

# Stadt Hückeswagen



## **Begründung zum Bebauungsplan Nr. 54 „Etapler Platz“**

für

Stadt Hückeswagen  
Auf'm Schloss 1  
42499 Hückeswagen

Mai 2004

**Inhaltsverzeichnis**

|                                                               | Seite     |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Situationsbeschreibung und Ziel der Planaufstellung</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1 Situationsbeschreibung                                    | 3         |
| 1.2 Ziel der Planaufstellung                                  | 4         |
| <b>2 Planungsvorgaben</b>                                     | <b>6</b>  |
| 2.1 Abgrenzung des Plangebietes                               | 6         |
| 2.2 Gebietsentwicklungsplan                                   | 8         |
| 2.3 Flächennutzungsplan                                       | 8         |
| 2.4 Bestehende Bebauungspläne                                 | 9         |
| 2.5 Fachplanungsrechtliche Vorgaben                           | 10        |
| 2.5.1 Denkmalschutz                                           | 10        |
| 2.5.2 Ehemalige Bahnflächen                                   | 10        |
| <b>3 Festsetzungen des Bebauungsplans</b>                     | <b>11</b> |
| 3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung                         | 11        |
| 3.2 Erschließung/ Verkehrsflächen                             | 14        |
| 3.3 Festsetzungen zum Immissionsschutz                        | 15        |
| 3.4 Grünflächen                                               | 18        |
| 3.5 Altlasten                                                 | 18        |
| 3.6 Zukünftiger Nutzungszustand des Plangebietes              | 20        |
| <b>4 Realisierung der Planung</b>                             | <b>21</b> |
| 4.1 Bodenordnung                                              | 21        |
| 4.2 Technische Ver- und Entsorgung                            | 21        |
| 4.2 Naturschutzfachliche Maßnahmen                            | 21        |
| 4.3 Nachrichtliche Übernahme und Kennzeichnung                | 24        |
| 4.4 Hinweise                                                  | 24        |
| <b>5 Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung</b> | <b>26</b> |

## **1 Situationsbeschreibung und Ziel der Planaufstellung**

### **1.1 Situationsbeschreibung**

Die Stadt Hückeswagen plant im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 54 „Etapler Platz“ die im Stadtzentrum südlich der Wupper verlaufende Stadtstraße neu anzubinden und somit eine leistungsfähige Umgehungsstraße zu schaffen, so dass der Innenstadtbereich im Bereich Etapler Platz/ Islandstraße entlastet wird. Damit ergibt sich auch die Notwendigkeit einer städtebaulichen Ordnung im Umfeld des Vorhabens.

Da die Festsetzungen des im Plangebiet liegenden rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 18 "Bahnhofsvorplatz", veröffentlicht am 5.12.1984 dem geplanten Zustand des Plangebietes entgegenstehen, kann dies nicht ohne die Änderung bzw. Aufstellung eines Bebauungsplanes i.S.d. §§ 8-10 BauGB zugelassen werden.

Der Rat der Stadt Hückeswagen hat in seiner Sitzung am 10.10.1995 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes gefasst. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB erfolgte bereits durch Versammlung am 24.10.1996 und Auslegung im Zeitraum vom 14.10.1996 bis zum 25.10.1996. Die Träger öffentlicher Belange wurden ebenfalls bereits beteiligt und mit Schreiben vom 07.04.1998 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Die erste Offenlage erfolgte vom 15.12.2003 bis einschließlich 23.01.2004. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.12.2003 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Aufgrund einiger Anpassungen des Entwurfes ist eine 2. Offenlage erforderlich.

Die Dr. Werner Wohlfarth Unternehmensberatung Umweltschutz aus Burscheid wurde nach Durchführung der frühzeitigen Bürger-/ Trägerbeteiligung von der Stadt Hückeswagen beauftragt, die Planunterlagen zum weiteren Verlauf und Abschluss des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 54 „Etapler Platz“ zu erarbeiten.

## 1.2 Ziel der Planaufstellung

Um nach dem Rückzug der Bahn, zu deren Gunsten ein erheblicher Anteil der im Bebauungsplan Nr. 18 „Bahnhofsvorplatz“ festgesetzten Flächen ausgewiesen waren, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, ist die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes dringend erforderlich.

Die Ziele der Neuplanung wurden bereits im Jahre 1990 durch Aufstellung eines städtebaulichen Rahmenplanes vom Büro für Stadtplanung „Behr“ und dem Verkehrsplanungsbüro IFEBA (beide aus Köln) erarbeitet. Grundlage für die Zielfassung und Ergebnis der Bestandsanalyse war die folgende Situation:

Infolge des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 237 im Zuge der Bahnhofstraße / Peterstraße wird der historische Stadtkern zerschnitten. Die umfangreiche Verkehrsanalyse des Ingenieurbüros Steierwald/ Schönharting stellte auf der Bahnhofstraße bereits 1988 eine Verkehrsbelastung in Höhe von 19 200 PKW pro Tag fest. Bis zum Jahre 2000 wurde eine Zunahme um 15 % prognostiziert (22 080 PKW pro Tag).

Eine äußere Ortsumgehung im Verlaufe der K 5 könnte eine merkliche Verkehrsentlastung im Stadtgebiet von Hückeswagen bewirken. Circa 30-40 % des Verkehrsaufkommens ist überregionaler Durchgangsverkehr und damit verlagerbar. Beim Güterverkehr liegt das Verlagerungspotential sogar bei 50 %. Durch die belegten Verkehrszuwachsraten wurde auf der Bahnhofstraße trotz einer äußeren Ortsumgehung eine verbleibende Verkehrsbelastung von ca. 14.500 PKW pro Tag im Jahre 2000 prognostiziert.

