomplexes mit berücksichtigt. Nicht möglich ist die Sicherung eines Weges durch ein festgesetztes Gehrecht im Bebauungsplan. Hierdurch würden für die weitere Planung ungewollte Zwangspunkte fixiert, die im Ergebnis mitunter zur Planänderung führen könnten. Der Anregung wird daher gefolgt, indem die Bahn AG weiterhin intensiv am Planungsprozess beteiligt wird und außerdem bei den Grundstückverhandlungen der Passus des fußläufigen Wegerechtes bei den Verträgen Berücksichtigung finden wird.

#### **Zu 11.**

Die Untere Landschaftsbehörde regt zur klimatischen und städtebaulichen Aufwertung an, aufgrund der wegfallenden Grün- und Gehölzstrukturen sowie des älteren Baumbestandes ein entsprechendes Begrünungskonzept im Rahmen der Detailplanung auszuarbeiten. Im Bereich des geplanten Busabstellplatzes entfällt ebenfalls vorhandener Grünbestand, daher sollten zur Gliederung des Abstellplatzes und zur dortigen städtebaulichen Aufwertung entlang der Straße Döppersberg neue Baumstandorte hinweislich dargestellt werden, die im Rahmen der Detailplanung exakt bestimmt werden können. Letztlich sollte überlegt werden, ob Dachbegrünungen vorgesehen werden können.

.....

Der Anregung der Fachbehörde kann dahingehend gefolgt werden, dass im Bereich der weiteren Detailplanungen auch über entsprechende Begrünungsmaßnahmen nachgedacht wird. Ziel wird es u.a. sein, auch ein optimiertes Begrünungskonzept vorlegen zu können, dies schließt auch die

gewünschten Baumstandorte an der Straße Döppersberg mit ein. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass bereits 6 Baumstandorte festgesetzt worden sind. Darüber hinaus gehende Festsetzungen werden nicht befürwortet; sollten sich jedoch verkehrstechnisch noch Möglichkeiten aufzeigen, werden diese auch umgesetzt werden. Die Anregung ist so berücksichtigt.

Dachbegrünungen für die im Planbereich befindlichen zwei bestehenden Bauwerke festzusetzen erscheint nicht sinnvoll, da eine Realisierung nicht durchsetzbar (Döppersberg 19 ist ein Baudenkmal) erscheint. Bei den Überlegungen zur Überdachung des Busbahnhofes ist bisher von einer transparenten Überdachung auszugehen. Dies dient zugleich zur Vermeidung von Angsträumen. Aus städtebaulichen Gründen scheidet eine Dachbegrünung aus, da eine transparent wirkende Glasdachkonstruktion letztlich nicht gleichzeitig auch als Dachbegrünung ausgestaltet werden kann. Ein Ausgleich könnte stattdessen im Bereich des Wupperparks erfolgen.

#### **Zu 12.**

Das Staatliche Umweltamt Düsseldorf sieht immisionsmäßige Bedenken hinsichtlich der getroffenen wohnbaulichen Festsetzung. Aus Sicht der Fachbehörde wird empfohlen, aufgrund der erheblichen Vorbelastung durch Verkehrslärm wohnbauliche Nutzungen gemäß § 7(2) BauNVO für die beiden Kerngebiete MK 1 und MK 2 auszuschließen.

Das Plangebiet befände sich von der hydrogeologischen Einordnung im Devon/ Grundgebirge auf einer Geländehöhe von +140,50 m ü. NN. Die Grundwasserfließrichtung verlaufe nördlich der Wupper. Hier gäbe es eine Grundwassermessstelle, für die folgende Angaben festgestellt wurden: Messstellennummer: 03 64 70 715, Rechtswert / Hochwert: RW 25 80 26, HW 56 80 74; Höchster Grundwasserstand ca. +138,80 m, HGW im Jahr 1983

Oberflächenwasser und Hochwasserschutz:

Aus dem Bebauungsplan ergeben sich für die Wupper keine Anregungen.

Für das Plangebiet seien keine Wasserschutzgebiete festgesetzt.

Die Abwässer aus dem Plangebiet würden über ein Trennsystem abgeleitet. Für die Direkteinleitung des Niederschlagswassers sei gemäß §§ 2,3 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich, die bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde zu beantragen sei.

.....

