

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Geschäftsbereich des Oberbürgermeisters
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dieter Bieler-Giesen 563 6258 563 8418 dieter.bieler-giesen@stadt.wuppertal.de
	Datum:	10.01.2007
	Drucks.-Nr.:	VO/0966/06 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
23.01.2007	Bezirksvertretung Oberbarmen	Empfehlung/Anhörung
23.01.2007	Ausschuss Bauplanung	Entscheidung
Bebauungsplan Nr. 1076 -Rangierbahnhof Wichlinghausen- Offenlegungsbeschluss		

Grund der Vorlage

Bebauungsplan Nr. 1076 –Rangierbahnhof Wichlinghausen-
 Offenlegungsbeschluss

Neunutzung des brachgefallenen Rangierbahnhofes in ein Wohn- und Mischgebiet

Beschlussvorschlag

1. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1076 –Rangierbahnhof Wichlinghausen- erfasst einen Bereich, der zwischen der Breslauerstraße und der Straße Schwarzbach gelegen ist und sich von der Langobardenstraße bis zur Straße Am Diek erstreckt, wie in der Anlage 03 näher zeichnerisch dargestellt.

2. Die Offenlegung des Bebauungsplanes Nr. 1076 wird gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für den unter Punkt 1 bestimmten Geltungsbereich beschlossen.

3. Gleichzeitig sollen alle für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1076 geltenden planungsrechtlichen Festsetzungen und städtebaulichen Pläne aufgehoben werden, insbesondere der Durchführungsplan Nr. 103, förmlich festgestellt am 1.9.1961 sowie der Bebauungsplan Nr. 88, förmlich festgesetzt am 28.2.1967.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Peter Jung

Begründung

Die Stadt Wuppertal hat am 12.4.2005 (Drs. VO/0313/05) die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1076 –Rangierbahnhof Wichlinghausen- beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung wurde im Mai und Oktober 2005 vorgenommen. Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Behörden erfolgte in dem Zeitraum von Juni bis August 2005.

Die Planung konnte daraufhin nunmehr soweit konkretisiert werden, dass die Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 1076 –Rangierbahnhof Wichlinghausen- nun erfolgen kann.

Städtebauliche Begründung

Der Rangierbahnhof Wichlinghausen, als innerstädtische Brache, ist ein zentrales Projekt für die Stadtteilentwicklung in Wichlinghausen und Oberbarmen. Die Stadt und die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region West haben die aktive Entwicklung des Rangierbahnhofes Wichlinghausen zu einem attraktiven Wohn- und Gewerbestandort begonnen. Die Schaffung von Planungsrecht durch das Bauleitplanverfahren Nr. 1076 wird von einer intensiven Projektentwicklung seitens der Eigentümerin begleitet.

Aufgrund der Größe der Fläche, die mit ca. 14 ha eines der größten Entwicklungspotentiale in Wuppertal darstellt, ist es möglich, einen ausstrahlungsfähigen, eigenständigen Wohnstandort mit innovativen, innerstädtischen Wohnformen zu entwickeln, von dem Impulse für den ganzen Stadtteil ausgehen. Der größte Teil der Fläche, die ehemaligen Gleisanlagen, ist nahezu eben und eignet sich insoweit hervorragend für eine Bebauung. Ergänzend sind öffentliche Grünflächen zur Qualitätssteigerung der geplanten Wohn- und Gewerbenutzungen von sehr hoher Bedeutung. Neben hochwertigen Einfamilienhäusern und Eigentumswohnungen ist der Standort besonders geeignet für gemischt genutzte Objekte und für besondere Wohnformen (z.B. Mehrgenerationenhäuser mit flexiblen Grundrissen, Service-Wohnens' für ältere Menschen, Wohnprojekte mit älteren Menschen oder Behinderten).

Diese Zielsetzungen sind in einem städtebaulichen Vertrag bis zum Satzungsbeschluss verbindlich festzulegen.

Anbindung und Gliederung des neuen Quartiers in Nord-Süd-Richtung leistet in Anlehnung an den Verlauf der ehemaligen Gleisstrasse ein 15 Meter breiter leicht geschwungener Grünzug, der die Haupterschließungsachse begleitet und in dem auch die geplante, gebietsübergreifende Fuß- und Radwegeverbindung, mit Anbindungsmöglichkeit an die Rheinische Strecke und die Kohlenbahn, geführt wird. Dieser Grünzug bietet eine eindeutige städtebauliche Orientierung für das neue Gebiet. Gleichzeitig sichert er eine bemerkenswerte Qualität: die Fernblicke nach Norden und Süden auf die begrünten Hänge des Wuppertals. So erhält das Gebiet eine unverwechselbare Standortqualität.

