

Der Bürgermeister

Hilden, den 13.12.2007
AZ.: IV/61.1 Or, 17. FNP



Hilden

WP 04-09 SV 61/206

Beschlussvorlage

öffentlich

Betr.: 17. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des ehem. Güterbahnhofgeländes zwischen Bahnhofsallee und Ellerstraße; hier : 1.Abhandlung der Anregungen 2.Beschluss der Änderung

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	16.01.2008			
Rat der Stadt Hilden	30.01.2008			

Beschlussvorschlag:

„Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

1. die 17. Änderung des Flächennutzungsplanes mit der Folge, sie der Bezirksregierung Düsseldorf zur Genehmigung vorzulegen.

Das Plangebiet liegt am nordwestlichen Rand der erweiterten Hildener Innenstadt und erstreckt sich von der Einmündung Benrather Str./Bahnhofsallee bis zur Hülsenstraße. Es wird begrenzt im Westen durch die Bahntrasse Düsseldorf-Opladen-Köln, im Norden durch die Hülsenstraße, im Osten durch die „Alte Ellerstraße“ und durch die Südwestgrenzen der Flurstücke 353, 365, 377, 383 und 384 (alle in Flur 51 der Gemarkung Hilden) sowie der Bahnhofsallee und im Süden durch die Benrather Str..

Dem Beschluss liegen die Begründung und der Umweltbericht vom 21.12.2007 zugrunde sowie das Protokoll der Bürgeranhörung vom 26.04.2007.

(G. Scheib)

Erläuterungen und Begründungen:

Das Verfahren zur 17. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hilden wurde am 15.03. 2006 durch den Aufstellungsbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses eingeleitet. Im Laufe des Planungsprozesses wurde das Plangebiet um einige Bereiche erweitert.

Diese Plangebietsänderung findet sich in dem Aufstellungsbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 12.09.2007 wieder und war demnach auch in modifizierter Form Bestandteil des Offenlageplanes.

Hiervon betroffen sind die Flächen südlich der Schillerstraße und die Flächen einschließlich des Bahnhofsgebäudes bis zum Ende der Bahnhofsallee; alle Grundstücke liegen zwischen der Bahnhofsallee und der Eisenbahntrasse.

Die hinzugekommen Flächen südöstlich des Bahnhofes sollen in der geänderten Gebietsausweisung als Mischgebiet (MI), statt wie bisher als Wohnbaufläche ausgewiesen werden. Dadurch wird in diesem Teilbereich der eigentlichen Gebietsstruktur auch in Zukunft Rechnung getragen; insbesondere unter dem Aspekt, dass an dieser Stelle des Plangebietes eine Beeinträchtigung durch den Schienenverkehr gegeben ist und sich auch langfristig nicht ändern wird. Hier weiterhin „Wohnen“ als zukunftsorientierte städtebauliche Funktion auszuweisen, widerspricht den Ansprüchen an gesunde Wohn- und Lebensqualität.

Dies trifft auch auf den Bereich südlich der Schillerstraße zu, der bisher als GE ausgewiesen wurde. Die nun beabsichtigte Ausweisung als Mischgebiet wird der gegebenen städtebaulichen Einbindung und bisher erfolgten baulichen Entwicklung eher gerecht und sichert im gleichen Zuge auch langfristig die Schutzbedürftigkeit hinsichtlich der umliegenden Emissionsquellen in Form von Schienenverkehr und Gewerbe. Mit der Einstufung in ein Mischgebiet sind entsprechende Lärmimmissionen auf diesen Gebietstyp einzugrenzen.

Das Gelände des Bahnhofsgebäudes und die direkt angrenzenden Flächen werden ebenfalls in Mischgebiet umgewandelt, wodurch ein klarer und städtebaulich sinnvoller Übergang zum Gewerbegebiet sichergestellt wird.