Aus den o.g. Rahmenbedingungen ergeben sich die folgenden städtebaulichen Hauptziele:

- Erhaltung des historischen Stadtkerns und Weiterentwicklung der bestehenden Neubauansätze bis an die Nahtstelle zur Wupperriederung
- Ausbau der im Ansatz vorhandenen Stadtplätze (Etapler Platz und Bahnhofsvorplatz) in der Weise, dass sowohl gut gestaltete Stadtplätze im historischen Zusammenhang entstehen, als auch Nutzungsmöglichkeit für Märkte, Schützen- und Stadtfeste erhalten bleiben

- Entlastung des Etapler Platzes vom Stadterschließungs- und vom ruhenden Verkehr
- Verkehrsberuhigter Umbau der heutigen Bahnhof- und Peterstraße
- Schaffung von Geschäfts- und Einkaufsbereichen, soweit sie sich aus dem Bedarf ergeben
- Berücksichtigung des Schallschutzes zur Umgehungsstraße
- Abrundung des historischen Ortsbildes im Einklang mit einer Neubebauung entlang der Umgehungsstraße
- Erhaltung des Bestandes an historischen Gebäuden als Grundlage für die Maßstäblichkeit der Neubauten
- Erhaltung der alten Baumbestände (soweit im Rahmen der notwendigen Baumaßnahmen möglich) sowie Neuanpflanzung von Bäumen

## **2 Planungsvorgaben**

### **2.1 Abgrenzung des Plangebietes**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 54 liegt im Innenstadtbereich der Stadt Hückeswagen und umfasst die Flächen zwischen Wupper im Norden und der Peterstraße / Bahnhofstraße im Süden. In Ost-West-Richtung erstreckt sich der Geltungsbereich zwischen der Montanusstraße im Osten und der Rader Straße im Westen.

Gegenüber dem Vorentwurf wurde der Geltungsbereich in Teilbereichen verändert. Durch eine veränderte Knotenpunktgestaltung im Bereich Rader Straße/ Bachstraße/ Stadtstraße Mühlenweg sowie im Bereich Peterstraße/ Montanusstraße erfolgte eine Erweiterung des Geltungsbereiches. Das im Vorentwurf noch erfasste Gewerbegebiet nördlich des Kreuzungsbereiches Montanusstraße/ Peterstraße ist aus dem Geltungsbereich entfallen, da hier kein Planungsbedarf bestand. Gleiches gilt für einen daran anschließenden Teilbereich der Wupperauen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 12,9 ha. Der genaue Geltungsbereich ist der folgenden Übersichtskarte zu entnehmen.



## **2.2 Gebietsentwicklungsplan**

Der Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Köln, Teilabschnitt Region Köln (Stand: 2001) stellt den maßgeblichen Bereich als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.

## **2.3 Flächennutzungsplan**

Der aktuelle Entwurf des in der Neuaufstellung befindlichen Flächennutzungsplanes der Stadt Hückeswagen (Stand: 08.09.2003) stellt die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Geltungsbereiches des BP 54 folgendermaßen dar:

Der gesamte baulich genutzte Bereich zwischen Bahnhofstraße / Peterstraße im Süden sowie der geplanten Stadtstraße wird als Kerngebiet dargestellt und beinhaltet einzelne Verkehrsflächen, welche für die geplanten citynahen Parkmöglichkeiten vorgehalten werden sollen. Die baulich genutzten Bereiche entlang der nördlichen Seite der Bahnhofs-/ Peterstraße sind darüber hinaus Bestandteil der Denkmalbereichssatzung „Stadtkern“ vom 02.04.1984.

Die Flächen nördlich der Stadtstraße werden im wesentlichen als Grünflächen dargestellt (Wupperauen mit Wupperverlauf), wobei den Grünflächen die Zweckbestimmung Parkanlage zugeordnet wird. Weiterhin sind die Grünflächen Bestandteil des ordnungsbehördlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Wupper / Wipper zwischen Hückeswagen und Marienheide, der Hönnige und des Gaulbaches gemäß Bekanntmachung der Bezirksregierung Köln von 01.02.2002.

Im nordwestlichen Teil des Bebauungsplangebietes wird neben dem hier vorhandenen unterirdischen Regenrückhaltebecken (Darstellung als Verkehrsfläche) eine daran im Osten angrenzende und bereits baulich genutzte Fläche als Mischgebiet dargestellt.

## 2.4 Bestehende Bebauungspläne

Der bisher gültige Bebauungsplan Nr. 18 "Bahnhofsvorplatz", veröffentlicht am 5.12.1984, soll überplant werden.

Das Nutzungsbild des Bebauungsplanes wird geprägt durch ein zentrales breites Band von Flächen, welche als Bahnanlagen festgesetzt wurden und neben den Gleisanlagen auch die Gebäude des Bahnhofes am Etapler Platz umfassten. Diese Nutzung wurde bereits aufgegeben.

Im Bereich der Stichstraße „Am Schwarzen Weg“ wurden sowohl nördlich als auch südlich jeweils Baugebiete mit einer Mischgebietsausweisung festgesetzt, welche bereits heute bebaut sind. Weiterhin findet sich hier am östlichen Ende ein als Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage/ Spielplatz festgesetzter Bereich.

Im Bereich zwischen Bahnhofstraße und den Bahnflächen wurde der baulich genutzte Bereich am Etapler Platz als Kerngebiet (eingerahmt von großflächigen Verkehrsflächen) und im weiteren Verlauf in Richtung Westen als Mischgebiet festgesetzt.

Am nordwestlichen Ende des Geltungsbereiches wurde beidseitig der Rader Straße ein Teilbereich als GE-Gebiet ausgewiesen.

Die Flächen der Wupperauen mit der Ausweisung als Grünflächen wurden bereits im Bebauungsplan Nr. 18 als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet. Darüber hinaus wurde im zentralen Bereich der Wupperauen ein Teilbereich als Flächen für eine Regenwasserrückhalteanlage vorgesehen.

Da die Festsetzungen nicht den aktuellen Zielen der Planung entsprechen, werden die betroffenen Bereiche des Bebauungsplanes Nr. 18 mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 54 „Etapler Platz“ von den neuen Festsetzungen überlagert. Sollte der Bebauungsplan Nr. 54 nichtig oder aufgehoben werden, so gelten die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 18 weiter.

