



Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ in Wülfrath

Umweltbericht (Begründung Teil B)

Datum: 05. Juni 2025

Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung

Dipl.-Ing. Guido Beuster

Freier Landschaftsarchitekt

Im Granterath 11

41812 Erkelenz

guido-beuster@t-online.de

Tel. 02431 / 943 44 78

Fax. 02431 / 943 49 53

www.guido-beuster.de

Auftraggeber:

Planungsgruppe MWM
Neuenhofstraße 110

52078 Aachen

Bearbeitung:

Guido Beuster

Landschaftsarchitekt

Erkelenz, den 05. Juni 2025

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. EINLEITUNG	1
a. Kurzdarstellung der Inhalte und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans, Festsetzungen, Bedarf an Grund und Boden	1
b. Darstellung der in Fachgesetzen Fachplänen, übergeordneten Planwerken und Bauleitplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und die Art der Berücksichtigung der Ziele	11
2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER ERMITTELTEN ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	20
a. Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands; voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung Bestand und Entwicklung von Landschaft, Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt Bestand und Entwicklung von Fläche, Boden, Wasser, Grundwasser, Luft und Klima Bestand und Entwicklung bezogen auf den Menschen, seine Gesundheit und die Bevölkerung Bestand und Entwicklung der Kultur- und sonstige Sachgüter Bestand und Entwicklung Erneuerbarer Energien	20
b. Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung Auswirkungen auf Landschaft, Tiere und Pflanzen biologische Vielfalt Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Grundwasser, Luft und Klima Auswirkungen auf den Menschen, seine Gesundheit und die Bevölkerung Auswirkungen Kultur- und sonstige Sachgüter Auswirkungen auf die Nutzung Erneuerbarer Energien Wechselwirkungen zwischen den dargestellten Umweltmedien	42
c. Beschreibung geplanter Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen sowie geplante Überwachungsmaßnahmen	57
d. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	65
e. Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen	65
3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN UND ZUSAMMENFASSUNG	66
a. Verwendete Verfahren und Probleme bei der Erstellung der Angaben	65
b. geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Planung	66
c. Zusammenfassung	66
d. Verwendete Quellen	73

1. EINLEITUNG

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ in Wülfrath wurde zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sowie § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. Darin werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Umweltprüfung beschränkt sich dabei auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand, allgemein anerkannten Prüfmethoden, sowie Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans in angemessener Weise verlangt werden kann. Die Ergebnisse der für die Bearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ erforderlichen Gutachten wurden hierbei berücksichtigt. Die Beschreibung und Bewertung der geprüften Umweltbelange erfolgt in dem vorliegenden Umweltbericht.

a. Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplans, Festsetzungen, Bedarf an Grund und Boden

Nördlich der Innenstadt von Wülfrath befindet sich das ehemalige Bahnhofsareal, das seit der Stilllegung der Niederbergbahn im Jahr 1999 größtenteils brach liegt oder nur vorübergehend (u. a. als Schrottplatz und Lagerfläche) genutzt wurde. Die ehemalige Bahnstrecke wurde 2011 zum Panoramaradweg Niederbergbahn umgebaut.

Im Jahr 2018 wurde das ehemalige Bahnhofsgelände von der Stadt Wülfrath und dem Kreis Mettmann angekauft. Das Plangebiet verfügt über eine Fläche von ca. 7,4 ha, von denen sich im Bereich des Bahnhofareals ca. 2,4 ha in städtischem Eigentum befinden. Die im Besitz der Stadt Wülfrath befindliche Fläche ist mit Datum vom 07. Februar 2023 von den Bahnbetriebszwecken freigestellt. Anlass und Ziel des Erwerbs war die potenzielle Reaktivierung der Bahntrasse auf der Fläche des Kreises Mettmann sowie insbesondere die städtebauliche Aufwertung und Umgestaltung des brachliegenden, innenstadtnahen Areals durch eine Erweiterung der gewerblich genutzten Fläche. Im Jahr 2019 wurde die Verwaltung mit Beschluss II-004-2019 beauftragt ein städtebauliches Konzept zur Unterbringung des dringend benötigten Neubaus einer Feuer- und Rettungswache – der bisherige Standort an der Wilhelmstraße ist zu klein und nicht mehr zeitgemäß – auf dem Bahnhofareal zu

erarbeiten. Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist daher die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der Feuer- und Rettungswache im ehemaligen Bahnhofsareal zu schaffen.

Wichtiges Ziel ist außerdem die Optimierung der verkehrlichen Anbindung des ehemaligen Bahnhofareals und die Verbesserung der Verkehrsführung im Bereich der Mettmanner Straße. Dabei soll sowohl die innere Erschließung und Anbindung der geplanten Nutzungen an die vorhandenen Straßen als auch die Anbindung des Areals an die Innenstadt - insbesondere auch des Fuß- und Radverkehrs - berücksichtigt werden.

Um die genannten Ziele zu erreichen soll Planungsrecht in Form eines Bebauungsplanes geschaffen werden. Der Flächennutzungsplan stellt im Plangebiet zwar bereits heute überwiegend die zukünftigen Nutzungen dar, die Darstellung der Bahnanlagen soll jedoch aufgrund des zukünftig geringeren Flächenbedarfs zugunsten einer Darstellung gewerblicher Bauflächen sowie einer Gemeinbedarfsfläche verkleinert werden. Die vorhandene Wohnbauflächen-darstellung wird zur Bestandssicherung übernommen und lediglich an der östlichen Grenze geringfügig angepasst. Der Flächennutzungsplan wird daher im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB geändert.

Ziel und Zweck der Bauleitplanung ist somit die Schaffung der Voraussetzungen zur Entwicklung einer Feuer- und Rettungswache sowie einer gewerblichen Nutzung auf einer größtenteils brachliegenden Fläche, zur langfristigen Sicherung der Bahntrasse für eine Reaktivierung der Bahnlinie – nach Möglichkeit unter Erhalt einer Trasse für den Panoramamaradweg – sowie zur Optimierung der Verkehrsführung im Bereich des nördlichen Innenstadteingangs.

Das ca. 7,4 ha große Plangebiet befindet sich nördlich der Innenstadt von Wülfrath im Bereich des ehemaligen Bahnhofareals zwischen der Mettmanner Straße und einem Gewerbegebiet an der Röntgenstraße.

Das Plangebiet wird begrenzt

- im Süden durch den südlichen Rand der Mettmanner Straße zwischen Velberter Straße und Wilhelmstraße, wobei die Bahnhofstraße bis zum Knotenpunkt Düsseler Straße / Wilhelmstraße ebenfalls Teil des Plangebiets ist,
- im Südosten und Osten durch die südliche bzw. südöstliche Straßenbegrenzungslinie der Henry-Ford II-Straße,

- im Norden durch die Röntgenstraße sowie die Flurstücke 303 und 264 und
- im Westen durch die Velberter Straße, wobei die Velberter Straße selbst sowie die unmittelbar an die Straße angrenzenden Bereiche des Friedhofs im Hinblick auf einen zukünftigen Ausbau der Velberter Straße miteinbezogen werden.

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

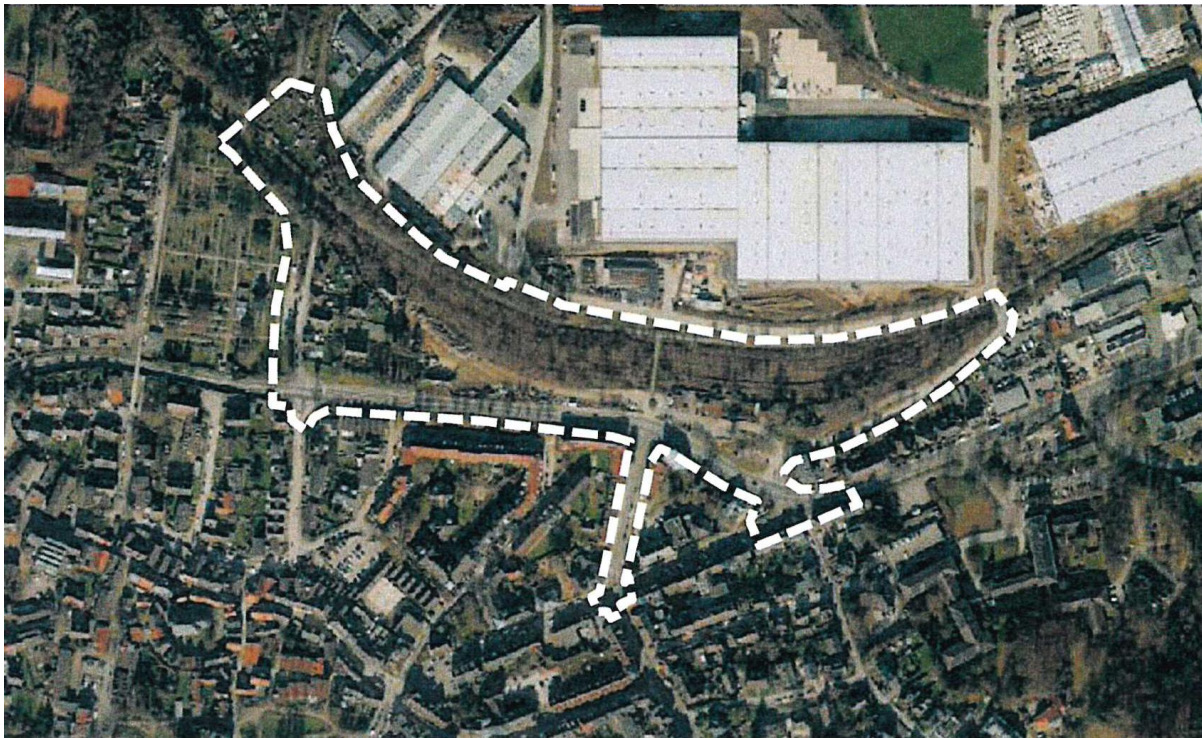


Abb. 1 Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“, Quelle: Entwurf Begründung Teil A zum B-Plan, Planungsgruppe MWM

Die städtebauliche Konzeption sieht auf den sich im Eigentum der Stadt Wülfrath befindenden Flächen des ehemaligen Bahnhofareals die Entwicklung einer Feuer- und Rettungswache im westlichen Teil und von Gewerbeflächen sowie einer Mobilitätsstation im östlichen Teil vor. Gleichzeitig werden auf den Eigentumsflächen des Kreises Mettmann im nördlichen Bereich des Areals Flächen für eine langfristige Reaktivierung der Bahnstrecke gesichert. Hier könnte zukünftig zentral am nördlichen Rand des Plangebiets ein Bahnhaltepunkt mit zwei barrierefrei zugänglichen Außenbahnsteigen entstehen.

Entsprechend der Zielsetzung des Bebauungsplanes und der vorhandenen Bebauung im westlichen Bereich des Plangebiets wird für die Bebauung festgesetzt:

- Allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO
- Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO
- Flächen für den Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung „Feuer- und Rettungswache“

Der Bereich der Bestandsbebauung entlang der Velberter Straße im Westen des Plangebiets wird entsprechend der vorhandenen Bebauung als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Die im allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO, der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften, sind gem. § 1 Abs. 5 BauNVO aufgrund der Nähe zum Stadtkern nicht zulässig. Zur Verhinderung einer Überformung der Wohnquartiere sind Ausnahmen gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3-5 BauNVO (Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) nicht zulässig.

Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Die in Gewerbegebieten allgemein zulässigen Nutzungen nach § 8 Abs. 2 BauNVO sind mit Ausnahme von Tankstellen zulässig. Tankstellen werden ausgeschlossen, da es im näheren Umfeld gut erschlossene, besser geeignete Standorte (u. a. entlang der Wilhelmstraße östlich des Plangebiets) gibt, so dass nicht notwendiger Verkehr möglichst aus dem Gewerbegebiet rausgehalten werden soll.

Zur Berücksichtigung des Immissionsschutzes zwischen dem Plangebiet und den unmittelbar und mittelbar angrenzenden schützenswerten Bereichen außerhalb des Plangebiets werden Anlagen- und Betriebsarten gem. Abstandserlass des MUNLV des Landes Nordrhein-Westfalen vom 06.06.2007 ausgeschlossen. Da mit Ausnahme des äußersten nördlichen Randes das gesamte Gewerbegebiet einen Abstand von weniger als 100 m zur angrenzenden Wohnbebauung aufweist, werden die Anlagen- und Betriebsarten der Abstandsklassen I – VII ausgeschlossen, so dass der Immissionsschutz sichergestellt ist. Anlagen- und Betriebsarten der Abstandsklasse VII sind ausnahmsweise zulässig, wenn über den Stand der Technik hinausgehende Maßnahmen zum Immissionsschutz getroffen werden oder eine atypische, dem Immissionsschutz entgegenkommende Betriebsweise ausgeübt wird. Es ist gutachterlich nachzuweisen, dass schädliche Umwelteinwirkungen in der

unmittelbaren Nachbarschaft wie auch in den angrenzenden Wohngebieten nicht hervorgerufen werden.

Aufgrund der Kombination aus schutzbedürftigen Nutzungen im Nahbereich innerhalb und außerhalb des Plangebietes (u. a. Wohnen, Gebäude mit Publikumsverkehr), wichtigen Verkehrstrassen (Mettmanner Straße – L 403) und der möglichst flexibel gewünschten Entwicklungsmöglichkeit des Plangebietes wird die Ansiedlung von Anlagen und Störfallbetrieben, die einen Betriebsbereich i. S. v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären, im Gewerbegebiet gem. § 1 Abs. 9 BauNVO aus wohnumfeldverträglichen Gründen ausgeschlossen.

Der derzeitige Standort der freiwilligen Feuerwehr von Wülfrath an der Wilhelmstraße entspricht nicht mehr den heutigen Standards. Das Gebäude stammt aus den 1960er-Jahren, ist insgesamt zu klein und insbesondere auch im Berufsverkehr für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte nicht schnell genug erreichbar. Daher wird aufgrund des dringenden Bedarfs der Entwicklung eines neuen Standorts für die Feuer- und Rettungswache im Plangebiet gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB Flächen als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Feuer- und Rettungswache“ festgesetzt. Zulässig sind Feuerwehrgebäude sowie dem Nutzungszweck dienende Einrichtungen, Anlagen und Nebenanlagen (z. B. Schulungsräume, Kfz-Werkstätten).

Die Grundflächenzahlen werden auf Basis der Orientierungswerte für Obergrenzen gem. § 17 BauNVO - 0,4 für allgemeine Wohngebiete sowie 0,8 für Gewerbegebiete - festgesetzt. Zur Gewährleistung eines verträglichen Versiegelungsgrades wird auch im Bereich des vorgesehenen Standorts der Feuer- und Rettungswache (Fläche für den Gemeinbedarf) - angelehnt an die Orientierungswerte für Gewerbegebiete und aufgrund einer für die vorgesehene Nutzung notwendigen hohen Versiegelungsgrades - eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt.

Zur Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild und zur Berücksichtigung der Bestandsbebauung werden im allgemeinen Wohngebiet maximal zwei Vollgeschosse zugelassen. Aus gleichem Grund werden im Plangebiet maximale Gebäudehöhen (Bezugshöhe ist Normalhöhennull NHN) festgesetzt. Diese orientieren sich im allgemeinen Wohngebiet an der Bestandsbebauung. Für die Fläche für den Gemeinbedarf und das Gewerbegebiet werden 202,0 m bzw. 204,0 m ü. NHN (entspricht jeweils einer Gebäudehöhe von ca. 12 m) festgesetzt. Ähnliche

Gebäudehöhen werden auch unmittelbar südlich des Plangebiets bei der III-geschossigen Bestandsbebauung an der Mettmanner Straße erreicht, wobei das ehemalige Bahnhofsareal in diesem Bereich rund zwei Meter höher liegt. Die maximale Gebäudehöhe darf für Aufbauten von Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie um maximal 1,50 m überschritten werden. Ausgenommen von den Höhenfestsetzungen sind zudem Übungstürme der Feuerwehr, die aufgrund ihrer Funktion eine bestimmte Höhe erreichen müssen. Sie sind auf die erforderliche Höhe zu beschränken.

Um die bestehende Bebauung zu sichern und eine Überprägung zu verhindern, wird für das allgemeine Wohngebiet eine offene Bauweise festgesetzt. Bei der Fläche für den Gemeinbedarf sowie beim Gewerbegebiet wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, um eine flexible, an den Bedarf der zukünftigen Nutzung angepasste Gestaltung zu ermöglichen. Die Bauweise ist hier auf nachfolgender Planungsebene im Einzelfall zu prüfen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in der Planzeichnung durch Baugrenzen festgesetzt. Diese verlaufen parallel zu den Erschließungsstraßen (GE), berücksichtigen die derzeitige Bestandsbebauung (WA) oder basieren auf der städtebaulichen Konzeption (Fläche für den Gemeinbedarf). Sie sind so festgelegt, dass eine bestmögliche bauliche Nutzung der Flächen sowie ein Fassen des Straßenraums ermöglicht wird und gleichzeitig ausreichend Spielraum zur Gestaltung zur Verfügung steht.

Zur langfristigen Sicherung der technischen Infrastruktur und zur Schaffung der Voraussetzungen z. B. für die Etablierung einer Nahwärmeversorgung im Plangebiet werden ausnahmsweise zulässige, der Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie der Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen gem. § 14 Abs. 2 BauNVO zugelassen, auch wenn hierfür keine besonderen Flächen festgesetzt sind.

Ergänzend werden Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen, Minderungsmaßnahmen von Lichtemissionen und eine verbindliche Dachbegrünung bei Flachdächern und geneigten Dächern bis max. 25° festgesetzt. Zur Eingrünung des Areals werden Anpflanzungen von Bäumen oder alternativ Gehölzen auf den Baugrundstücken gefordert. Ergänzend werden eine gliedernde Begrünung von Stellplatzflächen durch Bäume festgesetzt und Pflanzvorgaben bei der Errichtung von Tiefgaragen getroffen. Stützwände/ Lärmschutzwände sind mit Kletter- und/oder Rankpflanzen oder alternativ Strauchpflanzungen zu begrünen.

Gestalterische Festsetzungen zur Dachgestalt und Werbeanlagen gewährleisten die Einfügung in das bestehende Ortsbild.

Da ein großer Teil des Plangebiets lediglich als Fläche für die langfristige Reaktivierung der Bahnstrecke (Zeithorizont ca. 10-25 Jahre) gesichert wird, ist hier zunächst keine bauliche Entwicklung des Bereichs zu erwarten. Aus diesem Grund stellt der Bereich ein Flächenpotenzial für den Biotop- und Artenschutz im Rahmen des Konzepts „Natur auf Zeit“ dar. Dabei wird der Zustand von Natur und Landschaft auf einer vorab bestimmten Fläche durch Nutzung, ungelenkte Sukzession oder Pflege aus Naturschutzperspektive zeitweise – bis zur Überführung in die eigentliche Nutzung (hier: Reaktivierung der Bahnstrecke) - positiv verändert. Diese Veränderung darf jedoch zum Zwecke der ursprünglich vorgesehenen Nutzung wieder beseitigt werden.

Langfristig wird die Reaktivierung der stillgelegten Niederbergbahn angestrebt, die Wülfrath bis in 1960er (Personenverkehr) bzw. 1990er Jahre (Güterverkehr) mit Velbert und Heiligenhaus verband. Teile des Plangebiets sind auch heute noch der Eisenbahn gewidmet und im Flächennutzungsplan als Bahnanlagen dargestellt. Dementsprechend und im Hinblick auf die Ziele des Bebauungsplans werden die für die Reaktivierung benötigten Flächen im Bebauungsplan als Bahnanlagen festgesetzt. So soll zur Sicherung der Bahnflächen eine Überbauung des Bereichs verhindert werden. Bis zur Realisierung des Projekts soll auf der ehemaligen Bahntrasse der Panoramaradweg erhalten bleiben. Der langfristige Umgang mit dem Panoramaradweg wird derzeit noch geprüft.