Einzelheiten hierzu finden sich in dem Erläuterungsbericht und dem dazugehörigen Lärmgutachten des Bebauungsplanes Nr. 228. Dieser liegt innerhalb der 17. Flächennutzungsplanänderung und befindet sich ebenfalls im Aufstellungsverfahren.

Neben den o.g. geänderten Gebietsausweisungen erfolgte gleichzeitig eine Freistellung von einzelnen eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen in den o.g. Bereichen bzw. wurde die Freistellung beantragt.

Weiterhin als eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche bleibt der schon als Schrottplatz genutzte nord-westliche Bereich. Dem Unternehmen wird durch das parallel laufende Bebauungsplanverfahren in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt eine langfristige Perspektive zugesichert, den Betrieb bei Bedarf zu erweitern. Mit der Verlegung der Kfz- Zufahrt für diesen Betrieb an die „alte Ellerstraße“ wird gleichzeitig der sensible Bereich um den Bahnhof vom Schwerlastverkehr befreit.

In den ausgewiesenen Gewerbegebieten südöstlich angrenzend des Schrottplatzes sollen kleinflächige Gewerbebetriebe mit zugeordneten Wohnungen (Betriebswohnungen etc.) angesiedelt werden können. Andere sonst übliche Gewerbegebietsnutzungen werden aufgrund der Lage des Gebietes und der räumlichen Situation – insbesondere der Nachbarschaft zum Wohngebiet der nördlichen Unterstadt – auf der Ebene des Bebauungsplanes allerdings ausgeschlossen.

Im April 2007 wurde die entsprechende Bürgeranhörung für beide Verfahren durchgeführt. Im Mai/Juni 2007 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange. In dieser Phase sind keine Anregungen der TÖB zur 17. FNP-Änderung eingegangen.

Die Bezirksplanungsstelle der Bezirksregierung Düsseldorf wurde zur gleichen Zeit angeschrieben. Während der Offenlage die im Zeitraum vom 15.10. bis 16.11. 2007 stattfand, sind keine Schreiben mit Anregungen zur 17. Flächennutzungsplanänderung eingegangen; die Bezirksregierung Düsseldorf hat zudem mit Schreiben vom 23.08.2007 ihre Position dargelegt und keine landesplanerischen Bedenken geäußert (siehe Anlage).

Bezüglich des Hinweises zum „Schrottplatz“ wird auf den Bebauungsplan Nr. 228 verwiesen, der voraussichtlich über den § 1 Abs. 10 BauNVO den Bestand des Schrottplatzes auf den zum größten Teil weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmeten Teilflächen sichert.

Der Betreiber des Schrottplatzes wurde darüber in Kenntnis gesetzt und ist damit einverstanden. Wenn Flächenbereiche dauerhaft gewidmet bleiben, wie im Bereich des Schrottplatzes, sind bestimmte Nutzungen dennoch zulässig, sofern die Überlagerung konfliktfrei, d.h. ohne Beeinträchtigung des Bahnbetriebes geschieht.

Berücksichtigt man weiterhin, dass der Schrottplatz bereits vor vielen Jahren genehmigt wurde und die Gleise weiterhin ihre Funktion behalten, ist zumindest hierfür eine Planungssicherheit gewährleistet.

Eine parzellenscharfe Darstellung und Kennzeichnung der Flächen ist auf Flächennutzungsplan-Ebene nicht erforderlich.

Welche Flurstücke im einzelnen gewidmet bleiben bzw. bereits freigestellt worden sind, konkretisiert der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 228.

Die Flächen, die mit Schreiben vom 26.11.2007 inzwischen freigestellt wurden, sind in der Darstellung des Flächennutzungsplanes dahingehend erkennbar, dass die entsprechende Signatur dem aktuellen Sachstand angepasst wurde; die Areale sind nicht mehr als „Flächen für Bahnbedarf“ gekennzeichnet.

Damit sind die Voraussetzungen gegeben, diese 17. Änderung des Flächennutzungsplanes zu beschließen und sie anschließend der Bezirksregierung in Düsseldorf zur Genehmigung vorzulegen.

(G. Scheib)