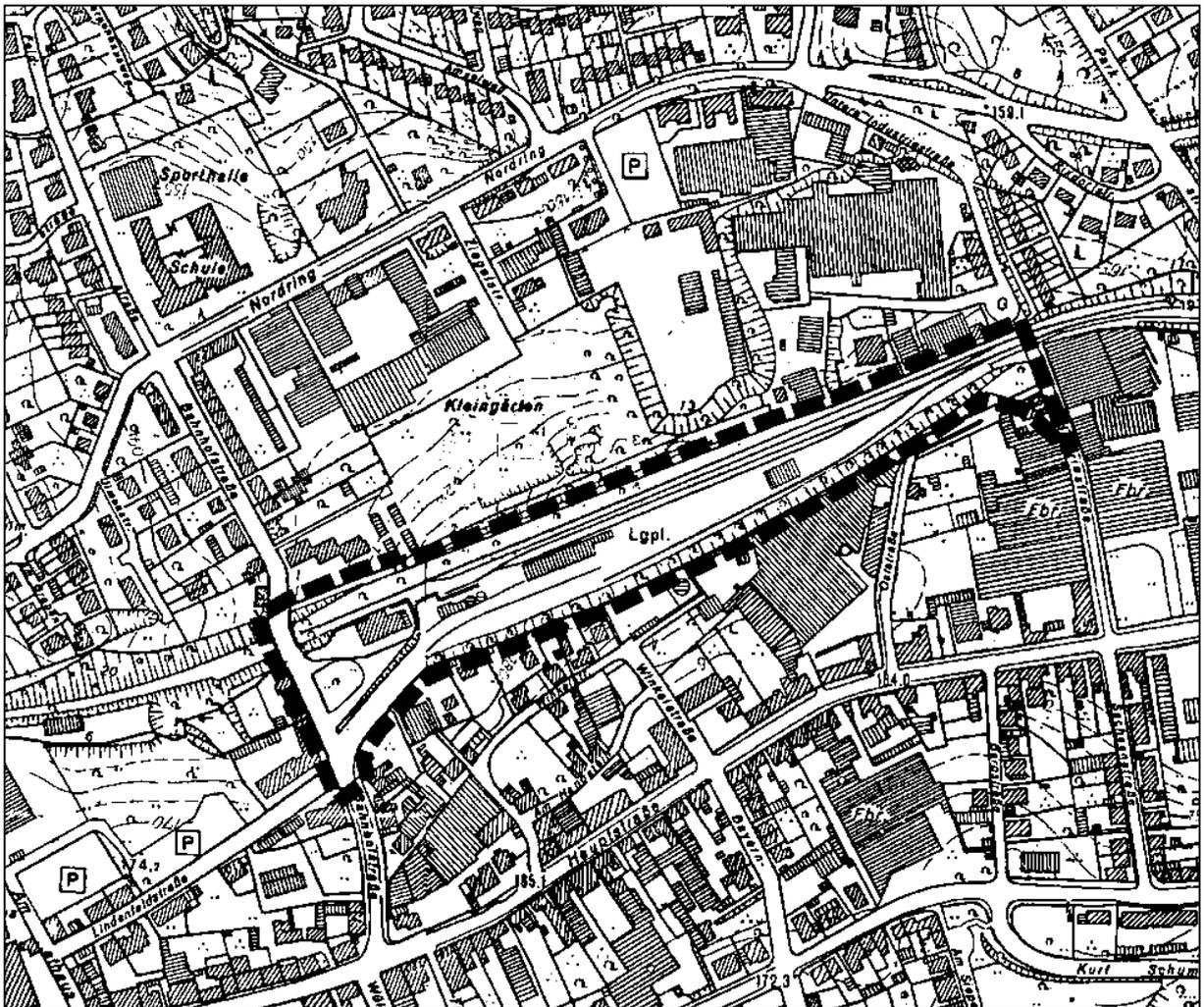




Begründung zum Bebauungsplan Nr. 55 / 1 „Bahntrasse, Bereich zwischen Bahnhofstraße und Obere Industriestraße“

Stand 2. September 2004



Inhaltsverzeichnis

1. GELTUNGSBEREICH.....	3
2. STAND DER RÄUMLICHEN PLANUNG	3
2.1 GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN	3
2.2 BAULEITPLANUNG	3
2.3 SANIERUNG	4
2.4 LANDSCHAFTSPLANUNG.....	4
3. BESTAND	4
4. PLANUNGSANLASS / ZIEL DES BEBAUUNGSPLANES	5
5. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES	6
5.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG	6
5.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG.....	6
5.3 BAUWEISE, ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFÄCHE	7
5.4 VERKEHRSFLÄCHEN	7
5.5 GRÜNORDNUNG	7
5.6 IMMISSIONSSCHUTZ	8
5.7 FLÄCHENBILANZ	9
6. STÄDTEBAULICHE BELANGE	9
6.1 NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE, UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (§ 3 ABS. 2 BAUGB).....	9
6.2 IMMISSIONSSCHUTZ	12
6.3 ANLAGEN DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN	13
6.4 VER- UND ENTSORGUNG	13
7. HINWEISE	14
7.1 ALTLASTEN	14
7.2 KAMPFMITTELRÄUMDIENST	14
7.3 BODENDENKMALSCHUTZ.....	14
7.4 SCHUTZ DES WALDES.....	14
7.5 BERGBAU	14
7.6 FLUGSICHERHEIT.....	14
7.7 KOSTEN	15

1. GELTUNGSBEREICH

Der ca. 3,1 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 55/1 befindet sich auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes zwischen der Bahnhofstraße und der Oberen Industriestraße. Lage und Abgrenzung des Planbereiches sind dem Übersichtsplan auf dem Deckblatt dieser Begründung zu entnehmen.

2. STAND DER RÄUMLICHEN PLANUNG

2.1 Gebietsentwicklungsplan

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahre 1999 (GEP) weist die Bahntrasse als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr aus. Ein Haltepunkt ist im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes gekennzeichnet. Angrenzende Areale sind als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) dargestellt, im Westen schließen Allgemeine Siedlungsbereich (ASB) an.