Im Zusammenhang mit der Bebauungsplanaufstellung wurden insbesondere zwei umweltrelevante Gutachten in Auftrag gegeben um abzuklären, inwieweit Belastungen durch die Verlagerung des Busbahnhofes an die Straße Döppersberg hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe entstehen. Dabei wurde festgestellt, dass im Prinzip die NO<sup>2</sup>-Belastung wie sie bereits auf der Bundesallee vorhanden ist, auch bei Betrieb des Busbahnhofes östlich des Empfangsgebäudes entstehen wird. Diese verstärkte NO<sup>2</sup>- Belastung reicht von der B7 entlang der Straße Döppersberg bis zur westlichen Gebäudekante Döppersberg 19 und über die Straße Döppersberg in östlicher Richtung hinaus und endet im Bereich des straßenseitigen Eingangs des gleichen Gebäudes. Hier endet im Prinzip der kritische Bereich.

Durch die Überschreitung der NO<sup>2</sup> - Belastung im Bereich des Gebäudes Döppersberg 19 wird es erforderlich, Maßnahmen zur Emissionsreduzierung einzuplanen. Als technische Lösungen kommen u.a. infrage:

- a) Teilklimatisierung des Gebäudes Döppersberg 19 und
- b) Abschirmkonstruktion als transparente Wandscheibe mit Teilüberdachung des Busbahnhofes bzw. der Tiefgaragenausfahrt im Bereich der Westseite des Gebäudes.

Vor der Inbetriebnahme des Busbahnhofes sind die tatsächlich eintretenden Belastungswerte gutachterlich feststellen. Bei etwaigen Überschreitungen der Grenzwerte sind geeignete begleitende Maßnahmen vorzusehen.

Das Gebäude Döppersberg 15 erreicht nur eine NO<sup>2</sup>- Belastung die 2 Abstufungen unterhalb des errechneten Maximalwertes liegt und entspricht somit in etwa dem Ist-Zustand. Der Anregung des StUA wird dahingehend gefolgt, dass die ursprünglich angedachte wohnbauliche Nutzung im Bebauungsplangebiet ausgeschlossen wird. Da im Plangebiet lediglich Büronutzungen vorhanden

sind und keine Wohnnutzungen im Sinne des § 7(2) BauGB, ist hinsichtlich der Änderung der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes keine erneute Offenlage erforderlich.

Bezogen auf die Lärmbelastung kann aufgrund der vorgenommenen Schallmessung gesagt werden, dass die Grenzwerte innerhalb des Planbereiches eingehalten werden.

Das anfallende Oberflächenwasser ist fast ausschließlich klärpflichtig. Die klärpflichtigen Regenwasseranteile werden dem Entlastungssammler Wupper geführt werden, während die nichtklärpflichtigen Regenwasseranteile unmittelbar in die Wupper bzw. die Nebengewässer der Wupper eingeleitet werden. Die hier notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden soweit notwendig rechtzeitig beantragt. Daher werden die Anregungen des StUA berücksichtigt.

### **Zu 13**

Von Seiten der Fachbehörde wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass der beplante Bereich um den Döppersberg von einer Reihe hochwertiger Baudenkmäler gerahmt wird. Neben dem klassizistischen Bahnhofsgebäude zählten ebenfalls die klassizistische Bundesbahndirektion, das Köbo-Haus mit dem Schwebebahnhof, die kaufmännischen Schulen und die Dürerschule zu unter Schutz stehenden Objekten.

Besonders das geplante Absenken des jetzigen Bahnhofsvorplatzes würde als erheblichen Eingriff in die natürliche Geländestruktur gesehen. Die Planung stellt vor allem das Bahnhofsgebäude und die Nordostfassade der ehem. Bundesbahndirektion auf einen hohen Sockel, der den Bauten die bisherige Stellung auf dem Plateau des Berghangs raubt. Ursprünglich als optische Stadtkrone konzipiert, können die klassizistischen Fassaden nicht mehr vom Betrachterniveau, dem heutigen Bahnhofsvorplatz erlebt werden.

Obwohl sich die hier angesprochenen Baudenkmäler in dem Bebauungsplanbereich Nr. 954 B – Döppersberg/ Bundesallee befinden, wird zu der befürchteten eingeschränkten Betrachtungsmöglichkeit Stellung genommen.

