

08.08.05

Prüfung der Umweltauswirkungen (Vorprüfung des Einzelfalls)  
anhand der Anlage 2 zum UVPG (*Kursiv= Text der Anlage 2 zum UVPG*)  
(Bestandteil der Begründung gemäß §9(8) BauGB)

### *1. Merkmale des Vorhabens*

*Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen.*

#### 1.1 Größe des Vorhabens

Die Prüfung erfolgt wegen des im Plan integrierten großflächigen Einzelhandels. Wegen der Überschneidungen mit den anderen Nutzungen (z. B. doppelte Stellplatznutzung) ist eine exakte Trennung in Einzelhandel und sonstigen Nutzungen nicht möglich. Die Gesamtgrundstücksfläche des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beträgt 8884 m<sup>2</sup>, davon sind 5274 m<sup>2</sup> bebaut und 3400 m<sup>2</sup> mit baulichen Anlagen – wie Stellplätze - überbaut. Der Versiegelungsgrad beträgt 97 %.

#### 1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich im Sinne des §29(1) BauGB um eine Nutzungsänderung in einer bestehenden baulichen Anlage, die ehemals industriegewerblich genutzt wurde. Es sollen weder die Baumassen noch die bebauten und versiegelten Flächen erweitert werden. An der Grenze des Plangebietes verläuft der Mirker Bach, der teilweise offen kanalisiert verläuft. Innerhalb des Grundstücks ist er überbaut. Aufgrund der Nutzung und der örtlichen Besonderheiten (Autobahnbrücke) existiert keine nennenswerte Vegetation. Das Oberflächenwasser wird dem bestehenden Grundstücksentwässerungssystem zugeführt, so wie es in jüngster Zeit im Rahmen bauordnungsrechtlicher Verfahren genehmigt wurde. Die ökologischen Schutzgüter Wasser, Boden, Natur und Landschaft werden nicht mehr als bisher in Anspruch genommen.

#### 1.3 Abfallerzeugung

Es fallen pro Woche 4 m<sup>3</sup> Holz, 10 m<sup>3</sup> Pappe, 2 bis 3 m<sup>3</sup> Folie und <1 m<sup>3</sup> Hausmüll an.

#### 1.4 Umweltverschmutzung und -belästigung

Analysiert werden die vom Vorhaben ausgehenden Belastungen. Der Möbeleinzelhandel löst Besucher- und Anliefererverkehre aus. Das Tagesverkehrsaufkommen zur Andienung der beantragten Nutzung beträgt laut Verkehrsuntersuchung der Waning Consult aus 8/1999 für den Handel 565 KFZ/Tag. Anlieferungen mit LKW erfolgen pro Tag durchschnittlich zwei mal tagsüber zwischen 7 und 10 Uhr, nachts erfolgen keine Anlieferungen. Hinzu kommen am Tag ca. 10 Anfahrten mit Lieferwagen. Für die Uellendahler Straße wird ein DTV - Wert von 17000 angenommen, so dass im öffentlichen Verkehrsraum eine rechnerische Verkehrszunahme von 3% entsteht. Die Verkehrszunahme liegt im Toleranzbereich der Genauigkeit eines DTV - Wertes und ist bezüglich der Auswirkungen auf den Lärm zu vernachlässigen.

Bei der ehemaligen Produktionsstätte handelte es sich um eine Textilfabrik; in allen Ebenen des Hauptgebäudes wurde mit Bandstühlen produziert. Aufgrund fehlender Emissionsdaten des bisherigen Betriebes ist eine Gegenüberstellung der ursprünglichen zur zukünftigen Emissionssituation nicht möglich. Auch ohne konkrete Daten nachweisen zu können, kann aber behauptet werden, dass die Textilproduktion mit Bandstühlen an dieser Stelle Gewerbelärm verursacht hat, der deutlich über den Pegeln des heutigen Stellplatzlärms lag.