2.2 Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1991 stellt große Teile des Plangebietes als Bahnanlage mit einem geplanten S-Bahn-Haltepunkt dar. Südlich schließt die Trasse der Entflechtungsstraße an, die als überörtlicher und örtlicher Hauptverkehrszug gekennzeichnet ist. Daran schließt ein Band Verkehrsgrün an, in dem die Signatur Parkanlage integriert ist. Im Osten ist eine Altlast gekennzeichnet.

Angrenzende Flächen sind überwiegend als Gewerbliche Bauflächen dargestellt, im Westen schließen auch Wohnbauflächen an.

Zur Sicherung der nördlichen Bahntrasse Velbert-Kettwig, hat der Rat der Stadt Heiligenhaus am 17.05.1995 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 „Bahntrasse“ gefasst, der die gesamten Flächen der Deutschen Bahn AG im Stadtgebiet beinhaltet. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigte das Stilllegungsverfahren einzuleiten, an das ein „Entwidmungsverfahren“ in Form der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses anschließen sollte, so dass die Flächen wieder für öffentliche und private Nutzungen zur Verfügung ständen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 verfolgte die Stadt Heiligenhaus das Ziel, das notwendige Planrecht zu schaffen, um die Trasse für eine Nutzung mit einem öffentlichen Nahverkehrsmittel zu sichern. Weitere förmliche Verfahrensschritte wurden jedoch nicht eingeleitet.

Der vorliegende Bebauungsplan soll nunmehr als Teilbereich 1 des Bebauungsplanes Nr. 55 aufgestellt werden, um die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung eines weiteren Abschnittes der Entflechtungsstraße zu schaffen.

Die durch den Bebauungsplan Nr. 55/1 vorgesehene Integrierung eines schmalen Bandes Misch- bzw. Gewerbegebiet zwischen Bahntrasse und Verkehrsfläche ist von Ihren Ausmaßen sehr gering, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Planung aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt wurde (§ 8 Abs. 2 BauGB), zumal, wie oben bereits erwähnt, umliegende Baugebiete als gewerbliche Bauflächen dargestellt sind.

2.3 Sanierung

Das Plangebiet liegt in einem im Jahre 1987 förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Heiligenhaus-Innenstadt“. Neben dem Plangebiet erstreckt es sich über die westlich angrenzenden Innenstadtbereiche.

Teilziel der Sanierung ist die Wohnumfeldverbesserung durch verkehrsberuhigende und -lenkende Maßnahmen an der Hauptstraße durch den Bau einer nördlichen Umgehung. Weitergehende Sanierungskonzepte liegen für den Planbereich derzeit nicht vor.

2.4 Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan für den Kreis Mettmann beinhaltet lediglich die Flächen außerhalb der Siedlungsbereiche der Stadt Heiligenhaus. Aussagen für den Planbereich sind folglich nicht getroffen.

Im Rahmen der 2. Änderung des Landschaftsplanes ist es vorgesehen die Bahntrasse als „geschützten Landschaftsbestandteil“ Nr. B 2.8-91 festzusetzen. Die Schutzausweisung ist damit begründet, dass dieser durchgehenden Grünachse eine hohe Bedeutung für den Biotopverbund zukommt. Die geplante Festsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt, dass bei einer Reaktivierung der Niederbergbahn die Festsetzung des Landschaftsbestandteiles außer Kraft tritt. Innerhalb des Planbereiches betrifft die geplante Festsetzung die als Bahnanlage festgesetzten Flächen.

Im Freiflächenplan der Stadt Heiligenhaus aus dem Jahre 1987 ist die geplante Trasse der Entflechtungsstraße bereits dargestellt. Weitere heute noch verwertbare Aussagen sind nicht getroffen.

3. BESTAND

Bei dem Plangebiet handelt es sich überwiegend um gewidmete Flächen der stillgelegten Bahnstrecke. Lediglich ein westlicher Teilbereich ist bereits entwidmet. Der zweigeschossige ehemalige Bahnhof mit dem Vorplatz zur Bahnhofstraße wird heute als kulturelle Einrichtung genutzt, mit Wohnungen im oberen Stockwerk. Der Vorplatz dient als Parkplatz, mit einer Baum- und Strauch-bestandenen Mittelinsel. Die daran anschließenden ehemaligen Bahnsteige mit den Lagerhallen und dem großen Vorplatz werden von einer Spedition genutzt. Weiter westlich grenzt ein Schrottplatz an.

Die südlich gelegenen Böschungsbereiche und auch der Gleiskörper sind heute stark bewachsen und kaum zugänglich. Am Bahndamm im Bereich der Industriestraße hat sich ein Salweiden-Gesträuch gebildet, das von alten Roßkastanien, die vermutlich zur Festigung der Böschung angepflanzt wurden, durchmischt ist.

Der Gleiskörper befindet sich auf einer konstanten Höhe bei ca. 173,5 mNN. Die Bahnhofstraße wurde seinerzeit mit einem Brückenbauwerk überquert, das bereits zurückgebaut wurde. Lediglich die Brückenpfeiler sind heute noch erhalten. Das Bahnhofsgebäude wird von einer Stützmauer umspannt und liegt bei ca. 170 mNN.

Die südlich vorbeilaufende Zuwegung führt hoch zu den Flächen der Spedition (ca. 174 mNN) und weiter zum Schrotthandel, der den Weg durchbricht, und dann auf der Oberen Industriestraße mündet. Über diesen Weg wird auch das an den Geltungsbereich angrenzende Grundstück Bahnhofstraße 13 erschlossen, auf dem neben einem Wohnhaus eine Autowerkstatt angesiedelt ist. Alle weiteren angrenzenden Grundstücke in diesem Bereich werden von der Winkelstraße erschlossen.

An das Plangebiet grenzen überwiegend gewerblich genutzte Flächen, mit dazwischengelagerten Wohnhäusern. Im Westen schließt mit dem Geschloßwohnungsbau und der Lindefeldstrasse der Übergang in den Innenstadtbereich Heiligenhaus an.