Da nicht alle der Eisenbahn gewidmeten Flächen im Bebauungsplan zukünftig für Bahnzwecke benötigt werden, werden diese Flächen teilweise überplant. Aus diesem Grund wird eine Festsetzung mit bedingender Wirkung in die Planung aufgenommen.

Die innerhalb des Plangebiets liegenden Teile der Bestandsstraßen Mettmanner Straße, Velberter Straße, Silberberger Weg, Bahnhofstraße, Wilhelmstraße, Düsseler Straße und Henry-Ford II-Straße werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des ehemaligen Bahnhofareals sowie die mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke werden folgende Änderungen gegenüber dem Bestand festgesetzt:

Knotenpunkt Mettmanner Straße / Bahnhofstraße

Im Rahmen der Entwicklung des ehemaligen Bahnhofsbereichs ist die Umgestaltung des nördlichen Innenstadteingangs vorgesehen. Ziel ist u. a. die Verbesserung der Verkehrsführung sowie die Anbindung des ehemaligen Bahnhofsbereichs. Daher werden auf Grundlage des derzeitigen Stands der Erschließungsplanung die zur Umgestaltung des Knotenpunkts sowie zur Erschließung des Bahnhofsbereichs benötigten Flächen nördlich der Mettmanner Straße als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Im Bereich des Knotenpunkts selbst kommt es zu einer geringfügigen Erweiterung der Verkehrsfläche im Bereich der bereits heute öffentlich genutzten Teile des angrenzenden Wohngebiets.

Knotenpunkt Mettmanner Straße / Wilhelmstraße / Henry-Ford II-Straße / Südstraße

Auch die Umgestaltung des Knotenpunkts Mettmanner-, Wilhelm-, Henry-Ford II- und Südstraße ist als Maßnahme geplant. Im Hinblick auf die zukünftige Umgestaltung wird das Flurstück 666 (Flur 16, Gemarkung Wülfrath) zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsflächen als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Das Flurstück ist heute dem historischen Rathaus zugeordnet und wird als Lagerfläche genutzt.

Velberter Straße

Im Zuge der möglichen Reaktivierung der Bahnstrecke ist eine Anpassung der Velberter Straße notwendig. Nachzeitigem Stand ist der Bau einer Brücke über die Bahnanlagen vorgesehen, jedoch sind auch hier die Planungen noch nicht weit fortgeschritten, so dass die Abgrenzung der Verkehrsfläche in diesem Bereich auf Basis des derzeitigen Planungsstandes erfolgt.

Die Verkehrsfläche schließt dabei auch den östlichen Rand des Friedhofs mit ein, um die Flächen für den späteren Ausbau der Velberter Straße (Fahrbahn, Gehweg und Böschung) zu sichern. Wie viel Flächenbedarf für den langfristigen Ausbau genau notwendig ist, ist in der weiteren Planung zu prüfen. Gleichzeitig wird der nördlich des Friedhofs liegende Teil der Velberter Straße weiterhin als Verkehrsfläche festgesetzt, um die (relativ) direkte Erschließung der westlich des Friedhofs liegenden Wohngebiete an Museums- bzw. Mittelstraße zu sichern. Bis zur geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke ist die Erschließung in diesem Bereich noch detaillierter zu planen.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der bestehende Parkplatz am alten Bahnhof, der über die Henry-Ford II-Straße erschlossen wird, wird in seiner Funktion als öffentlicher Parkplatz gesichert und als

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Zweckbestimmung Parken) festgesetzt.

Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke soll auch ein entsprechendes Mobilitätsangebot geschaffen werden. Hierzu ist südlich des vorgesehenen Bahnhofs eine Mobilitätsstation geplant u. a. mit Bushaltestelle, Taxisständen, Stellplätzen für Pkw und Fahrräder sowie E-Ladeinfrastruktur. Die Mobilitätsstation wird über den Knotenpunkt Mettmanner Straße / Bahnhofstraße sowie die Henry-Ford II-Straße erschlossen und ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Zweckbestimmung Mobilitätsstation) festgesetzt. Da die Realisierung der Mobilitätsstation voraussichtlich erst mit der Reaktivierung der Bahnstrecke erfolgt, soll die Fläche bis dahin für Zwischennutzungen genutzt werden. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Ebenso werden die von der Velberter Straße ausgehenden Zufahrten des Wohngebietes als private Verkehrsflächen gesichert. So soll – ebenso wie mit der Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes – die Erschließung der rückwärtig liegenden Grundstücke gewährleistet werden.

Im Planverfahren wurde ein Immissionsgutachten erstellt, dass die Auswirkungen des Verkehrs- und Gewerbelärms darlegt und Vorgaben für die Planung definiert. Es werden im Plangebiet aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand und der Festsetzung der maßgeblichen Außenlärmpegel / Lärmpegelbereiche in der Planzeichnung festgesetzt. Je nach Abstand zur Lärmquelle sind dann entsprechende Bauausführungen für Fenster, Fassaden und Außenwohnbereiche erforderlich. Die Maßnahmen werden im Kap. 2c Schutzgut Mensch ausführlicher dargestellt.

Teile des Flurstücks 294 (Flur 9) sind noch dem Bahnbetrieb gewidmet, werden im Bebauungsplan jedoch überplant. Für die in der Planzeichnung hervorgehobenen Flächen im Bereich des genannten Flurstücks gelten die Festsetzungen erst bei Vorliegen der Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung bzw. Teilentwidmung) oder bei vorzeitiger Freigabe bzw. Zustimmung durch die zuständige Bahnbehörde.

Auf der Trasse der stillgelegten Niederbergbahn wurde im Jahr 2011 der Panoramamaradweg errichtet. Der Panoramamaradweg befindet sich im Plangebiet innerhalb der für die Reaktivierung der Bahnstrecke vorgesehenen Flächen. Aufgrund des langen Zeitraums bis zur Realisierung des Projektes wird die in der

Planzeichnung hervorgehobene Trasse des Panoramaradwegs bis zur möglichen Umsetzung des Projektes gesichert.

Die Flächen zwischen dem allgemeinen Wohngebiet und der Mettmanner Straße werden als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleit-/ Verkehrsgrün festgesetzt. Die Vegetation in diesem Bereich soll (auch als Pufferzone zwischen Wohnbebauung und Mettmanner Straße) erhalten bleiben. Gleichzeitig sind aufgrund der vorhandenen Böschung hier ohnehin kaum andere Nutzungen möglich, so dass dieser Bereich planungsrechtlich in seiner derzeitigen Funktion gesichert wird.

Ähnliches gilt für die Flächen nördlich des allgemeinen Wohngebiets. Hier werden langfristig zusätzliche Flächen durch den Ausbau der Velberter Straße im Bereich der möglichen Bahnüberführung frei, da der neue Verlauf der Velberter Straße etwas weiter westlich verläuft, um einen optimalen Anschluss an den Bereich nördlich der Bahnstrecke zu gewährleisten. Die freiwerdenden Flächen werden als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleit-/ Verkehrsgrün festgesetzt. Die heutige Velberter Straße genießt hier Bestandsschutz.

Die im Plangebiet bekannte Altlastenflächen sind im Plan zeichnerisch und textlich gekennzeichnet.

Die Entwässerung des Plangebiets soll durch Anschluss an das bestehende Mischwassersystem erfolgen. Aufgrund der starken Auslastung des Regenüberlaufbeckens (RÜB) Maikammer muss dabei eine Drosselung des Niederschlagswasser im Plangebiet erfolgen. Mögliche Anschlussschächte für die Einleitung des gedrosselten Niederschlagswassers aus dem Bereich des ehemaligen Bahnhofsareals befinden sich in der Mettmanner Straße, in der Henry-Ford II-Straße sowie im Knotenpunkt Mettmanner Straße / Bahnhofstraße. Aufgrund der erforderlichen Drosselung sind vor den Anschlüssen an die vorhandene Mischwasserkanalisation Regenrückhaltebecken (z. B. als offene Erd- oder Betonbecken oder unterirdisch) vorzusehen.

b. Darstellung der in Fachgesetzen, Fachplänen, übergeordneten Planwerken und Bauleitplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und die Art der Berücksichtigung der Ziele

Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz

Gemäß des seit dem 01.09.2021 gültigen Bundesraumordnungsplans Hochwasserschutz (BRPH)¹ sind bei allen raumordnungsrelevanten Planungen die hierin enthaltenen Ziele zu beachten und die Grundsätze zu berücksichtigen. Das übergreifende Ziel dieses Raumordnungsplans ist es, das Hochwasserrisiko für Siedlungs-, Verkehrsflächen und kritische Infrastrukturen zu minimieren und dadurch mögliche Schadenspotenziale einzugrenzen. Die in der Anlage der Verordnung aufgeführten Ziele (Z) und Grundsätze (G) sind daher auf Ebene der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Das hier beschriebene Plangebiet befindet sich nicht in der Nähe von Fließgewässern. Im vorliegenden Planverfahren wird dabei insbesondere auf das Ziel I.2.1 des o. g. Raumordnungsplanes in die Planung eingestellt: „Die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer, durch Starkregen oder durch in Küstengebiete eindringendes Meerwasser sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der Siedlungsentwicklung nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten vorausschauend zu prüfen“. Daher wurden die vom Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) veröffentlichte Starkregengefahrenhinweiskarte für NRW in den Planunterlagen ergänzt.

Regionalplan

Im Regionalplan Düsseldorf (Blatt 20) werden die Flächen des Geltungsbereiches überwiegend als überregionale und regionale Schienenwege (nördlicher Teil des Plangebiets: ehemaliges Bahnhofsareal) sowie als vorwiegend überregionale und regionale Straßen (südlicher Teil des Plangebiets: Mettmanner Straße / Wilhelmstraße) dargestellt. Lediglich ein kleiner Teil der Fläche innerhalb des Plangebiets ist als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Allerdings sind mit Ausnahme der genannten Darstellungen entlang der vorhandenen Verkehrsachsen (Straße und ehem. Schienentrasse), die unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bereiche in allen Richtungen als ASB dargestellt. Nördlich

des Plangebiets gibt es zudem Flächen, die als allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche (AFAB) sowie als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen dargestellt sind.

Aufgrund der Lage und Darstellungen des Regionalplanes ist anzunehmen, dass die vorliegende Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist. Die Landesplanerische Stellungnahme ist abzuwarten.

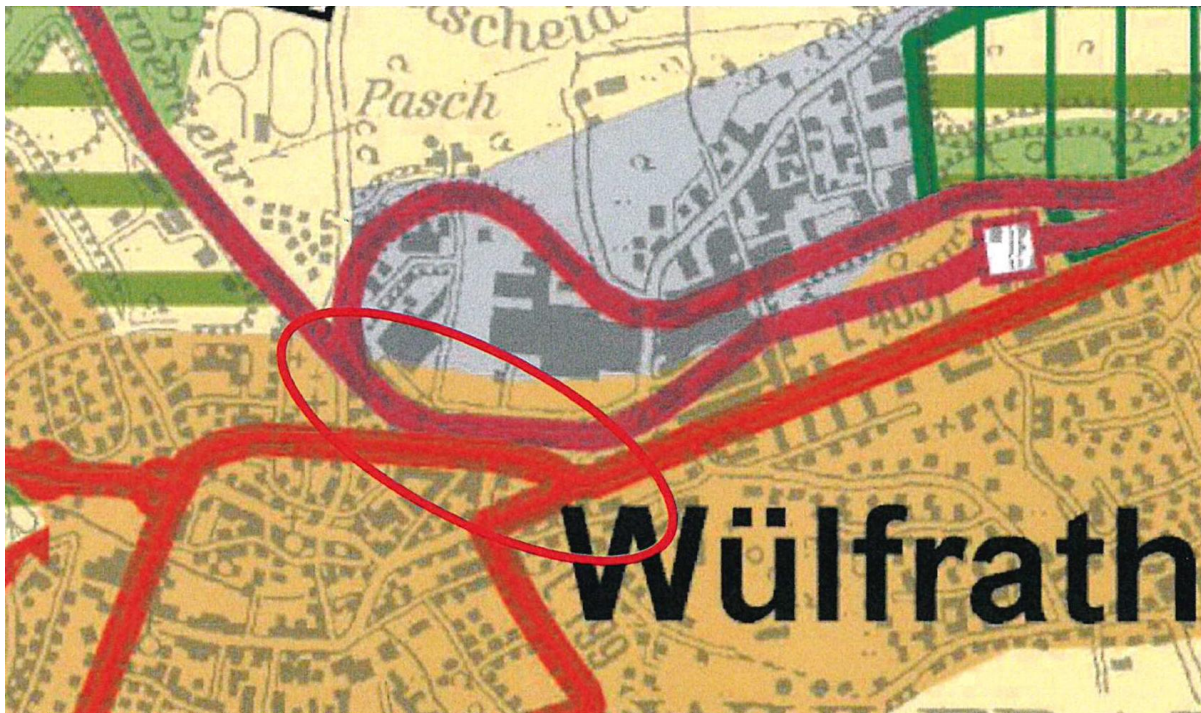


Abb. 2 Auszug aus dem Regionalplan Düsseldorf (Blatt 20), Quelle: Bezirksregierung Düsseldorf (Stand: 2022)

Flächennutzungsplan FNP

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wülfrath ist der überwiegende Teil des Plangebietes als Bahnanlage mit Haltepunkt (Norden) bzw. gewerbliche Baufläche (Zentrum) dargestellt. Im westlichen Bereich befinden sich zudem im Bereich des bestehenden Wohngebiets östlich der Velberter Straße Darstellungen für Wohnbauflächen. Der Geltungsbereich ragt westlich der Velberter Straße in die angrenzende Grünfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Friedhof) hinein. Die Velberter Straße im Westen, die Mettmanner Straße im Süden und die Wilhelmstraße im Südosten des Plangebiets sind als Verkehrsflächen (örtliche Hauptverkehrsstraße bzw. überörtliche klassifizierte Straße) dargestellt.

In der näheren Umgebung des Plangebiets sind im Flächennutzungsplan verschiedene Nutzungen dargestellt, darunter die bereits genannte Grünfläche besonderer Zweckbestimmung (Friedhof, Westen), Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen (Süden), gewerbliche Bauflächen (Norden) sowie Sonderbauflächen (Verwaltung / Dienstleistung / Gesundheit, Südosten). Zudem wurde der Denkmalschutzbereich „Wülfrath - Ortskern“ südwestlich des Plangebiets nachrichtlich dargestellt. Der Aufstellungsbeschluss für einen weiteren potenziellen Denkmalbereich entlang der Wilhelmstraße, der teilweise in das Plangebiet hineinragt, wurde im Jahr 2011 eingeholt. Die Aufstellung der Denkmalsbereichssatzung wird jedoch aktuell nicht weiterverfolgt.

Der Flächennutzungsplan wird gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren geändert.

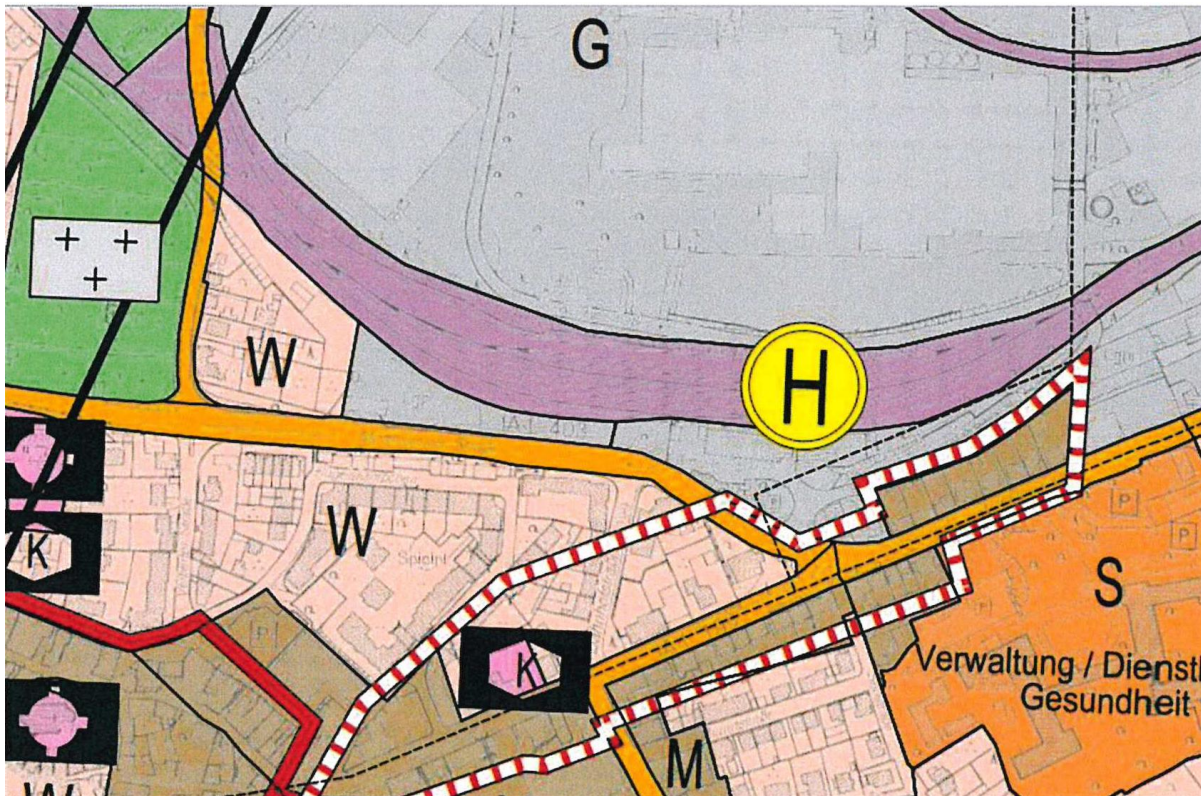


Abb. 3 Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Stand: 2022), Quelle: Begründung Teil A zum Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“

Bestendes Planungsrecht

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 9 - ehemaliges Bahnhofsareal - existiert bisher größtenteils kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Das Gebiet ist dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen. Lediglich die Bahnhofstraße sowie das östlich des historischen Rathauses gelegene, heutige Flurstück 666 (Flur 16, Gemarkung Wülfrath) liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 1.17 - Flügelskämpchen / Bahnhofstraße - aus dem Jahr 1984. Entlang der Mettmanner Straße und Bahnhofstraße wurden allgemeine Wohngebiete (GRZ 0,4, III-geschossig, geschlossene Bauweise), entlang der Wilhelmstraße Kerngebiete (GRZ 1,0, II- bis III-geschossig, offene Bauweise) festgesetzt. Die Überdeckungsbereiche selbst befinden sich jedoch nicht innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen. Es handelt sich überwiegend um Verkehrsfläche, geringfügig auch allgemeines Wohngebiet (im Bestand ebenfalls als Verkehrsfläche genutzt). Bei Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 9

The map shows the 'Gewerbegebiet Röntgenstr.' (Industrial Area Röntgenstr.) at the top, bordered by Röntgenstr. A dashed line outlines a specific area of interest. Below this, the map shows a residential area with streets like Wilhelmstr., Mozartstr., and August-Brayssenstr. Green spaces are labeled with numbers like 1.10, 1.17, 1.19, 1.26, 1.27, 1.29, 1.31, 1.33, 1.5, 1.9, 1.91, 1.92, 1.10, 1.11, 1.13, 1.17, 1.17.1, 1.17.2, 1.0, 1.27, 1.29, 1.31, 1.33, 1.5, 1.9, 1.91, 1.92. Other labels include 'Ev. Friedh.', 'Ev. Gde.Hs.', 'Rathaus', 'Stiftstr.', 'Goethestr.', 'Am Dietrich', and 'Düsseldorfer'. The map is color-coded with green for parks, yellow for residential areas, and grey for commercial/industrial areas.