## **2.5 Fachplanungsrechtliche Vorgaben**

### **2.5.1 Denkmalschutz**

Der Bebauungsplan liegt im festgesetzten Denkmalbereich (Denkmalschutz - Satzung „Stadtkern“ vom 02.04.1984) nach § 2 (3) DSchG. Das Gebiet liegt innerhalb eines städtebaulichen Rahmenplanes, der zur Erhaltung und Erneuerung des historischen Stadtkernes ab 1985 aufgestellt wurde.

Im Bebauungsplanbereich befinden sich neun rechtskräftig in die Denkmalliste der Stadt Hückeswagen eingetragene Baudenkmäler. Dies sind die Wohnhäuser Bahnhofstraße 28 und 32, das Kriegerdenkmal auf dem Platz vor dem Haus Bahnhofstraße 28, die Villa Bahnhofstraße 14 (ehem. Bahnhof), Peterstraße 13 (Villa Clarenbach) sowie die Wohnhäuser Peterstraße 15, 17, 21 und 23.

### **2.5.2 Ehemalige Bahnflächen**

Im Plangebiet liegt das ehemalige Eisenbahngelände mit Bahnhof, Güterschuppen, Haupt- und Nebengleisen mit einer Flächengröße von ca. 3,0 ha. Durch Umstrukturierung der Bahn entfällt die Privilegierung zugunsten der Deutschen Bundesbahn AG.

Die Flächen sind gemäß schriftlicher Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 03.09.2002 bereits aus dem Infrastruktursicherungsvertrag entlassen und fallen künftig unter die kommunale Planungshoheit. Für diese Flächen wurde bereits ein Kaufvertrag zwischen dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Stadt Hückeswagen abgeschlossen. Vom EBA wurde bereits ein Antrag auf Entwidmung der Flächen gestellt. Dieses Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Dies soll jedoch voraussichtlich bis zum Satzungsbeschluss erfolgt sein.

Aus dem o.g. Gründen entfällt somit auch die entsprechende Festsetzung von Bahnflächen wie sie noch im Vorentwurf enthalten war.

### **3 Festsetzungen des Bebauungsplans**

#### **3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung**

##### **Art der baulichen Nutzung**

Der Bebauungsplan setzt in seinem Geltungsbereich die Art der baulichen Nutzung zwischen der Bahnhofstraße/ Peterstraße im Süden sowie der Stadtstraße im Norden im östlichen Teilbereich ausschließlich als Mischgebiet, westlich des Etapler Platzes überwiegend als Kerngebiet fest. Die Art der Nutzung ergibt sich aus den städtebaulichen Zielsetzungen, den Darstellungen des Flächennutzungsplanes sowie der aktuellen Nutzung des Bestandes und entspricht zum Teil auch noch den bereits im Bebauungsplan Nr. 18 „Bahnhofsvorplatz“ bereits vor langer Zeit gefassten Entwicklungszielen der Stadt Hückeswagen.

Während im östlichen Bereich entlang der Straße „Schwarzer Weg“ ein hoher Anteil von Wohnnutzung durchmischt mit nicht wesentlich störender (klein-) gewerblicher Nutzung als Ausläufer des zentralen Innenstadtbereiches im Umfeld des Etapler Platzes das Bild eines Mischgebietes formen, ist der westliche Bereich gekennzeichnet durch eine zentrale und kerngebietstypische Agglomeration von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Einzelhandelseinrichtungen.

Gemäß § 7 (2) BauNVO sollen auch im Kerngebiet Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss allgemein zulässig sein. Hierdurch verliert das Kerngebiet in seiner Gesamtheit nicht die Funktion, es wird aber entsprechend den Bedürfnissen einer Kleinstadt das innerstädtische Wohnen beibehalten und fördern.

Gegenüber dem Vorentwurf ergab sich hier die Änderung, dass für die Fläche des ehemaligen BEW-Gaswerkes (diese war hier noch als Versorgungsfläche festgesetzt) eine Festsetzung als Mischgebiet getroffen wurde, da die Nutzung des Gaswerkes aufgegeben wurde und dieser Bereich lediglich als Wohnhaus bzw. Lager genutzt wird.

Weitere Änderungen hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung gegenüber dem Vorentwurf ergeben sich für folgende Bereiche:

- Östlich des Etapler Platzes wurde die Festsetzung einer Mischgebietsfläche zwischen der Stadtstraße und dem baulich genutzten Bereich entlang des

Schwarzen Weges aufgehoben, um hier den zusätzlichen Bedarf an oberirdischen citynahen Parkmöglichkeiten befriedigen zu können.

- Jenseits der Stadtstraße wurde im Anschluss an einen als Mischgebietsfläche ausgewiesenen Bereich an der Rader Straße ein bislang als Grünfläche dargestelltes Grundstück als Mischgebiet festgesetzt bzw. in Teilbereichen als Verkehrsfläche überplant. Hier befindet sich heute ein Baustoffhandel mit Lagerflächen inklusive eines zugehörigen Wohnhauses. Die baulichen Anlagen würden mittelfristig entfernt werden.
- Die im Vorentwurf noch enthaltene GE-Fläche am südöstlichen Ende wurde aus dem Geltungsbereich ausgenommen, da hier kein Regelungsbedarf für die Bestandsnutzung besteht und eine Festsetzung im Bebauungsplan lediglich zu einer Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten des hier ansässigen Betriebes führen könnte.

Die zur Erschließung des Plangebietes erforderlichen Straßen werden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Abgrenzung der Straßenverkehrsflächen ergibt sich aus der Ausbauplanung zum Umbau der Stadtstraße des Büros „Brechtefeld & Nafe“ (Stand: Februar 2004). Die zwischen den beiden das Plangebiet begrenzenden Straßenzügen liegenden Verkehrsflächen werden als verkehrsberuhigter Bereich im Bebauungsplan aufgenommen.

