



Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf

Telefon 0211 475-2394
Fax 0211 475-2996

Der Bürgermeister
Postfach 100880
40708 Hilden



daniela.schiffers@brd.nrw.de

über den Landrat
Kreisverwaltung Mettmann
Postfach
40806 Mettmann

Gesehen und weitergeleitet.
Mettmann, den ...
Kreis Mettmann
Der Landrat
Im Auftrag

Zellin
Zellin

Zimmer 394
Auskunft erteilt:
Frau Schiffers
Herr Axt
Aktenzeichen
062.002.001-2204/17-98
bei Antwort bitte angeben

Datum: 23.08.2007

Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gemäß § 32 Abs. 1 Landesplanungsgesetz (GV.NRW.2005, S.430 ff.);

17. Flächennutzungsplan-Änderung der Stadt Hilden „Bahnhof Hilden Eisenbahntrasse / Ellerstraße“ für den Bereich Hilden-West

Ihr Schreiben vom 26.04.2007, Az.: IV/61.1 Or

Gegen die von Ihnen gemäß § 32 Abs. 1 vorgelegte o.a. Flächenutzungsplan-Änderung bestehen keine landesplanerischen Bedenken.

Der betroffene Bereich ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP99) nicht als Bahnbetriebsfläche dargestellt. Bei entsprechender Freistellung der Bahnareale von Bahnbetriebsflächen nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bestehen auch seitens meines Team Verkehr keine landesplanerischen Bedenken. Ich bitte die ergangene Freistellung in der Vorlage nach § 32 Abs. 5 LPIG nachzureichen.

Mein Dezernat 52 weist zudem auf Folgendes hin:

Auf dem betroffenen Gelände sind derzeit zwei Schrottplätze genehmigungsrechtlich zugelassen: Firma Müller, Gustav, Eisen, Metalle, Produkte GmbH & Co. KG und Firma Haase, Alfred. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll die Firma Haase von der Firma Müller übernommen werden. Die Firma Müller plant in diesem Zusammenhang umfangreiche Änderungen des Betriebes. Hierzu fanden erste

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 475-0
Fax 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.bezreg-
duesseldorf.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
DB bis Düsseldorf Hbf
U-Bahn Linien U78, U79
Haltestelle:
Victoriaplatz/ Klever Straße

Zahlungen an:
Landeskasse Düsseldorf
Konto-Nr.: 4 100 012
BLZ: 300 500 00 West LB AG
IBAN:
DE4130050000004100012
BIC: WELADED

Vorgespräche mit der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 52 statt. Der entsprechende Änderungsgenehmigungsantrag wurde bisher nicht eingereicht.

Die Schrottbetriebe sind immissionsschutzrechtlich zugelassen. Bei Schrottbetrieben handelt es sich um Anlagen mit erheblichem Schallpotential. Die planungsrechtliche Zulassung eines Schrottplatzes ist i.d.R. in der Festsetzungsform GE aufgrund des mit der Betriebsform einhergehenden Störpotenzials unzulässig. Der Betrieb eines Schrottplatzes bedarf aus immissionsschutzrechtlicher Sicht aufgrund der mit der Nutzung typischerweise einhergehenden Immissionen durch den Betriebsablauf und die dort betriebenen Maschinen und Geräte einer Ausweisung als GI. (Ggf. kommt für den vorhandenen und insofern bestandsgeschützten Betrieb eine Festsetzung nach § 1 Abs. 10 BauNVO in Betracht.)

Um entsprechende Fortschreibung der Erhebung der gewerblichen Bauflächenreserven wird gebeten.