Landschaftsplan und Schutzgebiete

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet (Schlupkothen) ist rund 30 ha groß und liegt rund einen Kilometer nordöstlich des Plangebiets. Landschaftsschutzgebiete befinden sich ca. 900 m nördlich („Südlich Eigenerbach-Klärteich“, 178 ha), 600 m nordöstlich („Steinbruch Fricken/Frickenhause“, 22 ha) und 1.000 m südöstlich („Holzer Bach“, 65 ha).

Flora-Fauna-Habitat-Gebiete, Vogelschutzgebiete und sonstige Schutzgebiete (Natura 2000 Gebiete) sind von der Planung nicht betroffen.

Gesetzlich geschützte Biotope liegen innerhalb des Plangebietes nicht vor. Rund 600 m nordöstlich befindet sich gem. Biotopkataster das 22 ha große schutzwürdige Biotop „Steinbruch Bochumer Bruch“.

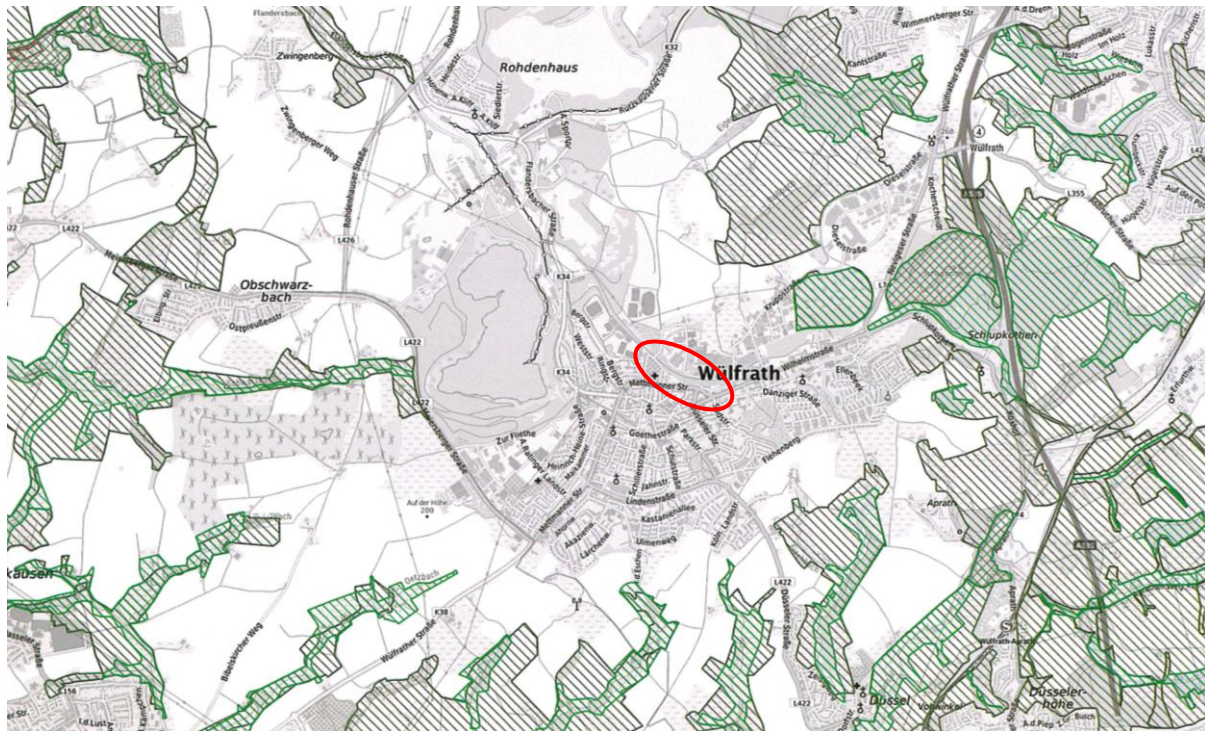


Abb. 5 Auszug aus dem Geoportal NRW, Stand: 03/2025

Baumschutzsatzung

Die Stadt Wülfrath verfügt über eine Baumschutzsatzung. Ziel der Satzung ist der Schutz des in der Stadt Wülfrath vorhandenen Baumbestandes. Diese Satzung gilt innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereichs der Bebauungspläne, soweit diese nicht eine land- oder fortwirtschaftliche Nutzung festsetzen. Geschützt sind Laub- und Nadelbäume mit einem Stammumfang von 80 und mehr cm, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden. Liegt der Kronenansatz unter dieser Höhe, ist der Stammumfang unter dem Kronenansatz maßgebend. Bei mehrstämmigen Bäumen ist die Summe der Stammumfänge maßgebend.

Nicht unter diese Satzung fallen Bäume, die auf privaten Flächen mit ihrem Stamm gemessen in 1 m über dem Erdboden ganz oder teilweise näher als 3,00 m zu Außenwänden von bestehenden, zugelassenen Gebäuden mit Wohnungen oder gewerblichen Aufenthaltsräumen im Sinne der Landesbauordnung stehen; nicht zu den Gebäuden mit Aufenthaltsräumen zählen insbesondere Stellplätze, Garagen, Geräteschuppen, Gartenlauben, Gewächshäuser, Ställe, Lagerhallen, Aborte, Feuerstätten.

Fachplanungsvorbehalt

Im vorliegenden Fall ist die Fläche des Plangebiets teilweise für Betriebs- und Verkehrszwecke einer öffentlichen Eisenbahn gewidmet. Damit gelten gem. § 38 BauGB die planungsrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen der §§ 29 - 37 BauGB nicht und auch die Planungshoheit der Kommunen ist eingeschränkt. Auf den gewidmeten Flächen besteht grundsätzlich Vorrecht der Fachplanung - hier das Eisenbahnrecht. Grundsätzlich ist eine Überlagerung von Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung möglich, sofern hierdurch keine Nutzungskonflikte hervorgerufen werden.

Im Sinne einer Entwicklung des gesamten Areals ist eine Entwidmung bzw. „Freistellung“ in den nicht für die zukünftige Reaktivierung der Bahnanlagen vorgesehenen Flächen zielführend, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Mit Bescheid vom 07.02.2023 sind große Teile der bislang im Plangebiet für Bahnzwecke gewidmeten Flächen von den Bahnbetriebszwecken freigestellt. Nicht freigestellt sind damit nur noch die auch zukünftig für die Reaktivierung der Bahnstrecke benötigten Flächen sowie einzelne Teilbereiche, die zukünftig für die Feuer- und Rettungswache (zentrales Plangebiet, <10 % der als Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzten Fläche) vorgesehen sind.

Ergänzend sind hier Festsetzungen nach § 9 Abs. 2 BauGB vorgesehen, so dass trotz Widmung eine Überlagerung von Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung möglich ist.

Bundesnaturschutzgesetz

Innerhalb des Plangebietes sind weder schützenswerte Biotope gemäß § 30 BNatSchG vorhanden noch werden Flächen im Biotopkataster NRW (Schutzwürdige Biotope in Nordrhein-Westfalen) geführt.

Innerhalb des Plangebietes und in unmittelbarer Nähe (300 m Radius) liegen keine FFH- und Vogelschutzgebiete. Über das Vorkommen von besonders bzw. streng geschützten Arten gemäß Bundesnaturschutzgesetz liegen keine Kenntnisse bzw. Hinweise vor.

Eingriffsregelung

Sind auf Grund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 18 BNatSchG zu erwarten, so ist über die Vermeidung und den Ausgleich nach § 1a Abs. 3 BauGB zu entscheiden. Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zu leisten waren.

Bodenschutz (Bundesbodenschutzgesetz)

Die Bodenschutzklausel § 1a Abs. 2 BauGB fordert u. a. einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, sowie eine Begrenzung der Bodenversiegelung auf das notwendige Maß. Leitziel des Bodenschutzes ist es, die Funktionsfähigkeit der natürlichen Abläufe und Wirkungszusammenhänge in ihrer ungestörten, naturraumspezifischen, biotischen und abiotischen Vielfalt zu erhalten.

Niederschlagswasserbeseitigung (Landeswassergesetz)

Gemäß § 44 Landeswassergesetz NRW wird für Grundstücke, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut werden gefordert, dass das anfallende Niederschlagswasser vor Ort versickert, verrieselt oder einem ortsnahen Oberflächengewässer zugeführt wird.

Lärmschutz (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Zu den Aufgaben der Bauleitplanung gehört die am Grundgedanken des vorbeugenden Immissionsschutzes (§ 1 BauGB) orientierte Ordnung der baulichen Nutzungen. Diese soll so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Die DIN 18005 ‚Schallschutz im Städtebau‘ enthält als Zielvorstellung schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER ERMITTELTEN ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

a. Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands; voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Bestand und Entwicklung von Landschaft, Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes BNatSchG sind Tiere und Pflanzen als Bestandteile des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Ihre Lebensräume sowie sonstige Lebensbedingungen sind zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und ggf. wiederherzustellen.

Landschafts- / Ortsbild

Das Plangebiet befindet sich in innerstädtischer Lage von Wülfrath an der Schnittstelle zwischen überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Bereichen und Gewerbegebieten. Auf der Brachfläche des ehemaligen Bahnhofsareal im Zentrum des Plangebietes hat sich durch Sukzession ein Gehölzbestand entwickelt, der eine natürliche, raumwirksam Kulisse darstellt. Dadurch gibt es keine bedeutenden Sichtbeziehungen / Sichtachsen innerhalb des Plangebietes.

Die Umgebung nördlich des Plangebiets wird durch großflächige Gewerbebetriebe mit großen Gewerbehallen entlang der Röntgenstraße geprägt. Weiter nordöstlich befinden sich weitere Gewerbegebiete entlang von Krupp- und Dieselstraße. Die direkt angrenzende südliche Umgebung wird hingegen von Wohnbebauung dominiert, im Bereich von Wilhelm- und Goethestraße sind in den Erdgeschossen verstärkt auch gewerbliche Nutzungen vorhanden.

Im äußersten Westen grenzen ein Friedhof und eine Kleingartenanlage an das Plangebiet.



Abb. 6 Kartenausdruck aus **Fehler! Linkreferenz ungültig.** Geobasisdaten des Landes NRW

Tiere

Gemäß den §§ 44 Abs. 1, 5, 6 und 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich die Notwendigkeit einer Artenschutzprüfung.

Um dem Gesetz Rechnung zu tragen wurde durch den Dipl.-Biologen Horst Klein vom Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl. -Ing. Guido Beuster für den Vorhabenbereich zunächst eine Artenschutzprüfung Stufe I durchgeführt.

Die Zusammenstellung potenziell betroffener planungsrelevanter Arten erfolgt auf Grundlage von Angaben der Informationssysteme des LANUV NRW (insbesondere Messtischblatt-bezogene Zusammenstellung der planungsrelevanten Arten), weiteren Datenrecherchen sowie einer aktuellen Bestandsaufnahme der Lebensraumausstattung im Plangebiet und Umfeld (Ortsbegehung im September 2023). Die ergänzte Auswahl planungsrelevanter Arten im MTB-Quadranten, in dem der Betrachtungsraum liegt, enthält Säugetierarten (Haselmaus, mehrere Fledermausarten), 28 Vogelarten, 2 Amphibienarten (Geburtshelferkröte, Kreuzkröte) und eine Reptilienart (Zauneidechse).

Die Stufe I der Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben zu artenschutzrechtlich relevanten Betroffenheiten von Fledermäusen und der Haselmaus, den planungsrelevanter Vogelarten Girlitz, Mäusebussard, Sperber, Star, Turmfalke, Waldkauz und Waldohreule, sowie der Zauneidechse führen kann.

Entsprechend dem Ergebnis der Stufe I der ASP erfolgten in einer vertiefenden Artenschutzprüfung der Stufe II vorhabenbezogene Erfassungen der Vögel (Revierkartierung), der Fledermäuse sowie der planungsrelevanten Arten Haselmaus und Zauneidechse im Jahr 2024. Weiterhin wurden Erkenntnisse aus früheren Untersuchungen von Fledermäusen bzw. Quartiermöglichkeiten aus der ASP I zum geplanten Vorhaben und von NIGGEMEYER (2019) berücksichtigt.

Die 2024 durchgeführte Erfassung der von Fledermäusen erbrachte Nachweise von 5 Arten im Plangebiet. Die Zwergfledermaus wurde als häufiger und verbreiteter Nahrungsgast festgestellt, weitere Arten (Großer Abendsegler, Langohr-Fledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus) nur vereinzelt. Im Rahmen von 2018/2019 durchgeführten Untersuchungen war zusätzlich noch die Mückenfledermaus registriert worden. Im Plangebiet wurden keine Hinweise auf von Fledermäusen besetzte Quartiere gefunden. Der Abriss des Stellwerk-Gebäudes könnte aber Tagesverstecke von Einzelindividuen der Zwerg- und Mückenfledermaus betreffen.

Die planungsrelevanten Arten Haselmaus und Zauneidechse wurden bei den vorhabenbedingten Erfassungen nicht nachgewiesen.

Im Rahmen der vorhabenbedingten Erfassung der Vögel wurden keine planungsrelevanten Vogelarten nach Definition von KIEL (2005) im Untersuchungsgebiet festgestellt.

In der vorhabenbedingten Erfassung wurden 29 nicht-planungsrelevante Vogelarten registriert, davon 18 als Brutvögel und 11 als Gastvögel.

Pflanzen

Das Plangebiet ist im Wesentlichen durch das ehemalige Bahnhofsareal geprägt. Auf den ehemaligen Gleisanlagen hat sich durch Sukzession flächiger Aufwuchs von Pioniergehölzen (Birke, Eberesche, Heckenrose, Brombeere und weitere Gebüscharten, teils lückig, teils dicht- und hochwüchsig entwickelt. Eingelagert sind offene Bereiche mit Ruderalfluren auf Schottersubstrat. Im nördlichen Bereich des

ehemaligen Bahngeländes verläuft der ein asphaltierte Panoramaradweg. Die Geländeböschung nördlich des Radweges ist z.T. dicht mit Gehölzen bestockt, die sich aus Laubbäumen (u.a. Birken, Kirschen, Weiden, bis mittleres Baumholz, Koniferen, starke Pappeln) und Sträuchern zusammensetzen.

Im südlichen Teil des Plangebietes befindet sich der Gebäudekomplex des ehemaligen Bahnhofes mit Wohn- und Gewerbenutzung (u.a. Getränkemarkt). Auf einer Grünfläche zwischen der Bahnhofszufahrt und der Mettmanner Straße stehen einzelne Laubbäume.

Im Südwesten des ehemaligen Bahngeländes befindet sich eine vegetationsarme Freifläche (teilweise gepflastert), die teilweise von einem Bauunternehmen als Lagerfläche genutzt wird.

Der südwestliche Teil des B-Plangebietes umfasst mehrere Wohnhäuser mit Nebengebäuden, Wohngärten und randlichen Baumbeständen (Laub-, Nadelhölzern) an der Velberter Straße. Im nordwestlichen Plangebiet befindet sich eine Kleingartenanlage.

Südlich des Plangebietes befinden sich dicht bebaute Innenstadtbereiche von Wülfrath mit Wohn- und Geschäftshäusern. Grünflächen sind nur kleinflächig vorhanden. Westlich des Plangebietes liegt an der Velberter Straße der Evangelische Friedhof, mit lockerem Baumbestand aus Laub- und Nadelhölzern. Nordwestlich des Plangebietes bzw. des Silberberger Weges befindet sich eine Kleingartenanlage.

Nördlich des Plangebietes erstrecken sich auf dem Gelände des ehemaligen Fordwerkes großflächige Hallen und Betriebsflächen eines Gewerbe- und Logistikzentrums. Östlich des Plangebietes setzt sich die Trasse des Radweges auf der ehemaligen Bahnstrecke fort. Sie wird beidseitig von Gehölzstreifen begleitet. Nördlich und südlich grenzen Gewerbeflächen an.



Foto 1: Südwestlicher Rand des Plangebietes aus westlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 2: Panoramaradweg aus westlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 3: Panoramaradweg im westlichen Teil des Plangebietes aus westlicher Richtung mit angrenzendem Gehölzstreifen und angrenzender Pioniervegetation auf den ehemaligen Gleisanlagen (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 4: Pioniervegetation auf ehemaligen Gleisanlagen (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 5: Straße aus nördlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 6: Ehemaliges Bahnhofsgelände aus südlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 7: Südöstlicher Rand des Plangebietes aus westlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 8: Südöstlicher Rand des Plangebietes aus östlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 9: Panoramaradweg aus östlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)



Foto 10: Panoramaradweg im östlichen Teil des Plangebietes aus östlicher Richtung (Bildnachweis: Guido Beuster 31.08.2024)

Biologische Vielfalt

Aufgrund der Pioniervegetation im Bereich des ehemaligen Bahnhofsareals sowie der Gärten und der Teilbereiche des Friedhofs und der Teilbereiche der Kleingartenanlage im Westen des Plangebietes ist von einer mittleren biologischen Vielfalt auszugehen.

Bestand und Entwicklung von Fläche, Boden, Wasser, Grundwasser, Luft und Klima

Fläche

Aufgrund der bisherigen Nutzung ist die Fläche des Plangebietes in innerstädtischer Lage bereits stark anthropogen geprägt.

Der überwiegende Teil des Plangebietes umfasst das ehemalige Bahnhofsareal. Auf den früheren Gleisanlagen hat sich Pioniervegetation entwickelt. Freiflächen haben zeitweise als Schrottplatz und zur Lagerung gedient. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude befand sich bis März 2023 ein Getränkemarkt.

Im westlichen Teil des Plangebiets gibt es zudem zwischen ehemaligem Bahnhofsareal und Velberter Straße mehrere Wohngebäude, die über die Velberter Straße oder von dort abzweigenden Privatstraßen erschlossen sind. Die westliche Plangebietsgrenze liegt zum Teil im Bereich eines Friedhofs, der nordwestliche Teil im Bereich einer Kleingartensiedlung.

Zudem befinden sich in den Randbereichen des Plangebietes mehrere Bestandsstraßen.

Boden

Gemäß den Angaben im Geoportal NRW befindet sich im Plangebiet Pseudogley-Parabraunerde. Es handelt sich hierbei um einen ebenfalls tonig - schluffigen Oberboden mit einer sehr hohen nutzbaren Feldkapazität, einer mittleren Luftkapazität und einer mittleren gesättigten Wasserleitfähigkeit. Gemäß der Karte der schutzwürdigen Böden 3. Auflage handelt es sich hierbei um fruchtbare Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit. Die Bodenwertzahl liegt bei 40 bis 65 (siehe Abb. 7).

Aufgrund der bisherigen Nutzung ist das Plangebiet jedoch bereits stark anthropogen überprägt.



Abb. 7 Auszug aus dem Geoportal NRW / Bodenkarte 1:50.000

Gemäß Stellungnahme des Geologischen Dienstes NRW liegen im Untergrund der Planfläche die potenziell verkarstungsfähigen Gesteine der Honsel-Schichten (Devon). Frühere Erdfälle sind aus der Umgebung nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bekannt.

