

BEBAUUNGSPLAN NR. 485

PLANBEGRÜNDUNG

gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1818)

Inhalt:

1. Planungsanlass
2. Räumlicher Geltungsbereich
3. Bestehendes Bauplanungsrecht
4. Änderungen nach Offenlage
5. Bestandssituation
6. Städtebauliche Zielsetzungen
7. Planinhalte
 - 7.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 7.2 Bauweise
 - 7.3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
 - 7.4 Verkehrsflächen
 - 7.5 Ver- und Entsorgung
 - 7.6 Grün- und Spielflächen
 - 7.7 Eingriffe in Natur und Landschaft
 - 7.8 Altlasten
 - 7.9 Immissionsschutz
8. Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltbericht
9. Bodendenkmäler
10. Bodenordnende Maßnahmen
11. Kosten- und Finanzierung

1. Planungsanlass

Bereits in den 80er Jahren erfolgte im Bereich des Lennep Rangierbahnhofs ein erster Gleisabbau, ein weiterer Rückbau erfolgte Anfang der 90er Jahre. Mit der 1993/94 eingeleiteten Privatisierung der Bahn und der Regionalisierung des Nahverkehrs war ein weiterer Gleisrückbau zu erwarten. Die Stadt musste zudem davon ausgehen, dass die Deutsche Bahn AG die brachgefallenen und brachfallenden Flächen zur Rentabilisierung kurzfristig anderweitig nutzen oder veräußern würde. Um von einer möglicherweise einsetzenden Entwicklung nicht überrollt zu werden und auf etwaige Bauabsichten interessierter Investoren lediglich reagieren zu können, hat der Rat der Stadt am 04.03.1996 vorbereitende Untersuchungen nach § 165 (4) Baugesetzbuch (BauGB) für den Bereich des Lennep Bahnhofs beschlossen, die Beurteilungsunterlagen über die Festlegungsvoraussetzungen des Gebietes als städtebaulichen Entwicklungsbe- reich ergeben sollen. Ziel der eingeleiteten Entwicklungsplanung sollte die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe und - soweit verträglich - von Wohnstätten auf den entbehrlich werdenden Bahnflächen sein.

Am 25.01.2000 hat der Rat der Stadt dann die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 485 für das Gebiet Bahnhof Lennep beschlossen, mit dem das erforderliche Bauplanungsrecht für die Entwicklungsmaßnahme geschaffen werden soll. Nach erneuertem Aufstellungsbeschluss des Hauptausschusses vom 01.03.2004 wird nunmehr eine ausschließlich gewerbliche Nutzung der früheren Gleisflächen angestrebt. Ein großer Teil der Entwicklungsflächen wurde von der Stadt Remscheid zwischenzeitlich aufgekauft.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst im Wesentlichen die Brach- und Gleisflächen des Lennep Bahnhofs zwischen der Gartenstraße, Am Bahnhof, der sogenannten „kleinen Westerschließung“ (Ausbau und Fortführung der Straße Am Bahnhof bis zur Alten Kölner Straße), der Unterführung der Alten Kölner Straße, dem Kimmenauer Weg, der Karlstraße sowie der Schlachthofstraße einschließlich ihrer Bahnunterführung. Der genaue räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans ist aus dem anliegenden Lageplan zu ersehen.

3. Bestehendes Bauplanungsrecht

Für den westlich des verbleibenden Gleiskörpers gelegenen Bereich gibt es bisher keinen Bebauungsplan. Die östlich der Bahnlinie gelegenen Bereiche fallen entweder in den räumlichen Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 445 oder sind unbeplanter Innenbereich.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt stellt die baulichen Entwicklungsflächen noch als Bahnanlagen dar. Er wird daher im Parallelverfahren geändert. Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) 1999 stellt den Bereich zwischen Bahnlinie und Kimmenauer Weg/Karlstraße als Allgemeinen Siedlungsbereich dar. Der Bebauungsplan wird somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und stimmt mit den Darstellungen des GEP überein.

4. Änderungen nach Offenlage

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfs hat zu Änderungen des Plankonzepts geführt. Die Änderungen sollen an dieser Stelle zunächst im Überblick dargestellt und lediglich skizziert werden, detaillierter erläutert und begründet werden sie – soweit erforderlich – in den nachfolgenden Kapiteln. Die Änderung des Planentwurfs macht eine erneute öffentliche Auslegung erforderlich.

Die weitgehendste Änderung betrifft das Verkehrskonzept. So soll den Bedenken der Anwohner des Kimmenauer Weges Rechnung getragen und auf einen Durchbau der neuen Erschließungsstraße verzichtet werden. Das neue Gewerbegebiet wird für den Autoverkehr somit lediglich aus nördlicher Richtung über die Gartenstraße, Schlachthofstraße und Karlstraße erschlossen, die auszubauende Karlstraße endet als Sackgasse in einem Wendehammer. Für Fußgänger und Radfahrer bleibt der vorhandene Bahnweg als Verbindung zur Unterführung der Alten Kölner Straße im Süden des Plangebiets erhalten, der an die neue Erschließungsstraße/Karlstraße neu angebunden wird.

Im Zuge dieser Änderung der Straßenplanung werden auch die bisherigen Festsetzungen für das Baufeld 6 modifiziert. Die Festsetzungen auf diesem um die Teilflächen des zu erhaltenen Bahnweges reduzierten Baufeldes haben nunmehr in erster Linie die Sicherung des baulichen Bestandes zum Ziel. Damit werden gleichzeitig Bedenken der Grundeigentümer Rechnung getragen. So wird u.a. auch die in dem bisherigen Planentwurf enthaltene kleine öffentliche Grünfläche zwischen Karlstraße/neuer Erschließungsstraße und Kimmenauer Weg, die in dem Schutzstreifen der das Plangebiet in Ost-West-Richtung querenden Hochspannungsleitung und zu Teilen auf privaten Grundstücksflächen vorgesehen war und die eine in die Hanglage eingebetteten serpentinartige Wegeverbindung ohne Stufen ermöglichen sollte, aufgegeben, die geplante Wegeverbindung wird nunmehr als gradliniger Treppenweg ausgeführt.

