

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Ingo Sauer 563 5602 563 8595 ingo.sauer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	02.02.2005
	Drucks.-Nr.:	VO/0188/05 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
13.04.2005	Bezirksvertretung Vohwinkel	Empfehlung/Anhörung
07.06.2005	Ausschuss Bauplanung	Entscheidung
Beantragte Änderung des Bebauungsplanes Nr.955 - Stationsgarten - Vohwinkel		

Grund der Vorlage

1. Beschluss der BV Vohwinkel vom 9.6.2004
2. Prüfauftrag des Ausschusses Verbindliche Bauleitplanung vom 29.6.2004

Beschlussvorschlag

1. Der Prüfbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Errichtung von 6 Firmenstellplätzen im Wege einer Ausnahmeregelung mit Erschließung über die Fußgängerzone wird beschlossen.
3. Der Bebauungsplan Nr.955 – Stationsgarten – soll nicht geändert werden

Einverständnisse

Unterschrift

Uebrick

Begründung

1. Auftragslage:

Der Ausschuss Verbindliche Bauleitplanung hat in seiner Sitzung am 29.6.2004 die Verwaltung beauftragt, die Punkte 1 – 3 des Antrages der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Vohwinkel zu prüfen und Vorschläge zur Realisierung vorzustellen.

Die Bezirksvertretung Vohwinkel hatte zuvor in der Sitzung am 9.6.2004 folgenden Antrag der CDU-Fraktion beschlossen:

Die CDU-Fraktion beantragt, der Ausschuss Verbindliche Bauleitplanung möge beschließen:

Der bestehende B.-Plan 955 Stationsgarten wird in möglichst schneller und einfacher Form (möglichst „vereinfachte Änderung“) wie folgt geändert:

- 1.) Auf den vorgerichteten befestigten Parkflächen direkt hinter den Häusern am Stationsgarten 17-19, (bereits mit der Verwaltung als Stellmöglichkeit für die Ladenmieter abgesprochen, Herr Sauer) sowie
- 2.) auf den etwas weiter nördlich befindlichen, ebenfalls bereits befestigten und vorbereiteten Parkflächen, wird eingeschränktes Parken zugelassen. (mit Bewirtschaftung mit Parkscheibe von z.B. 10 bis 17 Uhr für 1 oder 2 Stunden). Diese Fläche soll 3 seitig (Norden Westen Osten) sichteinschränkend bepflanzt werden. (Vom Investor zu tragen.) Die befestigte Parkfläche sollte mit Rasen besät werden.
- 3.) Die Stichstraße (Zweig der Straße „Am Stationsgarten“) die gegenüber der Einfahrt zu den Akzenta und sonstigen Parkplätzen nach Süden abzweigt, entlang der Stationsgartenanlage, wird als Spielstraße ausgewiesen und für Anlieger freigegeben.

Zusätzlich wurde in einem Arbeitsgespräch zwischen der Geschäftsbereichsleitung und den Sprechern der Fraktionen in der Bezirksvertretung vereinbart zu prüfen, ob alternativ eine Zufahrt über die Werkstattzufahrt der WSW möglich wäre und ob im Wendebereich der Fußgängerzone einige Stellplätze eingerichtet werden könnten. (Anlage 01)

2. Prüfergebnisse der Verwaltung

2.1 Erschließung über die WSW-Werkstattzufahrt

Eine Zufahrt über die WSW-Fläche ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich und wäre aus Kostengründen aus Sicht der Stadt nicht wünschenswert.

Die als Bundesstraße B 228 klassifizierte stark belastete Hauptverkehrsstraße kann an dieser Stelle nach Ansicht der Verkehrsexperten keine zusätzliche Anbindung verkräften. Hierdurch würde der Verkehrsfluss in diesem sensiblen Bereich kurz hinter der Kreuzung Kaiserplatz durch Abbiegeverkehre ein – und ausfahrender Fahrzeuge erheblich behindert. Außerdem sind in diesem Bereich starke Fußgängerverkehre durch die vorhandenen Bushaltestellen und die Endhaltestelle der Schwebbahn mit Umsteigefunktion zur Eisenbahn und zu überörtlichen Linien vorhanden.

Im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Endhaltestelle der Schwebbahn und der neuzugestaltenden Werkstattzufahrt wurde deshalb eine notwendige Erschließung für das Neubaugebiet über diese WSW - Fläche von der Stadt ausdrücklich ausgeschlossen.

Hierdurch wurde natürlich auch eine eindeutige Flächenzuweisung und Zuständigkeit im Hinblick auf die Kostenübernahme für Herstellung und die Unterhaltung der Platzfläche zu Lasten der WSW erreicht.