4. PLANUNGSANLASS / ZIEL DES BEBAUUNGSPLANES

Die Stadt Heiligenhaus ist bestrebt Ihre Verkehrssituation entscheidend zu verbessern. Hierfür soll zum einen die Entflechtungsstraße realisiert werden und zum anderen die Bahntrasse wieder reaktiviert werden.

Die Entflechtungsstraße ist ein bereits in den 80er Jahren entstandenes Projekt zur Entzerrung der Verkehrsengpässe in der Innenstadt. Insbesondere aus wasserwirtschaftlicher Sicht und auch aus Gründen der Flächenverfügbarkeit kamen die Planungen immer wieder ins Stocken. Nunmehr liegen günstige Voraussetzungen zugrunde, die eine Realisierung zunächst in Teilbereichen wahrscheinlicher werden läßt. Zum einen wird sich die abwassertechnische Situation mit der bevorstehenden Inbetriebnahme des Verbindungssammlers zur der Kläranlage Essen-Kettwig entspannen und zum anderen scheinen Flächenankäufe u. a. von der Deutschen Bundesbahn AG nunmehr möglich.

Die Realisierung der Entflechtungsstraße hat eine hohe Dringlichkeit für die Gestaltqualität der Heiligenhauser Innenstadt, die vordringlich einer Entlastung des Verkehrsaufkommens bedarf, so daß zum Beispiel eine neue Gestaltung des Verkehrsraumes der Hauptstraße denkbar wird.

Der Rat der Stadt Heiligenhaus hat in seiner Sitzung am 25.08.1999 den Beschluss vom 17.05.1989 über den Trassenverlauf der Entflechtungsstraße bekräftigt. Diese sogenannte große Lösung wird zur Zeit neu projektiert und soll zunächst in Teilbereichen mit Hilfe von GVFG-Mitteln ausgebaut werden. Im Einplanungsgespräch am 02.09.2002 konnte die Maßnahme „Entflechtungsstraße“ erfolgreich eingebracht werden, mit dem Förderzeitpunkt 2005. Ein erster Bauabschnitt ist im Bereich zwischen Haus der Kirche und Kettwiger Straße realisiert worden.

Unter dem Kapitel Öffentlicher Personennahverkehr wird im GEP (Seite 74 ff) das Ziel geäußert, den ÖPNV zu stärken, u. a. da er als flächensparende, umweltschonende und zur Beförderung vieler Menschen geeignete Verkehrsmittel verfügt und somit eine konkrete Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Es wird ausgeführt, das schienenferne Kommunen nach wie vor bezüglich der Erreichbarkeit am stärksten benachteiligt sind. Um Engpässe und Lücken im S-Bahnnetz zu beseitigen soll u. a. die Strecke Essen-Heiligenhaus-Velbert-Wülfrath-Wuppertal wieder in Betrieb genommen werden. Dafür sprechen die äußerst günstigen Zuordnungen der Wohn- und Arbeitsstätten zur Schienenstrecke, die schlechte Versorgung dieses Raumes durch den ÖPNV, die Überlastung der innerstädtischen Straßen und die ausgeprägten Pendlerströme in die benachbarten Oberzentren. Die Aufnahme der alten Trasse und die Herrichtung der Gesamtstrecke für den Personenverkehr ist mit verhältnismäßig geringen Kosten zu realisieren. Mit einem zusätzlichen Abzweig bei Hösel lassen sich direkte Fahrmöglichkeiten in das Oberzentrum Düsseldorf schaffen und damit die Erreichbarkeit ganz entscheidend verbessern.

Aufgrund dieser guten Voraussetzungen wurde eine Untersuchung zur Reaktivierung des Schienenverkehrs im nördlichen Kreisgebiet durch den Kreis Mettmann in Auftrag gegeben, die das Vorhaben positiv bescheinigt. Darauf aufbauend hat sich die Idee der sogenannten Circle-Line etabliert, die eine Verbindung der Niederbergbahn mit einer nach Mönchengladbach und Wuppertal verlängerten Regiobahn ist.

Demgemäß hat sich die Stadt Heiligenhaus dazu entschlossen, den für den Gleiskörper notwendigsten Teil der Bahnflächen für den schienengebundenen Nahverkehr beizubehalten und diesen durch die nachrichtliche Kennzeichnung als Fläche für den überörtlichen Verkehr / Bahnanlage zu sichern.

Entsprechend der derzeitigen Nutzung werden die verbleibenden Flächen zwischen den Verkehrsbändern als Mischgebiete bzw. Gewerbegebiete entwickelt. Da ein möglicher Bahnhof nicht mehr im Plangebiet, sondern weiter westlich vorgesehen ist, sind die hier ehemals vorhandenen Stellplätze nicht mehr erforderlich.

Eine südwestlich des Planbereiches befindliche Restfläche des Bundesbahngeländes ist entgegen dem Vorentwurf nicht mehr im Plangebiet. Da diese für die Entflechtungsstraße nicht mehr benötigte Teilfläche im Zusammenhang mit den angrenzenden Bauflächen zu sehen ist, soll sie nach Realisierung der Entflechtungsstraße unter Beachtung der dann aktuellen städtebaulichen Vorstellungen nach § 34 BauGB beurteilt und entwickelt werden.

5. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES

5.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der oben genannten Zielsetzungen, werden neben Verkehrsflächen, Verkehrsbegleitgrün und Bahnanlagen, die Bauflächen im Plangebiet als Mischgebiete (§ 6 BauNVO) und Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) festgesetzt.

Der ehemalige Bahnhof wird als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. In dem Gebäude befinden sich eine kulturelle Einrichtung sowie Wohnungen im ersten Obergeschoss, die auch weiterhin Bestand haben sollen. Falls die Bahntrasse reaktiviert wird, müssen auf Grundlage der dann vorliegenden Planungen Immissionswerte ermittelt werden und den Schutzansprüchen der vorhandenen bzw. zulässigen Nutzungen gerecht werden.

Die weiteren Bauflächen sind als Gewerbegebiet festgesetzt. Bei Realisierung der Entflechtungsstraße im Plangebiet ist davon auszugehen, dass sich eine Neuorganisation der vorhandenen gewerblichen Nutzung ergeben wird, da sich die Flächen dann in einer sehr exponierten Lage befinden werden. Aus diesem Grund werden die in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten (§ 8 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO) nicht Bestandteil des Bebauungsplanes (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO). Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung werden Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen I bis VI sowie die Geruchsemitenten aus der Abstandsklasse VII des Abstandserlasses (RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98)) ausgeschlossen.