Anfang und Ende dieses Nord-Süd-Grünzugs bilden zwei städtebaulich markante Punkte: Im Norden der Gebietseingang mit einer platzförmigen Eingangssituation im Bereich Am Diek/ Weiherstraße. Im Süden weitet sich der Grünzug zu einer großzügigen öffentlichen Grünfläche.

Die verkehrliche Erschließung des Areals erfolgt von Norden und Süden jeweils nach dem Schleifenprinzip. Damit werden Durchgangsverkehre ausgeschlossen, eine schrittweise Entwicklung wird durch zwei Anknüpfungspunkte deutlich erleichtert. Von diesen Schleifen zweigen als kurze Stiche private Wohnwege ab, die die einzelnen Nachbarschaften erschließen.

Die äußere Erschließung erfolgt für den Nordteil über die Straße Am Diek und über die Langobardenstraße für den Südteil. Ziel der Planung ist es, die heutige isolierte Insellage der Bahnfläche aufzuheben und für Fußgänger und Radfahrer Verbindungen zu ermöglichen.

Ziele der Planung

Die Ziele sind:

- die Realisierung von attraktiven und familienfreundlichen Wohngrundstücken,
- die Anlage von Wegeverbindungen,
- die Integration eines Teilstücks der geplanten regionale Radwegeverbindung zwischen Wuppertal-Vohwinkel und Hattingen in die öffentlichen Grünflächen,
- der Erhalt der Kleingärten,
- die inhaltliche Einbindung der Maßnahmen in das Sonderprogramm ‚Stadtumbau West‘,
- der Bau von Kinderspielplätzen für verschiedene Altersgruppen,
- die planungsrechtliche Absicherung von öffentlichen und privaten Grünflächen innerhalb des Plangebiets.

Stadtumbau West und Soziale Stadt

Im Rahmen des Programms Stadtumbau West (Drs. VO/0382/06) sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1076 zwei größere Spiel, Sport- und Grünflächen realisiert werden:

- Die ‚Grüne Mitte‘ mit einer Breite von 30 Metern gliedert den neuen Wohnstandort in einen südlichen und nördlichen Teil.
- Mit einer Größe von ca. 14.000 m² ist die Spiel-, Sport- und Grünfläche im Süden des Wohngebietes auch hinsichtlich ihrer Größe auch für die umgebenden Quartiere bedeutsam. Innerhalb der Fläche ist ein Spielplatz (Typ B) und eine Ballspielfläche geplant.

Die beiden Flächen sind für das Stadterneuerungsprogramm 2006 angemeldet worden. Für das Quartier Oberbarmen/ Wichlinghausen wird ein Wechsel in das Programm ‚Soziale Stadt‘, vorbereitet (Drs. VO/0776/06).

Umweltbelange

Die ungenutzte Brachfläche liegt isoliert, und es bestehen keine erkennbaren Austauschbeziehungen zu umliegenden Freiflächen/Biotopen. Der Boden ist durch Auffüllungen anthropogen stark überformt und zum Teil schadstoffbelastet. Neben vegetationsarmen Bereichen haben sich auf einigen Flächen Gehölzbestände ausgebildet. Wertgebend sind hier insbesondere die Böschungsgehölze im Nordosten, die im Rahmen der Planung erhalten werden. Die Brachfläche fungiert als Luftschneise und begünstigt somit die Durchlüftung innerstädtischer Bereiche. Die Fläche erfüllt derzeit keine Naherholungsfunktionen für den Menschen, da sie kaum zugänglich ist.

Insgesamt sind die Belange des Umweltschutzes aufgrund der bestehenden Vorbelastungen, der Ausprägung der Biotope und des Fehlens wertgebender Tier- und Pflanzenarten sowie der isolierten Lage der Fläche im innerstädtischen Bereich nur von geringer bis mittlerer Bedeutung.

Als Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind der Erhalt und die rechtliche Absicherung von Kleingartenanlagen sowie von Abschnitten bestehender Böschungsgehölze, insbesondere der höherwertigen Strukturen im Nordosten, hervorzuheben. Weitere wesentliche Aspekte, wie die Nutzung einer Bahnbrache, die Anlage und Erschließung von Erholungsflächen sowie die Aufwertung des Stadtbildes, führen zu grundsätzlichen Aufwertungen der Fläche.