Gleichzeitig wurden die WSW verpflichtet, den Platz für eine allgemeine öffentliche Nutzung zur Verfügung zu stellen und eine mit der Stadt abgestimmte Platzgestaltung durchzuführen.

Durch eine Erschließung von der Vohwinkeler Straße über die WSW-Fläche würden zudem sowohl Schleichwege zur Umfahrung des Knotens Kaiserplatz als auch eine Andienung des SB-Marktes von der Kaiserstraße ermöglicht.

Die Anlegung von Stellplätzen im Wendebereich der Fußgängerzone kann nicht erfolgen. Die Funktion des Wendehammers darf durch parkende Fahrzeuge nicht beeinträchtigt

werden. Zudem sind die vorhandenen und noch zu erstellenden Zugänge zu den Ladenlokalen und Bewegungsraum vor deren Präsentationsflächen freizuhalten sowie eine Durchfahrt für Müll – und Rettungsfahrzeuge sicherzustellen.

2.2 Stellplätze für Ladenmieter

Die Einrichtung von maximal 6 Stellplätzen (für Firmenfahrzeuge, nicht als Kundenparkplätze) für die Ladenmieter direkt hinter den Häusern 17-19 kann aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht und aus Sicht der Baugenehmigungsbehörde vorbehaltlich einer Förderunschädlichkeit (siehe hierzu unter Abschnitt 3) nachträglich ausnahmsweise zugelassen werden. Für das Erreichen dieser privaten Stellplätze könnte ein Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten legalisiert werden. Die Erschließung dieser Stellplätze kann über den Wendehammer der Fußgängerzone erfolgen. Eine Änderung des Bebauungsplanes ist hierfür nicht erforderlich.

2.3 Bewirtschaftete Stellplätze für Kunden und Mieter mit einer Erschließung über eine zur „Spielstraße“ umgewandelten Fußgängerzone

2.3.1 Art des Planverfahrens

Eine Legalisierung der widerrechtlich errichteten, ca. 34 Parkplätze aufweisenden Stellplatzanlage hinter den Häusern Am Stationsgarten 17-19 wäre ohne eine Änderung des Bebauungsplanes Nr.955 nicht möglich. Für diese Änderung käme nach juristischer Prüfung der Verwaltung jedenfalls kein Verfahren nach §13 BauGB (Vereinfachtes Änderungsverfahren) in Betracht. Ein derartiges Verfahren setzt voraus, dass die Grundzüge des Bauleitplanes nicht berührt werden. Dies ist hier nicht der Fall. Denn planerische Grundzüge werden u.a. dann berührt, wenn das planerische Leitbild geändert bzw. nicht „unangetastet“ gelassen wird.

Eines der verfolgten Ziele im Bebauungsplan Nr.955 war, einen verkehrsfreien, beruhigten Innenbereich im neuen Wohnquartier zu schaffen. Dieses Ziel zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Begründung zum Bebauungsplan. Die Festsetzungen hinsichtlich der Bauweise und die gesamte Erschließung sind danach ausgerichtet, dass Autoverkehr im sogenannten Innenbereich nicht stattfindet. Dieses spielt auch im Zusammenhang mit der Lärmbelastung eine wesentliche Rolle, weil im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bereits eine erhebliche Lärmvorbelastung durch das angrenzende Bahngelände, die Schwebebahn und die umliegenden Straßen gegeben ist. Daher ist das gewählte Baukonzept des autoverkehrsfreien Innenbereichs auch tragend bei der Beurteilung der Lärmwerte.

Mit der beabsichtigten Festsetzung von Stellplätzen im betroffenen Innenbereich wird zum einen das Ziel des beruhigten Wohnens konterkariert. D.h. das Leitbild bleibt nicht unangetastet. Von daher wird eine Änderung des Bebauungsplanes im Rahmen des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB für nicht vertretbar gehalten. Zum anderen dürfte ein entsprechendes Lärmwertgutachten einzuholen sein, wenn beabsichtigt wird, die ca. 34 Stellplätze im Rahmen eines normalen Planänderungsverfahrens festzusetzen.

2.3.2 Erschließung

Der Nutzung der über die o.g. sechs Stellplätze für Ladeninhaber hinausgehenden Stellplatzanlage kann aus verkehrlichen Gründen nicht zugestimmt werden, weil eine Erschließung über den als Fußgängerzone ausgewiesenen Stich von der Straße Am Stationsgarten nicht als gesichert angesehen werden kann.