Der Baugrund wurde durch die Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH im Rahmen einer Altlastenuntersuchung untersucht. Es besteht ein dreiteiliger Bodenaufbau: Der Verwitterungshorizont des devonischen Festgesteins weist in Teilbereichen einige wenige Dezimeter bis wenige Meter mächtige Bedeckung aus quartärem Lößlehm auf. Es folgen Auffüllungsmaterialien, deren Mächtigkeit im zentralen Bahnhofsbereich bei ca. 0,7 - 2,3 m, entlang der Nordgrenze z. T. auch geringmächtiger bzw. fehlend und im Westen z. T. zwischen 3 und 7 m liegen. Im Bereich der Gleistrassen befinden sich Gleis-schotter an der Oberfläche.

Hydrogeologisch ist im Allgemeinen von mehreren Grundwasserstockwerken auszugehen. Im Falle einer Lockermaterialauflage sind geringmächtige

Porengrundwasserleiter ausgeprägt. Die Fließrichtungen orientieren sich zumeist an den Abflussrichtungen der Vorfluter (in westliche Richtungen). Die im Bereich der Untersuchungsfläche ausstreichenden oberdevonischen Flinzschiefer des Grundgebirges besitzen nur eine geringe Trennfugendurchlässigkeit. Die oberflächennahe Verwitterungszone fungiert hier zu-meist als stauende Schicht. Die karstgefährdeten Kalksteinformationen beginnen im Bereich der geplanten Feuer- und Rettungswache erst mehrere Dekameter südlich und nördlich der gem. Machbarkeitsstudie vorgesehenen Baufläche. Diese können vor allem oberflächennah hohe Durchlässigkeiten aufweisen.

Gemäß der Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg befindet sich das Plangebiet über dem auf Eisenerz verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld "Elberfeld - Düsseldorf" sowie über dem auf Blei- und Zinkerz verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeld "Hortensia II". Die letzten Eigentümerinnen beider Bergwerksfelder sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr erreichbar. Entsprechende Rechtsnachfolgerinnen sind nicht bekannt.

Ausweislich der der Bezirksregierung Arnsberg derzeit vorliegenden Unterlagen ist im Bereich des Planvorhabens kein Abbau von Mineralien dokumentiert. Danach ist mit bergbaulichen Einwirkungen nicht zu rechnen.

Gemäß den Angaben im Geoportal NRW ist das Plangebiet der Erdbebenzone 0 und der geologischen Untergrundklasse R (Gebiete mit felsartigem Gesteinsuntergrund) zuzuordnen.

Innerhalb des Plangebiets sind im Altlastenkataster des Kreises Mettmann drei Altstandorte registriert, darunter: 36383/12 Wü (ehemaliges Bahnhofsgelände) und 36283/10 Wü (ehemalige Eigenbedarfstankstelle). Darüber hinaus befindet sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes (gänzlich innerhalb der als Altstandort eingetragenen Fläche) ein ehemaliger Schrottplatz, der im informellen Verzeichnis für Altablagerungen und Altstandorte des Kreises Mettmann als Fläche 36383 5 Wü eingetragen ist. Die beiden Altstandorte sind in der Planzeichnung des Bebauungsplans gekennzeichnet. Für die genannten Flächen wurden in den Jahren 2008 und 2015 Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) sowie im Jahr 2024 eine Altlastenuntersuchung durchgeführt. Darüber hinaus liegen zudem Gutachten zur historischen Erkundung und orientierenden Untersuchung aus dem DB-eigenen 4-Stufen-Programm vor.

Ein dritter Altstandort (36383/2 Wü, ehem. Großhandel Rohprodukte/Metall) befindet

sich im Bereich der Mettmanner Straße. Da hier aktuell kein Umbau vorgesehen ist, wurde die Fläche bislang nicht weiter untersucht. Am nördlichen Rand des Plangebiets ragt zudem eine im informellen Verzeichnis eingetragene Aufschüttung (36283 7 Wü) in das Plangebiet hinein. Auch diese Flächen sind in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann ist in baurechtlichen Genehmigungsverfahren, die die nachfolgenden Bereiche betreffen, zu beteiligen:

Bei der Fläche 36383/12 Wü handelt es sich um das ehemalige, neungleisige Bahnhofsgelände von Wülfrath, auf dem sich teilweise bis heute noch Gleisanlagen inkl. Gleisschotter, Gleise, Schwellen und Weichen befinden. Im Bereich des ehem. Bahnhofs waren ein Ablaufberg sowie Lokabstellplätze vorhanden, die derzeit brachliegen. Im Bereich der Gleise wurden Aufschüttungen erbohrt, die max. Mächtigkeit wurde mit 3,7 m ermittelt.

Die Aufschüttungen beinhalten z. T. Gesteinsbruchstücke, Schotter, Schlacke-, Asche-, Kohle- und Bauschutt-/Ziegelreste. Die Analyseergebnisse zeigen zumeist mäßig erhöhte Schwermetall- und Arsenkonzentrationen sowie PAK-Gehalte. Für die Parameter Blei, Chrom und Benzo(a)pyren werden vereinzelt auch die Prüfwerte für eine Wohnnutzung gemäß BBodSchV überschritten, die Prüfwerte für eine gewerbliche Nutzung werden jedoch eingehalten. Die Analysenergebnisse zeigen keine Hinweise auf das Vorhandensein leichtflüchtiger Schadstoffe. Die Untersuchungen aus dem Jahr 2024 ergaben im Bereich des geplanten Gebäudekomplexes der Feuer- und Rettungswache, des Alarmhofs, der Alarmausfahrt sowie im Bereich des Gewerbegebiets Einstufungen in die geringer belasteten Materialklassen EBV BM-0 und BM-F0*.

Im Süden des o. g. Altstandortes befand sich zwischen 1963 und 2013 ein Schrottplatz, der im informellen Verzeichnis für Altablagerungen und Altstandorte des Kreises Mettmann als ca. 4.000 m² große Fläche 36383 5 Wü verzeichnet ist. Im Rahmen der Untersuchungen wurden im Bereich des Schrottplatzes Auffüllungen bis zu max. 2,4 m Mächtigkeit angetroffen, die z. T. Schlacke-, Asche- und Bauschuttbeimengungen beinhalten und z. T. muffig / ölig riechen. Die chemische Analytik zeigt oberflächennah erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW). Zudem wurden durchweg erhöhte Schwermetallkonzentrationen ermittelt, die z. T. Prüfwerte für eine sensible Wohnnutzung gemäß Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) deutlich überschreiten. Die Prüfwerte für eine gewerbliche Folgenutzung werden überwiegend eingehalten. Auch für den

Summenparameter polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) wurden vereinzelt erhöhte Konzentrationen analysiert. Eine Prüfwertüberschreitung des Einzelparameters Benzo(a)pyren für eine gewerbliche Folgenutzung wurde jedoch nicht ermittelt. Die Schadstoffbelastungen konnten vertikal abgegrenzt werden. Relevante Schadstoffverlagerungen in den natürlich gewachsenen Boden wurden nicht nachgewiesen. In einer Altlastenuntersuchung 2024 wurden zum Teil deutliche Überschreitungen der zulässigen EBV-Werte festgestellt. Im Falle eines Aushubes ist eine Wiederverwertung im Rahmen von Baumaßnahmen somit nicht zulässig.

Bei der Fläche 36283/10 Wü handelt es sich um eine ca. 70 m² große, ehemalige Eigenbedarfstankstelle. Hier befand sich ein oberirdischer 3.300 L Dieseltank mit Zapfvorrichtung zur Betankung der Betriebsfahrzeuge. In diesem Bereich wurden Auffüllungen bis max. 5 m Mächtigkeit erbohrt, die u. a. Gesteinsbruch, Schlacke-, Asche- und Kohlereste sowie Bauschuttbeimengungen beinhalten. Die chemische Analytik zeigt hier oberflächennah deutlich erhöhte Konzentrationen an Schwermetallen (insbesondere Blei, Cadmium und Zink). An zwei Ansatzstellen wird oberflächennah für den Parameter Blei der Prüfwert für eine gewerbliche/industrielle Folgenutzung überschritten, die Maximalkonzentration an Blei wurde im Bereich der tieferen Aufschüttung nachgewiesen. Erhöhte und hohe PAK-Konzentrationen wurden z. T. oberflächennah und im Bereich der tieferen Aufschüttung ermittelt. Ebenso wurden erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffen analysiert. In der Regel werden die Prüfwerte gemäß BBodSchV für eine gewerbliche Folgenutzung eingehalten. Die Analysenergebnisse zeigen keine Hinweise auf das Vorhandensein leichtflüchtiger Schadstoffe. Einige Schwermetalle (Zink, Chrom) und PAK weisen erhöhte Eluat-Konzentrationen auf.

Im Bereich der Lokabstellplätze wurden im Rahmen der FRIDU 2008 2 Bohrungen niedergebracht. Dabei wurde an einem Aufschlusspunkt eine 2,3 m mächtige Aufschüttung aus umgelagertem Bodenmaterial erbohrt. Bei dem anderen Bohrpunkt wurde unterhalb der Gleisschotter Lößlehm angetroffen. Die chemische Analytik auf Schwermetalle inkl. Arsen, MKW und PAK zeigt keine umweltrelevanten Schadstoffgehalte und keine Prüfwertüberschreitungen gemäß BBodSchV. Weiterer Untersuchungsbedarf ließ sich nicht ableiten, so dass im Rahmen der ergänzenden Untersuchungen 2015 diese Fläche nicht weiter betrachtet wurde.

Im Bereich der restlichen Fläche (überwiegend Gleisbereiche) wurden im Rahmen der FRIDU 2008 insgesamt 16 Bohrungen (ohne Lokabstellplätze) durchgeführt. Mit

dem überwiegenden Teil der Bohrungen wurden Aufschüttungen erbohrt, die max. Mächtigkeit wurde mit 3,7 m ermittelt. Die Aufschüttungen beinhalten z. T. Gesteinsbruchstücke, Schotter, Schlacke-, Asche-, Kohle- und Bauschutt-/Ziegelreste. Die Analyseergebnisse zeigen zumeist mäßig erhöhte Schwermetall- und Arsenkonzentrationen sowie PAK-Gehalte. Für die Parameter Blei, Chrom und Benzo(a)pyren werden vereinzelt auch die Prüfwerte für eine Wohnnutzung gemäß BBodSchV überschritten, die Prüfwerte für eine gewerbliche Nutzung werden jedoch eingehalten. Die Analysenergebnisse zeigen keine Hinweise auf das Vorhandensein leichtflüchtiger Schadstoffe.

Insgesamt belegen die vorgelegten Ergebnisse, dass im Untersuchungsgebiet anthropogene Anschüttungen vorhanden sind, die unterschiedliche Mächtigkeiten und unterschiedlich starke Belastungen durch Schwermetalle, Arsen, MKW und PAK aufweisen.

Die orientierend zur Gefährdungsabschätzung herangezogenen Prüfwerte für eine vorgesehene Folgenutzung als Gewerbegebiet werden gemäß BBodSchV vereinzelt für den Parameter Blei (oberflächennah) und Benzo(a)pyren (tiefere Anschüttung) überschritten.

Eine Gefährdung für das Schutzgut Mensch durch Direktkontakt auf Grund der vorhandenen Versiegelung / Pflasterung, Überdeckung mit Gleisschotter bzw. dem vorhandenen Bewuchs und der extensiven Nutzung (Brachfläche) ist derzeit nicht zu besorgen. Im Bereich der ehemaligen Gleise sind Gleisschotter (bestehend aus Grob- und Feinfraktion) vorhanden, die z. T. Belastungen durch Herbizide und untergeordnet Schwermetalle und PAK aufweisen.

Eine Gefährdung des Grundwassers ist nach derzeitigem Kenntnisstand auf Grund der gering mobilen Schadstoffe, der unterlagernden bindigen Böden (Lößlehm und Verwitterungshorizont des devonischen Festgesteins) und des großen Grundwasserflurabstandes nicht gegeben.

Beim Altstandort 36383/2 Wü handelt es sich um einen ehemaligen Großhandel für Rohprodukte / Metall (1966 bis mindestens 1980). Da die Fläche im Bereich der Mettmanner Straße liegt und hier aktuelle keine Baumaßnahmen geplant sind, wurde die Fläche bisher nicht weiter untersucht. Bislang liegen dem Kreis Mettmann keine Untersuchungsergebnisse zu der Altlastverdachtsfläche vor.

Bei der Ablagerung Nummer 36283_7 Wü handelt es sich um eine Basisaufschüttung (1969) mit einer Mächtigkeit von ca. 3 - 5 m. Die Aufschüttung ragt am nördlichen Rand in das Plangebiet hinein und umfasst die Böschung

nördlich der ehemaligen Bahnanlagen. Da diese Fläche aktuell nicht überplant wird, wurde sie bislang nicht weiter untersucht worden, so dass keine Informationen über das verwendete Füllmaterial vorliegen. Konkrete Hinweise oder Erkenntnisse über Bodenbelastungen liegen der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann nicht vor.

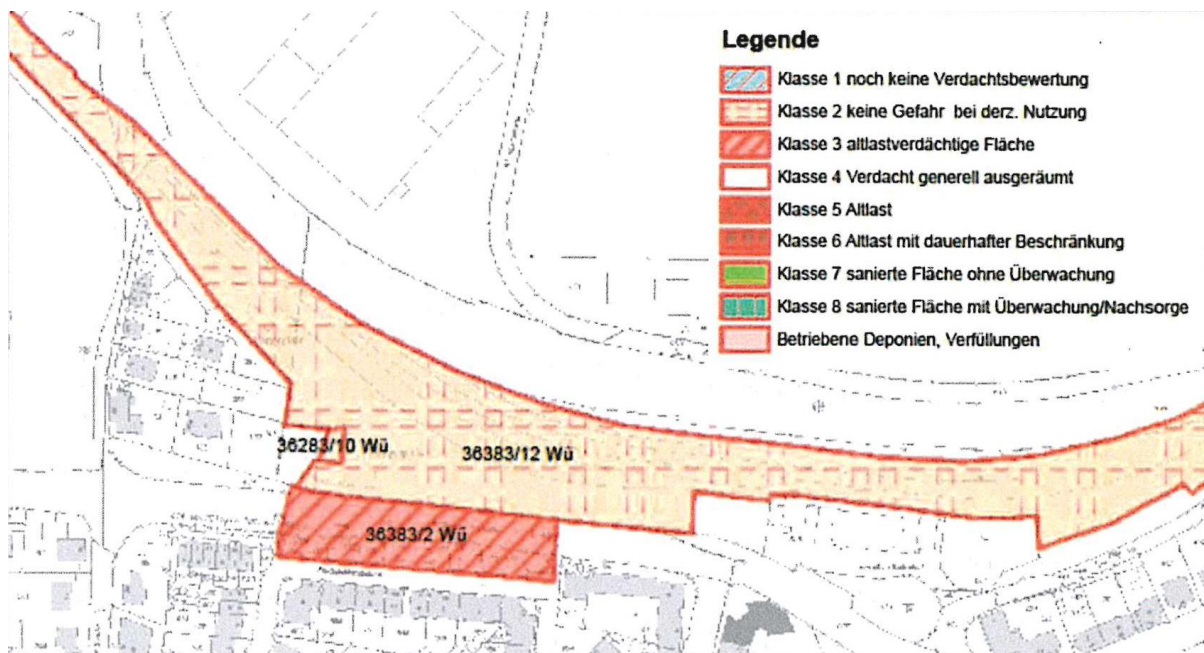


Abb. 8 Auszug aus dem Altlastenkataster des Kreises Mettmann; Quelle: Kreis Mettmann

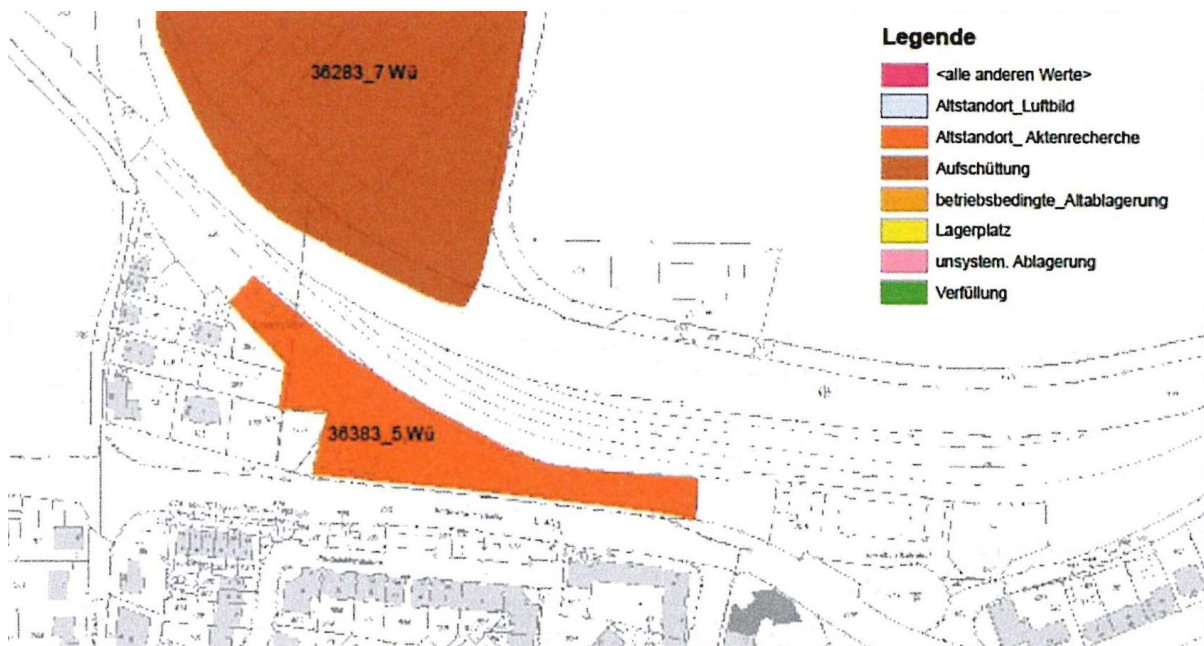


Abb. 9 Auszug aus dem informellen Verzeichnis für Altablagerungen und Standorte des Kreises Mettmann; Quelle: Kreis Mettmann

Wasser

Das Plangebiets befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe von klassifizierten Oberflächengewässern. Einzig der topographisch deutlich tiefer gelegene Angerbach (mit dem Krappsteich) fließt rund 250 m südlich des Plangebiets in westlicher Richtung. Das Plangebiet liegt daher nicht innerhalb eines Risikogebietes im Sinne des § 78 b Abs. 1 WHG. Jedoch können örtlich begrenzt - oftmals in den Sommermonaten - Starkregenereignisse eintreten. Es handelt sich dabei um Regenereignisse, die in kurzer Zeit außergewöhnlich große Niederschlagsmengen mit sich bringen.

Folgend werden die Starkregengefahrenhinweise Nordrhein-Westfalens für das Plangebiet dargestellt. Diese stellen die Ergebnisse der Simulation von Starkregenereignissen dar. Die Daten enthalten die maximalen Wasserstände für ein seltenes Ereignis (100-jährliches) und ein extremes Ereignis ($h_N = 90\text{ mm/h}$). Die landesweite Berechnung bietet einen Überblick über die Gefahrenbereiche von Starkregenereignissen. Auf der Hinweiskarte werden im zentralen Bereich des Plangebiets Überschwemmungsrisiken durch seltenen Starkregen mit Wasserständen von bis zu 50 cm ausgewiesen, bei extremem Starkregen teilweise auch bis zu einem Meter. Darüber hinaus werden auch Risiken für den Bereich des

Knotenpunkts Mettmanner Straße / Wilhelmstraße / Südstraße dargestellt mit Wasserständen bis zu einem (seltener Starkregen) bzw. ein bis zwei Metern (extremer Starkregen), aufgrund des Gefälles in den umliegenden Straßenräumen auch mit Fließgeschwindigkeiten bis zu 2,0 m/s.