Der Parkplatzlärm sowie der Lärm der Zulieferungen ist als Gewerbelärm zu behandeln. Sie sind unabhängig vom Straßenlärm auf der Grundlage der TA - Lärm 1998 zu betrachten. Die Immissionsorte schützenswerter Nutzungen (Wohnen) befinden sich auf der Westseite der Uellendahler

Straße, die Entfernung zur ersten Stellplatzreihe beträgt ca. 25 m. Parkplatzlärm entsteht nur tagsüber. Das Baugebiet westlich der Uellendahler Straße wird gemäß BauNVO als Mischgebiet eingestuft (Immissionsrichtwert TA – Lärm = 60 dB(A)). Der Berechnungsansatz für Lärm gemäß TA - Lärm ähnelt tagsüber dem der DIN 18005 Nr. 6.1. Der vom Parkplatz herrührende Lärm tagsüber liegt unter 50 dB(A) und damit auch unter dem Richtwert der TA - Lärm oder dem Orientierungswert der DIN 18005 (MI = 60 dB(A)). Deswegen kann auf eine exakte gutachterliche Berechnung verzichtet werden. Die Addition des Verkehrslärms mit dem gleichartigen Gewerbelärm der Autos auf dem Parkplatz ist im Grundsatz nicht zulässig. Die Besonderheit liegt hier in der absoluten Gleichartigkeit der Emittenten und der wesentlichen Frage, wie die neue Nutzung auf die belasteten Menschen wirken wird. Addiert man einem Schallpegel einen weiteren hinzu, der 20 dB(A) unter dem Erstwert liegt (im vorliegenden Fall 70 dB(A)+ 50dB(A)), ist die rechnerische Erhöhung aufgrund der logarithmischen Addition nicht wahrnehmbar.

Der Zuliefer- und Kundenverkehr wird sich auf die lufthygienische Situation des Plangebietes auswirken. Zuverlässige Prognosen sind aufgrund der hohen Vorbelastungen, der sich ändernden Fahrzeugtechnik (und damit verursachten Emissionen) nicht möglich. Auch die lufthygienischen Emissionen der ehemaligen Textilfabrikation sind nicht bekannt, so dass eine Berücksichtigung der bisherigen gewerblichen Emissionen im Verhältnis zu der neuen Situation nicht möglich ist.

### 1.5 Unfallrisiken mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien

Handel und Mischgebietsgewerbe erzeugen i. d. S. keine Risiken.

### 2. Standort des Vorhabens

*Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebietes, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.*

Es handelt sich um eine innerstädtische Gemengelage, in der keine Entwicklungspotenziale durch Umwandlung von Außenbereichsflächen oder von Wohn- und Mischgebieten zu Gewerbegebieten möglich sind. Mit der Umwandlung der heutigen Industriebrache entfällt der letzte industriell geprägte Gewerbesplitter in einer ansonsten von gemischter Nutzung geprägten Umgebung. Insofern ist die Gefahr einer Kumulation von Unverträglichkeiten, die sich aus zukünftigen weiteren Vorhaben ergeben könnte, nicht zu befürchten. In der hier vorliegenden Fallgestaltung handelt es sich vielmehr um eine im Bestand durch Verkehr bezüglich Lärm und Lufthygiene vorbelastete Situation, in der eine existierende Gewerbeimmobilie umgenutzt werden soll. Es wird erkannt, dass die von der Nutzung ausgehenden Belastungen gleichartig sind, wie die bereits durch den Autoverkehr hervorgerufenen. Das Gewerbe bildet kein eigenes Belastungspotential, sondern verschlechtert eventuell in einer unbedeutenden Größenordnung eine bereits vorhandene Belastungssituation.

### 2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Es handelt sich um eine Fabrikbrache, die in eine Handelsnutzung überführt werden soll. Der Mirker Bach wird als Vorfluter für die Niederschlagsentwässerung genutzt. Es besteht Sanierungsbedarf. Die Maßnahmen vollziehen sich außerhalb des Bauleitplanverfahrens auf der Grundlage des WHG und LWG. Das Plangebiet wird von einer Autobahnbrücke überspannt.

### 2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien)

Qualitätskriterien sind nicht betroffen.