Im Auftrag



(Schiffers)

Aufstellung Bebauungsplan Nr. 228 und 17. Änderung Flächennutzungsplan Hier: Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Protokoll der Bürgeranhörung am 26.04.2007

Der Rat der Stadt Hilden hat am 15.03.2007 einen erneuten Aufstellungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der zurzeit gültigen Fassung für den Bebauungsplan Nr. 228 gefasst, gemeinsam mit der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Bei der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes liegt das Plangebiet 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.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228 liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt in einer Entfernung von ca. 1000 bis 1500 m Luftlinie zum Alten Markt im Stadtzentrum. Während es an der Westseite von der Trasse der Bahnlinie Düsseldorf-Leverkusen-Köln begrenzt wird, schließen sich nach Nordosten die durch einen Höhengsprung getrennten Flächen des Gewerbeparkes Terrania sowie die Trasse der „Alten Ellerstraße“ an. Nach Süden hin verengt sich das Plangebiet schlauchartig, um dann an den Bereich des Hildener Bahnhofes zu stoßen. Neben diesem Bahnhofsgeländes grenzt das Plangebiet hier auch in einem kleinen Abschnitt an die südwestliche Wohnbebauung der Schillerstraße an.

Beide Plangebiete liegen in den Fluren 11, 13 und 51.

Die Bürgerinnen und Bürger werden gemäß § 3 Baugesetzbuch (BauGB) im Rahmen einer Bürgeranhörung am 26.04.2007 an dem Verfahren beteiligt.

Die Anwohner und Eigentümer des betroffenen Plangebiets wurden schriftlich eingeladen. Des Weiteren wurde im redaktionellen Teil der lokalen Presse sowie auf der Internet-Seite der Stadt Hilden auf den Termin verwiesen.

Zu dem Termin waren erschienen:

1. Bürgerinnen und Bürger gemäß beiliegender Liste
2. als Ratsvertreter: Herr Burchartz, Herr Welke, Herr Kaltenborn
3. als Vertreter der Verwaltung: Herr Groll, Herr Stuhlträger, Herr Oreskovic, Herr Kurovsky, Herr Rech ab 18.30 Uhr, Herr Völker als Praktikant

Herr Groll eröffnete die Sitzung um 18.00 Uhr und stellte die Mitglieder der Verwaltung vor. Außerdem informierte er die Anwesenden darüber, dass das Protokoll der Veranstaltung ein Inhalts-Protokoll, kein Wortprotokoll werde und dass dieses nach ca. zwei bis drei Wochen nach dem Termin für die Bürger verfügbar sei.

Anschließend informierte er die Anwesenden über den Ablauf der Bürgeranhörung und wies auf deren Bedeutung im Rahmen des Verfahrens nach dem Baugesetzbuch sowie auf die grundsätzliche Bedeutung der Bauleitplanung hin.

Zunächst erklärte Herr Groll, warum für dieses Gebiet eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich ist, was man darunter zu verstehen habe und welchen Inhalt die Änderung hat.

Anschließend erläuterte er die Inhalte des Bebauungsplanes, dabei vor allem die Themen Erschließung und Lärmemission. Er wies darauf hin, dass der Flächennutzungsplan ein etwas größeres Gebiet umfasst als der Bebauungsplan.

Sodann wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger um Stellungnahmen und Anregungen zur 17. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan Nr. 228 gebeten:

Stellungnahmen zur 17. Änderung des Flächenntzungsplanes

- **Ein Bürger erkundigte sich, ob die Schillerstraße in den Geltungsbereich des Flächennutzungsplanes fällt und ob es an der Schillerstraße Änderungen geben solle.**

Die Verwaltung erklärte, dass nur die westliche Bebauung der Schillerstraße in das Plangebiet mit einbezogen ist, sich dort aber nichts ändern solle. Lediglich die Gebietsausweisung würde von heute Gewerbegebiet (GE) in später Mischgebiet (MI) geändert, um dem verstärkten Wohncharakter der vorhandenen Mischnutzung gerecht zu werden.

- **Eine weitere Frage bezog sich auf die farbliche Darstellung des Flächennutzungsplanes. Dabei wurde gefragt, ob das Bahnhofsvorgelände als Mischgebiet ausgewiesen sei.**

Der Flächennutzungsplan weist den Bahnhofsvorplatz als Grünfläche aus, was auch so bleiben soll. Die Missverständnisse ergeben sich aus einer unzulänglichen Farbqualität des Planentwurfes und der daraus folgenden Darstellung durch die Technik.

Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 228

- **Nach dem Hinweis der Verwaltung, dass der Schwerlastverkehr in wahrscheinlich 1 ½ Jahren über die Zufahrt Ellerstraße, „alte Ellerstraße“, neue private Erschließungsstraße geführt werden soll, wollte ein Bürger wissen, warum diese Verlegung erst so spät erfolgen soll.**

Durch die Dauer des Verfahrens und die damit verbundene interne Koordination und Planung, wird dieser Zeitrahmen zur Lösung der Verkehrserschließung benötigt. Hierdurch wird aber dann eine Entlastung der Wohngebiete (Poststraße/ Fabriciusstraße/ Bahnhofsallee) erreicht, die private Erschließung soll bis Ende 2008 fertiggestellt sein.

- **Ein Bürger merkte an, dass die Lärmemissionen des Schrottplatzes schon heute erheblich seien, das Wohnen auf der „alten Ellerstraße“ beeinträchtigen und deshalb besonders zu berücksichtigen seien.**

Die Verwaltung erläuterte, dass eine Konfliktlösung in dem angesprochenen Gebiet langfristig zugunsten des Gewerbes angestrebt sei. Hier hat sich in der Vergangenheit in einem dem Gewerbe vorbehaltenen Bereich ein Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe entwickelt. Es handelte sich aber früher um „Werkwohnungen“, die inzwischen ihre Bindung an das Unternehmen (hier: DB AG) verloren haben. Entsprechend soll dem Gewerbe in Zukunft Vorrang gewährt werden. Auch die prognostizierten Lärmemissionen in der Planung seien auf eine zukünftige gewerbliche Nutzung ausgerichtet. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbebauung sind nicht geplant, jedoch nehmen die geplanten Lärmemissionskontingente durch ihre Ausweisung Rücksicht auf die dortige Wohnnutzung. Die Verwaltung verwies aber noch einmal ausdrücklich auf den Bestandsschutz für das Wohnen. Der anwesende Grundstückseigentümer und Betreiber des Schrottplatzes wies darauf hin, dass er beabsichtige, neue, lärmintensive Einrichtungen möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

- **Von mehreren Anwesenden wurde noch einmal explizit nachgefragt, ob Ende 2008 kein Schwerlastverkehr mehr über die Poststraße bzw. die Bahnhofsallee fahren würde.**

Die Verwaltung versicherte, dass die Erschließung über die Ellerstraße, „alte Ellerstraße“ und die neu geplante Stichstraße erfolgen soll und der private Bauherr bereits erste Planungen angestoßen hat.

- **Die Situation des wartenden Schwerlastverkehrs auf der „alten Ellerstraße“ wurde im Folgenden thematisiert. Ein Anwesender befürchtete, dass durch den Bau der neuen Erschließungsstraße zusätzlicher wartender Schwerlastverkehr in der „alten Ellerstraße“ hinzu kommt und in der Folge daraus möglicherweise ein Rückstau auf der Ellerstraße entstehen könnte.**

Der Betreiber des Schrottplatzes erläuterte, dass an der neuen Erschließungsstraße selbst ausreichend Stellfläche für den wartenden Schwerlastverkehr eingerichtet würde und deshalb keine Beeinträchtigungen der aktuellen Verkehrssituation zu erwarten seien.

- **Ein Bürger erkundigte sich, warum keine autofrei geführte Radverbindung entlang Neustraße, Bahnhofsallee, Bahnlinie in Richtung Seengebiet geplant wird. Dies sei eine Möglichkeit einer ruhigen Fahrradverbindung.**

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden beinhaltet den Vorschlag, eine Wegeverbindung im Plangebiet zu erstellen. Dies wurde in die ersten Planungen mit einbezogen jedoch in deren weiterem Verlauf wieder verworfen, da der Fuß- und Radweg zum überwiegenden Teil über Privatgelände und durch das Gewerbegebiet führen würde. Zudem wäre eine öffentliche Wegeverbindung über den Schrottplatz zu gefährlich.