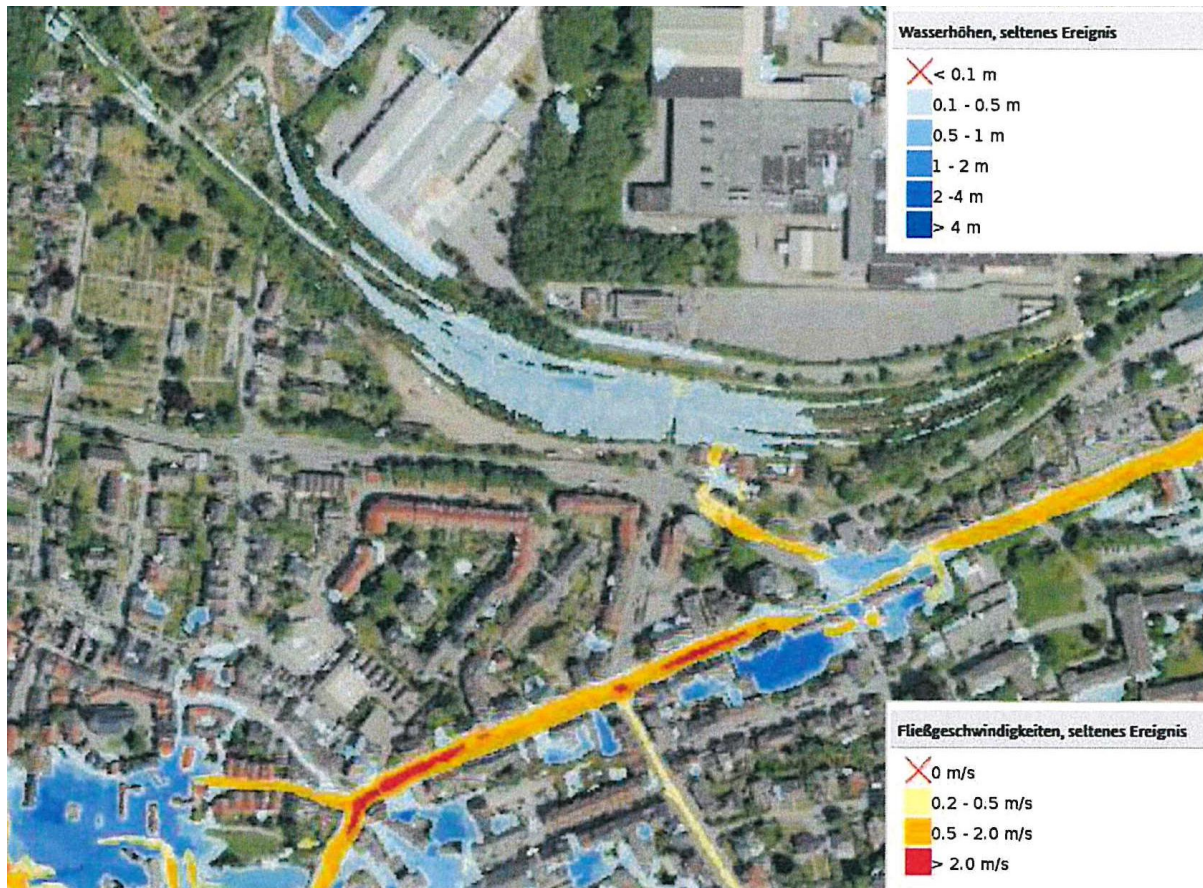


Abb. 10 Starkregengefahrenhinweiskarte NRW, seltenes Ereignis, (Wiederkehrintervall 100 Jahre)
Quelle: Geobasis NRW 2023, Fachdaten: LANUV



Abb.11 Starkregengefahrenhinweiskarte NRW, extremes Ereignis, (90 mm/h) Quelle: Geobasis NRW 2023, Fachdaten: LANUV

Gemäß den Angaben im Geoportal handelt es sich um Böden ohne Grundwasser in der Grundwasserstufe 0.

Gemäß der Baugrunduntersuchung durch die Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH ist hydrogeologisch im Allgemeinen von mehreren Grundwasserstockwerken auszugehen. Im Falle einer Lockermaterialauflage sind geringmächtige Porengrundwasserleiter ausgeprägt. Die Fließrichtungen orientieren sich zumeist an den Abflussrichtungen der Vorfluter (in westliche Richtungen).

Luft und Klima

Die Stadt Wülfrath liegt in einer kühl gemäßigten bis ozeanischen Klimazone. Die Winter sind relativ mild und die Sommer verhältnismäßig kühl. Die mittlere

Lufttemperatur/Jahr beträgt zwischen 8,5 und 9,5°C. Die mittlere Niederschlagshöhe liegt etwa zwischen 900 und 1.100 mm/Jahr.

Die kleinklimatischen Verhältnisse innerhalb des Plangebiets sind dem Klima innerstädtischer Grünanlagen zuzuordnen. Es herrscht ein vergleichsweise günstiges Mikroklima mit geringen stadtklimatischen Effekten.

Bestand und Entwicklung bezogen auf den Menschen, seine Gesundheit und die Bevölkerung

Im Sinne einer Daseinsvorsorge ist die Lebensgrundlage des Menschen nachhaltig, d. h. auch für zukünftige Generationen, zu bewahren und zu entwickeln. Die Betrachtung des Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit zielt vorrangig auf die Aspekte des gesundheitlichen Wohlbefindens ab. Diese werden in Zusammenhang mit der Daseinsgrundfunktion gebracht (Wohnen, Arbeiten, Kommunikation, in Gemeinschaft leben, Bildung, Versorgung und Erholung). Zu berücksichtigen sind daher die Wohn-, Wohnumfeld- sowie die Erholungsfunktion. Neben dem indirekten Schutz durch Sicherung der übrigen Schutzgüter sollen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie quantitativ und qualitativ ausreichender Erholungsraum für den Menschen gesichert werden.

Der Großteil des Plangebietes umfasst das ehemalige Bahnhofsareal. Auf diesen Flächen befindet sich derzeit am nördlichen Rand des Plangebiets in west-östlicher Richtung der Panoramaradweg. Auf den brach gefallen Flächen auf denen teilweise noch Gleisanlagen einschließlich Gleisschotter, Gleise, Schwellen und Weichen erhalten sind, hat sich Pioniervegetation entwickelt. Freiflächen dienten zeitweise als Schrottplatz und zur Lagerung. Im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes befand sich bis März 2023 ein Getränkemarkt. Im westlichen Teil des Plangebiets gibt es zudem zwischen ehemaligem Bahnhofsareal und Velberter Straße mehrere, überwiegend Wohngebäude, die über die Velberter Straße oder von dort abzweigenden Privatstraßen erschlossen sind. Die westliche Plangebietsgrenze liegt zum Teil im Bereich eines Friedhofs, der nordwestliche Teil wird als Kleingartensiedlung genutzt.

Mehrere Bestandsstraßen befinden sich in den Randbereichen des Plangebiets. Dies sind die Velberter Straße und der Silberberger Weg im Westen, die Mettmanner

Straße und die Bahnhofstraße (sowie der Anschlussbereich der Düsseler Straße) im Süden sowie die Henry-Ford II-Straße und ein kleiner Teil der Wilhelmstraße im Südosten. Die Erschließung des Getränkemarkts erfolgte über die Straße Am alten Bahnhof.

An der Mettmanner Straße befindet sich östlich der Velberter Straße zudem eine Bushaltestelle, an der die Linie 747 in Richtung Wülfrath Stadtmitte bzw. Sportplatz und Velbert zwischen 5:30 und 19:15 Uhr in überwiegend halbstündigem Takt fährt. An den Wochen-enden wird die Bushaltestelle nicht angefahren.

Das Plangebiet befindet sich an der Schnittstelle zwischen überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Bereichen und Gewerbegebieten. Die Umgebung nördlich des Plangebiets wird durch großflächige Gewerbebetriebe mit großen Gewerbehallen entlang der Röntgenstraße geprägt. Weiter nordöstlich befinden sich weitere Gewerbegebiete entlang von Krupp- und Dieselstraße. Die direkt angrenzende südliche Umgebung wird hingegen von Wohnbebauung dominiert, im Bereich von Wilhelm- und Goethestraße sind in den Erdgeschossen verstärkt auch gewerbliche Nutzungen (u. a. Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen) vorhanden - insbesondere im Bereich zwischen historischem Ortskern und dem Einkaufszentrum Angermarkt. Diese Bereiche befinden sich rund 300 bis 400 m südwestlich des Bahnhofareals. Das Rathaus der Stadt Wülfrath ist in wenigen Minuten fußläufig vom Plangebiet erreichbar (Luftlinie ca. 100 m südöstlich).

Unmittelbar westlich des Plangebiets befindet sich der evangelische Friedhof von Wülfrath sowie in wenigen hundert Metern Entfernung eine Sekundarschule. Nordwestlich gibt es zudem zahlreiche Sportanlagen (u. a. ein Sportplatz, ein Reitsportzentrum und Tennisanlagen) sowie Kleingärten.

Bestand und Entwicklung der Kultur- und sonstigen Sachgüter

Baudenkmäler sind im Bereich des Bebauungsplanes nicht vorhanden. Südlich des Plangebiets befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs mehrere Baudenkmäler entlang der Wilhelmstraße. Im näheren Umfeld sind dies das ehemalige Rathaus (Nr. 76) und das Postamt (Nr. 80/82). Viele der vorhandenen Baudenkmäler liegen innerhalb des Geltungsbereichs der seit 1985 rechtskräftigen Denkmalschutzsatzung „Ortskern - Wülfrath“, der etwa 200 m südwestlich des Plangebiets beginnt und den historischen Ortskern rund um den Kirchplatz und die Wilhelmstraße umfasst.

Der Aufstellungsbeschluss für einen weiteren potenziellen Denkmalbereich entlang der Wilhelmstraße, der im Bereich der Bahnhofstraße teilweise in das Plangebiet hineinragt, wurde im Jahr 2011 eingeholt. Die Aufstellung der Denkmalbereichssatzung wird jedoch aktuell nicht weiterverfolgt. Da die Bahnhofstraße entsprechend der Bestandssituation als Verkehrsfläche festgesetzt wird und die sonstigen Gebäude eher zur Wilhelmstraße orientiert sind, sind durch die Planung keine erheblichen Auswirkungen auf den potenziellen Denkmalbereich zu erwarten.

Gemäß des Fachbeitrags Kulturlandschaft zum Regionalplan Düsseldorf des LVRs befindet sich der Änderungsbereich am östlichen Rand des Archäologischen Bereichs XXI Mettmanner Lössplatte (Düsseldorf, Mettmann, Ratingen). *„Archäologischer Siedlungs- und Nutzungsraum auf ertragreichen und hochwertigen Lössböden mit kleinen Quellsiepen. - Zahlreiche alt-, mittel- und jungsteinzeitliche Fundplätze, Siedlungskammern, Gräberfelder insbesondere in Quelllagen. - Wüst gefallene bzw. noch bestehenden Höfe der hochmittelalterlichen Besiedlungsphase (Stadt Mettmann, Hof Rommeljans, Rittersitz Laubach, Gut Mydlinghoven). - Spätmittelalterliche Hohlwege und Landschaftsbestandteile (Hecken, Acker- grenzen). - Relikte industrieller Nutzungen (Bergwerke, Stollen, Kalkhöfen, Pingen, Metallverarbeitungsplätze.“*

Zudem befindet sich südlich des Änderungsbereichs der Kulturlandschaftsbereich 162 Wülfrath. *„Historischer Stadtkern: Kirchhof mit romanischer Kirche im kreisförmigen Kranz von Fachwerkwohnhäusern, Wilhelmstraße mit Fachwerkhäusern und östlich gründerzeitliche Erweiterung.“*

Im Plangebiet befinden sich der Panoramaradweg, ein untergeordneter Teil einer Kleingartenanlage und Randbereiche des Friedhofs. Weitere Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nicht bekannt.

Bestand und Entwicklung Erneuerbarer Energien

Im Plangebiet sind derzeit keine Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energien vorhanden.

b. Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Auswirkungen auf Landschaft, Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Landschafts- / Ortsbild

Bei Umsetzung des Bebauungsplanes wird das ehemalige Bahnhofsareal in großen Teilen überprägt und neugestaltet. Dabei kommt es zum Verlust raumwirksamer Gehölzbestände / Kulissen.

Da gewerblich genutzte Gebiete oftmals durch großvolumige Gebäudestrukturen ohne stadtgestalterische Qualitäten geprägt sind, ist eine Beeinträchtigung des Ortsbildes nicht ausgeschlossen. Diesem wird durch Höhenfestsetzungen entgegengewirkt, so dass die Höhe der baulichen Anlagen auf ein verträgliches Maß beschränkt wird. Hinzu kommt die verpflichtende Festsetzung einer Dachbegrünung bei Flachdächern und geneigte Dächern bis 25° sowie gestalterische Festsetzung zur Dachgestaltung und Werbeanlagen.

Grünordnerische Maßnahmen wie Baum- und Gehölzpflanzungen auf den Grundstücken, zur Stellplatzgliederung sowie Begrünung von Stütz-/Lärmschutzwänden wirken ebenfalls positiv auf das neue Stadtbild.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Tiere

Der Abriss des Stellwerk-Gebäudes könnte aber Tagesverstecke von Einzelindividuen der Zwerg- und Mückenfledermaus betreffen. Daher sind Maßnahmen vorzusehen, um eingriffsbedingte Tötungsrisiken und die damit verbundene Erfüllung von Verbotstatbeständen zu vermeiden (Einhaltung Ausschlusszeit für Arbeiten bzw. ökol. Begleitung / Besatzkontrolle). Verluste solcher Tagesverstecke würde nicht zur Erfüllung des Schädigungstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG, führen, da begründet davon ausgegangen werden kann, dass für betroffene Individuen Ausweichmöglichkeiten bestehen. Im Plangebiet wurden keine Baumbestände mit Quartierpotenzial für Fledermausarten festgestellt. Das Plangebiet wird aber von den Fledermausarten zur Nahrungssuche

und für Durchflüge genutzt. Vorhabenbedingte Inanspruchnahmen der /Nahrungshabitate führen nicht zu verbotstatbeständlichen Beeinträchtigungen oder Störungen der Fledermausarten. Als allgemeine Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf Teil-/Nahrungshabitate werden aber die Minderung der Inanspruchnahme von Gehölzen und Vegetationsflächen (insbesondere Erhalt von in Ost-West-Richtung verlaufenden Gehölzlinien als Leitstrukturen) sowie die Minderung von Lichtemissionen empfohlen.

Da die planungsrelevanten Arten Haselmaus und Zauneidechse bei den vorhabenbedingten Erfassungen nicht nachgewiesen wurden, ist nicht von artenschutzrechtlichen Konflikten auszugehen.

Da im Rahmen der vorhabenbedingten Erfassung der Vögel keine planungsrelevanten Vogelarten nach Definition von KIEL (2005) im Untersuchungsgebiet festgestellt wurden, kommt es nicht zu artenschutzrechtlichen Konflikten mit solchen Arten.

Das Eintreten der artenschutzrechtlichen Störungs- und Schädigungstatbestände ist laut KIEL (2005) für die registrierten nicht planungsrelevanten Brut- und Gastvogelarten im Regelfall nicht zu erwarten. Dies trifft auch im vorliegenden Fall zu. Eingriffsbedingte Beschädigungen bzw. Tötungen von Individuen bzw. Entwicklungsstadien erfüllen aber auch bei diesen Arten den Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Daher sind Maßnahmen zur Vermeidung einer Gefährdung von Individuen bzw. Entwicklungsstadien wildlebender Vogelarten zwingend erforderlich (Einhaltung von Ausschlusszeiten für Gehölzrodungen, die Räumung von Vegetationsflächen und Gebäuderückbau-/abrissarbeiten oder sonstige geeignete Maßnahmen).

Die Maßnahmen in Kap. 2c werden empfohlen, um mögliche, nicht-verbotstatbeständliche Beeinträchtigungen geschützter Arten zu mindern und eine Mindestausstattung des Plangebietes an Lebensräumen für solche Arten und sonstige einheimische Tier- und Pflanzenarten sicherzustellen: Minderung bau-/anlagebedingter Inanspruchnahmen von Gehölzen und Vegetationsflächen (insbesondere Erhalt zusammenhängender Gehölzstreifen als in Ost-West-Richtung verlaufende Leitstrukturen für Fledermäuse), Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen, Minderung von Lichtemissionen.

Der Fachbeitrag zur Stufe II der artenschutzrechtlichen Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben bei Berücksichtigung von Maßnahmen zur

Vermeidung eingriffsbedingter Gefährdungen von Individuen oder Entwicklungsstadien von Fledermäusen oder wildlebenden Vogelarten aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig ist.

Ergänzend sind Baum- und Gehölzpflanzungen auf den Grundstücken, zur Stellplatzgliederung sowie die Begrünung von Stütz-/Lärmschutzwänden festgesetzt, so dass auch künftig Bereiche für insbesondere Vögel und Insekten zur Verfügung stehen. Auch die für einen Teil der Dachformen festgesetzte verpflichtende Dachbegrünung und die festgesetzte Vegetationsschicht mit Maßnahmen bei Tiefgaragenbebauung etc. bieten Raum für Kleinsäuger und Insekten. Bei den nicht-planungsrelevanten Arten / Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit wie z. B. Feldmaus, Spitzmaus, Igel sowie diverse Insektenarten ist mit keinen wesentlichen Betroffenheiten zu rechnen.

Insgesamt ist von einer geringen Erheblichkeit auszugehen.

Pflanzen

Der Bebauungsplan ermöglicht den großflächigen Verlust von Gehölzbeständen, überwiegend Pioniergehölzen, die sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsareal durch Sukzession entwickelt haben.

Da das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ weitestgehend dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen ist, sind gemäß § 18 (2) BNatSchG die §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden. Gemäß Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann ist daher eine Eingriffsbilanzierung mit Landschaftspflegerischen Fachbeitrag entbehrlich.

In den als öffentliche Grünflächen festgesetzten Bereiche sind die Gehölzbestände zu erhalten und zu schützen. Ergänzend sind Baum- und Gehölzpflanzungen auf den Grundstücken, zur Stellplatzgliederung sowie die Begrünung von Stütz-/Lärmschutzwänden festgesetzt. Auch die für einen Teil der Dachformen verpflichtende Dachbegrünung und die festgesetzte Vegetationsschicht mit Maßnahmen bei Tiefgaragenbebauung etc. bieten Raum für Pflanzen.

Der Verlust von Bäumen innerhalb des Plangebietes, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Wülfrath fallen, wird auf nachfolgender Ebene zu ermitteln und ggf. zu kompensieren sein.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Biologische Vielfalt

Durch den großflächigen Verlust von Gehölzbeständen, überwiegend Pioniergehölzen mit teilweise offenen Ruderalfluren, die sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsareal durch Sukzession entwickelt haben, kommt es zu einer Reduzierung der Strukturvielfalt und somit voraussichtlich zu einer Minderung der Biologischen Vielfalt.

Die Pflanzung von Bäumen und Gehölzen, die Festsetzung extensiver Dachbegrünungen bei Flachdächern und geneigten Dächern bis max. 25° in allen Gebietstypen und der Erhalt der Gehölzbestände in den öffentlichen Grünflächen wirken dieser Entwicklung entgegen.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Grundwasser, Luft und Klima

Fläche

Durch den Bebauungsplan werden weitgehend Flächen in Anspruch genommen, die aufgrund des ehemaligen Bahnhofsareals als vorbelastet einzustufen sind.