Vor dem Hintergrund der seinerzeit geplanten Ausweisung als Fußgängerzone ist der Straßenquerschnitt im Vergleich zur Straße Am Stationsgarten unter Verzicht auf eine Funktionstrennung deutlich reduziert worden. Bei einer Andienung von mehr als 30 Stellplätzen über diese Straße sind Konflikte zwischen Fußgänger - und Fahrverkehr

vorprogrammiert.

Die von der Bezirksvertretung vorgeschlagene Bewirtschaftung mittels Kurzzeitparken würde dieses Problem noch verschärfen. Eine Beschränkung der Parkdauer auf 1 oder 2 Stunden erhöht zwangsläufig auch die Umschlagshäufigkeit der Stellplätze. Dies wiederum führt zu noch mehr Fahrzeugbewegungen.

Für eine als Fußgängerzone ausgewiesene Mischverkehrsfläche werden im Hinblick auf eine maximale Gesamtausbaulänge in der Regel keine besonderen Anforderungen gestellt. Wenn die Mischverkehrsfläche jedoch für Anliegerverkehr freigegeben werden soll, liegt die empfohlene Ausbaulänge bei 100 Metern. Die vorhandene Mischverkehrsfläche weist jedoch eine Länge von ca. 150 Meter auf und überschreitet den Richtwert deutlich.

2.3.3 Bewirtschaftung

Bei der Stellplatzanlage würde es sich um einen rein privaten Parkplatz handeln. Das bedeutet, dass öffentlich – rechtliche Normen und Überwachungsmethoden nicht anwendbar sind. Eine Bewirtschaftung im Sinne des Beschlusses der Bezirksvertretung ist demnach weder rechtlich durchsetzbar noch wären Verstöße sanktionierbar. Ordnungsbehördliches Einschreiten zur Durchsetzung der Parkzeit und Dauer wäre nicht möglich.

Eine einschränkende Reglementierung wäre also nur auf „Good will“- Basis des Eigentümers und der Nutzer möglich. Hier bleiben Zweifel hinsichtlich der grundsätzlichen Durchsetzbarkeit und des Durchsetzungswillens angebracht.

Die Einrichtung des Parkplatzes wird u.a. damit begründet, dass in diesem Bereich ein Cafe/Restaurationsbetrieb eingerichtet und zusätzliche Ladenlokale gebaut werden sollen. Die Geschäftszeiten enden i.d.R. aber erst um 19 bis 20 Uhr, in der Gastronomie deutlich später. Eine frühzeitige Schließung des Parkplatzes (z.B. wie angeregt um 17:00 Uhr) ist deshalb schwer vorstellbar. Entsprechende Störungen wären die Folge.

2.3.4 Ein – und Begrünung

Eine sichteinschränkende Bepflanzung des Parkplatzes wäre auf der West - und der Nordseite möglich. Auf der Ostseite ist die Stellplatzanlage lediglich ca.1,5 Meter von der Wohnbebauung mit notwendigen Fenstern entfernt, sodass dort keine höhere Eingrünung stattfinden kann.

Insgesamt wäre die Bepflanzung zur Sichteinschränkung wegen des geringen Abstandes zur umliegenden Wohnbebauung nur wenig effektiv. Lediglich die Bewohner der Erdgeschosswohnungen würden davon einen Vorteil haben.

Das Einsäen von Rasen im Bereich der vorhandenen Parkstände ist nachträglich nicht möglich. Verwendet wurden Gittersteine aus Beton. Die Steine werden i.d.R. (fachgerecht) auf einem geeigneten Unterbau im Kiesbett verlegt. Die Aussparungen der Steine wurden mit Kies aufgefüllt. Hierdurch ist eine Wasserspeicherung nicht möglich; der Rasen würde vertrocknen.

Erforderlich wäre ein Austausch des Kieses gegen ein geeignetes wasser – und nährstoffbindendes Pflanzsubstrat, welches dann mit entsprechendem Saatgut bestreut werden könnte.

2.4 Bauleitplanerische Aspekte

Im Rahmen eines normales Änderungsverfahren ist neben der o.e. Einholung eines Lärmgutachtens eine Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie eine Beteiligung der Öffentlichkeit, d.h. der Bürger durchzuführen.

Da bei Bezug der neuen Wohnungen der Innenbereich verkehrsfrei und beruhigt war, muss man davon ausgehen, dass dieser Umstand den heutigen Mietern sehr wohl bewusst war. Der hohe Vermietungsgrad auch und gerade im Blockinnenbereich legt die Vermutung nahe, dass die Autofreiheit von einem größeren Teil der Mieter eher als Qualität denn als

Belastung eingestuft worden ist. Alle Hauseingänge sind über Fußweglängen von unter 100 Metern zu erreichen.