Es trifft zu, dass die zukünftige Ebene des Bahnhofsvorplatzes gegenüber dem heutigen Niveau abgesenkt wird. Dieser Geländesprung schafft die Voraussetzung um die städtebaulich angestrebte ebenerdige Verbindung zur Elberfelder Innenstadt zu ermöglichen. Er ist zudem erforderlich, um den funktionsgerechten Betrieb des neuen Busbahnhofs zu sichern. Im übrigen wird der platzbegrenzende Sockelbereich so ausgebildet, dass das Empfangsgebäude des Bahnhofs und die ehemalige Bahndirektion nicht unmittelbar an der Sockelkante stehen, sodass sich ein Vorfeld in der Höhe der derzeitigen Eingangsebene bildet. Hierdurch bleibt die Betrachtung der Gebäude aus der heutigen Blickbeziehung möglich. Durch den Höhenversatz wird zudem ein reizvoller Perspektivwechsel eröffnet, der die Baudenkmale bedeutungsvoll heraushebend präsentiert.

Ferner ist darauf zu hinzuweisen, dass bei Umsetzung des Projektes die dem Empfangsgebäude in der Nachkriegszeit hinzugefügten Vorbauten entfernt werden, so dass der ursprüngliche Denkmalszustand überhaupt erst wieder hergestellt wird.

Die Blickbeziehung von Bahnhofsvorplatz in Richtung auf das Gebäude der ehem. Dürer-Schule ist auch gegenwärtig durch die vorhandene Riegelbebauung an der Ostseite verstellt. Die Betrachtung des Köbo-Hauses mit der Schwebebahnstation wird nicht infrage gestellt.

### **Zu 13a.**

Das Rheinische Amt für Denkmalpflege stellt fest, dass sich im Bebauungsplangebiet zwei Baudenkmale befänden. Die Zufahrtsstraße für den geplanten Busbahnhof führe direkt an der westlichen Schmalseite des Baudenkmal Döppersberg 19 (Dürerschule) vorbei. Zwischen dem Hauptgebäude des Bahnhofs (Baudenkmal) und einem Neubau aus den fünfziger Jahren befände sich ein kleines ehemaliges Gebäude aus dem 19. Jahrhundert, das laut Planeintrag trotz seiner kriegsbedingt veränderten Dachform als Teil des Denkmals Hauptbahnhof eingetragen sei. Historische Aufnahmen zeigten das Gebäude mit einem flach geneigten Satteldach. Das Bauwerk hat ggf. auch als Stellwerk gedient. Denkmalpflegerisch sei dieser Bau von Interesse, da er in seiner

Fassadengliederung noch den Bezug zur ursprünglichen Erdgeschossgliederung des Hauptbahnhofgebäudes bewahrt hätte.

.....

Die genannten Bauwerke sind hinsichtlich ihres Denkmalwertes bekannt, und wurden auch in dem Bebauungsplanentwurf Nr. 954 A entsprechend als Baudenkmale dargestellt. Es trifft zu, dass die Zufahrt sich im Bereich der westlichen Gebäudeseite der „Dürerschule“ (Döppersberg 19) befindet, jedoch ist zwischen Gebäude und Fahrspuren noch ein breiter Gehweg vorgesehen. Das v.g. kleine Gebäude aus dem 19. Jahrhundert, das noch als Teil des Bahnhofs in den Planunterlagen dargestellt ist, und sein historisches Dach kriegsbedingt verloren hat, wird obgleich denkmalpflegerisch interessant (mögl. Stellwerk) im Rahmen der Realisierung des zentralen Busbahnhofes für Elberfeld baulich nicht zu erhalten sein.

Bedingt durch die errechneten verkehrlichen Zwangspunkte sowohl hervorgerufen durch die Lage des geplanten Plateaus (Fahrebene) des Busbahnhofes als auch wegen der fahrtechnisch notwendigen flächenmäßigen Dimensionierung der Fahr- und Bahnsteigflächen, wurde eine entsprechend große Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

Zwei öffentliche Interessenlagen stehen sich gegenüber: Erhalt eines ohnehin veränderten Nebengebäudes (Denkmalschutz) und die Verbesserung der ÖPNV-Situation verbunden mit der städtebaulichen Aufwertung des Bereiches um den Wuppertaler Hauptbahnhof. Die Fläche des Busbahnhofes ist bereits hinsichtlich der erforderlichen notwendigen Buskapazitäten bemessen, eine Unterschreitung die bisher festgesetzten Grundstücksfläche ist daher nicht möglich. Mit dem Bau des geplanten Busbahnhofes neben dem Empfangsgebäude der Bahn wird eine positive Entwicklung der Stadt bzw. der Elberfelder City für das nächste Jahrzehnt erwartet. In der Abwägung ist dem Ansatz der zukunftsorientierten Stadtentwicklung (Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation zwischen Bahnhof und Innenstadt) der Vorrang zu geben. Der Anregung zum Erhalt des mutmaßlichen Stellwerkgebäudes kann daher in der Abwägung nicht gefolgt werden.