2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des Ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien)

Es ist keines der unter 2.3.1 bis 2.3.6 aufgeführten Schutzgebiete betroffen.

*2.3.7 Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.*

Auf die Gemeinschaftsvorschriften bezogen wird ein Konfliktpotential bezüglich der Luftqualität erkannt. Das Plangebiet ist aber nicht als Teil eines größeren Belastungsgebietes dargestellt. Aufgrund der örtlichen Lage und der umgebenden Nutzungen, ist es lufthygienisch / klimatisch vorbelastet. Entsprechende Grenz- und Richtwerte werden überschritten. Der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> lag 2002 an der Uellendahler Straße (Messstandort Kaufmännische Schule) bei 53 µg/m<sup>3</sup>. Der NO<sub>2</sub> Wert dürfte im Plangebiet geringfügig höher sein, da sich der Beurteilungsort im direkten Einwirkungsbe- reich der A 46 mit schlechter Luftaustauschsituation befindet (Deckelung des Plangebietes mit der Autobahnbrücke). Die Schlüsselmessgröße der Stadt Wuppertal für NO<sub>2</sub> beträgt 50 µg/m<sup>3</sup>, so dass der städtische Zielwert an der Uellendahler Straße überschritten wird. Nach der Novellierung des BImSchG ist für NO<sub>2</sub> ein Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> ab dem 01.01.2010 einzuhalten. Ab Januar 2001 gilt eine zusätzliche Toleranzmarge von 20 µg/m<sup>3</sup> (=60 µg/m<sup>3</sup>) mit einer jährlichen Reduzierung um 2 µg/m<sup>3</sup>. Am Messstandort „Kaufmännische Schule“ ist zukünftig von einer Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes auszugehen. Dgl. gilt dann für das Plangebiet.

*2.3.8 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen i. S. d. §2(2) 2 und 5 ROG*

Die Eisenbahnlinie bildet eine Grenze zwischen Baublöcken mit hoher Bevölkerungsdichte südlich der Linie (Dichte >200 Einwohner/ha) und einer geringen Dichte im Norden (Dichte < 50 Einwohner/ha). Der Baublock westlich der Uellendahler Straße zwischen dieser und der Hamburger Straße bilden eine Ausnahme, er gehört zu dem zuerst genannten Blocktyp. Die geringe Dichte ergibt sich u. a. aus den hohen Anteilen gewerblicher Nutzungen entlang der Uellendahler Straße. Eine besondere Rücksichtnahme ergibt sich somit gegenüber der Nutzung westlich des Vorhabens.

Im Räumlich – Funktionalen - Entwicklungskonzept der Stadt Wuppertal aus 1979 ist der Stadtkern Elberfeld als Siedlungsschwerpunkt mit oberzentraler Funktion, der Stadtbezirk Uellendahl mit mittelzentraler Funktion dargestellt. Der in Rede stehende Standort liegt am Rande des Siedlungsschwerpunktes Elberfeld und ist diesem sowohl räumlich als auch funktional zuzuordnen („Ergänzungsbe- reich“).

Die Handelseinrichtung soll mit einer Verkaufsfläche von ca. 3300 m<sup>2</sup> ausgestattet werden. Die Lage am Rande des Siedlungsschwerpunktes gemäß Räumlich – Funktionalem - Entwicklungskonzept bestätigt, dass es sich im Prinzip um einen baulich und funktional integrierten Standort handelt, der für die Ansiedlung von Fachmärkten geeignet ist. Die Handelseinrichtung ist vornehmlich auf den Ver- trieb von Mitnahmemöbeln ausgerichtet, entsprechend muss die Anfahrt mit dem PKW besonders berücksichtigt werden. Es ist zu begrüßen, dass derartige Verkehre nicht ins Stadtzentrum geleitet werden, sondern schon am „Rand“ abgefangen werden. Die zentrale Lage im Stadtgebiet gewähr- leistet andererseits, dass die Erreichbarkeit für sehr viele Kunden auf kurzem Weg möglich ist. Es wird kein Freiraum in Anspruch genommen, sondern es werden Flächen ehemaliger Produktionsstät- ten genutzt (Ziel C II 2.2 LEP NRW). Es ist beachtlich, dass die ehemalige Gewerbefläche unmittel- bar an Wohnnutzungen angrenzt. Die Gemengelagensituation würde zu Restriktionen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen für neu anzusiedelndes Gewerbe führen. Deswegen ist die zwingende Reservierung der Flächen für handelsfreies Gewerbe nicht vertretbar.