Die öffentlichen Belange (ungenügende Erschließung, gesunde Wohnverhältnisse) und die privaten Belange (Wohnruhe, Vermietungsinteressen) wären im Änderungsverfahren gegeneinander und untereinander abzuwägen.

3. Berücksichtigungsrelevante Auswirkungen und Rahmenbedingungen

Vor dem Beschluss, ein Änderungsverfahren einzuleiten, sind von der Verwaltung weitere wichtige Aspekte anzusprechen, damit diese nicht „außen vor“ bleiben sondern in die endgültige Entscheidung einbezogen werden können.

3.1 WSW Parkplätze

Vor der Entwicklung des Bereiches Stationsgarten befanden sich auf der nördlichen Seite der WSW-Wagenhalle / Betriebswerkstatt ca.35 Parkplätze für Bedienstete der WSW. Der Fortbestand dieser Parkplätze war durch das städtebauliche Konzept mit wohnberuhigtem Innenbereich an dieser Stelle nicht mehr möglich. Gegen den ausdrücklichen Willen der Schwebebahnleitung, die sich sehr intensiv um die Erhaltung der Parkplätze bemüht hatte, konnte mit einhelliger Zustimmung aller politischen Gremien eine Verlagerung dieser Stellplätze bis auf wenige Behindertenstellplätze durchgesetzt und planungsrechtlich festgeschrieben werden.

Durch eine Legalisierung der Stellplatzanlage hinter den Häusern 17 und 19, die Luftlinie nur ca. 100 Meter von der ehemaligen WSW-Stellplatzfläche entfernt liegt, entstünde ein Präzedenzfall, der seitens der WSW genutzt werden könnte, ihre Stellplatzanlage an der alten Stelle einzufordern. Eine Ablehnung dieses Begehrens wäre aus planungsrechtlicher Sicht aus Gründen der Gleichbehandlung kaum vorstellbar. Hierdurch würde sich die Zahl der im Innenbereich befindlichen Parkplätze auf insgesamt ca.70 Stück erhöhen.

Die Nutzungszeiten dieser Parkplätze entsprächen mit gewissen Vor – und Nachlaufzeiten den Betriebszeiten der Schwebebahn.

Die aus städtebaulicher Sicht erforderliche durchgängige und einheitliche Gestaltung sowie die nahezu uneingeschränkte öffentliche Nutzbarkeit des Stadtplatzes würde deutlich beeinträchtigt.

3.2 Rahmenplan Zentrum Vohwinkel

In der 1994/95 entwickelten Rahmenplanung war u.a. die Verbesserung der fußläufigen Verbindung innerhalb des Zentrums ein zentrales Anliegen, weil das Vohwinkeler Zentrum durch Durchgangs – und Anliegerverkehre auf Bahn – und Kaiser – bzw. Vohwinkeler Straße stark belastet ist. Zudem wird durch die damals kurzfristig angestrebte Entwicklung im Bereich Stationsgarten (heute bereits realisiert) und die langfristig anvisierte Entwicklung im Bereich nördlich und östlich der Lienhardstraße eine Zentrumserweiterung in nördliche Richtung stattfinden.

Rückgrat im Inneren soll hierbei eine möglichst verkehrsfreie fußläufige West – Ost – Verbindung sein, die sich von der neuen Endhaltestelle der Schwebebahn, über den Lienhardplatz und einen zukünftigen Durchstich bis zum Parkplatz im Bereich der ehemaligen Eissporthalle entwickeln soll, wo eine Verknüpfung mit der konzipierten Bahnsteigtunnelverlängerung vorgesehen ist.

Dieser städtebauliche Leitgedanke ginge durch die Erschließung der in Rede stehenden Stellplatzanlage über die Fußgängerzone resp. Mischfläche verloren. Sorgloses Flanieren entlang der Grünfläche und eine freizeit – und spielorientierte Nutzung der Straße sowie der Grünfläche und der darin liegenden Spielpunkte wäre nachhaltig gestört. Der Attraktivität dieser Fußwegachse, deren Nutzungspotentiale noch gar nicht ausgeschöpft sind, würde ein großer Schaden zugefügt.

