

**Begründung**  
**zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 61 A - Schöllersheider Straße - , 2. Änderung**  
**gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

**1. Lage des Plangebietes / Bestand**

Das Plangebiet liegt im östlichen Stadtgebiet im Gewerbe- und Industriegebiet Schöllersheider Straße. Es umfasst einen Bereich südlich der Schöllersheider Straße.

Dabei handelt es sich sowohl um bebaute und unbebaute Grundstücke sowie um die angrenzende Grünzone bis zum Hellenbrucher Bachtal. Die Nutzung besteht einerseits aus Handwerks- und kleineren Gewerbebetrieben und zum anderen aus einer Stellplatzfläche für eine angrenzende Spedition. Einzelne Flächen sind noch ungenutzt.

Die südlich angrenzende Freifläche stellt eine Übergangszone zum Tal des Hellenbrucher Baches dar. Daran grenzt im Süden die Bahnstrecke Mettmann – Wuppertal an, auf der zurzeit nur noch Güterverkehr in begrenztem Umfang statt findet. Die Umgebung des Plangebietes besteht ansonsten aus gewerblich genutzten Grundstücken.

**2. Bestehendes Planungsrecht / Einfügung in die Ziele der vorbereitenden Bauleitplanung und der Regional- und Landesplanung**

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 61 A – Schöllersheider Straße – aus dem Jahre 1988. Dieser setzt für das gesamte Plangebiet Industriegebiet fest, gegliedert nach der Liste des Abstandserlasses des Landes NRW. Im Süden des Änderungsbereiches ist weiterhin eine Fläche für die Anlage eines Ladegleises mit Anschluss an die Bahnstrecke für den Umschlag von Gütern einschließlich der notwendigen Zufahrt vorgesehen.

Die südliche und süd-östliche Fläche ist als Grünfläche festgesetzt.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Mettmann aus dem Jahre 1990 stellt das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar. Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf von 1999 ist ein Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dargestellt.

### **3. Erfordernis der Planaufstellung / Ziele der Planung**

Das im Bebauungsplan vorgesehene Ladegleis einschließlich der Zufahrt ist bis heute nicht hergestellt. Der Personenverkehr in Richtung Wuppertal ist seit langem von der DB aufgegeben worden, eine Reaktivierung der Bahnlinie ist im Zuge der Weiterführung der inzwischen von der Regiobahngesellschaft betriebenen S 28 nach Wuppertal geplant. Ein Planfeststellungsverfahren wird zurzeit vorbereitet. Die Strecke ist allerdings für den Personenverkehr vorgesehen. Eine Entscheidung über die Aufnahme eines weitergehenden Güterverkehrs gibt es nicht. Nach Aussage der Regiobahngesellschaft wird die Frage des Güterverkehrs durch die Weiterführung der S 28 nach Wuppertal aus betrieblichen Gründen auch nicht erleichtert. Abgesehen von nicht geklärten technischen Fragen ist auch die Frage der Finanzierung eines neuen Gleisanschlusses völlig offen.

Die Entscheidung über den Ausbau eines Ladegleises konnte bis heute offen gehalten werden, da die Erschließungsstraßen im Industriegebiet Schöllersheider Straße noch nicht endgültig hergestellt waren. Nach der weitgehenden Bebauung des Plangebietes kann der Ausbau aber nicht weiter verzögert werden. In diesem Zusammenhang ist auch über den Ausbau der Erschließungsstraße zum Ladegleis zu entscheiden.

Zusätzlich zu den beschriebenen Unsicherheiten über den Bau des Gleises kommt für die Stadt Mettmann hinzu, dass kaum noch geeignete Gewerbeflächen zur Verfügung stehen und bereits angrenzende und auch neue Firmen die bis heute für die Erschließungsstraße frei gehaltenen Grundstücksflächen erwerben möchten.

Angesichts des anstehenden Endausbaus der Straßen und der bestehenden Unsicherheiten über eine Gleisanbindung und die Knappheit gewerblicher Bauflächen beabsichtigt die Stadt Mettmann daher nicht weiter an der Gleisanbindung fest zu halten. Der Bebauungsplan soll entsprechend geändert werden.

### **4. Planerisches Konzept**

Mit der Planänderung werden alle für den Betrieb des Ladegleises vorgehaltenen Flächen überplant. Die zwischen den gewerblichen Flächen liegenden Teilflächen der geplanten Straßenanbindung werden mit in die Baugebiete einbezogen. So entstehen in begrenztem Umfang neue nutzbare Flächen. Diese werden noch geringfügig dadurch vergrößert, dass bisher auf den Grundstücken festgesetzte Bepflanzungsmaßnahmen nunmehr nach außen

auf den aufzugebenden geplanten südlichen Teil der Erschließungsstraße verlagert werden können. Dies gilt nicht für auf den Baugrundstücken entstehende Böschungsflächen im Übergang zur Landschaft.