Vor dem Hintergrund der Altlastensituation wird auf Grund der diffusen Belastungssituation ein möglichst hoher Versiegelungsgrad für eine geplante Gewerbenutzung empfohlen. Hinsichtlich etwaiger geplanter Freiflächen sind geeignete Bereiche im Detail mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Zur Minimierung der Bodenversiegelung werden im Bebauungsplan Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer geringen Erheblichkeit auszugehen.

Boden

Gemäß den Angaben im Geoportal NRW sind innerhalb des Plangebietes fruchtbare Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regulations- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit betroffen. Aufgrund der bisherigen Nutzung ist das Plangebiet jedoch bereits stark anthropogen überprägt. Natürliche Bodenverhältnisse sind kaum noch vorhanden.

Vor dem Hintergrund der Altlastensituation wird auf Grund der diffusen Belastungssituation ein möglichst hoher Versiegelungsgrad für eine geplante Gewerbenutzung empfohlen. Hinsichtlich etwaiger geplanter Freiflächen sind geeignete Bereiche im Detail mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Zur Minimierung der Bodenversiegelung werden im Bebauungsplan Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen. Zudem sind zum schonenden Umgang mit dem Schutzgut Boden in den weiteren Planungsschritten entsprechende Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufzuerlegen (siehe Kap. 2c).

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer geringen Erheblichkeit auszugehen.

Wasser

Bei Umsetzung des Bebauungsplans wird die zusätzliche Versiegelung von etwa Bodenfläche ermöglicht. In Folge der Erschließung muss das Niederschlagswasser der versiegelten Flächen abgeleitet werden.

Die Entwässerung des Plangebiets soll durch Anschluss an das bestehende Mischwassersystem erfolgen. Für die hier beschriebene bauliche Entwicklung wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet. Da die in früherer Untersuchungen gezeigten schwach bis sehr schwach durchlässige Durchlässigkeitsbeiwerte für den vorhandenen Löss bzw. den Verwitterungshorizont im Rahmen der geotechnischen Untersuchung bestätigt wurden, ist eine sichere Versickerung der

Niederschlagswässer im Plangebiet nicht möglich. In der näheren Umgebung des Plangebietes ist kein natürliches Gewässer vorhanden. Da die angrenzenden bebauten Gebiete im Mischsystem entwässern, ist die Ableitung des Regenwassers (und des Schmutzwassers) über die städtische Mischwasserkanalisation geplant. Aufgrund der starken Auslastung des Regenüberlaufbeckens (RÜB) Maikammer muss dabei eine Drosselung des Niederschlagswasser im Plangebiet erfolgen. Aufgrund der erforderlichen Drosselung sind vor den Anschlüssen an die vorhandene Mischwasserkanalisation Regenrückhaltebecken (z. B. als offene Erd- oder Betonbecken oder unterirdisch) vorzusehen. Das im Westen des Plangebietes liegende Wohngebiet ist über einen Mischwasserkanal DN 200 in der Velberter Straße heute schon an den Kanal in der Mettmanner Straße angebunden.

Auf Ebene der Ausführungsplanung sind geeignete Vorkehrungen bei möglichen Starkregenereignissen zu treffen, insbesondere aufgrund von befestigten Flächen im Bereich der Stellplatzanlagen / Zufahrten zu den Grundstücken und Zugängen zu Gebäuden sowie der vorhandenen Topographie. Befestigte Flächen sollten nicht mit Gefälle zum Gebäude angelegt werden, Kanaleinläufe sind freizuhalten, Schwellen an Kellerfenstern und Türeingängen sowie Rückstauklappen vorzusehen, Versorgungseinheiten für Strom und Heizung oberhalb der Kellerräume anzuordnen etc. Die vorgetragenen Hinweise sind bei der weiteren Planung zu beachten.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Luft und Klima

Bei Umsetzung des Bebauungsplans werden Flächen mit dem Klima innerstädtischer Grünanlagen in Anspruch genommen.

Durch eine zusätzliche Versiegelung innerhalb des Plangebietes kommt es zu einer negativen, klimatischen Wirkung, da sich versiegelte Flächen schneller erwärmen und eine ungünstigere Strahlungsbilanz besitzen.

Der teilweise Erhalt vorhandener Gehölzbestände in den öffentlichen Grünflächen und die Neupflanzung von Bäumen und Gehölzen sowie die Anlage extensiver Dachbegrünungen bei Flachdächern und geneigten Dächern bis max. 25° werden einer negativen klimatischen Wirkung entgegenwirken.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Auswirkungen auf den Menschen, seine Gesundheit und die Bevölkerung

Ziel des Bebauungsplanes ist die Entwicklung eines ortskernnahen, brachliegenden Areals (u. a. mit dem Neubau der Feuer- und Rettungswache), die Sicherung der vorhandenen Nutzung Wohnen entlang der Velberter Straße sowie die Schaffung der Voraussetzungen zur langfristigen Reaktivierung der Bahnstrecke.

Zudem wird durch die Planung der Nachfrage nach Gewerbeflächen nachgegangen. Der Wirtschaftsstandort Wülfrath sowie die angrenzenden Ortschaften profitieren durch die anzusiedelnden Unternehmen. Die vorliegende Planung schafft die rechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben und schafft somit langfristig Arbeitsplätze am Standort.

Insgesamt ist das Plangebiet mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Die innere Erschließung des Plangebiets erfolgt weitestgehend über die bestehenden Straßen in den Randbereichen des Plangebiets. Dies sind die Velberter Straße (Erschließung Wohngebiet), die Mettmanner Straße (Erschließung Feuer- und Rettungswache, Panoramaweg, Bahnanlagen) und die Henry-Ford II-Straße (Erschließung Gewerbegebiet). Von diesen Straßen aus sollen die jeweiligen Nutzungen über Stichstraßen erschlossen werden. Die jeweiligen Bestandsstraßen befinden sich innerhalb des Plangebiets, um zukünftig notwendige Anpassungen der Knotenpunkte (u. a. aufgrund der Maßnahmen im Bereich der Feuer- und Rettungswache bzw. der Reaktivierung der Bahnstrecke) zu ermöglichen.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch die MobilWerk GmbH geprüft. Dabei wurde eine Vorzugsvariante für die Optimierung des Verkehrsflusses herausgearbeitet.

Die Vorzugsvariante entstand in einem iterativen Verfahren, das den Knotenpunkt 1 (Mettmanner Straße / Bahnhofstraße) signalisiert, einen Zweirichtungsverkehr auf der Bahnhofstraße berücksichtigt und einen reibungslosen Verkehrsablauf insbesondere für die ausfahrenden Rettungskräfte und den Verkehr entlang der Mettmanner Straße sicherstellt. Dazu wurde der Linksabbiegestreifen am

Knotenpunkt 1 von Osten nach Süden auf etwa 80 Meter verlängert und der betreffende Verkehrsstrom separat signalisiert.

Aufgrund der starken Interdependenzen sowie Koordinierung zwischen den Knotenpunkten, wurde die Vorzugsvariante mittels einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation analysiert und Leistungsfähigkeitsbewertungen für Bestand und den Planfall erstellt.

Mit der Vorzugsvariante verbessert sich die Leistungsfähigkeit insgesamt, insbesondere am Knotenpunkt 3 (Mettmanner Straße / Wilhelmstraße / Henry-Ford II-Straße). Zusätzlich entstehender Mehrverkehr aus dem Null- und Planfall können insgesamt zufrieden-stellend abgewickelt werden.

Rettungsfahrzeuge können im Alarmfall zügig ausfahren und eintreffende freiwillige Rettungskräfte (insbesondere von der Düsseler Straße (Süd) kommend) schneller zur Feuer- und Rettungswache gelangen. Darüber hinaus wird das Unfallpotenzial auf dem Knotenpunkt 1 (Linksabbieger von Osten nach Süden vs. Geradeausfahrer von Westen nach Osten) reduziert.

Langfristig soll die Stadt Wülfrath wieder an den Schienenverkehr angebunden werden. Hierzu wird eine Trasse für die zweigleisige Reaktivierung der Bahnstrecke inkl. Flächen für einen Bahnhofstempel und eine Mobilitätsstation mit verschiedenen Mobilitätsangeboten gesichert.

Um die Anforderungen an den Immissionsschutz ausreichend berücksichtigen zu können, wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens durch die Peutz Consult GmbH eine schalltechnische Untersuchung zum Verkehrs- und Gewerbelärm mit folgendem Ergebnis durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in der Planung berücksichtigt:

Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet:

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen ergeben sich im südlichen Bereich des Plangebietes entlang der Mettmanner Straße. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete werden im gesamten allgemeinen Wohngebiet überschritten, entlang der südlichen Baugrenzen des allgemeinen Wohngebiets um bis zu 14 dB am Tag und bis zu 16 dB in der Nacht.

An den südlichen Rändern der Baugrenzen der Fläche für Gemeinbedarf werden die an-gesetzten Orientierungswerte (Ansatz hier: Mischgebiete) um bis zu 12 dB am

Tag und um bis zu 15 dB in der Nacht überschritten, beim Gewerbegebiet sind es bis zu 7 dB am Tag und bis zu 10 dB in der Nacht an den südlichen Baugrenzen.

Im nordöstlichen Bereich der Fläche für Gemeinbedarf kommt es zu einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete durch die Verkehrslärmimmissionen der nördlich verlaufenden Röntgenstraße und der Erschließungsstraße um bis zu 4 dB am Tag und um bis zu 7 dB in der Nacht. Im nordwestlichen Bereich der Gemeinbedarfsfläche werden die Orientierungswerte für Mischgebiete tags und nachts eingehalten.

Auch die Orientierungswerte für Gewerbegebiete werden im nordöstlichen Bereich (im Bereich der östlichen Baugrenze) am Tag und in der Nacht eingehalten.

Aufgrund der Überschreitungen der Orientierungswerte wurden passive Maßnahmen in Form von maßgeblichen Außenlärmpegeln nach DIN 4109 dargestellt. Die höchsten berechneten maßgeblichen Außenlärmpegel betragen im Bereich der Baugrenzen im WA bis zu 73 dB(A) tags und 74 dB(A) nachts. Im Bereich der Gemeinbedarfsfläche betragen die höchsten berechneten maßgeblichen Außenlärmpegel von bis zu 76 dB(A) tags und bis zu 78 dB(A) nachts. Im östlichen Teilbereich ergeben sich im Bereich der Baugrenzen im GE maßgebliche Außenlärmpegel von bis zu 76 dB(A) tags und 79 dB(A) nachts.

Bei einem Beurteilungspegel von > 45 dB(A) nachts sind für Schlafräume fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen zu empfehlen. Anhand der Berechnungsergebnisse ist festzustellen, dass bei freier Ausbreitung zunächst an sämtlichen Baugrenzen Beurteilungspegel > 45 dB(A) im Nachtzeitraum vorliegen. Bei Berücksichtigung von Gebäuden können sich insbesondere an rückwärtigen Fassaden sowie in Bereichen zwischen Gebäuden Beurteilungspegel < 45 dB(A) ergeben.

Außenwohnbereiche im Plangebiet:

Für mögliche Außenwohnbereiche im allgemeinen Wohngebiet zeigten die Berechnungen, dass an den Baugrenzen in erster und zweiter Reihe zur Mettmanner Straße Beurteilungspegel für die Verkehrslärmimmissionen von mehr als 60 dB(A) / 62 dB(A) im Tageszeitraum vorliegen. Im rückwärtigen Bereich des WA liegen Beurteilungspegel < 60 dB(A) vor. Mit Berücksichtigung der geplanten und vorhandenen Gebäude als abschirmende Baukörper werden sich zwischen den Gebäuden und an den rückwärtigen Fassaden in erster und zweiter Reihe zur Mettmanner Straße ebenfalls noch geringere Beurteilungspegel ergeben.

Für die vorgenannten Bereiche im Plangebiet mit Beurteilungspegeln von mehr als 60 / 62 dB(A) im Tageszeitraum ist im Bebauungsplan die Ergreifung zusätzlicher schallmindernder Maßnahmen (wie bspw. der Einbau von Verglasungselementen) anhand zu empfehlen.

Verkehrslärmimmissionen im Umfeld:

Die höchsten Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen sind im Bereich des Knotenpunktes der Mettmanner Straße mit der Bahnhofstraße und der neuen Erschließungsstraße mit bis zu 4 dB tags und nachts festzustellen. Dies ist auf den im Prognose-Planfall zu berücksichtigenden Zuschlag für den zukünftig lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt zurückzuführen. Die Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen durch die reine Erhöhung der Verkehrsmenge wird geringer ausfallen. Dennoch ist festzustellen, dass bereits im Prognose-Nullfall im Bereich des Knotenpunktes der Mettmanner Straße mit der Bahnhofstraße Beurteilungspegel im Bereich der anerkannten Schwellenwerte für eine mögliche Gesundheitsgefährdung von ≥ 70 dB(A) am Tag und ≥ 60 dB(A) in der Nacht vorliegen und diese im Prognose-Planfall, unabhängig vom zusätzlichen Zuschlag für Knotenpunkte, weiter erhöht bzw. mindestens erreicht werden.

Straßenneu- /-umbau gemäß 16. BImSchV:

Es zeigt sich, dass durch den Straßenneubau der Erschließungsstraße ausgehend vom Knotenpunkt Mettmanner Straße / Bahnhofstraße die jeweils zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Umfeld eingehalten werden. Demnach ergeben sich aus dem Neubau keine Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach. Zur Optimierung der Verkehrsführung sind Umbaumaßnahmen an der Mettmanner Straße, den Knotenpunkten Mettmanner Straße / Bahnhofstraße und Mettmanner Straße / Henry-Ford-II-Straße / Wilhelmstraße geplant. Weiterhin ist für die Bahnhofstraße zu-künftig mit Zweirichtungsverkehr geplant. Die genannten Maßnahmen waren gemäß der 16. BImSchV zu beurteilen. Es war zu prüfen, inwieweit eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV in Verbindung mit einer Grenzwertüberschreitung der Immissionsgrenzwerte vorliegt und somit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Hierbei stellte sich heraus, dass durch die Umbaumaßnahmen an insgesamt 17 Gebäuden dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von einer Lärmschutzwand sind in dem Bereich der betroffenen Gebäude aus mehreren Gründen voraussichtlich nicht möglich. Als alternative mögliche aktive Schallschutzmaßnahme wurde auf der

Mettmanner Straße im Bereich des Ausbauabschnittes sowie auf der Bahnhofstraße (zwischen Mettmanner Straße und Wilhelmstraße) ein Splittmastixasphalt (SMA 5) berücksichtigt. Damit würden insgesamt geringere Beurteilungspegel an den betroffenen Gebäuden vorliegen und es verblieben Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach für 15 Gebäude. An 10 der 15 verbleibenden Gebäude mit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach liegen am Tag Beurteilungspegel ≥ 70 dB(A) vor. An 9 dieser 10 Gebäude können durch den SMA 5 die Beurteilungspegel am Tag in allen Geschossen auf Pegelwerte unterhalb des Schwellenwertes von 70 dB(A) reduziert werden. An 14 der 15 verbleibenden Gebäuden mit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach liegen Beurteilungspegel in der Nacht von ≥ 60 dB(A) vor. Durch den SMA 5 können die Beurteilungspegel in der Nacht für 1 der 14 Gebäude vollständig und für 5 der 14 Gebäude in einzelnen Geschossen auf Pegelwerte unterhalb von 60 dB(A) reduziert werden.

In diesem Fall scheinen ergänzende, oder bei Ausschluss der Verbaus von SMA 5, ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen eine sinnvolle Lösung darzustellen.

Gewerbelärm:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens waren weiterhin die auf das Plangebiet einwirkenden und vom Plangebiet ausgehenden Gewerbelärmimmissionen gemäß TA Lärm zu bewerten. Der Bebauungsplan schafft ein Angebot für künftige gewerbliche Nutzungen. Der vorsorgliche Immissionsschutz erfolgt auch Bebauungsplanebene durch die Gliederung nach Abstandserlass NRW. Im Rahmen des Immissionsgutachtens wurden die Gewerbeflächen mit zwei Ersatzflächenschallquellen berücksichtigt, deren Emissionen derart dimensioniert wurden, dass die um 6 dB anteiligen Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Umfeld unabhängig von den zu erwartenden Immissionen der Feuerwache eingehalten werden. Im Ergebnis zeigen die vom Gutachterbüro ermittelten flächenbezogenen Schallleistungspegel, dass die Gewerbegebietsflächen insbesondere im Nachtzeitraum nur eingeschränkt nutzbar sind. Auch im Tageszeitraum sind eher keine lärmintensive Nutzungen möglich.

Gewerbelärm Feuerwache:

Vorberechnungen haben ergeben, dass durch den geplanten Betrieb der Feuerwache und allen damit einhergehenden relevanten Geräuschquellen (Parkplatz, Pkw-Einsatzfahrzeug-Fahrten etc.) unter Berücksichtigung der derzeitigen Nutzungsannahmen die anteiligen, um 6 dB reduzierten Immissionsrichtwerte im Umfeld in der lautesten Nachtstunde überschritten werden.

Mit Hilfe einer Lärmschutzwand westlich des Pkw-Parkplatzes der Feuer- und Rettungswache auf einer Länge von etwa 78,0 m - 80,0 m mit einer Höhe von 3,0 m können die sich im Umfeld ergebenden Beurteilungspegel aus dem Betrieb der Feuerwache soweit reduziert werden, dass an nahezu allen maßgeblichen Immissionsorten im Umfeld die jeweils vollen Immissionsrichtwerte in der lautesten Nachtstunde eingehalten (und teilweise deutlich unterschritten) werden.

Die sich aus dem Betrieb der Feuerwache ergebenden Beurteilungspegel an den nächstliegenden schutzbedürftigen Bebauungen halten die jeweils vollen Immissionsrichtwerte tags und nachts ein und unterschreiten diese teilweise sogar deutlich. In Summe mit der Vorbelastung und den geplanten Gewerbegebietsflächen können sich Beurteilungspegel ergeben, die die jeweils vollen Immissionsrichtwerte im Umfeld überschreiten. Diese möglichen Überschreitungen der vollen Immissionsrichtwerte sind dann ausschließlich auf den Betrieb der Feuerwache zurückzuführen.

Die Ergebnisse der Gewerbelärmuntersuchung zeigen weiterhin, dass die Anforderungen der TA Lärm an die kurzzeitig zulässigen Geräuschspitzen im Nachtzeitraum im Bereich des Knotenpunktes Mettmanner Straße / Bahnhofstraße / Erschließungsstraße sowie westlich des geplanten Pkw-Parkplatzes um 3 bis 7 dB überschritten werden. Etwaige Überschreitungen der zulässigen Maximalpegel in der Nacht werden ebenfalls ausschließlich durch den Betrieb der Feuer- und Rettungswache hervorgerufen. Für den Immissionsort 4 (östlichste Wohnbebauung im WA-Gebiet) ist ergänzend auf die Empfehlung zur Festsetzung von nicht schutzbedürftigen Räumen an der Ostfassade der entsprechenden Baugrenze hinzuweisen. Die Maßnahme wird als Festsetzung aufgenommen.

Lärm durch Bahnverkehr / Mobilitätsstation:

In der schalltechnischen Untersuchung wurden der Bereich der Bahnanlagen und die möglichen Immissionen durch die Reaktivierung in Abstimmung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde nicht berücksichtigt. Zum derzeitigen Zeitpunkt kann noch nicht realistisch abgeschätzt werden, wie die Umsetzung der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke (u. a. Taktung, Zeithorizont, Realisierungswahrscheinlichkeit) aussehen wird und wie sich die Gesetze und Technologien bis zum Zeitpunkt des Projektbeginns verändern werden. Daher wurde das Thema Verkehrslärm durch den Bahnbetrieb zunächst nicht betrachtet, sondern wird – unter Berücksichtigung der

dann geltenden Richtlinien und Gesetze – auf die nachfolgende Ebene (Planfeststellungsverfahren) verlagert.