Die weiteren Änderungen haben lediglich modifizierenden Charakter. Eine dieser Änderungen betrifft die Festsetzung der auch künftig verbleibenden betriebsnotwendigen Bahnflächen. So konnte entgegen früheren Erwartungen die bahinterne Entbehrlichkeitsprüfung sowie das eisenbahnrechtliche Entwidmungsverfahren für die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen und damit auch die schlussendliche Abstimmung der Modernisierungsplanungen der Deutschen Bahn AG und der städtischen Bauleitplanung bis heute nicht abgeschlossen werden. Die der früheren Planfassung zugrundeliegende Lösung der Fußgängerrampe zum westlichen Bahnsteig, die die bahneigenen und städtischen Interessen in einer Lösung zusammenführen wollte, ist zwischenzeitlich aufgegeben worden. Die zur Erschließung des westlichen Bahnsteiges erforderliche Fußgängerrampe und deren Grundstücksfläche bleibt betriebsnotwendige Bahnfläche, die weitere Durchbindung der erneuerten Gleisunterführung bis zur Karlstraße wird als von der Bahnsteigrampe getrennte öffentliche Wegeverbindung fortgeführt.

Der östlich der Bahnlinie gelegene Bereich der früheren Baufelder 10 und 11, der südlich angrenzenden privaten Grünfläche sowie eine Teilfläche der Verkehrsfläche der „kleinen Westumgehung“) wurden vom Rat der Stadt im Zuge des Satzungsbeschlusses aus der Planung herausgenommen.

5. Bestandssituation

Der Bahnhof Lennep liegt am westlichen Rande des Stadtteils Lennep, etwa 350 m in südwestlicher Richtung von dem im Zentrum der Altstadt gelegenen Alten Markt entfernt. Das Gelände des früheren Rangierbahnhofs erstreckt sich langgezogen in nord-südlicher Richtung, der weit überwiegende Teil des Bahngeländes liegt nahezu eben auf einer Geländehöhe von knapp 335 m über NN. Im Nordwesten grenzt das zu beiden Seiten der Schlachthofstraße am Hang gelegene Wohngebiet, im Südwesten die Wohnsiedlung Wülfig und dazwischen gelegen der Landschaftsfreiraum des Kimmenauer Tales an das Plangebiet an.

Der brachgefallene Teil des Gleiskörpers ist zum großen Teil von einem Birkenvorwald mit bis zu 7 m hohen Sandbirken bestanden und weist darüber hinaus eine recht hohe Vielfalt an krautigen Ruderalfluren auf. Beiderseits des auf der Gleisbrache gelegenen Teils der Karlstraße stehen alte Gebäude und Schuppen, die zum einen als islamisches Kulturzentrum, zum anderen gewerblich sowie zu Lagerzwecken genutzt werden. Gebäude und Grundstücke sind in den 90er Jahren von privater Seite von der Deutschen Bahn AG erworben worden und liegen inselartig in der städtischen Entwicklungsfläche.

Die Karlstraße ist über einen am Hang geführten befestigten Bahnweg mit der im Süden des Plangebiets unterführten Alten Kölner Straße verbunden. Zum Kimmenauer Weg und Landschaftsfreiraum hin fällt das Brachgelände plateauartig ab. Auf den Geländeplateaus zwischen dem Bahnweg und dem Kimmenauer Weg sind ein Mehrfamilienhaus, Reihenhäuser sowie eine Bauunternehmung vorhanden.

Zwei Hochspannungsleitungen liegen im Planbereich. Eine Leitungstrasse quert die Gleisbrache und Bahnlinie und führt von dem Umspannwerk Am Johannisberg in das Kimmenauer Tal, die andere Trasse zweigt am westlichen Rande des Plangebiets nach Norden verlaufend ab. Eine Unterbauung der Trassen ist grundsätzlich mit Einschränkungen möglich.

6. Städtebauliche Zielsetzungen

Städtebauliches Ziel ist die Aktivierung der Gleisbrache und die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen auf dem Gelände. Der Planentwurf unterstellt dabei einen Gleisrückbau bis auf die zwei durchgehenden Gleisstränge für den Personenverkehr. Die Erschließung der Entwicklungsflächen erfolgt aus nördlicher Richtung über die Gartenstraße, die Unterführung und Schlachthofstraße sowie die Karlstraße, die ausgebaut und verlängert in einen Wendehammer etwa in dem Bereich der das Plangebiet querenden Hochspannungstrasse endet. Für Fußgänger und Radfahrer wird die Erschließungsstraße über den vorhandenen Bahnweg im Süden mit der unterführten Alten Kölner Straße vernetzt. Von der neuen Erschließungsstraße werden sowohl die neuen gewerblichen Bauflächen wie auch die beiderseits der Karlstraße gelegenen bestehenden Grundstücke und Gebäude erschlossen.

Die im Rahmen der Modernisierungsoffensive NRW und Ausbau der Kursbuchstrecke 458 geplante Erneuerung des Haltepunktes Lennep sieht auch den Durchstich des Fußgängertunnels unter den Gleisanlagen hindurch vor und macht somit die fußläufige Anbindung des westlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebietes sowie der geplanten Neubauf Flächen möglich. Im Bereich der geplanten Fußgängerunterführung soll auch auf der Westseite der Bahnsteige ein P + R-Parkplatz entstehen.

Der erforderliche Schutzstreifen für die das Plangebiet querenden Hochspannungsleitung soll von einer Bebauung frei bleiben, hier werden Stellplätze für die entstehenden Gewerbebauten angeordnet. Die freigehaltene Trasse lässt den Blick in das unter Naturschutz stehende Kimmenauer Tal frei und sorgt als verbleibende Frischluftschneise für ein verbessertes Kleinklima in dem jenseits der Bahnlinie beginnenden Kernbereich.

Die in dem Streifen zwischen neuer Planstraße und Kimmenauer Weg gelegenen Baugebiete enthalten Baufelder für neue Baukörper. Die hier in offener Bauweise festgesetzten kleineren Einheiten sollen den Übergang zum Landschaftsfreiraum markieren und Ausblicke aus dem Neubaugebiet in die freie Landschaft sicherstellen. In diesem Teilbereich ist die Planung zunächst als Angebotsplanung anzusehen, die bestehenden Gebäude und ausgeübten Nutzungen genießen Bestandsschutz. In diesem Bereich ist eine Unterbauung der nach Norden führenden Hochspannungstrasse vorgesehen.

Als Angebotsplanung ist auch eine abkürzende fußläufige Wegeverbindung aus der Alten Kölner Straße in das Neubaugebiet mit Fußgängerbrücke über die Bahnlinie hinweg enthalten, die den im Plangebiet arbeitenden Menschen u.a. auch schnelle Einkäufe in den jenseits des Gleiskörpers gelegenen Märkten und Ladengeschäften in der Mittagspause ermöglichen würde, ohne die weiten Umwege durch die bestehenden oder geplanten Unterführungen nehmen zu müssen. Darüber hinaus wird damit eine abkürzende fußläufige Verbindung des Kernbereichs mit dem Landschaftsfreiraum hergestellt.