#### **Zu 14**

Nach Ablauf der Offenlegungsfrist ist der Brief einer Anwaltskanzlei eingegangen, welche die Interessen der Eigentümer des Grundstückes Döppersberg 17-19 vertritt. Dieses Schreiben ist nicht formal auf den B-Plan 954 A bezogen, sondern reflektiert die Ergebnisse von Gesprächen zwischen den Eigentümern und Vertretern der Stadt und des Projektsteuerers zum Vorhaben Döppersberg. Da sich inhaltlich jedoch ein Bezug zu den Festsetzungen des B-Planes 954 A ergibt, werden die diesbezüglichen Aussagen hier behandelt.

Die Einsprecher erklären ihre grundsätzliche Bereitschaft zur konstruktiven Zusammenarbeit und stehen für weitere Gespräche bereit. Die Mitwirkung dürfe jedoch die „Zumutbarkeitsgrenze“ nicht überschreiten. Im einzelnen wird ausgeführt:

1. Die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen führe im östlichen Bereich zum Abbruch einer Stützmauer zum angrenzenden Bahngrundstück. Dadurch entfiere für das ansässige Restaurant die Möglichkeit zum Betreiben der unverzichtbaren Außengastronomie.
2. Die Planung für den Busbahnhof und für die Tiefgaragenausfahrt nimmt Flächen im westlichen Grundstücksbereich in Anspruch. Hierdurch entfallen ca. 20 ebenerdige Einstellplätze.
3. Durch die Anlage der Baugrube „unmittelbar an der Außenmauer“ des Hauses Döppersberg 19 bestehe die Gefahr von Gebäudeschäden (Risse, Setzungen). Im übrigen könnten die beim Bau entstehenden Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen zur außerordentlichen Kündigung von Mietverhältnissen führen. Die Stadt müsse als Verursacher für alle entstehenden Schäden –auch Vermögensschäden- aufkommen. Entsprechende Regelungen seien bereits im Vorfeld zu treffen.

.....

Die grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit und zur Durchführung weiterer Gespräche wird begrüßt. Die Bedenken lassen sich ausräumen.

Zu 1: Die Annahme, dass Veränderungen im östlichen Grundstücksteil die Aufgabe der Außengastronomie erzwingen, beruhte auf einem Missverständnis der Einwender. Der Bereich wird von Veränderungen nicht berührt, so dass die Außengastronomie durch das Restaurant in vollem Umfang weiterbetrieben werden kann. Die Bedenken sind ausgeräumt.

Zu 2: Auf dem westlichen Grundstücksteil entfallen nicht 20 ebenerdigen Parkplätze sondern maximal die Hälfte, eher weniger, wenn man ein geordnetes Parken unterstellt. Diese können auf dem östlich gelegenen Flurstück 63 ersetzt werden. Der Erwerb dieser Fläche durch die Stadt Wuppertal steht unmittelbar vor dem Abschluss; ein entsprechender Grundstückstausch mit den Einwendern kann sodann vereinbart werden. Alternativ zum Flächentausch kann für die von der Planung beanspruchten westlichen Grundstücksteile auch ein Erwerb infrage kommen. Den Bedenken kann somit abgeholfen werden.

Zu 3: Unabhängig von der Feststellung, dass die Baugrube vermutlich nicht direkt vor der westlichen Außenwand des Hauses Döppersberg 19 niedergebracht wird, sind –wie bei jeder Baumaßnahme– die Risiken vor Beginn abzuschätzen. Das Baugeschehen ist vor und während des Ablaufes durch Beweissicherungsverfahren zu begleiten. Den Bedenken wird dadurch Rechnung getragen, dass die Stadt die erforderlichen Veranlassungen im Rahmen der technischen Regelwerke und der gesetzlichen Entschädigungsbestimmungen treffen wird.

Die Regelung von Vermögensschäden, Mietvertragsangelegenheiten u.ä. erfolgt nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens. Hierfür sind vertragliche Vereinbarungen zu treffen, die im Verlauf der von den Einsprechern signalisierten weiteren Gespräche zu verhandeln sind.