Für den Fall, dass die Flächen nach Übernahme von der Deutschen Bahn AG durch die Stadt Heiligenhaus veräußert werden, wird die Stadt Einfluß darauf nehmen, wie sich diese Flächen entwickelt werden. In den Verkaufsverhandlungen und -verträgen werden dann auch entsprechend der vorgesehenen Nutzung Auflagen für die Gestaltung getroffen werden.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Sinne einer wirtschaftlichen Ausnutzung der Grundstücke wird die Grundflächenzahl in den jeweiligen Baugebieten entsprechend der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO festgesetzt.

Innerhalb der Gewerbegebiete wird die maximale Höhe baulicher Anlagen über die Oberkante der Gebäude definiert festgesetzt, um der Höhenentwicklung einen städtebaulich sinnvollen Rahmen zu geben und bauliche Dominanten zu verhindern.

Im Bereich des Mischgebietes wird die Höhenentwicklung entsprechend dem Bestand mit maximal III Vollgeschossen festgesetzt.

5.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche

Der Bebauungsplan Nr. 55/1 setzt in den Gewerbegebieten eine geschlossene Bauweise fest, in der die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand innerhalb der jeweiligen Baufenster errichtet werden. Die jeweiligen Baufenster haben eine Länge von 55 m, 70 m und 90 m. Hier können sowohl großzügige Hallenbauten errichtet werden, als auch städtebaulich ansprechende, repräsentative Gewerbebauten. Gebäude, die parallel zur Bahntrasse stehen, haben eine lärmabschirmende Wirkung.

Für den Bereich des Mischgebietes wird entsprechend dem Bestand eine offene Bauweise festgesetzt, in der die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand errichtet werden.

5.4 Verkehrsflächen

Innerhalb der Verkehrsflächen ist die Anlage der Entflechtungsstraße vorgesehen. Der Regelquerschnitt sieht eine 6,5 m breite Straße vor, mit Hochbord und einem 2,0 – 2,5 m breiten Geh- bzw. Geh- und Radweg (je nach Anforderungen). Innerhalb des Plangebietes soll auf der nördlichen Seite ein Geh- und Radweg geführt werden. Im Süden bildet der Böschungsfuß die Grenze der Verkehrsfläche. Die Breite der Verkehrsfläche wird entsprechend der Entwurfsplanung festgesetzt.

Im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße ist eine Linksabbiegespur vorgesehen. Von der Bahnhofstraße zweigt ein Rechtsabbieger mit Mittelinsel in die Entflechtungsstraße. Hier ist ebenso wie auf der gegenüberliegenden Seite ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern. Das Gebäude des ehemaligen Bahnhofes ist wie bisher über eine separate Einfahrt von der Bahnhofstraße anzufahren. Daran schließt sich direkt die Eisenbahnüberführung an, die bei Inbetriebnahme der Bahn wiederhergestellt werden muss.

Zur Erschließung der nördlichen Gewerbeflächen ist eine Stichstraße vorgesehen, die an der Bahnanlage endet. Sie befindet sich im Bereich der bestehenden Überfahrt der Bahngleise zu den nördlich angrenzenden Flächen. Die Breite der Verkehrsfläche und die Aufweitung der Einmündung ist so bemessen, dass Sattelschlepper einfahren können. Zur weiteren Erschließung ist eine Einfahrt in das westliche Gewerbegebiet gekennzeichnet.

5.5 Grünordnung

Der südliche Böschungsbereich wird als Verkehrsbegleitgrün festgesetzt, in dem die Grünstrukturen erhalten bleiben sollen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB). Ebenso ist nördlich der Entflechtungsstraße gelegene Teilfläche, die baulich nicht nutzbar ist als Verkehrsbegleitgrün festgesetzt.

Zur Gliederung der Bauflächen wurde unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Gesichtspunkte die Festsetzung getroffen das auf den jeweiligen Baugrundstücken pro angefangener 6 Stellplätze ein Hochstämmiger Laubbaum der Art Ahorn oder Eiche mit einem Stammumfang von 18 bis 20 cm zu pflanzen ist.

Weiterhin ist aus Gründen der Reduzierung der Abflussspitzen und der Verbesserung des Mikroklimas eine Festsetzung zur Dachbegrünung getroffen worden.

5.6 Immissionsschutz

Zur Überprüfung der potentiellen Immissionen der Entflechtungsstraße und auch der vorhandenen Straßen wurde von dem RWTÜV ein Gutachten auf Grundlage von aktuell ermittelten Verkehrsbelastungsberechnungen erstellt. Hierin wurden die Geräuschimmissionen in den Baugebieten ermittelt und passive Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. Grundlage für die Festsetzung ist die DIN 4109. Danach erfolgt die Zuordnung auf der Grundlage des maßgeblichen Außenlärmpegels, der 3 dB(A) höher ist als der Beurteilungspegel. Da die Betrachtung der Einzelobjekte und die entsprechende Fensterdimensionierung in der Tabelle 2 des Gutachtens die Beurteilungspegel und nicht den maßgeblichen Außenpegel angegeben haben, ist zum besseren allgemeinen Verständnis die von dem Gutachter verwandte Tabelle in die Festsetzung übernommen worden. Aus diesem Grund weichen die in der Festsetzung genannten Werte 3 dB(A) von den Angaben in der entsprechenden Tabelle der DIN 4109 ab. Weiterhin wurden die resultierenden Schalldämmmaße konkretisiert und die jeweils anzuwendende Schallschutzklasse der Fenster benannt.

Da die genannten Dämmmaße nur bei geschlossenen Fenstern erreicht werden, eine kurzzeitige Stoßlüftung aber nur tagsüber und nicht zur Nachtzeit zumutbar ist, ist bei Räumen die auch zum Schlafen genutzt werden (Schlaf- und Kinderzimmer) eine schalldämpfte Lüftungseinrichtung vorzusehen, wenn der Beurteilungspegel für die Nachtzeit größer als 45 dB(A) ist (vgl. Tabelle 2 des Lärmgutachtens).