Die städtebaulichen Ziele östlich des verbleibenden Gleiskörpers wurden bereits in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 445 formuliert. Hier sollen im Bereich zwischen Bahnhofstraße und der Straße Am Johannisberg Bushalteplätze sowie im weiteren Straßenverlauf Park + Ride-Plätze (P + R) neu entstehen, diese Maßnahmen sind zurzeit im Bau. Für das im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindliche Gebäude nördlich des Empfangsgebäudes, im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 445 nicht enthalten, wird eine Baufläche neu festgesetzt.

7. Planinhalte

7.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Die an der Bahnlinie gelegenen Entwicklungsflächen und Neubaugebiete sollen wie erwähnt gewerblich genutzt werden (zu dem Bedarf an gewerblichen Bauflächen in Remscheid siehe u.a. FNP-Änderungsverfahren Nr. 23). Da die gewerblichen Neubauflächen unmittelbar an bestehende Wohngebiete heranreichen, ist durch vorbeugenden Immissionsschutz sicher zu stellen, dass Immissionskonflikte durch die gewerbliche Nutzung soweit wie möglich vermieden werden und Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch Luftverunreinigungen sowie betriebliche und verkehrliche Geräuschemissionen in den umliegenden Wohngebieten nicht entstehen. Eine uneingeschränkte gewerbliche Nutzung der Flächen würde jedoch zu Immissionskonflikten mit der angrenzenden Wohnnutzung führen. Daher werden die Gewerbegebiete aus Gründen des Immissionsschutzes gemäß § 1 (4) Nr. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) gegliedert und die gewerbliche Nutzung durch Festsetzung von Geräuschkontingenten für die zulässigen betrieblichen Emissionen auf den gewerblichen Bauflächen sowie durch den Ausschluss einzelner Nutzungs- und Betriebsarten auf ein mit der bestehenden Wohnnutzung verträgliches Maß beschränkt (siehe textliche Festsetzungen II Nrn. 1, 2 und 3).

Mit der Festsetzung von maximal zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln (IFSP) auf den gewerblichen Bauflächen ist der erforderliche Schallschutz vor betrieblichen Geräuschen grundsätzlich sichergestellt (siehe dazu auch Kap. 7.9). Vorkehrungen gegen eine Belastung der Wohngebiete durch Luftverunreinigungen werden durch den grundsätzlichen Ausschluss aller Betriebsarten der Abstandsklassen I bis VI der Abstandsliste 1998 (Anhang 1 des Abstandserlasses – RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 2.4.1998 – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98)) in den Gewerbegebieten getroffen, da die diesen Abstandsklassen entsprechenden Abstände zu den Rändern der bestehenden Wohngebiete nicht eingehalten werden können. Betriebsarten der Abstandsklasse VI können jedoch im Wege der Ausnahme dann zugelassen werden, wenn im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren nachgewiesen ist, dass von ihnen keine Emissionen zu erwarten sind, die mit der im Einwirkungsbereich des Betriebes oder der Anlage gelegenen Wohnnutzung unvereinbar sind (siehe textliche Festsetzung II Nr. 2). Hierbei ist zu erwähnen, dass die Lage der Gewerbegebiete östlich der vorhandenen angrenzenden Wohnbebauung angesichts der vorherrschenden westlichen Windrichtung als grundsätzlich positiv im Hinblick auf etwaige Immissionen zu bewerten ist.

Der generelle Ausschluss von Lagerhäusern, Lagerplätzen und öffentlichen Betrieben sowie Tankstellen (textliche Festsetzung II Nr. 3) erfolgt sowohl aus Gründen des Immissionsschutzes wie auch aus sonstigen städtebaulichen Gründen. So macht die zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung notwendige Emissionskontingentierung auf den gewerblichen Bauflächen insbesondere eine Einschränkung geräuschintensiverer Freiflächennutzungen (Ladegeräusche, LKW-Rangierverkehre u.ä.) erforderlich, darüber hinaus führen die angesprochenen Nutzungsarten in der Regel zu einem erhöhten Aufkommen betrieblicher LKW-Verkehre und der damit verbundenen Verkehrsgeräusche. Neben einer Minderung der verkehrlichen Schallimmissionen in den angrenzenden Wohngebieten wird eine Begrenzung insbesondere des betrieblichen Schwerlastverkehrs auch deshalb angestrebt, weil einzelne Knoten- und Einmündungspunkte der innerstädtischen Zufahrtswege sowie die bestehenden Bahnunterführungen im Norden und Süden des Plangebietes Engpässe in der (äußeren) Erschließung des Plangebietes darstellen,

die durch verkehrsverbessernde Maßnahmen nur teilweise auszugleichen sind (siehe dazu auch Kap. 7.4).

Zu den verkehrlichen Gründen und Gründen des Immissionsschutzes kommen auch stadtgestalterische Gründe für den Ausschluss der genannten Nutzungsarten hinzu. Angestrebt wird mit der Planung die Entwicklung eines hochwertigen Gewerbegebietes, das aufgrund seiner Lage im Umfeld des Bahnhofs und an der Nahtstelle des Lennepers Kernbereichs auch stadtgestalterischen Ansprüchen zu genügen hat. In ein solches Gebiet sind die o.a. Nutzungsarten kaum zu integrieren.

Für die bestehende Wohnbebauung an dem Kimmenauer Weg wird als Art der Nutzung allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Das nördlich des Empfangsgebäudes gelegene, mit einem Wohn- und Geschäftshaus bebaute Grundstück wird entsprechend seiner heutigen Nutzung als Kerngebiet nach § 7 BauNVO ausgewiesen, die bahnbezogene Nutzung dieses Grundstückes ist grundsätzlich entbehrlich geworden.

Als Maß der baulichen Nutzung werden sowohl für die Gewerbegebiete wie die sonstigen Baugebiete generell die in § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) enthaltenen Obergrenzen festgesetzt, städtebauliche Gründe für eine Reduzierung oder Überschreitung der zulässigen Obergrenzen werden nicht gesehen.

Hinzuweisen ist darauf, dass eine Unterbauung der im Plangebiet vorhandenen Hochspannungsleitungen bis zu der festgesetzten Höhe grundsätzlich möglich ist. Voraussetzung für eine Bebauung innerhalb der im Plan ausgewiesenen Schutzstreifen ist jedoch der Abschluss einer Vereinbarung zwischen Bauherrn/Eigentümer und RWE Net vor Durchführung eines Vorhabens, in dem technische und rechtliche Einzelheiten zur Bauausführung im Hinblick auf die Sicherheit geregelt werden.