3.3 Städtebauförderung

Die Rahmenplanung „Zentrum Vohwinkel“ und die Projektplanung Stationsgarten sind im Zeitraum 1994/95 vom Land mit einem Zuschussanteil von 80 % im Rahmen des damaligen Sachprogramms „Reaktivierung und stadträumliche Integration von Bundesbahnflächen“ gefördert worden. Es wurde aus Zeit - und Kostengründen kein klassisches Wettbewerbsverfahren durchgeführt, sondern es kam das sogenannte Gutachterverfahren zur Anwendung; d.h. aus einer Gruppe renommierter Planungsbüros wurde in Abstimmung mit dem Zuschussgeber ein Büro ausgewählt und beauftragt, neben anderen Bahnflächen auch den Vohwinkeler Bereich zu untersuchen und dafür ein geeignetes, mit dem Land abgestimmtes Planungskonzept zu erstellen.

Die städtebauliche Planung Vohwinkel wurde mit insgesamt ca. 132.000 DM, heute entsprechend ca. 67.500 €, honoriert.

Städtebauförderungsmittel unterliegen üblicherweise einer Zweckbindungsfrist von 20 Jahren, in denen eine geförderte Maßnahme Bestand haben muss, damit die Zuwendungen nicht zurückgezahlt werden müssen.

In den z.Zt. gültigen Förderrichtlinien von 1998 heißt es hierzu in Bezug auf Wettbewerbsverfahren unter Ziffer 8.6, dass der gewährte Zuschuss zurückzuzahlen ist, wenn nach Abschluss des Verfahrens bei der kommunalen Vergabe weiterer Planungsleistungen oder im Zuge der Durchführung wesentliche Elemente des Ergebnisses nicht weiter verfolgt werden.

Der verkehrsfreie, beruhigte Innenbereich gehört zweifelsfrei zu den wesentlichen Entwurfs-elementen, welche in einem langen Optimierungsverfahren mit Vertretern des damals zuständigen Ministeriums herausgearbeitet wurden. Es ist nicht auszuschließen, dass die entsprechenden Fördergelder vom Land zurückverlangt werden können, wenn hier eine derart gravierende Änderung vollzogen wird.

3.4. Wohnungsbauförderung

Der ursprüngliche Plan, im Bereich Stationsgarten in größerem Umfang auch freifinanzierten Wohnungsbau umzusetzen, konnte auf dem Wohnungsbaumarkt nicht realisiert werden. So wurden dort alle Wohnungen mit öffentlichen Mitteln gefördert.

Die Einrichtung eines Parkplatzes im Innenbereich wäre nicht im Sinne der Wohnungsbauförderung. Die Wohnungsbaumittel wurden den Vorgaben des Landes entsprechend unter der Maßgabe eines beruhigten, grünen Innenbereichs gewährt. Diese gewährten Fördermittel könnten ebenfalls gefährdet sein.

4. Zusammenfassung und Empfehlungen der Verwaltung

Aufgrund der zuvor dargestellten Überlegungen kann die Verwaltung nur nachdrücklich von der Einleitung eines Änderungsverfahrens für den Bebauungsplan Nr.955 abraten, da nach einhelliger Fachmeinung eine ungenügende Erschließungssituation besteht und sich die städtebauliche Gesamtsituation deutlich verschlechtern würde.

Neben dem nicht auszuschließenden Risiko der Mittelrückforderung, wären zudem aus Gleichbehandlungsgründen weiterreichende negative Entwicklungen hinzunehmen, die kaum zu verhindern wären.

Dahingegen sollte das momentan angehaltene bauordnungsbehördliche Verfahren zur Beseitigung der großen Stellplatzanlage fortgesetzt werden, um einen Rückbau auf das akzeptable Maß von 6 Stellplätzen sicherzustellen.

Die Vermietungssituation der Ladenlokale insbesondere im Bereich der Endhaltestelle der Schwebbahn ist momentan -wie natürlich auch die gesamte städtebauliche Situation - unbefriedigend.

Nach Auffassung der Verwaltung würde aber die vorgeschlagene Legalisierung und Nutzung der Parkplätze hinter den Gebäuden 17 und 19 hier keine Verbesserung bewirken, sondern die für Vohwinkel bedeutende Situation des autofreien Stadtraumes im Bereich der Endhaltestelle der Schwebbahn mit dem projektierten Stadtplatz und der Grünanlage Stationsgarten beenden und die Aufenthaltssituation in diesem Bereich spürbar verschlechtern.

Die Vermietbarkeit der Ladenlokale in diesem Bereich wird sich mit großer Wahrscheinlichkeit deutlich besser darstellen, wenn der Neubau des Schwebbahnhofs fertiggestellt und der Stadtplatz entsprechend der bereits konzipierten Planung hergestellt worden ist.

Kosten und Finanzierung

es entstehen keine Kosten

Zeitplan

entfällt

Anlagen

01. Lageplan Stellplatzanlage

02 Städtebauliches Konzept