Das Plangebiet wird wie bisher als Industriegebiet festgesetzt. Gemäß Abstandsliste des Abstandserlasses NRW werden Betriebe der Abstandsklassen I bis VI ausgeschlossen. Damit wird dem Charakter der hier inzwischen ansässigen Betriebe, der Randlage im Übergang zur Landschaft und den grundstücks- und geländebezogenen Gegebenheiten entsprochen. Zur Einbindung des Gebietes in die Landschaft werden Festsetzungen über die Bepflanzung der angrenzenden Grünflächen und privaten Böschungsflächen getroffen. Weiterhin wird die bestehende Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe übernommen. Auch die Werte für das Maß der baulichen Nutzung bleiben unverändert (GRZ 0,8 und BMZ 9.0).

Für die im nordöstlichen Planbereich durch einen Speditionsbetrieb genutzte Stellplatzfläche wird festgesetzt, dass hier ausnahmsweise Stellplätze für Speditionen zulässig sind.

Der südliche überwiegende Teil der bisher geplanten Erschließungsstraße wird als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. Damit wird auch ein passender Übergang zum Tal des Hellenbrucher Baches sichergestellt.

Für das Plangebiet werden Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen. Das Plangebiet ist aufgrund seiner peripheren Lage prädestiniert für gewerbliche und industrielle Ansiedlungen. In Anbetracht der knappen gewerblichen Flächenreserven sollen daher keine Einzelhandelsbetriebe zulässig sein. Für Großhandelsbetriebe wird festgesetzt, dass ausnahmsweise ein Lagerverkauf in zeitlich begrenztem Umfang auch an Endverbraucher zulässig ist. Dabei darf die Verkaufsfläche nur einen untergeordneten Teil der Betriebesfläche einnehmen. In Abhängigkeit von der Zentrenrelevanz des Warensortiments soll die Verkaufsfläche nicht mehr als 50 bis 100 qm betragen. Über die zulässige Größe ist im Einzelfall im Rahmen der Baugenehmigung zu entscheiden.

## **5. Verkehr / Erschließung**

Das Plangebiet ist über die Schöllersheider ausreichend erschlossen. Die bisher geplante weitere Erschließungsstraße war nur für die vorgesehene Gleisanbindung notwendig.

Im Zuge der Weiterführung der S 28 nach Wuppertal sollte nach Auffassung der Stadt Mettmann der nahe gelegene frühere DB-Haltepunkt Siedlung Röttgen wieder aktiviert werden. Eine Busanbindung ist über die B 7 mit den Rheinbahnlinien 745 und SB 68 mit der Haltestelle „Schöllersheider Straße“ gegeben.

## **6. Grünflächen / Prüfung der Umweltbelange**

Die bereits beschriebene Grünfläche hat auch die Funktion, die durch die Bebauung und Versiegelung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren. Da es sich um eine Planänderung handelt, ist die rechtliche Grundlage für den Eingriff bereits weitgehend geschaffen. Die durch die geringfügige Bauflächenerweiterung verursachte zusätzliche Versiegelungsmöglichkeit wird durch die Rücknahme der geplanten Erschließungsfläche jedoch mehr als ausgeglichen. In der Flächenbilanz ergibt sich eine zusätzliche Freifläche von über 800 qm. Die hierfür vorgesehene Festsetzung über die Bepflanzung erfolgt in Abstimmung mit der unteren Landschaftsbehörde. Im Übrigen wird die Anregung der Stadt Wuppertal aufgegriffen, für private Böschungsflächen im Übergang zur Landschaft eine Bepflanzung festzusetzen.

Eine Begrenzung der Immissionen erfolgt durch die Gliederung des GI-Gebietes nach der Abstandsliste des Abstandserlasses NRW. Die Zulassung von Betrieben lediglich der Abstandsklasse VII bzw. VI im Bereich der Stellplatzfläche reduziert den Störungsgrad der zulässigen Betriebe weitgehend. Damit wird auch dem kleinteiligen Bauungscharakter innerhalb des Änderungsgebietes entsprochen.

Altlasten sind nicht bekannt und im Altlastenkataster des Kreises auch nicht verzeichnet.

## **7. Kosten**

Durch die Planänderung wird die Kostensituation für den Ausbau der Erschließungsanlagen positiv beeinflusst. Durch den Fortfall der zusätzlichen südlichen Erschließungsstraße reduzieren sich die Kosten für den Straßenausbau. Die Kosten der Schöllersheider Straße selbst sind dem Ursprungsplan und nicht ursächlich der Planänderung zuzurechnen.

Mettmann, 13.04.04

i.A.

Brinks