Für bestehende Gebäude, die an vorhandenen aber nicht wesentlich geänderten Straßen stehen, hat die Festsetzung dieser passiven Maßnahmen nur empfehlenden Charakter. Weder sind die Eigentümer dieser Häuser verpflichtet Maßnahmen zu realisieren, noch können bei Unterschreitung der Sanierungsgrenzwerte (70dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) Ansprüche an die Stadt geltend gemacht werden, den Einbau von Schallschutzfenstern zu finanzieren. Bei Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte kann nach den VLärmSchR 97 Lärmschutz als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Eine Festsetzung der Lärmpegel ist erforderlich, um bei längerfristig denkbaren Neubauten einzelner Wohnhäuser einen ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten.

Innerhalb des Plangebietes treten Überschreitungen der Orientierungswerte lediglich am ehemaligen Bahnhofsgebäude auf, das zum Teil auch wohnbaulich genutzt wird. Die Straßenzugewandte Fassade ist dem Lärmpegelbereich V zuzuordnen.

Die Fassaden, von denen die Entflechtungsstraße oder die Bahnhofstraße nur teilweise einsehbar sind, können in der Regel dem nächst kleineren Lärmpegelbereich zugeordnet werden als die straßenzugewandten Fassaden dieser Häuser. Entsprechend wird hier ein ausreichender Schallschutz bei Einbau von Fenstern der nächst kleineren Schallschutzklasse erreicht. Die hausseiten- und stockwerksgenauen Anforderungen sind in Tabelle 2 des RWTÜV Gutachtens aufgeführt.

Für die beiden neuen Bauflächen zwischen Erschließungsstraße und ehemaliger Bahntrasse kann laut Aussage des Gutachters auf die Lärmpegelbereiche des westlich gelegenen ehemaligen Bahnhofsgebäudes zurückgegriffen werden, da die Abstände zur geplanten Straße vergleichbar sind.

5.7 Flächenbilanz

Gewerbegebiet	0,81 ha
Mischgebiet	0,21 ha
Verkehrsflächen	0,99 ha
Grünflächen	0,45 ha
Bahnanlagen	0,66 ha
Geltungsbereich	3,12 ha

6. STÄDTEBAULICHE BELANGE

6.1 Naturschutz und Landschaftspflege, Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 3 Abs. 2 BauGB)

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die umweltschützenden Belange zu berücksichtigen. § 1 a BauGB legt fest, dass in der Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB u. a. auch die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen sind. D. h. sind aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes Eingriffe, also erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz zu entscheiden (§ 8a BNatSchG). Dementsprechend ist von den Kommunen abwägend darüber zu befinden, ob / in welchem Umfang nachteilige Folgen für Natur und Landschaft durch die Festsetzungen über Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren sind.

Innerhalb des Plangebietes kann der Bereich des ehemaligen Bahnhofes nach § 34 BauGB beurteilt werden. Auf dieser Fläche sind Eingriffe bereits vor Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55/1 erfolgt bzw. waren zulässig, so daß ein Ausgleich nicht erforderlich ist (§ 1a Nr. 3 Satz 4 BauGB). Gleiches gilt für die im Plangebiet festgesetzten Flächen für Bahnanlagen, die noch dementsprechend gewidmet sind. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan, der durch das Umweltbüro Essen erstellt wurde, durchgeführte Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz klammert daher die Flächen der Bahnanlagen und des Mischgebietes aus.

Bei der Bilanzierung fallen insbesondere die mit altem Baumholz durchsetzten Teile der Gehölzstreifen ins Gewicht. Die derzeit gewerblich genutzten Flächen sowie die umfangreich versiegelten Bereiche gehen mit einer Punktzahl von 0 in die Bilanzierung ein. Insgesamt errechnet der Landschaftspflegerische Begleitplan eine zu kompensierende Eingriffsintensität von 27.348 Punkten, die nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gedeckt werden kann. Bei einer Wertsteigerung um 4 Punkte (z. B. Laubwaldentwicklung auf Ackerstandort) wäre für die Kompensation eine Fläche von 6.837 m² erforderlich. Dabei fallen auf die Eingriffe für die Gewerbegebiete 8.268 Punkte, auf die restlichen Eingriffsflächen (Entflechtungsstraße) entfallen 19.080 Punkte.

In Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde wird als Kompensationsmaßnahme eine 6.837 m² große Teilfläche der städtischen Kompensationsfläche „Am Sprung“ (Gemarkung Isenbügel, Flur 3) aufgeforstet. Auf der insgesamt 32.915 m² großen Kompensationsfläche „Am Sprung“ ist die Anlage einer Obstwiese, die Entwicklung einer Waldfläche

mit Waldsaum und Lichtungen vorgesehen. Die Anlage der Obstwiese ist bereits als Kompensationsmaßnahme für zwei andere Bebauungspläne beansprucht.