### *2.3.9 Denkmale, Bodendenkmale, archäologisch bedeutende Landschaften*

Das Gebäude Uellendahler Str. Nr. 70 steht unter Denkmalschutz. Es handelt sich um ein Industriedenkmal. Ebenso stehen die gemischt genutzten Gebäude auf der Westseite der Uellendahler Straße außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes unter Denkmalschutz.

### *3. Merkmale der möglichen Auswirkungen*

*Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist folgendem Rechnung zu tragen:*

#### *3.1 Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)*

Der Geltungsbereich ist im Süden durch einen Eisenbahndamm und von allen anderen Seiten von stark frequentierten Straßenzügen umgeben. Innerhalb dieses Baublocks befinden sich keine sensiblen Nutzungen.

Das Plangebiet ist nicht als Teil eines größeren Belastungsgebietes dargestellt. Vielmehr ist der Standort selbst aufgrund der besonderen Gegebenheiten in der Umgebung mit Schallemissionen und lufthygienisch / klimatisch vorbelastet.

Für die Uellendahler Straße ist aufgrund der hochgerechneten Verkehrszählung aus 1985 (siehe auch Nr. 1.4) überschlägig von Lärmwerten um ca. 70 d(B)A tagsüber und 60 d(B)A nachts auszugehen. Eine Addition des Verkehrslärms auf der öffentlichen Straße und dem Parkplatzlärm auf dem Gewerbegrundstück ist zwar nicht zulässig, wegen der Gleichartigkeit der Lärme aber von Interesse. Die logarithmische Addition beider Lärme führt an den Immissionspunkten (Wohnbebauung westlich der Uellendahler Straße) zu keiner wahrnehmbaren Lärmzunahme. Dabei ist beachtlich, dass die neue Lärmquelle (Parkplatz) räumlich hinter der dominanten Lärmquelle (Straße) liegt und nur tagsüber entsteht. Neue Störpotenziale werden nicht ausgelöst.

Bezüglich der lufthygienischen Belastung ist auf Nr. 2.3.7 zu verweisen. Wie auch bei der Lärmentwicklung, werden eventuell die straßenseits vorhandenen Belastungsarten – hier Luftgüte - durch gleichartige Belastungen, nämlich Fahrzeugverkehr plus Parkplatzverkehr negativ erweitert. Es darf aber festgestellt werden, dass eine Belastungszunahme durch die begehrte Gewerbenutzung nicht nachweisbar ist und die Annahmen keinesfalls ausreichen, daraus eine Unzulässigkeit des Vorhabens abzuleiten. Der entscheidende Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation konzentriert sich auf großräumige Lösungen für die Verkehrswege, was nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

#### *3.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen*

Kriterium ist nicht zu prüfen.

#### *3.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen*

siehe 3.1

#### *3.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen*

Die Wahrscheinlichkeit der Überschreitung des Grenzwertes von NO<sub>2</sub> in 2010 ist abhängig von Entwicklungen außerhalb des Plangebietes, insbesondere von den Emissionen des Straßenverkehrs.

#### *3.5 Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen*

Das Vorhaben wird die Umwelt nicht wesentlich beeinflussen. Verbesserungen der vorhandenen (nicht von dem Vorhaben verursachten) Belastungssituation können nur erwartet werden, wenn auf die Verkehrsströme der überörtlichen Straßen Einfluss genommen wird.

#### *4. Resümee*

Nach der gem. § 3c UVPG durchgeführten Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien sind von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Während der Offenlegung hat kein Träger dieser Auffassung widersprochen.