Der verkehrsberuhigte Bereich einschließlich der zu einem späteren Zeitpunkt zurückzubauenden Bundesstraße 237 (vgl. Kapitel 3.2) wird stark durchgrünt und erfüllt überwiegend die Freiflächen- und Aufenthaltsfunktion. Die durch die Altstadt kernbebauung bedingten hohen GRZ- und GFZ- Zahlen werden darüber hinaus durch die vorhandenen Grünflächen in der Nachbarschaft - Wupperau und Schloßhagen - ausgeglichen. Auf die Festsetzung der Pflanzbindungen wurde gegenüber dem Vorentwurf jedoch verzichtet, um die Grüngestaltung hier noch möglichst flexibel handhaben zu können. Bepflanzungsvorschläge können dem Kapitel 4.3 der Begründung oder dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

Das im Bestand bereits im Bereich des geplanten großen Kreisverkehrs am Knotenpunkt Bachstraße/ Rader Straße und Stadtstraße unterirdisch vorhandene Regenrückhaltebecken verbleibt auch weiterhin als Fläche zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Bebauungsplan gem. § 9 (1) 14 BauGB, soweit

sich die Flächen der neuen Verkehrsanlagen und der Versorgungsflächen nicht überlagern. Dies wäre nicht möglich, da es sich hierbei in beiden Fällen um selbständige Festsetzungen handelt, welche nicht überlagernd dargestellt werden können.

### **Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird in diesem Bebauungsplan über die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der Anzahl der Vollgeschosse entsprechend Planeintrag bestimmt.

Durch die Orientierung der Zulässigkeit der maximal möglichen Anzahl der Vollgeschosse am Bestand sollen sich zukünftig zu errichtende bauliche Anlagen in das städtebauliche Umfeld einfügen und an die Situation der angrenzenden Baugebiete anpassen. Wichtig ist hier auch die Orientierung an der Geschossigkeit des denkmalgeschützten baulichen Bestandes entlang der Bahnhofstraße/ Peterstraße. Der Bestand darf gemäß den Festsetzungen der jeweils angrenzenden Baugebiete um maximal ein Vollgeschoss überschritten werden, um hier eine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes des Innenstadtbereiches zu vermeiden.

Die Grundflächenzahl wird in den Kerngebieten mit 1,0 und in den Mischgebieten mit 0,6 und die Geschossflächenzahl mit 1,2 bzw. 3,0 festgesetzt. Durch eine Ausschöpfung der gemäß § 17 (1) BauNVO festgesetzten Obergrenzen wird ein Beitrag zur Vermeidung einer Siedlungsflächeninanspruchnahme an anderer Stelle geleistet.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgelegt. Durch die Vereinfachung der Fassung der Baugrenzen gegenüber dem Vorentwurf soll den Grundstückseigentümern ein gewisser Entwicklungsspielraum verbleiben, um An-/ Neubauten zu ermöglichen. Die Festsetzungen des Vorentwurfes hätten an einigen Stellen die Verfügungsrechte des jeweiligen Grundeigentümers zum Teil unverhältnismäßig stark beschränkt. Die überbaubaren Flächen wurden jedoch auch so eng gefasst, dass die bestehende städtebauliche Struktur im Stadtkern grundsätzlich erhalten bleibt. Auf die Festsetzung bzw. Beibehaltung von Baulinien wurde verzichtet, da auch hierdurch wie auch durch zu eng gefasste Baugrenzen nahezu kein Entwicklungsspielraum mehr gegeben wäre.

Gegenüber der Fassung der 1. Offenlage wurde hier die überbaubare Fläche im Bereich des Grundstücks Rader Straße Nr. 6 sowie im angrenzenden teilbereich des Mischgebietes weiter gefasst und vereinfacht, um dem jeweiligen Eigentümer eine bessere Ausnutzung des Grundstückes zu ermöglichen.

Auf die Festsetzung von den im Vorentwurf für einige Baugebiete noch enthaltenen Bauvorschriften hinsichtlich der Zulässigkeit von Dachform und Dachneigung wurde verzichtet, da eine solch starke Einschränkung nicht städtischer Wille ist und für alle Baugebiete eine einheitliche Regelung geschaffen werden sollte. Darüber hinaus wäre es nicht plausibel nachvollziehbar, aus welchem Grund z.B. im MK-Gebiet am Etapler Platz sowohl Satteldächer als auch Flachdächer zulässig sein sollten und Walmdächer z.B. hingegen nicht.

### **3.2 Erschließung/ Verkehrsflächen**

Die Haupteerschließung erfolgt von der Rader Straße (B 483) und der Peterstraße (B 237). Von der Peterstraße zweigt die geplante Stadtstraße ab und umschließt mit der Peterstraße bzw. der Bahnhofstraße den Kern des Plangebietes.

Die im Vorentwurf bereits zum Teil als verkehrsberuhigt dargestellte B 237 im Verlauf der Bahnhofstraße bis in die Peterstraße hinein kann nicht aufrecht erhalten werden, da diese bis zur Realisierung auch weiterhin überregionale Bedeutung im klassifizierten Straßennetz besitzt. Nach erfolgtem Ausbau der Stadtstraße ist ein verkehrsberuhigter Umbau der Bahnhofstraße jedoch weiterhin möglich und auch städtischer Wille. Der öffentliche Nahverkehr darf allerdings auch nach diesem Umbau weiterhin die Bahnhof- und Peterstraße befahren.

Durch die Ausweisung von verkehrsberuhigten Flächen im Kernbereich des Plangebietes werden neue Qualitäten für die Einkaufs-, Geschäfts- und Wohnbereiche zwischen Stadtstraße und Bahnhofs-/ Peterstraße geschaffen.

Gegenüber der Fassung der ersten Offenlage sieht der Bebauungsplan im Bereich der Baugebiete südlich des vorhandenen Regenrückhaltebeckens eine Verswenkung der geplanten Trasse der Stadtstraße um ca. 10 m in Richtung Wupperrau vor. Hierdurch soll eine übermäßige Verdeckung des erst neu er-

richteten GBS-Gebäudes durch die begleitenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermieden und eine größtmögliche Außenwirkung bzw. minimale Sichtbeschränkung für das Gebäude erzielt werden, da dieses Gebäude als „Visitenkarte“ der Stadt Hückeswagen gilt. Weiterhin wird durch die versetzte Straßenführung die Zerschneidungswirkung zwischen Innenstadt und dem angrenzenden Umfeld minimiert. Der entstehende Zwischenraum soll entsprechend städtebaulich ansprechend gestaltet werden, neue Qualitäten schaffen und das Objekt insgesamt besser in das Umfeld einbinden. Darüber hinaus wird eine Verschwenkung der Fahrbahntrasse durch eine zwischenzeitlich veränderte Situation hinsichtlich der Verfügbarkeit der angrenzenden Grundstücke vereinfacht.