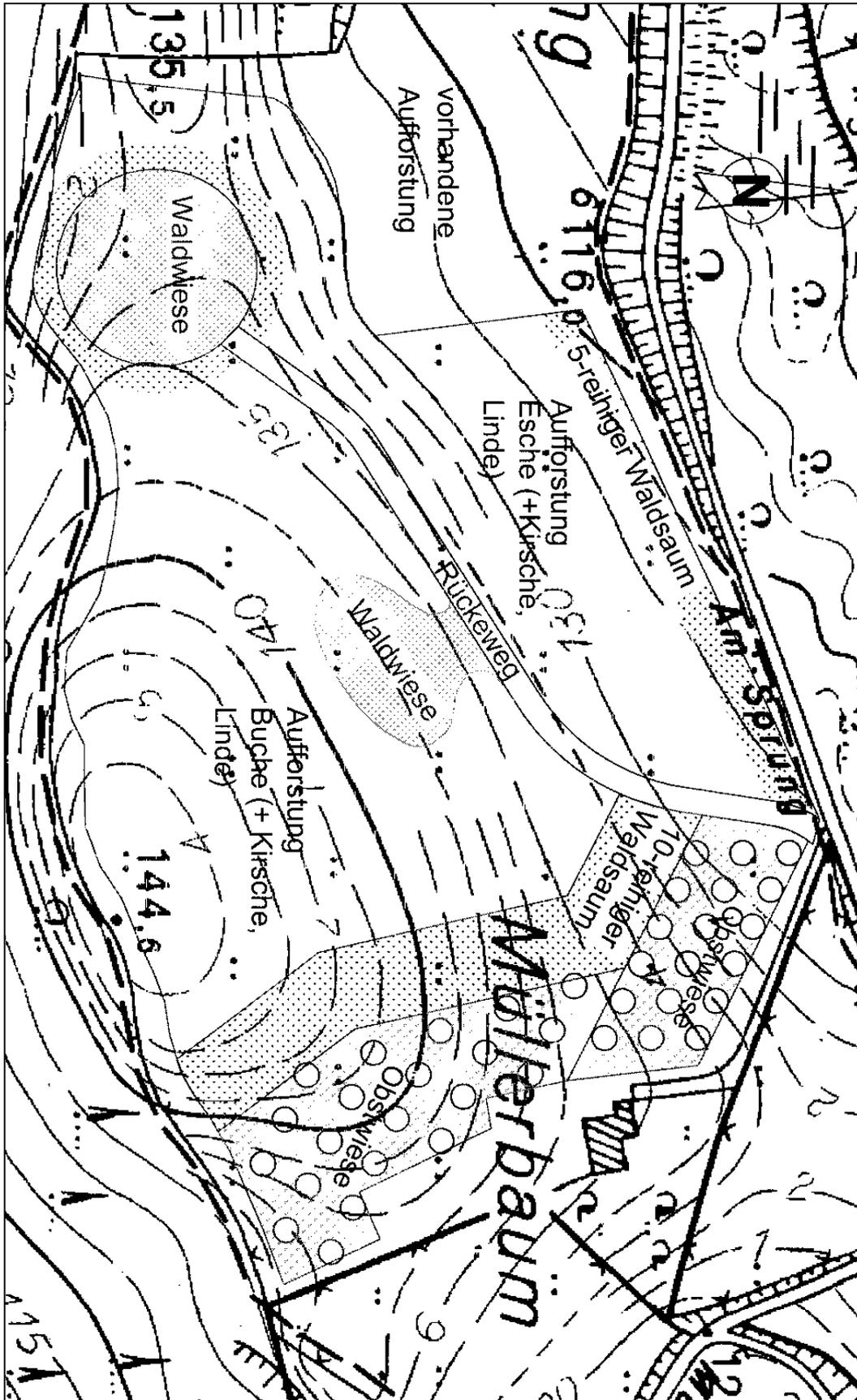


Abb. 1: Kompensationsfläche „Am Sprung“ mit den vorgesehenen Maßnahmen

Am 3. August 2001 ist das Artikelgesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz in Kraft getreten. Gemäß den damit rechtswirksamen §§ 3a-3e UVPG und der Anlagen 1 und 2 UVPG ist zu überprüfen, ob die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Der Geltungsbereich umfaßt eine Fläche von ca. 3,3 ha. Da innerhalb des Plangebietes jedoch überwiegend Bahnanlagen, Verkehrsflächen und Verkehrsgrün festgesetzt wurde, ist die zulässige Grundfläche innerhalb der Baugebiete ca. 8.000 m² groß. Die Grenze für die Verpflichtung zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung bei Städtebauprojekten gemäß Nr. 18.8 der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben (Anlage 1 des UVPG), von 100.000 m² wird folglich nicht erreicht.

Weiterhin wird durch den Bebauungsplan die Freihaltung der Bahntrasse für den Schienenverkehr gesichert und die Voraussetzungen für die Realisierung der Entflechtungsstraße in diesem Teilbereich geschaffen, so daß zu prüfen ist, ob die Voraussetzungen nach Nr. 18.9 der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben, Anlage 1 des UVPG gegeben sind:

- UVP-pflichtige Vorhaben sind der Bau oder die Änderung von Landes- und Kreisstraßen. Bei der Entflechtungsstraße handelt es sich um eine Gemeindestraße, die nicht UVP-pflichtig ist. Eine Planfeststellung ist ebenfalls nicht erforderlich.
- Da die Bahnstrecke nicht neu trassiert wird, ist keine UVP erforderlich. Durch den Bebauungsplan erfolgt lediglich die nachrichtliche Kennzeichnung der gewidmeten Bahntrasse. Es handelt sich nicht um eine die Planfeststellung ersetzende Festsetzung.

Fazit: die Voraussetzungen nach Nr. 18.9 der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben, Anlage 1 des UVPG sind nicht gegeben. Es besteht keine Verpflichtung eine UVP bzw. eine Allgemeine Vorprüfung für den Bebauungsplan durchzuführen.

Ungeachtet dessen gibt es bereits eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung aus dem Jahre 1991, die im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 5, 17, 18 und 29 sowie der Entflechtungsstraße erarbeitet wurde.

Darin wird festgestellt, daß durch die Trassenführung der Entflechtungsstraße die sich dort z. T. entwickelten Gehölz- bzw. Brachestrukturen in Anspruch genommen werden. Auch entlang der Böschungen sind Veränderungen durch Zurückschnitt und andere Pflegemaßnahmen zu erwarten. Auf Grundlage einer noch durchzuführenden genaueren Bilanzierung und Bewertung der Planung der Entflechtungsstraße ist noch zu überprüfen, ob der durch die Planung bedingte Eingriff im Plangebiet ausgeglichen werden kann.

Weiterhin wird festgestellt, daß sich die Flächenversiegelung auch auf das lokale Klima in mehrerer Hinsicht auswirkt:

- Temperaturzunahme durch veränderte Wärmeleitungs-, Wärmespeicherungs- und Strahlungseigenschaften des Untergrundes,
- Verminderung der relativen Luftfeuchte durch Veränderung des lokalen Wasserhaushaltes,
- Veränderung lokaler Luftaustauschvorgänge infolge Temperaturzunahme und Veränderung der Oberflächengestalt.