7.2 Bauweise

In den Gewerbegebieten 1 bis 4 wird eine von § 22 (1) BauNVO abweichende Bauweise festgesetzt. Unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Einfügung des neuen Baugebietes in die Eigenart der näheren Umgebung ist die Festsetzung einer offenen oder geschlossenen Bauweise nicht zwingend. So lassen die topografischen Verhältnisse aufgrund der Geländesprünge, Plateaubildungen sowie der Zäsuren von Böschungsf lächen, Steilhängen und Bahnlinie die Wahrnehmung eines unmittelbaren städtebaulichen Zusammenhanges von Neubaugebiet, angrenzenden Wohngebieten und innerstädtischem Kernbereich kaum zu und bieten somit die Chance, auf dem Niveau der Gleisbrache ein Baugebiet mit eigenen Gepräge auszubilden.

Dabei erscheint die Begrenzung der Baukörper auf höchstens 50 m Länge, wie sie in der offenen Bauweise vorgeschrieben ist, eine unnötige Einschränkung der festgesetzten gewerblichen Nutzung der Bauflächen, auch werden keine städtebaulichen Gründe gesehen, die einem gemeinsamen Anbau zweier Grundstücksnachbarn auf der seitlichen Grundstücksgrenze grundsätzlich entgegenstehen würden. Daher lässt die festgesetzte abweichende Bauweise sowohl eine grenzständige Bebauung auf den seitlichen Grundstücksgrenzen wie auch eine größere Längenentwicklung von Gebäuden bei Einhaltung von seitlichen Abständen im Sinne der offenen Bauweise zu (siehe textliche Festsetzung II Nr. 4).

7.3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die Baugrenzen in den Gewerbegebieten sind in dem Planentwurf recht großzügig gezogen, um für die anzusiedelnden Betriebe, die noch nicht bekannt sind, eine größtmögliche Variabilität hinsichtlich des Grundstückszuschnittes und der Planung der betrieblichen Anlagen beizubehalten. Tatsächlich werden die überbaubaren Grundstücksflächen jedoch durch die im Plan festge-

setzten Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung sowie die einzuhaltenden Abstandsflächen nach Landesbauordnung NRW weiter eingeschränkt.

Lediglich in den schmalen Baugebieten zwischen der neuen Planstraße und dem Kimmenauer Weg sind kleinere Baufelder in offener Bauweise ausgewiesen, die in diesem Übergangsbereich zum Landschaftsraum Ausblicke in den Talgrund freihalten sollen. Eine Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen in diesem Übergangsbereich sowie generell in den Baugebieten wird angestrebt und durch textliche Festsetzungen verbindlich vorgeschrieben (s. dazu auch Kap. 7.6 sowie textliche Festsetzungen I Nr.1 sowie III Nr. 1). Die offene Bauweise begünstigt auch eine Belüftung des Gewerbegebietes durch die Zufuhr von Frischluft aus dem westlich gelegenen Landschaftsfreiraum.

7.4 Verkehrsflächen

Vorab Erwähnung finden soll, dass die „äußere“ Erschließung des nur über innerstädtische Zufahrtsstraßen und die Unterführung der Schlachthofstraße erreichbaren Plangebiets als nicht optimal angesehen werden muss. So weist diese Unterführung mit einer Höhenbeschränkung von 3,90 m bisher eine für Schwerlastverkehr nur unzureichende Durchfahrtshöhe auf, zudem stellen insbesondere die Einmündungsbereiche der Alten Kölner Straße verkehrliche Engstellen dar, die besonders zu den Verkehrszeiten überlastet werden und zu Stauungen führen können.

Deshalb wurden begleitend zur Bauleitplanung auch verkehrsoptimierende Maßnahmen im Umfeld des Plangebiets untersucht und sollen soweit möglich durchgeführt werden. Erwogen werden dabei neben verkehrlenkenden Maßnahmen beispielsweise auch eine Absenkung der Fahrbahn in der Unterführung der Schlachthofstraße zur Gewinnung einer größeren Durchfahrtshöhe für den Lastverkehr (nach von der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellten Planunterlagen würde allein durch den möglichen Rückbau der Brückenplatte ohne zusätzliche Absenkung der Fahrbahn die lichte Durchfahrtshöhe auf 4,20 m erhöht, ohne dass eine Unterfangung der Brückenfundamente notwendig würde) sowie der Umbau der Einmündung der Schlachthofstraße in die Gartenstraße zu einem Kreisverkehr, mit der die zufahrenden Abbiegeverkehre in das Gewerbegebiet zügiger und ohne Signalregelung abzuwickeln wären. Die für den Ausbau erforderlichen Straßenflächen, die sich teilweise auf privates Grundeigentum erstrecken und zu erwerben wären, sollen mit der Bauleitplanung bauplanungsrechtlich gesichert werden.

War zum Zeitpunkt der ersten Planoffenlage noch an eine eingeschränkte Zufahrt in das Plangebiet auch aus südlicher Richtung über die Alte Kölner Straße und deren Unterführung gedacht – die Ausfahrt auf gleichem Wege sollte generell möglich sein – haben Bürgeranregungen dazu geführt, die Zu- und Ausfahrt des Gewerbegebietes nur noch aus nördlicher Richtung zuzulassen. Somit werden die neugewonnenen Entwicklungsflächen durch den Bau einer neuen Anliegerstraße erschlossen, die mit der unterführten Schlachthofstraße im Norden des Plangebiets beginnend auf der Trasse der heutigen Karlstraße verläuft und in einen Wendehammer etwa in dem Bereich der das Plangebiet querenden Hochspannungstrasse endet. An dieser neuen Erschließungsstraße liegen auch die beiderseits der Karlstraße bestehenden Grundstücke und Gebäude an. Für Fußgänger und Radfahrer wird die Erschließungsstraße über den vorhandenen Bahnweg im Süden mit der unterführten Alten Kölner Straße vernetzt.

Südlich des Bahnhofsgebäudes entsteht unter Einbezug des vorhandenen Fußgängertunnels eine neue Passage von der Straße Am Bahnhof bis zur Karlstraße, sodass sowohl das bestehende Wohngebiet beiderseits der Schlachthofstraße wie auch das neue Gewerbegebiet mit den Bahnsteigen, dem Bahnhofsgebäude und den Bushaltestellen auf kurzem Wege fußläufig verbunden ist. An dieser Passage soll auch ein P + R-Parkplatz mit ca. 40 Stellplätzen neu entstehen.

Die verkehrlichen Ziele im Vorfeld des Bahnhofs – Ausbau der Straße Am Bahnhof mit Kreisverkehren, Bushaltestellen und ausgedehnten Park + Ride-Plätzen – waren bereits Gegenstand der rechtsverbindlichen Bebauungsplanung Nr. 445 und sind in der zugehörigen Planbegründung ausführlich begründet. Diese Ziele bleiben unverändert bestehen, die Umbaumaßnahmen laufen zurzeit.