### **3.3 Festsetzungen zum Immissionsschutz**

Aus dem Umbau der Erschließungsanlagen resultiert gem. 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) für die betroffenen Baugebiete ein Anspruch auf entsprechende Schallschutzmaßnahmen, da es sich bei der geplanten Maßnahme um eine wesentliche Änderung im Sinne der o.g. Verordnung handelt. Im Vorfeld der Entwurfserstellung wurde daher gutachterlich überprüft, wie sich die Straßenbaumaßnahme aus Sicht des Lärm-Immissionsschutzes auf die umliegenden Baugebiete auswirken wird und welche Maßnahmen zur Sicherung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sinnvoll bzw. notwendig sind.

In dem Gutachten zum Lärm-Immissionsschutz der Dr. Werner Wohlfarth Unternehmensberatung (Bericht Nr. 2482 005 000 vom Februar 2004) wurde festgestellt, dass die Lärmeinwirkungen von der neuen Straßenplanung die Orientierungswerte nach DIN 18005 für Wohnbebauung überschreiten.

Nach Prüfung der möglichen Varianten hinsichtlich des aktiven Lärmschutzes durch Errichtung von Lärmschutzwänden oder/ und dem passiven Lärmschutz durch Einbau/ Austausch von Lärmschutzfenstern wurde auf Grundlage der Ergebnisse des o.g. Gutachtens und nach Abwägung aller Möglichkeiten der Entschluss getroffen, eine Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Die vorgesehene Lösung stellt die sinnvollste Variante unter Berücksichtigung schalltechnischer, städtebaulicher und öko-

nomischer Belange zur Sicherstellung des Lärm-Immissionsschutzes dar und sieht folgende Maßnahmen vor:

Entlang der den Baugebieten zugewandten Straßenseite der Stadtstraße soll ein Teilbereich durch Lärmschutzwände abgeschirmt werden. Da hier allerdings nur in Teilbereichen durch die Lärmschutzwand eine entsprechende Reduzierung des Lärmaufkommens in ausreichendem Maße erzielt werden kann ohne weitere zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen vorsehen zu müssen, werden die verbleibenden Teilbereiche der Bebauung gemäß der im Lärmgutachten ermittelten Schallschutzanforderungen mit Schallschutzfenstern gemäß den entsprechenden Lärmpegelbereichen der Tabelle 8 der DIN 4109 ausgestattet. Die Begrenzung des Wirkungsgrades der aktiven Lärmschutzmaßnahme resultiert aus einer aus städtebaulicher und technischer Sicht erforderlichen Begrenzung der maximalen Höhe der Lärmschutzwände auf insgesamt 4-5 m Höhe (Vermeidung unverhältnismäßiger Beeinträchtigungen des Ortsbildes, Berücksichtigung einwirkender Windlasten, Tragfähigkeit des Untergrundes sowie freizuhaltende Sichtbereiche an Einmündungen). Die Kennzeichnung der jeweils am einzelnen Standort vorzusehenden Schallschutzmaßnahmen ist der Planzeichnung zu entnehmen.

In den textlichen Festsetzungen wurde die Möglichkeit der Abweichung von den Festsetzungen zum vorbeugenden Lärm-Immissionsschutz als Ausnahme aufgenommen. Hierdurch soll Planungsspielraum für den Fall gegeben werden, dass z.B. in Teilbereichen doch auf die Errichtung einer Lärmschutzwand in derzeitig vorgesehenem Art und Maß verzichtet werden soll und z.B. Ersatzmaßnahmen im Bereich des passiven Lärmschutzes getroffen werden. Die Zulässigkeit einer solchen Ausnahmeregelung ist jedoch an die Voraussetzung gebunden, dass durch einen von der Landesregierung anerkannten Sachverständigen nachgewiesen wird, dass gleichwertige Maßnahmen ausreichen, um einen gleichwertigen Schutz der Anwohner zu gewährleisten. Diese Maßnahmen sollten dann im Einzelfall mit den betroffenen Anwohnern abgestimmt werden.

Gegenüber der Fassung der 1. Offenlage wurde hier die Festsetzung des Bebauungsplanes hinsichtlich der zu errichtenden Lärmschutzanlagen dahingehend geändert, dass die geplante Lage im Bereich Nr. 1 um etwa 10 m Richtung Wupper verschoben wird. Die Höhe der Lärmschutzanlage ist analog zu den Ergebnissen des Lärmgutachtens auf 4 m festgesetzt. Hierdurch soll eine

übermäßige Verdeckung des erst neu errichteten GBS-Gebäudes vermieden und eine größtmögliche Außenwirkung bzw. minimale Sichtbeschränkung für das Gebäude erzielt werden, da es sich an einer städtebaulich exponierten Lage befindet, v.a. nach Realisierung der Straßenbaumaßnahme und als „Visitenkarte“ der Stadt Hückeswagen geplant worden ist. Die konkrete Gestaltung wird in Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung und den Anliegern durchgeführt. Die Festsetzungen regeln die Höhe, die Lage und die Absorbtionsfähigkeit der Lärmschutzanlage.

Die südliche Lärmschutzanlage westlich der geplanten Stadtstraße im Bereich der Bebauung am Schwarzen Weg soll hinsichtlich eines größtmöglichen Schutzes der dahinter liegenden Nutzungen jedoch weiterhin in einer Höhe von 5 m erfolgen.