Um diese Auswirkungen zu vermindern wurde die Festsetzung getroffen, das bei einer Änderung der bisherigen baulichen Nutzung sowie bei Neubaumaßnahmen zu berücksichtigen ist, dass Dächer mit einer Dachneigung zwischen 0° und 15° extensiv zu begrünen sind. Hierdurch kann nicht nur ein positiver Effekt auf das Mikroklima erreicht werden

(z. B. durch höhere Verdunstungsraten), sondern auch eine Retention des Niederschlagswassers, insbesondere die Reduzierung der Abflußspitzen.

6.2 Immissionsschutz

Bei Realisierung der Entflechtungsstraße wird erstmals durchfließender Straßenverkehr in den Planbereich gezogen. Zur Überprüfung der potentiellen Immissionen der Entflechtungsstraße und auch der vorhandenen Straßen wurde von dem RWTÜV ein Gutachten mit Datum vom 08.12.03 auf Grundlage von neu ermittelten Verkehrsbelastungsberechnungen der Entflechtungsstraße erstellt.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Verkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die 16. BImSchV legt Immissionsgrenzwerte fest, bei deren Überschreitung von schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen ist. In diesem Fall müssen geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden. Die Grundlage für die Dimensionierung passiver Maßnahmen für bestehende Wohnhäuser an neu gebauten Straßen stellt die 24. BImSchV.

Das Gutachten des RWTÜV hat zum Ergebnis, dass im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 55/1 mit Inbetriebnahme der Entflechtungsstraße Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am ehemaligen Bahnhofsgebäude zu erwarten sind. Hier bieten Fenster der Schallschutzklasse (SSK) 2 einen ausreichenden Schallschutz im Sinne der 24. BImSchV. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die heute aus Energiespargründen handelsüblichen Fenster in der Regel die Anforderungen der Schallschutzklasse 2 erfüllen, so dass sie unter Umständen an den vorhandenen Gebäuden bereits eingebaut sind. Für Schlafräume ist gegebenenfalls ein Einbau von Schalldämmlüftern erforderlich.

Die Überprüfung des jeweiligen Entschädigungsanspruches, ist folglich objektbezogen zu ermitteln. Dabei sind auch umliegende Gebäude außerhalb des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. An den nächstgelegenen Wohngebäuden nördlich der Bahntrasse werden die Immissionsgrenzwerte unterschritten. Südlich des Plangebietes wurden im Gutachten des RWTÜV die Häuser nördlich der Winkelstraße berechnet. Dabei ist entgegen der Darstellung des Gutachtens das Gebiet als gewerbliche Baufläche zu betrachten, so wie es auch im Flächennutzungsplan dargestellt ist. Tatsächlich handelt es sich hier um eine Gemengelage, d. h. um ein Gebiet, das gewerblich geprägt ist, indem die Wohnnutzung jedoch einiges an Gewichtung eingenommen hat. Die im Gutachten ermittelten Beurteilungsbegrenzungswerte unterschreiten die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete. Selbst die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete werden weitgehend unterschritten, lediglich am Haus Bahnhofstraße 13, sowie Winkelstraße 5 und 7 wird der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete erreicht bzw. überschritten. Auch hier wären Fenster der SSK 2 ausreichend. Die hausseiten- und stockwerksgenauen Beurteilungspegel sind im Gutachten des RWTÜV in Tabelle 3 enthalten. Aussagen zum Immissionsschutz der Gebäude westlich der Bahnhofstraße werden im Bebauungsplan Nr. 5/2 „Friedhofstraße / Bahnhofstraße / Linderfeldstraße“ getroffen, für den im Juli der Satzungsbeschluss gefasst werden soll.

In der Planzeichnung des Bebauungsplanes wird auf den Sachverhalt des Entschädigungsanspruches hingewiesen.

Die mögliche Revitalisierung der Bahntrasse wird ebenfalls Geräuschimmissionen verursachen, die auf das Gebiet einwirken. Angaben zum möglichen Zugaufkommen, können derzeit aber noch nicht gemacht werden. Zum Bebauungsplan Nr. 60 „Stadtmitte: Haupt-

straße / Oststraße / Obere Industriestraße“, der südöstlich angrenzt, wurden die möglichen Geräuschimmissionen in einem Gutachten des RWTÜV vom 09.11.2000 untersucht. Hierbei ist man davon ausgegangen, dass eine geringere Taktdauer als 30 min nicht realistisch ist, da die Strecke nur eingleisig ist. Es wurde ein Beurteilungspegel der Schienenverkehrsgeräusche von 52 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts ermittelt. Diese Werte unterschreiten die Orientierungswerte für Gewerbegebiete von 65 dB(A) / 55 dB(A) (tags/nachts) bzw. von Mischgebieten von 60 dB(A) / 50 dB(A) (tags/nachts) sowie die Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) / 59 dB(A) bzw. 64 dB(A) / 54 dB(A), so dass diesbezüglich nicht mit Konflikten zu rechnen ist. Sofern Planungen für die Revitalisierung der Bahntrasse vorliegen, müssen diese Vorsorge tragen, die umliegenden Flächen entsprechend vor Immissionen zu schützen.

Störende Auswirkungen der im Plangebiet befindlichen Gewerbeflächen sind auf die umliegende Bereiche nicht zu erwarten, da diese ebenfalls überwiegend gewerblich genutzt werden. Darüber hinaus sind sie im Süden durch die stark begrünte Böschung, im Norden durch die Flächen für Bahnanlagen und durch das im Plangebiet liegende Mischgebiet eingeschlossen, so dass sich ein hinreichender Abstand zu schützenswerter Nutzung ergibt, so dass davon auszugehen ist, dass durch die neuen gewerblichen Flächen keine erheblichen Immissionskonflikte mit angrenzenden Gebieten zu erwarten sind.

6.3 Anlagen der Deutschen Bundesbahn

Die Strecke 2724 der Deutschen Bundesbahn ist im Plangebiet bisher nur in einem westlichen Teilbereich entwidmet. Aus rechtlichen Gründen soll daher der Bebauungsplan Nr. 55/1 erst dann rechtskräftig werden, wenn die Entwidmung der im Plangebiet liegenden Bahnflächen vollzogen ist.