Die privaten Stellplätze für die Neubauf Flächen sind im Regelfalle auf den Grundstücken innerhalb der großzügig gezogenen überbaubaren Grundstücksflächen unterzubringen. An einigen Stellen sind die Anordnung von Stellplätzen und Tiefgaragen mit ihren Zufahrten auf dem Grundstück vorgegeben, insbesondere in den Baufeldern 5 und 6 bietet sich der Bau von Tiefgaragen in den Untergeschossen aufgrund der Geländesprünge an. In diesen Bereichen mit offener Bauweise soll eine intensive Grundstücksbegrünung gesichert werden.

7.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung sind in dem Plangebiet grundsätzlich sicher zu stellen. Die Entsorgung des Regen- und Schmutzwassers für die Neubebauung erfolgt über einen in der geplanten Erschließungsstraße sowie dem bisherigen Bahnweg zu erstellenden Mischwasserkanal, der an den bestehenden Sammler in Kimmenauer Weg und Gerdastraße angeschlossen wird. Über das Regenüberlaufbecken Überfeld wird der Mischwassersammler der Kläranlage Kohlfurt zugeführt.

7.6 Grün- und Spielflächen

Hochwertiges Grün ist als Bestand in dem Plangebiet nur in geringerem Umfang vorhanden. Die Bestandsaufnahme und –bewertung im Zuge des landschaftspflegerischen Begleitplans erwähnt hier vor allem den mit eschenreichen Wald bestandenen Steilhang an der Karlstraße sowie die zwischen Gleisbrache und Kimmenauer Weg gelegenen Böschungsflächen, die Mischbestände aus Zierarten und bodenständigen Gehölzen aufweisen sowie teilweise von ruderalen Grasfluren bewachsen sind.

Neben einem weitgehenden Erhalt des schützenswerten Grünbestandes ist ein Ziel der städtebaulichen Planung auch eine angemessene Aufgrünung der neu entstehenden Gewerbequartiere, die über gestalterische Gründe hinaus insbesondere die mit der Planung verbundenen Eingriffe i. S. der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung teilweise ausgleichen soll (siehe dazu auch Kap. 7.7). Dazu sind neben den zeichnerischen Festsetzungen im Bebauungsplan auch textliche Festsetzungen getroffen, die die Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie Art und Anteile anzupflanzender Gehölze auf den Freiflächen sicherstellen. Um die Anpflanzung werthaltiger und heimischer Gehölze zu gewährleisten, können die Pflanzungen aus einer Pflanzliste gewählt werden (siehe textliche Festsetzungen I Nr. 1 und III Nrn. 1 und 2 nebst zugehöriger Pflanzliste).

Spielflächen sind in dem Planbereich aufgrund der gewerblichen Nutzung der Neubauf Flächen nicht vorgesehen. Die zum Zeitpunkt der Planoffenlage noch vorgesehene Festsetzung einer kleinen öffentlichen Grünfläche an der neuen Planstraße im Bereich des Schutzstreifens der Hochspannungsleitung, in die gegebenenfalls eine kleine Aussichtsplattform mit Blick in den Landschaftsfreiraum hätte integriert werden können, ist aufgrund von Bedenken entfallen. Die Wegebeziehung aus der Alten Kölner Straße über den Gleiskörper und durch das Neubaugebiet hinweg in die freie Landschaft soll jedoch fortgeführt und durch Festsetzung des Fußweges im Bereich zwischen neuer Erschließungsstraße und Kimmenauer Weg bauplanungsrechtlich sichergestellt werden. Zur Sicherung der Sicht – und Frischluftschneise unter der Hochspannungsleitung ist die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche dagegen nicht erforderlich.

7.7 Eingriffe in Natur und Landschaft

Neben dem o.a. höherwertigen Böschungsrain ist auf großen Teilen des brachgefallenen früheren Rangierbahnhofs eine birkendominierte Vorwaldgesellschaft mit bis zu 10 m hohen Sandbirken und vereinzelt typischen Pionierbaumarten wie Weide, Robinien und Eschen herangestockt, darüber hinaus weisen die Brachflächen noch eine recht hohe Vielfalt an krautigen Ruderalfluren auf. Eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der landschaftlichen Gegebenheiten im Planbereich und angrenzenden Landschaftsfreiraum einschließlich der vorkommenden Pflanzen- und Tierarten ist in dem Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan enthalten, der Bestandteil der Planbegründung ist. Auf nähere Ausführungen kann somit an dieser Stelle verzichtet werden.

Mit der Planung sind Eingriffe in Natur und Landschaft i.S. der §§ 18/21 Bundesnaturschutzgesetz i.V. mit § 1 a (3) Baugesetzbuch (BauGB) verbunden. So werden mit dem Bau der neuen Erschließungsstraße geringe Verluste von mit Bäumen und Sträuchern bestandenen Böschungflächen einhergehen, des Weiteren wird der junge Birkenaufwuchs auf der Gleisbrache der baulichen Nutzung dieser Flächen zum Opfer fallen. Als Ausgleich für den entfallenden Birkenbestand wurde mit den Forstbehörden eine mindestens 0,24 ha große Ersatzaufforstung vereinbart. Darüber hinaus wurde der Fortfall der Vorwaldgesellschaft nebst dem Bestand krautiger Ruderalgesellschaften in die Bilanzierung des Eingriffes und der Ausgleichsmaßnahmen wertmäßig eingerechnet (siehe dazu Kap. 7.10).

Die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung und des Umweltberichts ermittelt und bewertet, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in einem Grünordnungsplan sowie in einem Maßnahmenplan für externe Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Die in dem Grünordnungsplan enthaltenen Vorschläge für die Bindung und Bestandserhaltung vorhandener Gehölze und Gehölzflächen sowie Flächen für das Anpflanzen neuer Bäume, Sträucher und sonstigen Bepflanzungen im Plangebiet, die in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung eingerechnet wurden, sind in den Bebauungsplan aufgenommen worden und somit bauplanungsrechtlich gesichert.

Die externen Ausgleichsmaßnahmen werden auf städtischen Flächen im Bereich des Diepmannsbachs in direkter räumlicher Nähe zum Plangebiet realisiert. Bei diesen Flächen handelt es sich um Teilflächen des Naturschutzgebiets Westerholt. Die Ausgleichsmaßnahmen sind so gewählt, dass sie den Schutzzwecken des Gebietes und Ausweisungen des Landschaftsplans Remscheid-Ost entsprechen und sind mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt. Soweit Ausgleichsmaßnahmen durch Eingriffe privater Grundeigentümer erforderlich werden, werden diese durch vertragliche Vereinbarungen gemäß § 11 BauGB sowie etwaige Forderungen im baurechtlichen Genehmigungsverfahren sichergestellt.