Zusätzlich zu den bereits im Rahmen der ersten Offenlage vorgesehenen Lärmschutzanlagen wird im Bereich des Grundstückes Rader Straße 6 die Errichtung einer weiteren Lärmschutzanlage in absorbierender Bauweise zum verbesserten Schutz der dahinter liegenden Wohnbebauung vorgesehen. Hierdurch wird der Forderung nach bevorzugter Ausführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen gegenüber passiven Maßnahmen nachgekommen. Diese Maßnahme wurde entsprechend mit den betroffenen Anwohnern abgestimmt. Für die ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt hier eine Festlegung getrennt für den Schutz unmittelbar an den Fassaden des Gebäudebestandes sowie eine Festlegung entlang der Baugrenzen, um hier Schutzmaßnahmen hinsichtlich einer möglichen zukünftigen Bebauung zu definieren.

Darüber hinaus wird im Bereich des Parkplatzes nördlich des GBS-Gebäudes eine Fläche für die Errichtung einer weiteren Lärmschutzanlage gesichert. In dieser mit der Ordnungsnummer 4 bezeichneten Fläche wäre die Errichtung einer bis zu 4 m hohen Lärmschutzanlage zulässig. Hierdurch soll Planungsspielraum für eventuelle zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen als Option für den Schutz des angrenzenden Bereiches gegenüber der geplanten Stadtstraße vorgehalten werden.

### **3.4 Grünflächen**

Grünflächen innerhalb des Plangebietes befinden sich neben den Wupperauen an beiden Enden des Kernbereiches des Plangebietes zwischen der Stadtstraße und der Bahnhof-/ Peterstraße. Beide Flächen werden im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche festgesetzt mit der Zweckbestimmung Parkanlage/ Spielplatz.

Der vorhandene Spielplatz am Ende des Schwarzen Weges soll innerhalb der dort entstehenden öffentlichen Grünfläche auf rd. 1.500 qm Fläche vergrößert werden. Durch die geplante Straßenneuführung im Bereich der BEW entsteht dort ebenfalls eine vergrößerte öffentliche Grünfläche, die das Aufstellen von Spielgeräten möglich macht.

Nicht separat ausgewiesen wird straßenbegleitendes Grün. Diese Flächen werden insgesamt als Verkehrsflächen inklusive der Fuß-/ Radwege sowie des Straßenbegleitgrüns bzw. des begrünten Innenbereichs im Kreisverkehrs ausgewiesen.

Die bestehende Trafoanlage innerhalb der Grünfläche an der Kopfseite des Schwarzen Weges muss aufgrund der neuen Lage der öffentlichen Verkehrsfläche verlegt werden. Eine Neuerrichtung ist wieder innerhalb der öffentlichen Grünfläche vorgesehen.

### **3.5 Altlasten**

Innerhalb des Geltungsbereiches sind zwei Altstandorte (ehem. Gaswerkes der BEW und ehem. Aral-Tankstelle) sowie eine Altablagerung (ehem. Bahnhofsfächen) bekannt. Die Standorte werden gem. § 9 (5) 3 BauGB hinsichtlich eventuell noch erforderlicher Sicherungsmaßnahmen planungsrechtlich gekennzeichnet. Zu den einzelnen Flächen ist derzeit folgendes bekannt:

Im Bereich der BEW wurde am Standort eines ehemaligen Gaswerkes eine umfangreiche Altlastensanierung durchgeführt. Die Sanierung umfasste einen festgestellten Teer-/ Ölschaden im Grundwasserbereich. Es finden hier weiterhin Grundwasserbeobachtungen statt, weil Restbelastungen vorhanden sind.

Die Grundwasserbelastungen reichen dabei an diesem Standort im nördlichen Bereich in Richtung Wupper über die Standortgrenzen hinaus.

Bodenuntersuchungen im Umfeld der ehemaligen Aral-Tankstelle an der Bahnhofstraße ergaben Bodenauffüllungen (Kulturschutt) z. T. durchsetzt mit diversen Schlacken, die auf einer geeigneten Deponie zu entsorgen bzw. so abzudecken sind, dass spielende Kinder damit nicht in Berührung kommen können.

Im Bereich der Altablagerung des ehem. Bahnhofs wurden Aschen und Schlacken festgestellt. Es wurde ein Sicherheitskonzept erstellt und die Oberfläche versiegelt. Zum Teil wurden die belasteten Materialien auch entsorgt. Zur Sicherung der Flächen liegt eine entsprechende Abschlussdokumentation vor. Gemäß schriftlicher Auskunft der Unteren Bodenschutzbehörde vom 30.09.2003 ist eine eindeutige Abgrenzung der Altablagerung nach derzeitigem Kenntnisstand jedoch nicht möglich. Daher wurde hier lediglich das definierbare Zentrum der Altablagerung abgebildet. Darüber hinaus kamen beim Bau des Rückhaltebeckens Ladestraße Ziegelmauerreste zum Vorschein. Es ist davon auszugehen, dass der gesamte Talbereich bis zum Geländeversprung entlang der Wupperaue in der Vergangenheit mit den verschiedensten Materialien aufgefüllt wurde.

Da die Altlastensituation noch nicht abschließend geklärt ist, werden derzeitige entsprechende Untersuchungen hinsichtlich einer zügigen Realisierung des geplanten Vorhabens aktuell vorbereitet und sollen umgehend eingeleitet werden. Art und Umfang der Untersuchungen sind von der beanspruchten Flächengröße und der früheren Nutzung abhängig, werden individuell festgelegt und vorab mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt. Sollten sich hieraus neue Hinweise auf umweltgefährdende Stoffe im Boden ergeben, so ist für den jeweiligen Bereich (soweit noch nicht erfolgt) eine Gefährdungsabschätzung durchzuführen, welche die Situation im Hinblick auf die geplante Nutzung sowie abfallrechtliche Gesichtspunkte zu bewerten hat und ggf. Vorschläge zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen unterbreitet.