- **Ein Anwesender bedauert, dass trotz der Festschreibung der Wegeverbindung im Grünordnungsplan die Flächen veräußert wurden.**

Der Aspekt wurde in der Verwaltung ausführlich diskutiert. Der Rat der Stadt Hilden stimmte dem Verkauf des Geländes in Kenntnis der Aussagen des Grünordnungsplans 2001 zu. Deshalb wurde auch kein Weg durch das Gebiet geplant.

- **Es wurde zu diesem Thema angemerkt, dass es unabhängig vom Besitz eines Grundstücks an der Stadt läge, eine Planung durchzuführen und damit ein Wegerecht einzuplanen und zu ermöglichen.**
- **Die Verwaltung wurde auf die im Bebauungsplan gekennzeichnete Grünfläche A angesprochen.**

Herr Groll erläuterte dazu, dass im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens auch das Thema Ökologie angesprochen wird. In einem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag wird das Gebiet daraufhin untersucht. Die Empfehlung des Fachbeitrags beinhaltete die Festlegung der Flächen als private Grünflächen.

- **Auf der „alten Ellerstraße“ rage eine Dornenhecke ca. 3 m in den Straßenraum hinein. Der Bürger vermutet, dass die Fläche, zumindest zu einem Teil, zum Eigentum der Stadt Hilden gehört. Er wünscht eine Beseitigung des Pflanzwerks.**

Die Verwaltung versichert, dass Grünflächen im Besitz der Stadt Hilden auch von ihr gepflegt werden. Ob ein Streifen Eigentum der Stadt Hilden ist, wird geprüft.

- **Während der Veranstaltung wurde die Planung der Stadt Hilden die Erschließung der Gewerbeflächen zukünftig über die Ellerstraße und eine private Stichstraße erfolgen zu lassen ausdrücklich begrüßt.**

Nach Ende der Diskussion erklärte Herr Groll, dass die Verwendbarkeit der vorgebrachten Anregungen bei der weiteren Planung überprüft würde.

Auf die Behandlung der Angelegenheit in einer öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses und des Rates wurde noch einmal ausdrücklich hingewiesen.

Herr Groll dankte allen Beteiligten für ihr Interesse und die zahlreichen Anregungen und schloss die Veranstaltung um ca. 19.00 Uhr.

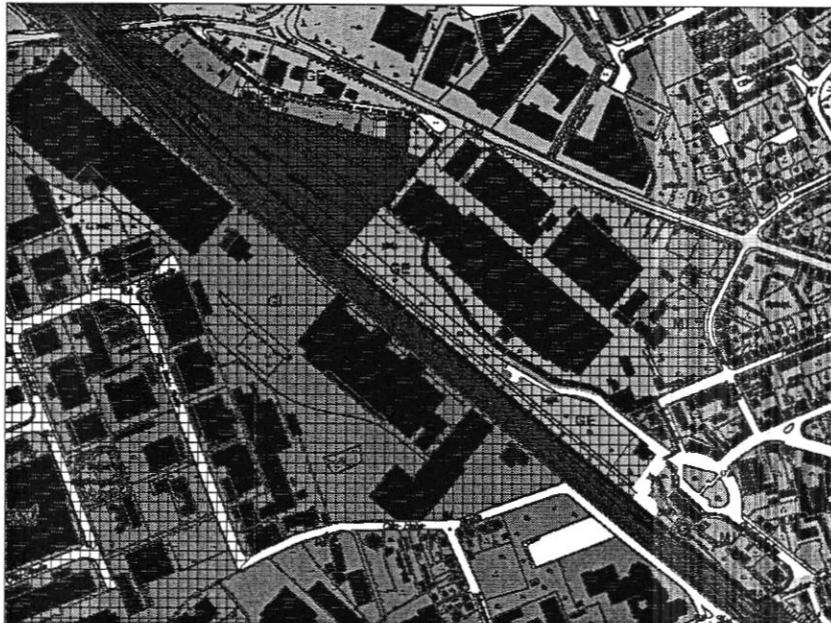


17. Änderung des Flächennutzungsplanes

für den Bereich
Bahnhofsallee/Benrather Str./ Bahntrasse/
Alte Ellerstraße/Schiller Str.