In Verbindung mit der beschriebenen Reaktivierung der Bahnanlagen ist auch eine Mobilitätsstation mit Busbahnhof und Pkw-Stellplätzen innerhalb des Plangebiets vorgesehen. Die angedachte Fläche für die Mobilitätsstation wird im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen. Da die Mobilitätsstation erst in Verbindung mit der Reaktivierung der Bahnanlagen realisiert werden soll und für diese ebenfalls weder eine Ausbauplanung noch Verkehrsbelastungsdaten vorliegen, wird auch die perspektivisch geplante Mobilitätsstation im Schallgutachten rechnerisch nicht beim Verkehrslärm berücksichtigt, sondern als Teil der gewerblichen Flächen. Die Berücksichtigung als gewerbliche Fläche erfolgt, da bis zur Errichtung der Mobilitätsstation temporäre anderweitige gewerbliche Nutzungen auf der Fläche der Mobilitätsstation ermöglicht werden sollen. Die Vereinbarkeit der temporären Nutzungen sind im Einzelfall zu prüfen.

Abstandsrecht:

Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung werden in den Gewerbegebieten darüber hinaus Anlagen- und Betriebsarten der Abstandsklassen I – VII ausgeschlossen, wobei für Abstandsklasse VII Ausnahmen gelten.

Störfallrecht:

Der äußerste östliche Rand des Plangebiets grenzt gemäß den vorliegenden KABAS-Informationen (Kartografische Abbildung von Betriebsbereichen und Anlagen nach Störfall-Verordnung) an den 1.300 m großen, angemessenen Sicherheitsabstand des Betriebsbereiches der Logistikdienstleistungsgesellschaft Wülfrath mbH. Negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da der Sicherheitsbereich nur tangiert wird und die innerhalb des Sicherheitsabstandes liegenden Flächen lediglich Verkehrsflächen mit untergeordneter verkehrlicher Bedeutung (Henry-Ford-II-Straße, Panoramaradweg) liegen. Die Bahnstrecke (Festsetzung Bahnanlagen) stellt hier einen Sonderfall dar, ist aufgrund der Langfristigkeit des Projekts jedoch auf nachfolgender Planungsebene zum Zeitpunkt der geplanten Umsetzung zu prüfen.



Abb. 12 Angemessener Sicherheitsabstand des Betriebsbereiches der Logistikdienstleistungsgesellschaft; Quelle: Stellungnahme zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 9, Bezirksregierung Düsseldorf (2023)

Der Panoramaradweg und Randbereiche des Friedhofs können perspektivisch überplant werden. Ebenso werden Teile der Kleingartenanlage durch die Festsetzung von Bahnanlagen bzw. Verkehrsfläche überplant.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal ist insgesamt von einer mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Auswirkungen Kultur- und sonstigen Sachgüter

Der Panoramaradweg und Randbereiche des Friedhofs werden perspektivisch überplant, ebenso Teile der Kleingartenanlage.

Die vorhandenen Baudenkmäler und der Kulturlandschaftsbereich 162 „Wülfrath“ südlich des Plangebietes werden nicht beeinträchtigt.

Auch der Archäologische Bereich XXI „Mettmanner Lössplatte (Düsseldorf, Mettmann, Ratingen)“ ist nicht betroffen.

Bodendenkmäler und sonstige Sachgüter sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen. Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 16 DSchG NRW wird aber hingewiesen.

Insgesamt ist von einer geringen bis mittleren Erheblichkeit auszugehen.

Auswirkung auf die Nutzung Erneuerbarer Energien

Im Plangebiet sind keine Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energien betroffen.

Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind allgemein zulässig. Im Rahmen der kommunalen Abwägung wird der Zulässigkeit der Photovoltaik- und Solaranlagen zur Nutzung von Sonnenenergie ein noch höheres Gewicht eingeräumt als der Sicherung des Ortsbildes. Solarelemente sind bei geneigten Dächern mit derselben Ausrichtung wie der des Hauptdaches aufzubringen.

Insgesamt ist von einer geringen Erheblichkeit auszugehen.

Wechselwirkungen zwischen den dargestellten Umweltbelangen

Im Rahmen der Umweltprüfung sind neben den einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen diesen zu berücksichtigen. Der Begriff ‚Wechselwirkungen‘ umfasst die in der Umwelt ablaufenden Prozesse.

Die o.g. Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft / Klima sowie Kultur- und Sachgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Diese Wirkungsketten und -netze sind bei der Beurteilung der Folgen eines Eingriffs zu betrachten, um sekundäre Effekte und Summationswirkungen erkennen und bewerten zu können.

Im vorliegenden Fall bestehen keine speziellen Wechselwirkungen, die über das zu den einzelnen Schutzgütern Geschriebene hinaus gehen.

c. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sowie geplante Überwachungsmaßnahmen

Auf der Grundlage der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung sind die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geplante Baumaßnahmen zu beurteilen und Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu entwickeln, genauso wie Aussagen zum Ausgleich des Eingriffs. Durch die Aufwertung von Teilflächen können Wertverluste, die durch die Bebauung entstehen, soweit wie möglich innerhalb bzw. außerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Schutzgut Landschafts- / Ortsbild

- Zur Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild werden die Zahl der Vollgeschosse und die maximalen Gebäudehöhen begrenzt.
- Gestalterische Festsetzungen
- Grünordnerische Maßnahmen

Schutzgut Tiere

Im Folgenden sind Maßnahmen zusammengestellt, mit denen Gefährdungen bzw. Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischen Vogelarten vermieden bzw. gemindert werden können.

Im Betrachtungsraum brüten Vogelarten, die nicht als „planungsrelevant“ im Sinne von KIEL (2005) eingestuft sind, die aber auf europäischer Ebene geschützt sind und daher ebenfalls unter die Regelungen von § 44 BNatSchG fallen. Das Eintreten der artenschutzrechtlichen Störungs- und Schädigungstatbestände (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG) ist zwar laut KIEL (2005) für diese Arten von

vorneherein nicht zu erwarten, eine eingriffsbedingte Beschädigung bzw. Tötung von Individuen bzw. Entwicklungsstadien erfüllt aber auch bei diesen Arten den Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Daher sind generell Maßnahmen zur Vermeidung einer Gefährdung von Individuen bzw. Entwicklungsstadien wildlebender Vogelarten zwingend erforderlich (siehe Maßnahme V3).

- V1 Minderung bau- und anlagebedingter Inanspruchnahmen von Gehölzen und sonstigen Vegetationsflächen

Gehölze im Plangebiet und Randbereichen sollten soweit möglich erhalten und von bau-/anlagebedingten Inanspruchnahmen freigehalten werden. Dies gilt insbesondere für Gehölzbestände entlang der Radwegtrasse, die derzeit als lineare Leitstrukturen für Fledermäuse fungieren. Diese Gehölze befinden sich im Bereich der Flächen, die für die geplante Bahn-Reaktivierung benötigt werden. Im Falle unvermeidbarer Inanspruchnahmen sind Möglichkeiten zu prüfen, die Eingriffe zu minimieren und zusammenhängende Gehölzstreifen als in Ost-West-Richtung verlaufende Leitstrukturen zu erhalten oder neu anzulegen.

Im Plangebiet sollten außerdem krautreiche Freiflächen und Säume erhalten und ggf. neu angelegt sowie extensiv gepflegt werden. Krautreiche Freiflächen können z.B. durch Einsaat mit artenreichen gebietsheimischen Grünlandmischungen hergestellt werden. Weiterhin sind Möglichkeiten zu prüfen, auf bzw. an Gebäuden Dach- und Fassadenbegrünungen anzulegen.

Diese Maßnahmen werden empfohlen, um Nahrungshabitate und Leitstrukturen lokaler Fledermausvorkommen (v.a. Zwergfledermaus), Brut- und Nahrungshabitate wildlebender Vögel (hier: nicht-planungsrelevanter Arten) zu erhalten und generell die floristische und faunistische Vielfalt (u.a. Aufkommen von Insekten und weiteren Wirbellosen) zu fördern.

- V2 Vermeidung eingriffsbedingter Gefährdungen wildlebender Vögel (inkl. Entwicklungsstadien) bei Eingriffen in Gehölze und Vegetationsflächen

Eingriffe in Bäume, Sträucher und Vegetationsflächen im Zuge der Baufeldräumung sind außerhalb der Brutzeit wildlebender Vogelarten durchzuführen, d.h. im Zeitraum 1. Oktober bis 28. Februar, da es ansonsten zu direkten Gefährdungen von Vogelindividuen (Jungvögeln), Eiern und Nestern kommen könnte.

Die Maßnahme ist aus artenschutzrechtlicher Sicht zwingend erforderlich, um eingriffsbedingte Tötungen bzw. Zerstörungen von Individuen und Entwicklungsstadien wildlebender Vogelarten und die damit verbundene Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu vermeiden.

- V3 Vermeidung eingriffsbedingter Gefährdungen von Vögeln und Fledermäusen bei Rückbauarbeiten am Stellwerksgebäude

Abbrucharbeiten am ehemaligen Stellwerksgebäude sind nach Möglichkeit außerhalb der Brutzeit wildlebender Vogelarten durchzuführen, d.h. im Zeitraum 1. 10. bis 28.02., um direkte Gefährdungen von Vogelindividuen (Jungvögeln), Eiern und Nestern zu vermeiden.

Falls derartige Arbeiten innerhalb der Brutzeit nicht zu vermeiden sind, ist durch vorherigen Verschluss von möglichen Brutplätzen (Nischen, Höhlen) oder Vorabkontrollen der betroffenen Bereiche auf besetzte Nester sicherzustellen, dass keine Bruten betroffen sind. Falls Bruten gefunden werden, sind weitergehende Schutzmaßnahmen vorzusehen, etwa ein Aufschieben der Arbeiten, bis die Brut beendet ist bzw. die Jungvögel ausgeflogen sind.

Solche Maßnahmen sind zwingend erforderlich, um eingriffsbedingte Tötungen, Verletzungen oder Beschädigungen von Individuen und Entwicklungsstadien wildlebender Vogelarten und die damit verbundene Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu vermeiden.

Abbruch-/Rückbauarbeiten im Bereich der Dachüberstände des Stellwerksgebäudes sind nach Möglichkeit im Zeitraum 01.12. bis 28.03. durchzuführen. Falls diese zeitliche Vorgabe nicht eingehalten werden kann, ist eine ökologische Begleitung der Arbeiten durchzuführen (z.B. Besatzkontrolle der Quartiermöglichkeiten vor Durchführung der Arbeiten und ggf. weitere Schutzmaßnahmen). Im Bereich der Dachüberstände wurden bei der Begehung im Rahmen der ASP I (Vorprüfung) Hohlräume mit Quartierpotenzial für Fledermäuse vorgefunden. Laut Ergebnis der Fledermauserfassungen (vorhabenbezogene Erfassung 2024 und Untersuchung von NIGGEMEYER 2018/2019) befinden sich hier keine Wochenstuben und keine Winterquartiere. Es ist aber denkbar, dass Einzeltiere diese Strukturen außerhalb der Überwinterungszeit als Tagesverstecke nutzen.

Die Maßnahme ist aus artenschutzrechtlicher Sicht zwingend erforderlich, um eingriffsbedingte Tötungen bzw. Verletzungen von Fledermausindividuen und die damit verbundene Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu vermeiden.

- V4 Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen

An Neubauten sind Empfehlungen zur Prävention von Vogelschlag zu beachten. Geeignete Maßnahmen sind die Vermeidung großflächiger Glasfronten, stark spiegelnder Glasflächen und Glaskonstruktionen mit Durchsicht (z.B. Über-Eck-Verglasung), die Verwendung von Scheiben mit geringem Reflexionsgrad sowie das Anbringen von Markierungen (Punkte-, Linienraster), Lamellen oder Vorhängen zur Sichtbarmachung transparenter Glasfronten.

- V5 Minderung von Lichtemissionen

Bei der Konzeption von Außenbeleuchtungen ist eine Reduzierung von Lichtemissionen anzustreben. Lichtemissionen bzw. Lichtstreuung können generell durch technische Maßnahmen gemindert werden, z.B. durch Verwendung vollabgeschirmter Leuchten oder direktstrahlender LED-Leuchten mit Linsentechnik. Die Abstrahlwinkel sind gemäß den jeweiligen Erfordernissen zu optimieren. Zu empfehlen ist eine Verwendung von Leuchten mit „insekten- und fledermausfreundlichem Licht“ mit geringem Blauanteil.

Die Maßnahme wird empfohlen, um vorhabenbedingte Beeinträchtigungen auf Lebensräume bzw. Teillebensräume lokaler Fledermausvorkommen sowie auf Vorkommen nachtaktiver Insekten zu reduzieren. Die Maßnahme entspricht außerdem den Vorgaben der 3. Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, BT Drs. 19/28182) zur Eindämmung von Lichtverschmutzung.

Schutzgut Pflanzen

- Die Gehölzbestände in den öffentlichen Grünflächen, die erhalten bleiben sollen, sind während der Bautätigkeiten vor Beschädigungen zu schützen. Die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ ist zu beachten und anzuwenden.
- Flachdächer und geneigte Dächer bis max. 25° Dachneigung sind in allen Gebietstypen zu begrünen.
- Vorgaben zur Gestaltung der Begrünung bei Grundstücksunterbauungen (z. B. Tiefgaragen).
- Laub- und Gehölzfestsetzungen im Bereich der Gewerbe- und Gemeinbedarfsgrundstücke sowie der Wohngrundstücke in Abhängigkeit der Grundstücksgröße.
- Ergänzende Festsetzung von Laubbäumen zur Gliederung von Stellplatzflächen.
- Begrünungsmaßnahmen von Stütz- und Lärmschutzwänden.

Schutzgut Biologische Vielfalt

- Die Maßnahmen zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen wirken sich zugleich positiv auf das Schutzgut biologische Vielfalt aus.

Schutzgut Fläche

- Begrenzung der Versiegelung durch Festsetzung der GRZ auf das notwendige Maß.

Schutzgut Boden

- Der Mutterbodenschutz ist im § 202 BauGB verankert und mit der DIN 18915 werden genaue Anweisungen zum Umgang gegeben. Die sachgerechte Zwischenlagerung und der sachgerechte Wiedereinbau des Oberbodens, der im Bebauungsplangebiet aus leistungsfähigem Ackerboden besteht, sind zu gewährleisten.

- Fachgerechter Umgang mit Bodenaushub und Verwertung des Bodenaushubs.
- Berücksichtigung der Witterung beim Befahren von Böden.
- Nach Bauende sind Verdichtungen im Unterboden vor Auftrag des Oberbodens zu beseitigen.
- Anpflanzungen auf Flächen im Plangebiet zum Schutz des Bodens.
- Abfälle aller Art, die während der Bauarbeiten anfallen (Gebinde, Verpackung etc.) sind ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Eine Kontamination von Boden und Wasser während des Baubetriebs ist durch entsprechende Maßnahmen zu vermeiden.
- Vor dem Hintergrund der Altlastensituation wird auf Grund der diffusen Belastungssituation ein möglichst hoher Versiegelungsgrad für eine geplante Gewerbenutzung empfohlen. Hinsichtlich etwaiger geplanter Freiflächen sind geeignete Bereiche im Detail mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Schutzgut Wasser

- Auf Ebene der Ausführungsplanung sind geeignete Vorkehrungen bei möglichen Starkregenereignissen zu treffen, insbesondere aufgrund von befestigten Flächen im Bereich der Stellplatzanlagen / Zufahrten zu den Grundstücken und Zugängen zu Gebäuden sowie der vorhandenen Topographie. Befestigte Flächen sollten nicht mit Gefälle zum Gebäude angelegt werden, Kanaleinläufe sind freizuhalten, Schwellen an Kellerfenstern und Türeingängen sowie Rückstauklappen vorzusehen, Versorgungseinheiten für Strom und Heizung oberhalb der Kellerräume anzuordnen etc. Die vorgetragenen Hinweise sind bei der weiteren Planung zu beachten.
- Rückhaltung / Drosselung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken.

Schutzgut Klima

- Begrenzung der Versiegelung durch Festsetzung der GRZ auf das notwendige Maß.
- Festsetzungen zum Bestandserhalt und zum Schutz vorhandener Gehölzbestände in den öffentlichen Grünflächen.

- Pflanzung von Bäumen und Gehölzen.
- Dachbegrünung bei Flachdächern und geneigten Dächern bis max. 25° und Tiefgaragenbegrünung.

Schutzgut Mensch

- Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Zur Verringerung der schalltechnischen Auswirkungen des Neubaus der Feuer- und Rettungswache auf das westliche angrenzende allgemeine Wohngebiet wird eine Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt, in der eine Lärmschutzwand zu errichten ist.

- Weitere Maßnahmen zum Schutz von Gewerbelärm

Im allgemeinen Wohngebiet sind offenbare Fenster zu schutzbedürftigen Räumen, die gemäß DIN 4109 dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen sollen, an der Ostseite der Gebäude in einem Abstand von 25,0 m zur festgesetzten Lage der Lärmschutzwand nicht zulässig. Die Maßnahme soll zusätzlich zum aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand dazu beitragen, dass negative Auswirkungen durch die angrenzenden Nutzungen entstehen und bereits bei der Planung von Gebäuden entsprechende Vorkehrungen getroffen werden können, beispielsweise durch eine lärmoptimierte Gestaltung der Grundrisse.

- Passiver Schallschutz

Neben dem beschriebenen Gewerbelärm sind im Plangebiet auch Verkehrsimmissionen (insb. von der Mettmanner Straße) oberhalb der zu berücksichtigenden Orientierungswerte der DIN 18005. Daher erfolgen ergänzende Festsetzungen zu baulichen Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst. Hierzu werden die maßgeblichen Außenlärmpegel in 1db (A)-Schritten und den daraus ableitbaren Lärmpegelbereichen in die Planzeichnung übernommen und ergänzend textliche Festsetzungen zur Mindestanforderung an die Luftschalldämmung der Außenbauteile nach DIN 4109 getroffen. Mit dieser Festsetzung ist unabhängig von der Ausführungsart jedes einzelnen Objektes, der Außenwandfläche, der Raumgröße etc. der erforderliche Schallschutz eindeutig und nachvollziehbar beschrieben. Die DIN 4109 ist das Handwerkszeug der

Architekten, die somit ebenfalls nachvollziehbar im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens den Nachweis für den Schallimmissionsschutz führen können.

Außenwohnbereiche sind vorzugsweise an den lärmabgewandten Fassaden bzw. im schallgeschützten Innenbereich anzuordnen. Sofern Außenwohnbereiche einem Dauerschallpegel ausgesetzt sind, der den Wert von 62 dB (A) im Tageszeitraum überschreitet, sind zusätzliche schallmindernde Maßnahmen (z. B. in Form eines Einbaus von Verglasungselementen) umzusetzen.

- Gliederung nach Abstandserlass zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung vor Gewerbeimmissionen.
- Ausschluss von Störfallbetrieben.

Schutzgut Kultur- und sonstigen Sachgüter

- Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Stadt als Untere Denkmalbehörde oder das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal in 51491 Overath unverzüglich zu informieren. Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer bzw. die Eigentümerin, die Person, die das Grundstück besitzt, der Unternehmer bzw. die Unternehmerin und der Leiter bzw. die Leiterin der Arbeiten. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen.

Kompensationsmaßnahmen

Gemäß § 1a (3) BauGB ist „die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz)“ zu berücksichtigen.