### 3.6 Zukünftiger Nutzungszustand des Plangebietes

Die Aufteilung der Flächen gemäß dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 54 ergibt für das Plangebiet insgesamt folgende Anteile für die einzelnen festgesetzten Nutzungen:

|                                                            |            |
|------------------------------------------------------------|------------|
| a) öffentliche Grünfläche der Wupperrauhe inkl. der Wupper | ca. 3,3 ha |
| b) sonstige Grünfläche innerhalb des Plangebietes          | ca. 0,8 ha |
| c) gemischte Baufläche (MK/MI)                             | ca. 3,5 ha |
| d) Verkehrsflächen                                         | ca. 5,3 ha |

---

|                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| <b><u>Gesamtfläche</u></b> | <b><u>ca. 12,9 ha</u></b> |
|----------------------------|---------------------------|

## **4 Realisierung der Planung**

### **4.1 Bodenordnung**

Durch die veränderte Nutzung der Bahnflächen muss entsprechend den Zielen der Planung eine neue Bodenbewertung durchgeführt werden. Die Flächen wurden von der Stadt Hückeswagen angekauft. Weitere Bodenordnungen liegen im privatrechtlichen Bereich sofern erforderlich.

### **4.2 Technische Ver- und Entsorgung**

Die technische Ver- und Entsorgung wird durch Anschluss an bereits bestehende Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, etc.) gewährleistet.

Die Entwässerung des Neubaubereiches sollte grundsätzlich im Trennsystem erfolgen, wobei das Regenwasser i.S.d. § 51a LWG der nahegelegenen Wupper zugeführt werden kann.

Das im Bereich Rader Straße vorhandene unterirdische Regenüberlaufbecken wird auch weiterhin genutzt, um Niederschlagswasser zwischenspeichern zu können und anschließend gedrosselt in den Hauptsammler aus Wipperfürth abgegeben. Die Beckenfläche kann auch weiterhin als Bedarfsparkplatz bzw. als Standplatz für Busse/ Wohnmobile genutzt werden.

### **4.3 Naturschutzfachliche Maßnahmen**

Trotz Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen (1. besondere Schutz- und Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Gehölzbestandes während der Bauzeit, 2. allgemeine Boden und Wasserschutzmaßnahmen) verbleiben in als unvermeidbare Eingriffe im Rahmen der Realisierung des Straßenbauvorhabens folgende Konfliktschwerpunkte:

- Verlust von 14 Laubbäumen mit starkem Laubholz sowie Verlust einer markanten Blutbuche,
- Verlust einer Honiggraswiese mit Wiesenknöterichbeständen in einer Größenordnung von ca. 2.700 m<sup>2</sup>,
- Verlust eines Gehölzstreifens entlang der ehemaligen Bahnlinie in einer Größenordnung von ca. 2.000 m<sup>2</sup> sowie
- Überschüttung und nachhaltiger Verlust von braunen Aueböden in der Wupperrau in einer Größenordnung von ca. 2.700 m<sup>2</sup>.

Um eine weitgehende planinterne Kompensation des Eingriffs zu ermöglichen, wurde ein entsprechender landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet (Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Stadtstraße Hückeswagen, Planungsgruppe Grüner Winkel, 51588 Nümbrecht, Stand: Mai 2003). Hierin werden folgende Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich der Eingriffsfolgen vorgeschlagen:

- Neupflanzung von 77 großkronigen Bäumen entlang der Stadtstraße (Gestaltungsmaßnahme G<sub>1</sub>),
- Neupflanzung eines Solitärbaumes (Gestaltungsmaßnahme G<sub>2</sub>),
- Neupflanzung von bodenständigen Sträuchern im Bereich der Straßenböschung zur Wupperrau auf einer Fläche von ca. 1.300 m<sup>2</sup> (Gestaltungsmaßnahme G<sub>3</sub>),
- Rekultivierung und Bepflanzung asphaltierter/ befestigter Flächen im unmittelbaren Bereich der Stadtstraße auf einer Fläche von ca. 600 m<sup>2</sup> (Ausgleichsmaßnahme A<sub>1</sub>) sowie
- Verminderung des Anteils befestigter Flächen zugunsten von Grünflächen (Straßenbegleitgrün/ Randstreifen und Innenbereiche der Kreisverkehre) im Rahmen der Planung der Stadtstraße um ca. 3.300 m<sup>2</sup> (Ausgleichsmaßnahme A<sub>2</sub>).

Der Verlust der Einzelbäume sowie der markanten Blutbuche wird durch umfangreiche Neuanpflanzungen großkroniger Bäume mittel- bis langfristig kompensiert. Die Pflanzdichte von 1 großkronigem Laubbaum je 50 m<sup>2</sup> resultiert

aus der Vorgabe, dass 77 Bäume gem. Vorgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes anzupflanzen sind und hierfür insgesamt 3.900 m<sup>2</sup> Fläche zur Verfügung steht. Durch diese Festsetzung verbleibt im Gegensatz zu einer Festsetzung als Pflanzbindung ein größerer Gestaltungsspielraum zur Realisierung der Maßnahmen.

Dem Verlust schützenswerter Böden in der Wupperrau (ca. 2.700 m<sup>2</sup>) steht als Ausgleich die Rekultivierung von z.Zt. asphaltierten bzw. befestigten Flächen im Umfang von ca. 3.300 m<sup>2</sup> (Rekultivierung befestigter Flächen aus Maßnahme A<sub>2</sub> des Landschaftspflegerischen Begleitplans) gegenüber. Eine Kompensation wird hierdurch weitgehend erreicht. Die ursprünglich als interne Kompensationsmaßnahme vorgesehene Rekultivierung und Bepflanzung asphaltierter/ befestigter Flächen im unmittelbaren Bereich der Stadtstraße auf einer Fläche von ca. 600 m<sup>2</sup> (Ausgleichsmaßnahme A<sub>1</sub> des Landschaftspflegerischen Begleitplans) kann nun aufgrund der veränderten Lage der Stadtstraße nicht mehr zur Ausführung kommen. Hierfür werden analog zu den im folgenden beschriebenen externen Kompensationsmöglichkeiten (Flächenpool) zusätzliche externe Maßnahmen in entsprechend notwendigem Umfang vorgesehen, so dass insgesamt wiederum eine Kompensation der Eingriffe erreicht werden kann.