7.8 Altlasten

In dem Plangebiet wurden sowohl eine Altlasten-Ersterfassung wie auch orientierende Untersuchungen und Gefährdungsabschätzungen durchgeführt. Die erfolgten Rammkernsondierungen im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen haben ergeben, dass innerhalb der künstlichen Auffüllung praktisch im gesamten Bahngelände Schlacken in wechselnden Anteilen auftreten. Der unterlagernde natürlich anstehende Schluff bzw. Felszersatz zeigte bei der organoleptischen Beurteilung keine Auffälligkeiten.

Die Untersuchungen im Bereich der Gleisbrache haben punktuell hohe Gehalte an polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) in den Bodenproben ergeben. Vereinzelt liegt eine Überschreitung der Prüfwerte der „Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung“ für eine Industrie- und Gewerbenutzung vor. Alle erhöhten PAK-Gehalte wurden in den oberen Schichten der künstlichen Auffüllung registriert, wobei sie vorzugsweise in asche- und schlackehaltigen Materialien auftreten.

Eine potentielle Gefährdung von Menschen ist laut Gutachten nur bei oraler oder inhalativer Aufnahme des belasteten Materials möglich, für eine uneingeschränkte Folgenutzung sind insbesondere die festgestellten Belastungen durch PAK zu hoch. Etwaige erforderliche Sanierungsmaßnahmen sollten laut Gutachten zweckmäßigerweise nutzungsbezogen im Rahmen des Bauantragsverfahrens festgelegt und Bestandteil der Baugenehmigung werden, bei Bodenaushub im Zuge von Erschließungs- und Hochbaumaßnahmen ist ein Gutachter zur Begutachtung des ausgehobenen Bodenmaterials hinzu zu ziehen.

Hinweise auf eine durchgehende flächenhafte Belastung der Gleisbrache haben die vorliegenden Untersuchungsergebnisse nicht ergeben, vielmehr handelt es sich laut Gutachten um lokale Kontaminationszonen. Dennoch wurde in dem Bebauungsplan die gesamte Gleisbrache vorsorglich als Fläche gekennzeichnet, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Über die Gleisbrache hinaus sind zum Teil erhebliche Bodenbelastungen durch PAK und Cyanide sowie untergeordnet durch Schwermetalle (Blei, Arsen) und Phenole auf dem Grundstück Kimmenauer Weg 1 (Standort der ehemaligen bahneigenen Fettgasanstalt) festgestellt worden. Die Belastungen treten dabei in wechselnden Bodentiefen und zum Teil oberflächennah auf. Die weitgehend schon vorhandene Oberflächenversiegelung ist bereichsweise zu ergänzen. In dem Bebauungsplan wurde dieses Grundstück ebenfalls als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Für die Grundstücksflächen der Reihenwohnhäuser Kimmenauer Weg 3 – 9a wurden im Rahmen des Bauantragsverfahrens Altlastenuntersuchungen durchgeführt, kontaminierte Böden wurden im Zuge der Baumaßnahmen entsorgt. Diese Grundstücke waren daher bereits vor Einleitung des Bebauungsplanverfahrens altlastenfrei, eine Kennzeichnung dieser Grundstücke war somit nicht erforderlich.

Im Mai und September 1999 durchgeführte Grundwasseranalysen haben keine Hinweise auf einen Schadstoffaustrag aus dem Grundstück und Gelände der ehemaligen Fettgasanstalt erbracht, das Grundwasser ist als unbelastet anzusehen. Besondere Sanierungsmaßnahmen im Hinblick auf den Grundwasserschutz sind derzeit somit nicht erforderlich.

7.9 Immissionsschutz

Im Zuge der Planung wurde auch ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Neben der Ermittlung der vorhandenen und zu erwartenden Schallemissionen durch den Verkehr und Maßnahmevorschläge zur Minderung waren auch die von der gewerblichen Nutzung ausgehenden Emissionen bzw. die auf die angrenzenden Wohngebiete einwirkenden Immissionen zu untersuchen und Vorkehrungen vorzuschlagen, mit denen Immissionskonflikten vorgebeugt und die Wohnbevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen weitestgehend geschützt werden kann (siehe dazu auch Kap. 7.1).

Verkehrsgeräusche:

Für den Schienenverkehr der Bahnlinie Wuppertal-Solingen wurden Schallemissionspegel von tagsüber 56,1 dB(A) und nachts 55 dB(A) errechnet, für den prognostizierten Straßenverkehr ergaben sich für alle relevanten Straßen im Planbereich Schallemissionswerte von am Tage zwischen 57,1 dB(A) und 64,8 dB(A) sowie nachts zwischen 46,8 dB(A) und 54,6 dB(A). Die Lärmkarten des Gutachtens zeigen die Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche zur Tages- und zur Nachtzeit, die Lärmkarte 3.T der schalltechnischen Untersuchung stellt die Verteilung des Verkehrslärms in dem Plangebiet dar, wie sie sich nach Einstufung in die Lärmpegelbereiche entsprechend der DIN 4109 ergibt.

Der Vergleich der in den Lärmkarten dargestellten Beurteilungspegel mit den in Beiblatt 1 der DIN 18005 (DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 - Schallschutz im Städtebau – Schalltechnische Orien-

tierungswerte für die städtebauliche Planung – Mai 1987) enthaltenen Orientierungswerten für die jeweiligen Baugebiete zeigt, das diese insbesondere in den an der neuen Erschließungsstraße und Karlstraße angrenzenden Wohngebieten (WA – Baufelder 7 und 8) am Tage und zur Nachtzeit überschritten werden. Innerhalb des Kerngebietes (Baufeld 9) werden die schalltechnischen Orientierungswerte bereichsweise tags und nachts überschritten, diese Überschreitungen resultieren insbesondere aus dem für die „kleine Westumgehung“ prognostizierten Verkehrsaufkommen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen mit dem Ziel, den Verkehrslärm wirkungsvoll abzuschirmen, sind aufgrund der Gebäudeabstände von den Straßen sowie der Bauhöhen, aber auch aus städtebaulichen Gründen in dem Plangebiet nicht realisierbar. Deshalb wird ein ausreichender Schallschutz in den Gebäuden durch passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) schutzbedürftiger Raumarten und Nutzungen sichergestellt (siehe textliche Festsetzung I Nr. 1). Dafür sind in den im Bebauungsplan gekennzeichneten Bereichen die nach der Tabelle 8 der DIN 4109 – „Schallschutz im Hochbau“ – für verschiedene Raumarten wie Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräumen sowie Büroräume u.ä. erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile bauplanungsrechtlich festgesetzt, deren Einhaltung in den baurechtlichen Genehmigungsverfahren zu fordern und zu überwachen sind.