Im Rahmen einer Risikountersuchung sind schadstoffbelastete Bereiche ermittelt worden. Im Rahmen eines Bodenmanagement-Konzeptes wird die erforderliche Flächenaufbereitung erarbeitet und umgesetzt.

Gemäß den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung ist ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe gegeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand führt die Umsetzung der Planung nicht zu relevanten klimatischen Verschlechterungen. Die Grünachse, die den gesamten Planbereich in Nord-Süd-Richtung durchzieht, ist unter bioklimatischen und lufthygienischen Aspekten vorteilhaft. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden, z.B. durch Bautätigkeit und Versiegelung, sind aufgrund der bestehenden Vorbelastungen (insbesondere Auffüllungen) nur von untergeordneter Bedeutung.

Verminderung der Gehwegbreiten

Der Rat der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 18.11.1991 zu den Drucksachen Nr. 187, 3746, 3787 und 3788/91 u.a. zum Thema Fußgängerverkehr folgendes beschlossen: „Die Rechte des Fußgängers sind stärker zu berücksichtigen. Für Gehwege ist eine Ausbaubreite von mindestens 2,0 m anzustreben.“

Ergänzend hat der Rat der Stadt Wuppertal am 14.9. 1994 (Drs. 217/94) beschlossen: „Der Ratsbeschluss vom 18.11.91 wird bekräftigt. An Straßen von lediglich bezirklicher Bedeutung können die Bezirksvertretungen über begründete Ausnahmen entscheiden. Der zuständige Ratsausschuss wird über die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen regelmäßig informiert.“

Die Erschließungsstraßen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1076 weisen entsprechend der Wohnbebauung mit einem hohen Einfamilienhausanteil eine vergleichsweise geringere Verkehrsbelastung auf, als baulich hoch verdichtete Bereiche.

Besonders in den Abschnitten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sind Gehweg und Fahrbahn durch einen kombinierten Park- und Grünstreifen getrennt, so dass der Fußgängerverkehr keinen direkten Kontakt zur Fahrbahn hat. Im nördlichen Eingangsbereich, wo die neue Wohnsiedlung an die Straße Am Diek angebunden ist und wo die höchsten Verkehrszahlen zu verzeichnen sind, weisen die Gehwege aus städtebaulichen Gründen eine erhebliche größere Breite als 2 Meter auf. In den anderen Erschließungsstraßen ist aufgrund der dort erhöhten Einfamilienhausanteile ein wesentlich niedrigeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.

Für das gesamte Erschließungsstraßennetz ist eine Tempo 30- Zone vorgesehen. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die geringeren Investitionskosten ist die Reduzierung von 2,0 Meter auf 1,75 Meter verkehrlich und städtebaulich vertretbar.

Im Rahmen des Erschließungsvertrages wird der Bezirksvertretung Oberbarmen eine Beschlussvorlage zur verminderten Gehwegbreite vorgelegt.

Weitere Vorgehensweise

Die Stadt und die Aurelis beabsichtigen, die Realisierung der Planung in einem städtebaulichen Vertrag und in einem Erschließungsvertrag zu regeln. Die Verträge werden nach der Offenlegung des B-Planes und vor dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Auf der Grundlage der städtebaulichen Grundkonzeption werden verbindliche Gestaltungskriterien vorgegeben, um eine hohe architektonische Qualität sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund folgt die im Bebauungsplan-Entwurf vorgenommene Regelungstiefe der Festsetzungen insoweit dem Gebot der planerischen Zurückhaltung. Die Kosten der Umsetzung der Standortentwicklung, insbesondere für die Erschließungsstraßen, die öffentlichen Fuß-/Radwege und die öffentlichen Grünflächen werden von der aurelis getragen.

Eine ausführliche Begründung der Planung findet sich in den Anlagen 01 – Begründung Teil A zum Bebauungsplan Nr. 1076 (Allgemein) und 02 – Begründung Teil B zum Bebauungsplan Nr. 1076 (Umweltbericht).

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Planung und die Umsetzung des Vorhabens trägt die Grundstückseigentümerin, die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Zeitplan

1. Quartal 2007 – Offenlage der Planung
2. Quartal 2007 – Abschluss des städtebaulichen Vertrages und des Erschließungsvertrages sowie Satzungsbeschluss und Rechtskraft

Anlagen

- Anlage 01 – Begründung Teil A zum Bebauungsplan Nr.1076 (Allgemein)
- Anlage 02 – Begründung Teil B zum Bebauungsplan Nr. 1076 (Umweltbericht)
- Anlage 03 – Rechtsplanentwurf
- Anlage 04 – Textliche Festsetzungen, Hinweise und Kennzeichnungen