6.4 Ver- und Entsorgung

Die Energieversorgung der durch diesen Plan festgesetzten Baugebiete mit Gas und Strom sowie die Wasserversorgung sind durch die vorhandenen Versorgungsnetze sichergestellt.

Gemäß § 51a LWG ist das Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Das Plangebiet ist teilweise bebaut, so dass in diesen Bereichen der § 51a LWG nicht zur Anwendung kommt. Die bisher nicht entwickelten Bauflächen, befinden sich überwiegend im Bereich von Altlasten. Hier ist eine schadlose Versickerung nicht gewährleistet, da durch die mögliche Aufnahme von Schadstoffen des durchsickernden Wassers das Wohl der Allgemeinheit gefährdet sein könnte, so dass die Oberflächenwässer in die Kanalisation eingeleitet werden müssen. Auch auf den Verkehrsflächen der Entflechtungsstraße wird das Oberflächenwässer in die Kanalisation eingeleitet, da die Entflechtungsstraße als stark befahrene Straße eingestuft wird, was eine erhöhte Belastung des Oberflächenwassers zur Folge hat, so dass eine Versickerung in diesem Fall auch nicht zulässig ist.

Darüber hinaus befindet sich das Stadtgebiet Heiligenhaus im Bereich des Velberter Sattels. Die hier vorherrschenden Tonschiefer und die aufliegenden lößlehmigen Böden lassen das Niederschlagswasser nicht tief eindringen.

Das Plangebiet liegt im Entwässerungsgebiet Heiligenhaus-Nord das an die Kläranlage Essen-Kettwig angeschlossen wird. Die Inbetriebnahme des Verbindungssammlers ist für Juli 2004 vorgesehen.

7. HINWEISE

7.1 Altlasten

Innerhalb des Plangebietes ist im Altlastenkataster des Kreises Mettmann die Altlast 6888/1 He II gekennzeichnet. Im Zuge einer routinemäßigen Überprüfung des hier ansässigen Schrottplatzes seitens des Kreises wurden im Jahr 1985 Hinweise auf Bodenverunreinigungen durch Mineralöl angetroffen. Die oberflächennahen Bodenverunreinigungen an mehreren Stellen wurden ordnungsgemäß ausgekoffert und entsorgt. Weitere Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

7.2 Kampfmittelräumdienst

Die Luftbildauswertung des Kampfmittelräumdienstes war negativ. Nach den bisherigen Erkenntnissen ist jedoch nicht auszuschließen, dass Kampfmittel im Boden vorhanden sind. Aus diesem Grunde sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten Kampfmittel gefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Erdarbeit einzustellen und umgehend der Kampfmittelräumdienst zu benachrichtigen.

7.3 Bodendenkmalschutz

Konkrete Hinweise auf Bodendenkmäler liegen nicht vor. Auf die Bestimmungen der §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes NW ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Overath zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

7.4 Schutz des Waldes

Da Teile der geplanten Bebauung in einem Abstand von weniger als 100 m vom Wald entfernt liegen, sind die Bestimmungen des § 43 der Landesbauordnung NRW zu beachten. Hier sind die Mündungen der Schornsteine durch geeignete, nichtrostende Funkenfangvorrichtungen abzusichern, welche das Austreten von glühenden Verbrennungsrückständen verhindert.

7.5 Bergbau

Das Plangebiet liegt über dem auf Blei- und Zinkerz verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Adele“, über dem auf Bleierz verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Gottesseggen“ sowie über dem auf Manganerz verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Vereinigung“. Letzte Eigentümerin dieses Bergwerksfeldes war die altrechtliche Gewerkschaft Adele. Die Gewerkschaft ist aufgelöst und hat keinen Rechtsnachfolger. Die letzte Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Gottesseggen“ ist nicht mehr erreichbar. Die letzte Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Vereinigung“ war die Gewerkschaft Vereinigung. Sie wurde 1955 aufgelöst und hat keinen Rechtsnachfolger. Nach den Unterlagen der Bezirksregierung Arnberg, Abteilung 8 Bergbau und Energie in NRW ist im Plangebiet kein Bergbau umgegangen. Mit bergbaulichen Einwirkungen auf das Plangebiet ist nicht zu rechnen.

7.6 Flugsicherheit

Sollten Gebäude bzw. Gebäudeteile incl. Aufbauten wie Schornsteine, Antennen etc. eine Gesamthöhe von 20 m über Grund überschreiten, ist in jedem Einzelfall Einvernehmen mit der Wehrbereichsverwaltung West herzustellen.

7.7 Kosten

Für die Realisierung der Entflechtungsstraße werden der Stadt Heiligenhaus Kosten in Höhe von 12 Millionen Euro für die Trasse von der Gohrstraße/Hauptstraße bis zur Oberen Industriestraße anfallen. Diese Kosten umfassen sowohl den Grunderwerb als auch den Straßenbau. Dazu wurde ein Antrag zur Förderung nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs Gesetz (GVFG) an das Land Nordrhein Westfalen gerichtet. Aufgrund der Ergebnisse aus dem notwendigen Einplanungsgespräch ist mit einer Förderung ab 2005 und auch der Genehmigung von Vorsorgemaßnahmen zu rechnen.

Die Bahntrasse befindet sich im Bahnflächenpool der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft, die innerhalb eines Zeitrahmens bis 2007 einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Bedingt durch die Planung werden bodenordnende Maßnahmen und ein Grunderwerb erforderlich. Weiterhin ist mit Kosten für Maßnahmen zur Lärmsanierung an vorhandenem Gebäudebestand aufgrund sich erhöhender Immissionsbelastungen durch die Entflechtungsstraße zu rechnen.

Auch die Reaktivierung der Bahntrasse wird der Stadt Heiligenhaus Kosten verursachen. Hier müssen jedoch erst Grundsatzentscheidungen getroffen werden, um konkretere Angaben machen zu können.

Aufgestellt:
Heiligenhaus, 02.09.04

Stadt Heiligenhaus
Der Bürgermeister
In Vertretung

gez. Flügge
Erster/Technischer Beigeordneter
Fachbereichsleiter