Mit der Festsetzung baulicher Anforderungen entsprechend der DIN 4109 ist sichergestellt, dass die vom Gesetz- und Verordnungsgeber festgelegten Mindestanforderungen an den Schallschutz bei Neubauten im Plangebiet eingehalten werden und somit ein hinreichender Schutz der Menschen gegen Außenlärm in den Aufenthaltsräumen gewährleistet ist. Darüber hinaus wird empfohlen, bei der Grundrissgestaltung bei Neubauten die Belange des Lärmschutzes besonders zu berücksichtigen. Weiter wird empfohlen, an Schlafräumen, vor denen nachts Mittelungspegel von 45 dB(A) überschritten werden, den Einbau fensterunabhängiger Lüftungsanlagen vorzusehen, da geöffnete Fenster bei warmer Witterung ein ungestörtes Schlafen beeinträchtigen können. Für eine gehobene Wohn- und Aufenthaltsqualität zur Tageszeit wird auch in Wohnräumen, vor denen tagsüber Mittelungspegel von 55 - 60 dB(A) sowie in Büroräumen, vor denen tagsüber 55 - 60 dB(A) überschritten werden, der Einbau fensterunabhängiger Lüftungsanlagen empfohlen. Die Empfehlungen für Büroräume und ähnliche Nutzungen ergehen dabei in Abhängigkeit der jeweiligen konkreten Nutzungssituation: Für Büro- und Arbeitsräume, in denen ungestörtes Arbeiten sichergestellt sein soll (z.B. denkende Berufe etc.) ist diese Empfehlung dringender anzuraten als für Büro- und Arbeitsräume mit ohnehin erhöhter Innen-Geräuschkulisse (starker Publikumsverkehr, Büomaschinengeräusche etc.).

In dem schalltechnischen Gutachten wurde auch untersucht, inwieweit durch den Neu- und Ausbau der Erschließungsstraße etwaige Ansprüche von Eigentümern auf Entschädigungsleistungen aufgrund von § 42 Bundesimmissionsschutzgesetz entstehen können. Dabei wird davon ausgegangen, dass der betriebsbezogene Fahrzeugverkehr (Pkw und Lkw) überwiegend nach Norden über die Karlstraße abgewickelt wird, da hier weniger Hemmnisse für insbesondere den Schwerlastverkehr zu erwarten sind.

Zu der früheren Belastung der Karlstraße (die Bestandteil der Erschließungsstraße ist und insoweit lediglich ausgebaut wird) etwa aus dem Zeitraum um 1980 liegt ein Schätzwert von 1.500 Kfz/24 h vor. Mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 2.950 Kfz/24 h ist für die nördliche Karlstraße eine Pegelerhöhung um 3 dB gegeben, eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1360)) von tags 59 dB(A) oder nachts 49 dB(A) für WA-Gebiete ist für die Gebäude Karlstraße 1 und 3 (jeweils Nord-, Süd- und Ostseite) sowie für das Gebäude Schlachthofstraße 2 (Südostseite) zu erwarten. Wenn die Verkehrsgeräusche durch Maßnahmen organisatorischer Art nicht vermindert werden können, können ggf. an den genannten Gebäuden bzw. Gebäudeseiten passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) durchgeführt werden. Das Erfordernis ist nach einschlägigen Regelwerken (z.B. nach Verkehrswege-

Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) für jeden schutzbedürftigen Aufenthaltsraum vor Ort zu überprüfen.

Für die Reihenwohnhäuser Kimmenauer Weg 1 bis 9a sind nach der schalltechnischen Untersuchung Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aufgrund des Verkehrs nicht zu erwarten.

Gewerbliche Geräusche:

Wenn die Art der unterzubringenden Anlagen und Betriebe nicht bekannt ist, ist nach der DIN 18005 (Teil 1, Ausgabe Juli 2002) für die Berechnung der in der Umgebung eines geplanten Gewerbegebietes ohne Emissionsbegrenzung zu erwartende Beurteilungspegel dieses Gebiet als eine Flächenschallquelle mit einem flächenbezogenen Schalleistungspegel von tags und nachts 60 dB(A) anzusetzen. Wenn die in der Tabelle 2 der DIN enthaltenen Abstände zwischen einem geplanten Gewerbegebiet und schutzbedürftigen Gebieten nicht eingehalten werden können, soll das Gewerbegebiet „in Anwendung von § 1 (4) Satz 1 Nr. 2 BauNVO in Teilflächen untergliedert werden, für die die zulässigen Emissionen durch Festsetzung von Geräuschkontingenten begrenzt werden“.

Mit der Gliederung der Gewerbegebiete und der Festsetzung von Obergrenzen für die immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel (IFSP) pro m² auf den gewerblichen Bauflächen, die von Betrieben und Anlagen nicht überschritten werden dürfen, ist die in der DIN empfohlene Lärmkontingentierung bauplanungsrechtlich verbindlich erfolgt (siehe textliche Festsetzung II Nr. 1 sowie o.a. Kap. 7.1). Damit ist sichergestellt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten (nach Ziffer 2.3 der TA-Lärm) im Einwirkungsbereich der anzusiedelnden Betriebe und Anlagen die schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 der DIN 18005 für die schutzbedürftigen Nutzungen bzw. jeweiligen Baugebiete eingehalten werden.

Ein vorbeugender Schutz der Wohngebiete im Einwirkungsbereich der gewerblichen Bauflächen vor Luftverunreinigungen und Geruchsimmissionen ist – wie bereits in Kap. 7.1 begründet – durch den grundsätzlichen Ausschluss aller Betriebsarten der Abstandsklassen I bis VI der Abstandsliste 1998 in den Gewerbegebieten getroffen, da die diesen Abstandsklassen entsprechenden Abstände zu den Rändern der bestehenden Wohngebiete nicht eingehalten werden können. Auch die Voraussetzungen für die Zulassung von Betriebsarten der Abstandsklasse VI im Wege der Ausnahme wurde bereits in Kap. 7.1 begründet.

8. Umweltverträglichkeitsprüfung / Umweltbericht

Über die ausgeübten gewerblichen und sonstigen Nutzungen hinaus stehen Nutzer und Vorhaben für die gewerblichen Neubauflächen im Plangebiet bisher nicht fest, insofern ist der Bebauungsplan zunächst als Angebotsplanung anzusehen. Über eine etwaige Verpflichtung künftiger Vorhaben zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufgrund ihrer Art, Größe und Leistung können somit zurzeit keine Angaben gemacht werden.