Nach § 15 (1) und (2) Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG ist der „Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und zu verpflichten, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).“

Da das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ weitestgehend dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen ist, sind gemäß § 18 (2) BNatSchG die §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden. Gemäß Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann ist daher eine Eingriffsbilanzierung mit Landschaftspflegerischen Fachbeitrag entbehrlich.

Ausgleichsmaßnahmen

In der Stadt Wülfrath besteht eine Baumschutzsatzung. Diese regelt unter anderem den Ersatz für den Verlust von durch die Satzung geschützter Bäume. Konkret wird dies im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ermittelt und falls erforderlich ausgeglichen.

d. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet stellt sich aufgrund der ursprünglichen Nutzung weitgehend als anthropogen überprägt dar und erfordert eine Nachfolgenutzung. Da der Flächennutzungsplan im Plangebiet bereits heute überwiegend die zukünftigen Nutzungen darstellt und nur die Darstellung der Bahnanlagen aufgrund des zukünftig geringeren Flächenbedarfs zugunsten einer Darstellung gewerblicher Bauflächen sowie einer Gemeinbedarfsfläche verkleinert werden, wurden keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten betrachtet.

e. Beschreibung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen wird derzeit insgesamt von einer geringen bis mittleren Erheblichkeit ausgegangen.

3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN UND ZUSAMMENFASSUNG

a. Verwendete Verfahren und Probleme bei der Erstellung der Angaben

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen durch den Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ erfolgte verbal argumentativ.

Es wurden drei Stufen der Umwelterheblichkeit (gering, mittel und hoch) unterschieden. Die Ausgleichbarkeit von Beeinträchtigungen ist bei der Bewertung der Erheblichkeit von großer Bedeutung.

Wesentliche Aussagen zu den Schutzgütern ließen sich bisher aus der Bestandsaufnahme und den vorliegenden Gutachten ableiten.

Da das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ weitestgehend dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen ist, sind gemäß § 18 (2) BNatSchG die §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden. Gemäß Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann ist daher eine Eingriffsbilanzierung mit Landschaftspflegerischen Fachbeitrag entbehrlich.

Die Artenschutzprüfung wurde gemäß der gemeinsamen Handlungsempfehlung *Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben* des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 22.10.2010 durchgeführt.

Darüber hinaus wurde eine Verkehrsuntersuchung, eine Schalltechnische Untersuchung und eine Altlastenuntersuchung durchgeführt sowie ein Geotechnischer Bericht erstellt.

b. geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen

Maßnahmen zur Überwachung von Umweltauswirkungen sind derzeit nicht vorgesehen.

c. Zusammenfassung

In dem vorliegenden Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ werden die zum Verfahrenszeitpunkt bekannten sowie prognostizierten Auswirkungen der Planung beschrieben und bewertet.

Nördlich der Innenstadt von Wülfrath befindet sich das ehemalige Bahnhofsareal, das seit der Stilllegung der Niederbergbahn im Jahr 1999 größtenteils brach liegt oder nur vorübergehend (u. a. als Schrottplatz und Lagerfläche) genutzt wurde. Die ehemalige Bahnstrecke wurde 2011 zum Panoramaradweg Niederbergbahn umgebaut. Im Jahr 2018 wurde das ehemalige Bahnhofsgelände von der Stadt Wülfrath und dem Kreis Mettmann angekauft. Anlass und Ziel des Erwerbs war die potenzielle Reaktivierung der Bahntrasse auf der Fläche des Kreises Mettmann sowie insbesondere die städtebauliche Aufwertung und Umgestaltung des brachliegenden, innenstadtnahen Areals durch eine Erweiterung der gewerblich genutzten Fläche. Im Jahr 2019 wurde die Verwaltung mit Beschluss II-004-2019 beauftragt ein städtebauliches Konzept zur Unterbringung des dringend benötigten Neubaus einer Feuer- und Rettungswache – der bisherige Standort an der Wilhelmstraße ist zu klein und nicht mehr zeitgemäß – auf dem Bahnhofareal zu erarbeiten. Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist daher die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der Feuer- und Rettungswache im ehemaligen Bahnhofsareal zu schaffen. Wichtiges Ziel ist außerdem die Optimierung der verkehrlichen Anbindung des ehemaligen Bahnhofareals und die Verbesserung der Verkehrsführung im Bereich der Mettmanner Straße. Dabei soll sowohl die innere Erschließung und Anbindung der geplanten Nutzungen an die vorhandenen Straßen als auch die Anbindung des Areals an die Innenstadt - insbesondere auch des Fuß- und Radverkehrs - berücksichtigt werden. Um die genannten Ziele zu erreichen soll Planungsrecht in Form eines Bebauungsplanes geschaffen werden.

Das ca. 7,4 ha große Plangebiet befindet sich nördlich der Innenstadt von Wülfrath im Bereich des ehemaligen Bahnhofareals zwischen der Mettmanner Straße und einem Gewerbegebiet an der Röntgenstraße.

Entsprechend der Zielsetzung des Bebauungsplanes und der vorhandenen Bebauung im westlichen Bereich des Plangebiets wird für die Bebauung festgesetzt:

- Allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO
- Gewerbegebiet (GE) gem. § 8 BauNVO

- Flächen für den Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung „Feuer- und Rettungswache“

Zur Berücksichtigung des Immissionsschutzes zwischen dem Plangebiet und den unmittelbar und mittelbar angrenzenden schützenswerten Bereichen außerhalb des Plangebiets werden Anlagen- und Betriebsarten gem. Abstandserlass des MUNLV des Landes Nordrhein-Westfalen vom 06.06.2007 ausgeschlossen.

Die Ansiedlung von Anlagen und Störfallbetrieben, die einen Betriebsbereich i. S. v. § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereiches wären, wird im Gewerbegebiet gem. § 1 Abs. 9 BauNVO aus wohnumfeldverträglichen Gründen ausgeschlossen.

Die Grundflächenzahlen werden auf Basis der Orientierungswerte für Obergrenzen gem. § 17 BauNVO - 0,4 für allgemeine Wohngebiete sowie 0,8 für Gewerbegebiete - festgesetzt. Zur Gewährleistung eines verträglichen Versiegelungsgrades wird auch im Bereich des vorgesehenen Standorts der Feuer- und Rettungswache (Fläche für den Gemeinbedarf) - angelehnt an die Orientierungswerte für Gewerbegebiete und aufgrund einer für die vorgesehene Nutzung notwendigen hohen Versiegelungsgrades - eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt.

Zur Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild und zur Berücksichtigung der Bestandsbebauung werden im allgemeinen Wohngebiet maximal zwei Vollgeschosse zugelassen. Aus gleichem Grund werden im Plangebiet maximale Gebäudehöhen (Bezugshöhe ist Normalhöhennull NHN) festgesetzt. Diese orientieren sich im allgemeinen Wohngebiet an der Bestandsbebauung. Für die Fläche für den Gemeinbedarf und das Gewerbegebiet werden 202,0 m bzw. 204,0 m ü. NHN (entspricht jeweils einer Gebäudehöhe von ca. 12 m) festgesetzt.

Um die bestehende Bebauung zu sichern und eine Überprägung zu verhindern, wird für das allgemeine Wohngebiet eine offene Bauweise festgesetzt. Bei der Fläche für den Gemeinbedarf sowie beim Gewerbegebiet wird auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in der Planzeichnung durch Baugrenzen festgesetzt.

Es werden Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen, Minderungsmaßnahmen von Lichtemissionen und eine verbindliche Dachbegrünung bei Flachdächern und geneigten Dächern bis max. 25° festgesetzt. Zur Eingrünung

des Areals werden Anpflanzungen von Bäumen oder alternativ Gehölzen auf den Baugrundstücken gefordert. Ergänzend werden eine gliedernde Begrünung von Stellplatzflächen durch Bäume festgesetzt und Pflanzvorgaben bei der Errichtung von Tiefgaragen getroffen. Stützwände/ Lärmschutzwände sind mit Kletter- und/oder Rankpflanzen oder alternativ Strauchpflanzungen zu begrünen. Gestalterische Festsetzungen zur Dachgestalt und Werbeanlagen gewährleisten die Einfügung in das bestehende Ortsbild.

Da ein großer Teil des Plangebiets lediglich als Fläche für die langfristige Reaktivierung der Bahnstrecke (Zeithorizont ca. 10-25 Jahre) gesichert wird, ist hier zunächst keine bauliche Entwicklung des Bereichs zu erwarten. Langfristig wird die Reaktivierung der stillgelegten Niederbergbahn angestrebt. Da nicht alle der Eisenbahn gewidmeten Flächen im Bebauungsplan zukünftig für Bahnzwecke benötigt werden, werden diese Flächen teilweise überplant.

Die innerhalb des Plangebiets liegenden Teile der Bestandsstraßen Mettmanner Straße, Velberter Straße, Silberberger Weg, Bahnhofstraße, Wilhelmstraße, Düsseler Straße und Henry-Ford II-Straße werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Die im Plangebiet bekannte Altlastenflächen sind im Plan zeichnerisch und textlich gekennzeichnet.

Im Planverfahren wurde ein Immissionsgutachten erstellt, dass die Auswirkungen des Verkehrs- und Gewerbelärms darlegt und Vorgaben für die Planung definiert. Es werden im Plangebiet aktive und passive Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand und der Festsetzung der maßgeblichen Außenlärmpegel / Lärmpegelbereiche in der Planzeichnung festgesetzt. Je nach Abstand zur Lärmquelle sind dann entsprechende Bauausführungen für Fenster, Fassaden und Außenwohnbereiche erforderlich.

Die Flächen zwischen dem allgemeinen Wohngebiet und der Mettmanner Straße sowie nördlich des allgemeinen Wohngebietes werden als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Straßenbegleit-/ Verkehrsgrün festgesetzt.

Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt durch Anschluss an das bestehende Mischwassersystem nach Rückhaltung und Drosselung.

Im Regionalplan Düsseldorf (Blatt 20) werden die Flächen des Geltungsbereiches überwiegend als überregionale und regionale Schienenwege sowie als vorwiegend überregionale und regionale Straßen dargestellt. Lediglich ein kleiner Teil der Fläche innerhalb des Plangebiets ist als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Allerdings sind mit Ausnahme der genannten Darstellungen entlang der vorhandenen Verkehrsachsen, die unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bereiche in allen Richtungen als ASB dargestellt.

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Wülfrath ist der überwiegende Teil des Plangebietes als Bahnanlage mit Haltepunkt bzw. gewerbliche Baufläche dargestellt. Im westlichen Bereich befinden sich zudem Darstellungen für Wohnbauflächen. Der Geltungsbereich ragt westlich der Velberter Straße in die angrenzende Grünfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Friedhof) hinein. Die Velberter Straße im Westen, die Mettmanner Straße im Süden und die Wilhelmstraße im Südosten des Plangebiets sind als Verkehrsflächen dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren geändert.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 9 - ehemaliges Bahnhofsareal - existiert bisher größtenteils kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Das Gebiet ist dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen.

Das Plangebiet befindet sich aufgrund der Lage innerhalb des Siedlungsgefüges von Wülfrath nicht innerhalb des Geltungsbereiches der Raumeinheit C (Ausschnitt Wülfrath) des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann. Schutzgebiete sind nicht betroffen.

Die Stadt Wülfrath verfügt über eine Baumschutzsatzung. Ziel der Satzung ist der Schutz des in der Stadt Wülfrath vorhandenen Baumbestandes. Diese Satzung gilt innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereichs der Bebauungspläne, soweit diese nicht eine land- oder fortwirtschaftliche Nutzung festsetzen.

Im vorliegenden Fall ist die Fläche des Plangebiets teilweise für Betriebs- und Verkehrszwecke einer öffentlichen Eisenbahn gewidmet.

Im Sinne einer Entwicklung des gesamten Areals ist eine Entwidmung bzw. „Freistellung“ in den nicht für die zukünftige Reaktivierung der Bahnanlagen vorgesehenen Flächen zielführend, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Mit

Bescheid vom 07.02.2023 sind große Teile der bislang im Plangebiet für Bahnzwecke gewidmeten Flächen von den Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Bei Umsetzung des Bebauungsplanes wird das ehemalige Bahnhofsareal in großen Teilen überprägt und neugestaltet. Dabei kommt es zum Verlust raumwirksamer Gehölzbestände / Kulissen.

Da gewerblich genutzte Gebiete oftmals durch großvolumige Gebäudestrukturen ohne stadtgestalterische Qualitäten geprägt sind, ist eine Beeinträchtigung des Ortsbildes nicht ausgeschlossen. Diesem wird durch Höhenfestsetzungen entgegengewirkt, so dass die Höhe der baulichen Anlagen auf ein verträgliches Maß beschränkt wird. Hinzu kommt die verpflichtende Festsetzung einer Dachbegrünung bei einem Teil der festgesetzten Dachformen und weitere Grün- und Gestaltungsmaßnahmen.

Der Fachbeitrag zur Stufe II der artenschutzrechtlichen Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben bei Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung eingriffsbedingter Gefährdungen von Individuen oder Entwicklungsstadien von Fledermäusen oder wildlebenden Vogelarten aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig ist.

Der Bebauungsplan ermöglicht den großflächigen Verlust von Gehölzbeständen, überwiegend Pioniergehölzen, die sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsareal durch Sukzession entwickelt haben.

Da das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ weitestgehend dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen ist, sind gemäß § 18 (2) BNatSchG die §§ 14 bis 17 BNatSchG nicht anzuwenden. Gemäß Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Mettmann ist daher eine Eingriffsbilanzierung mit Landschaftspflegerischen Fachbeitrag entbehrlich.

Der Verlust von Bäumen innerhalb des Plangebietes, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Wülfrath fallen, wird auf nachfolgender Ebene zu ermitteln und ggf. zu kompensieren sein.

In den als öffentliche Grünflächen festgesetzten Bereiche sind die Gehölzbestände zu erhalten und zu schützen. Ergänzend sind Baum- und Gehölzpflanzungen auf den Grundstücken, zur Stellplatzgliederung sowie die Begrünung von Stütz/Lärmschutzwänden festgesetzt. Auch die verpflichtende Dachbegrünung und der festgesetzten Vegetationsschicht mit Maßnahmen bei Tiefgaragenbebauungen o. ä. bieten Raum für Pflanzen.

Durch den großflächigen Verlust von Gehölzbeständen, überwiegend Pioniergehölzen mit teilweise offenen Ruderalfluren, die sich im Bereich des ehemaligen Bahnhofsareal durch Sukzession entwickelt haben, kommt es zu einer Reduzierung der Strukturvielfalt und somit voraussichtlich zu einer Minderung der Biologischen Vielfalt.

Durch den Bebauungsplan werden weitgehend Flächen in Anspruch genommen, die aufgrund des ehemaligen Bahnhofsareals als vorbelastet einzustufen sind.

Zur Minimierung der Bodenversiegelung werden im Bebauungsplan Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen.

Gemäß den Angaben im Geoportal NRW sind innerhalb des Plangebietes fruchtbare Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit betroffen. Aufgrund der bisherigen Nutzung ist das Plangebiet jedoch bereits stark anthropogen überprägt. Natürliche Bodenverhältnisse sind kaum noch vorhanden.

Vor dem Hintergrund der Altlastensituation wird auf Grund der diffusen Belastungssituation ein möglichst hoher Versiegelungsgrad für eine geplante Gewerbenutzung empfohlen. Hinsichtlich etwaiger geplanter Freiflächen sind geeignete Bereiche im Detail mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Zur Minimierung der Bodenversiegelung werden im Bebauungsplan Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen. Zudem sind zum schonenden Umgang mit dem Schutzgut Boden in den weiteren Planungsschritten entsprechende Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufzuerlegen.

Bei Umsetzung des Bebauungsplans wird die zusätzliche Versiegelung von etwa Bodenfläche ermöglicht. In Folge der Erschließung muss das Niederschlagswasser der versiegelten Flächen abgeleitet werden.

Die Entwässerung des Plangebiets soll durch Anschluss an das bestehende Mischwassersystem erfolgen. Aufgrund der erforderlichen Drosselung sind vor den Anschlüssen an die vorhandene Mischwasserkanalisation Regenrückhaltebecken (z. B. als offene Erd- oder Betonbecken oder unterirdisch) vorzusehen.

Auf Ebene der Ausführungsplanung sind geeignete Vorkehrungen bei möglichen Starkregenereignissen zu treffen.

Durch eine zusätzliche Versiegelung innerhalb des Plangebietes kommt es zudem zu einer negativen, klimatischen Wirkung, da sich versiegelte Flächen schneller erwärmen und eine ungünstigere Strahlungsbilanz besitzen.

Der teilweise Erhalt vorhandener Gehölzbestände in den öffentlichen Grünflächen und die Neupflanzung von Bäumen und Gehölzen sowie die Anlage extensiver Dachbegrünungen und Vorgaben zur Gestaltung der Begrünung bei Grundstücksunterbauungen (z. B. Tiefgaragen) werden einer negativen klimatischen Wirkung entgegenwirken.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch die MobilWerk GmbH geprüft. Dabei wurde eine Vorzugsvariante für die Optimierung des Verkehrsflusses herausgearbeitet.

Um die Anforderungen an den Immissionsschutz ausreichend berücksichtigen zu können, wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens durch die Peutz Consult GmbH eine schalltechnische Untersuchung zum Verkehrs- und Gewerbelärm mit folgendem Ergebnis durchgeführt. Die Ergebnisse wurden in der Planung berücksichtigt.

Der Panoramaradweg und Randbereiche des Friedhofs werden perspektivisch überplant, ebenso Teile der Kleingartenanlage.

Die vorhandenen Baudenkmäler und der Kulturlandschaftsbereich 162 „Wülfrath“ südlich des Plangebietes werden nicht beeinträchtigt.

Auch der Archäologische Bereich XXI „Mettmanner Lössplatte (Düsseldorf, Mettmann, Ratingen)“ ist nicht betroffen.

Bodendenkmäler und sonstige Sachgüter sind nach jetzigem Kenntnisstand nicht betroffen. Auf die Meldepflicht bei der Entdeckung von Bodendenkmälern nach § 16 DSchG NRW wird aber hingewiesen.

Im Plangebiet sind keine Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energien betroffen. Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind allgemein zulässig.

Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch das ehemalige Bahnhofsareal und unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen wird derzeit insgesamt von einer geringen bis mittleren Erheblichkeit ausgegangen.

d. Verwendete Quellen

Im Rahmen der Erarbeitung des Umweltberichtes zum Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“ wurden folgende Gutachten, Untersuchungen und Planungen herangezogen.

- Begründung zum Bebauungsplan Nr. 9 „ehemaliges Bahnhofsareal“, Planungsgruppe MWM im Auftrag der Stadt Wülfrath, Stand: 26.02.2025 (Entwurf)
- Fachbeitrag zur Artenschutzprüfung nach § 44 BNatSchG Stufe I zum B-Plan Nr. 9 und 20. Änderung des Flächennutzungsplans „ehemaliges Bahnhofsareal“ Stadt Wülfrath, Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl.-Ing. Guido Beuster, Erkelenz, Stand: Oktober 2023
- Fachbeitrag zur Artenschutzprüfung nach § 44 BNatSchG Stufe II zum B-Plan Nr. 9 und 20. Änderung des Flächennutzungsplans „ehemaliges Bahnhofsareal“ Stadt Wülfrath, Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Dipl.-Ing. Guido Beuster, Erkelenz, Stand: November 2024
- Mobilitätsuntersuchung / Verkehrsgutachten, Mobilwerk GmbH, Wuppertal
- Schalltechnische Untersuchung, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf
- Geotechnischer Bericht / Altlastenuntersuchung, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft Hagen