Da sich aus dem möglichen planinternen Ausgleich insgesamt ein Ausgleichsdefizit ergibt, werden externe Kompensationsmaßnahmen notwendig. Dieses Defizit soll im Rahmen eines Kompensationsflächenpools ausgeglichen werden. Die Stadt Hückeswagen ist derzeit dabei, einen solchen Pool als Voraussetzung zur Einrichtung eines Ökokontos auszuweisen. Ein vorläufiges Konzept ist bereits mit der Unteren Landschaftsbehörde des Oberbergischen Kreises vorabgestimmt. Ein Schwerpunkt des Kompensationsflächenpools ist dabei die Entwicklung von Feuchtwiesen und Ufersäumen (Biotoptyp CG 1; C 71) im Bereich heute sehr stark drainierter und intensiv genutzter Wiesen und Weiden. In dieser Form soll das Ausgleichsdefizit auch hier kompensiert werden. Hierzu wäre entsprechend der Vorgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes zur rechnerischen Vollkompensation die Realisierung einer Entwicklungsfläche des o.g. Biotoptyps vorzusehen. Hierüber ist abwägend zu entscheiden.

### **4.3 Nachrichtliche Übernahme und Kennzeichnung**

Im Bebauungsplanbereich befinden sich neun rechtskräftig in die Denkmalliste der Stadt Hückeswagen eingetragene Baudenkmäler. Sie sind Bestandteil der Denkmalbereichssatzung „Stadtkern“ und werden gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich dargestellt.

Die beiden innerhalb des Geltungsbereich bekannten Altstandorte sowie die bekannte Altablagerung werden gemäß der derzeitigen bekannten Abgrenzung gemäß der Angabe der Unteren Bodenschutzbehörde (schriftliche Auskunft des Oberbergischen Kreises, Amt für Umwelt und Landschaftsentwicklung vom 30.09.2003) gem. § 9 (5) 3 BauGB hinsichtlich eventuell erforderlicher Sicherungsmaßnahmen planungsrechtlich gekennzeichnet. Sollten hier im Rahmen der zur Zeit in Vorbereitung befindlichen Untersuchungen Abweichungen hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung der Bodenbelastungen von den jetzigen Gebietsabgrenzungen ermittelt werden, so sind diese entsprechend anzupassen.

Die innerhalb des Plangebietes verlaufende Ferngasleitung der Ruhrgas AG Essen wie auch die Neye-Transportleitung DN 800 der Stadtwerke Remscheid GmbH werden ebenfalls nachrichtlich in die Planzeichnung inklusive des erforderlichen Schutzstreifens beidseitig des Leitungsverlaufes übernommen.

### **4.4 Hinweise**

#### **Belange der Denkmalpflege**

Der südliche Teil des Plangebietes entlang der Bahnhofstraße/ Peterstraße ist Bestandteil des Denkmalbereiches „Stadtkern“ (Denkmalbereichssatzung der Stadt Hückeswagen vom 02.04.1984 gem. § 2 (3) und § 5 DSchG NW vom 11.03.1980 i.V.m. § 4 GO NW vom 01.10.1979). Diese Satzung wurde erlassen, weil das Erscheinungsbild des Stadtkerns ein Spiegelbild der historischen und gesellschaftlichen Entwicklung Hückeswagens vom Mittelalter bis in die Neuzeit ist und als Zeugnis der Geschichte erhalten bleiben soll.

Die Bereiche entlang der Bahnhofstraße und im vorderen Teil der Peterstraße mit klassizistischen Ein- und Mehrfamilienhäusern für Fabrikanten und deren

Angestellte runden hierbei den mit Schwerpunkt im Bereich der Marktstraße liegenden Denkmalbereich ab.

Gemäß § 9 (6) BauGB werden nach DSchG NW in den Bebauungsplan die vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfassten Baudenkmäler nachrichtlich übernommen. Änderungen von baulichen Anlagen oder Teilen baulicher Anlagen unterliegen der Genehmigungspflicht nach § 9 DSchG NW. Dies gilt auch dann, wenn die bauliche Maßnahme unter § 1 der Freistellungsverordnung vom 05.09.1978 (GV NW S. 526) fällt. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Änderungen unter Wahrung der denkmalwerten Eigenart des Denkmalbereiches vorgenommen werden.

### **Belange der Bodendenkmalpflege**

Die dem Landschaftsverband Rheinland vorliegenden Bewertungsgrundlagen zum Bereich der Bodendenkmalpflege sind gem. einer schriftlichen Stellungnahme des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege vom 03.01.1998 allerdings zu lückenhaft, um konkretere Angaben machen zu können, da eine Erfassung des archäologischen Kulturgutes durch eine Prospektion für das Plangebiet nicht vorliegt. Zum anderen werden tieferliegende Bodendenkmäler erst im Rahmen von Erdarbeiten zu Tage treten, so dass eine archäologische Einschätzung der Situation vor Ort nur bedingt möglich ist.

Um hier mögliche Auswirkungen der Planung auf die öffentlichen Interessen der Bodendenkmalpflege zu erkennen und zu bewerten wäre hier zumindest eine Begehung der Flächen erforderlich. Diese Maßnahme kann von Seiten des Fachamtes zur Zeit jedoch nicht durchgeführt werden. Der Bebauungsplan gibt daher vorsorglich den Hinweis, dass im Rahmen von Erdarbeiten evtl. mit dem Auffinden von Bodendenkmälern gerechnet werden muss. Hier wäre dann gem. §§ 15-16 DSchG NW zu verfahren.

## **5 Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

Gemäß § 1a Absatz 2 Nr. 3 BauGB ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, soweit die Zulässigkeit von bestimmten Vorhaben begründet werden soll, für die nach dem UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Nach Prüfung der Rahmenbedingungen des Vorhabens ergibt sich keine Pflicht zur Durchführung einer UVP bzw. einer entsprechenden Vorprüfung, da das Vorhaben keinem der in Anlage 1 UVPG aufgeführten Vorhaben oder nach Landesrecht gem. Nr. 18.9 Anlage 1 UVPG zu beurteilenden Vorhaben zuzuordnen ist.