Die nach der Bebauungsplanung zulässigen Grundflächen im Sinne des § 19 (2) BauNVO bleiben mit weniger als 6 000 m² weit unterhalb der Prüf- und Schwellenwerte nach Anlage 1 Nr. 18.7 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.06.2002 (BGBl. I S. 1914)), die eine UVP-Pflicht oder eine allgemeine Vorprüfung erforderlich machen würden.

Dennoch wurden die Auswirkungen der Bebauungsplanung bzw. der nach der Planung zulässigen Vorhaben auf die Umwelt und die in § 2 (1) UVPG genannten Schutzgüter durch eine freiwillige Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft und ein Umweltbericht nach den Anforderungen des § 2a BauGB (in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), geändert durch Gesetz vom 23.07.2002 (BGBl. I S. 2850)) erstellt. Dieser Umweltbe-

richt ist als Anlage Bestandteil der Planbegründung. Auf nähere Ausführungen an dieser Stelle kann daher verzichtet werden.

9. Bodendenkmäler

Hinweise auf Bodendenkmäler in dem Planbereich liegen bisher weder dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege noch der Unteren Denkmalbehörde vor. Jedoch wurden systematische Prospektionsmaßnahmen zur Ermittlung des archäologischen Potentials in dem Planbereich bisher nicht durchgeführt. Nach §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW ist generell die Entdeckung eines Bodendenkmals auf einem Grundstück der Gemeinde/Unteren Denkmalbehörde oder dem Landschaftsverband Rheinland/Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen und haben die zur Anzeige Verpflichteten das entdeckte Bodendenkmal und die Fundstelle zunächst in unverändertem Zustand zu erhalten.

10. Bodenordnende Maßnahmen

Ein Teil der entbehrlich gewordenen Bahn- und Brachflächen wurden zu Beginn des Jahres 2003 von der Vivico Real Estate GmbH (vormals Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien mbH & Co. KG) erworben. In dem Plankonzept ist ein weiterer Gleisrückbau bis auf die beiden durchgehenden Personengleise unterstellt. Es wird davon ausgegangen, dass auch diese Flächen erworben werden können. Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG sind aufgenommen, die formelle Entbehrlichkeitsprüfung wird von der Bahn zurzeit durchgeführt.

Für die geplante Erschließungsstraße wird ein Erwerb von geringfügigen Teilflächen von an der Karlstraße anliegenden Grundstücken in privatem Grundeigentum erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass der Erwerb der benötigten Flächen freihändig gelingen kann. Alternativ käme auch ein Flächentausch im Sinne einer freiwilligen Grenzregelung in Betracht. Verhandlungen mit den Eigentümern stehen noch aus. Gelingt eine freiwillige Vereinbarung nicht, kämen formelle bodenordnende Maßnahmen nach dem BauGB zur Anwendung.

Westlich der Gleisanlage (Fläche für Bahnanlagen) befindet sich eine kleinere Dreiecksfläche. Diese Fläche ist noch nicht im Besitz der Stadt Remscheid. Die Stadt Remscheid hat der Eigentümerin (Deutsche Bahn AG) ein Angebot unterbreitet, diese Fläche, die im Bebauungsplan als GE-Gebiet ausgewiesen ist, zu erwerben. Die Eigentümerin hat der Stadt Remscheid gegenüber erklärt, dass sie diese Fläche an die Stadt Remscheid veräußern will. Das förmliche Entwidmungsverfahren wird zur Zeit von der Eigentümerin betrieben. Die Stadt Remscheid verpflichtet sich, auf dieser noch nicht entwidmeten Fläche keine baulichen Maßnahmen durchführen zu lassen, bis die Entwidmung erfolgt ist.

11. Kosten- und Finanzierung

Ein großer Teil der entbehrlich gewordenen Bahn- und Brachflächen wurden – wie oben erwähnt – bereits von der Stadt erworben, für den Ankauf weiterer entbehrlich werdender Bahnflächen sowie der für den Ausbau der Karlstraße erforderlichen geringfügigen Teilflächen werden Kosten von etwa 275.000,- € geschätzt.

An Gesamtkosten für die Erschließungsmaßnahmen im Plangebiet wurden überschlägig 3.906.000 € brutto ermittelt. Dabei entfallen etwa 1.500.000,- € auf die „innere“ Erschließung des Neubaubereichs, der übersteigende Kostenbetrag entfällt auf die verkehrsverbessernden Maßnahmen im Umfeld des Planbereichs einschließlich der Bahnunterführungen. Die Kosten beinhalten dabei den Ausbau der Karlstraße von der Wülfingstraße bis zur Gartenstraße, den angestrebten Kreisverkehr im Einmündungsbereich der Schlachthofstraße in die Gartenstraße inklusive der Verschwenkungs- und Anpassungsbereiche, den Neuanschluss des Kimmenauer

Wegs an die Karlstraße (Anschlusslänge ca. 65 m) sowie den Rückbau der Brückenplatten der Eisenbahnüberführungen der Alten Kölner Straße/Wülfingstraße und der Schlachthofstraße einschließlich der Neuerrichtung jeweils einer Flügelmauer. Die Kosten für die geplante Fußgängerbrücke sind zunächst pauschal mit 290.000,- € geschätzt.

Zurzeit wird davon ausgegangen, dass die „innere“ Erschließung der gewerblichen Entwicklungsflächen durch einen Erschließungsträger bzw. Investor erfolgen wird. Die zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen werden zur Finanzierung der Gesamtkosten mit herangezogen.

An weiteren Kosten bei Durchführung der Planung entstehen:

- ca. 150.000,- € für externe Ausgleichsmaßnahmen (Herstellungskosten und Kosten für Dauerpflege über 30 Jahre)
- ca. 9.120,- € für Ersatzaufforstungsmaßnahmen

Anlagen:

- Lageplan mit räumlichem Geltungsbereich des Bebauungsplans (unmaßstäbliche Verkleinerung)
- Umweltbericht und Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 20.02.2006
- Fachgutachten:
 - Altlasten-Ersterfassung und -bewertung vom 12.12.1994, Friedrich + Krämer,
 - Gefährdungsabschätzung vom 16.12.1996, Friedrich + Krämer,
 - Gefährdungsabschätzung, 1. Ergänzung vom 09.06.1998, Friedrich + Krämer,
 - Gefährdungsabschätzung, 2. Ergänzung vom 17.11.1999, Friedrich + Krämer,
 - Schalltechnische Untersuchung vom 09.12.2005, Kramer Schalltechnik GmbH,