Begründung und Umweltbericht

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Vorhandenes Planungsrecht
3. Gründe zur Planänderung
4. Planinhalt und Planziel
5. Altlasten
6. Grünflächen
7. Umweltbericht



1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes

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..

Das Gebiet wird heute im Wesentlichen von einem Schrottplatzbetrieb eingenommen. Dazu kommen kleinere Brachflächen im nordöstlichen Plangebiet, zwei Wohngebäude, der Bereich des Hildener Bahnhofes sowie zur Benrather Straße hin ein kleines Bürogebäude und eine Filiale der Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert. An der Westseite der Schillerstraße befindet eine Bebauung mit gemischter Nutzung (Wohnen und Gewerbe).

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet befinden sich größere Gewerbeflächen sowie im südöstlichen Bereich die Wohngebiete der nördlichen Unterstadt.

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 8,3 ha.

2. Vorhandenes Planungsrecht

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weitestgehend als „Flächen für Bahnanlagen“ ausgewiesen. Auf der Südwestseite der Bahnhofsallee gibt es eine kleine Wohnbaufläche, auf der Westseite der Schillerstraße eine Gewerbefläche.

Einen Bebauungsplan gibt es für den Bereich der 17. Flächennutzungsplanänderung bisher nicht, ein Bebauungsplan befindet sich aber inzwischen für den Teilbereich nördlich des ehemaligen Empfangsgebäudes des Bahnhofes in der Aufstellung (Bebauungsplan Nr. 228).

Der Landschaftsplan des Kreises Mettmann enthält keine Aussagen zum Plangebiet.

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP 1999) für den Regierungsbezirk Düsseldorf definiert den nördlichen Teil des Plangebiets der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hilden als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ (GIB); den südlichen Teil zwischen Bahnhofsgebäude und Benrather Straße als „Allgemeinen Siedlungsbereich“ (ASB).

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 weist den Bereich als Entwicklungsbereich P4 aus, mit der Empfehlung, für diesen Bereich straßenunabhängige Wegeverbindungen zu schaffen.

3. Gründe zur Planänderung

Aufgrund der geänderten Eigentumsverhältnisse (ein Teil der Bahnflächen wurden von der Hildener Gka erworben) und konkreten Angaben über die Flächen, die noch von der Bahn AG benötigt werden, wurde das Plangebiet nutzungsspezifisch neu definiert.

Um eine zeitgemäße und zukunftsorientierte Nutzung zu erreichen, ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig.

Die zukünftigen neuen Nutzungen auf dem ehemaligen Bahngelände werden planerisch auf die Umgebung abgestimmt.

Der geänderte Flächennutzungsplan bietet dann die Grundlage für die Planung im Detail in Form des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 228

In Zukunft sollen sich in den neu ausgewiesenen Gewerbegebieten kleinflächige

Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) ansiedeln. Der bereits vorhandene Schrottplatz in seiner Funktion soll erhalten bleiben, dann aber mit der Möglichkeit, den Betrieb zu erweitern.

4. Planinhalt und Planziel

Ziel der Aufstellung der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, Planungsrecht für neue Gewerbegebiete zu schaffen.

Mit der Planung sollen Flächen, die bisher im Flächennutzungsplan als „Flächen für Bahnanlagen“ ausgewiesen sind, in Mischgebiet (MI), Gewerbegebiet (GE) und Grünfläche umgewandelt werden.

Im westlich des Bahnhofs gelegenen Teil des Plangebietes soll das bereits bestehende Gebäude in seiner Funktion als Bürogebäude innerhalb eines als Gewerbegebiet ausgewiesenen Bereiches erhalten bleiben. Die Fläche dazwischen wird als Mischgebiet mit nichtüberbaubarer Fläche festgesetzt und dient der Außenbewirtschaftung des geplanten Gastronomiebetriebes im zukünftig renovierten Bahnhofsgebäude. Die daran angrenzende Fläche soll als Fahrradabstellanlage (Bike & Ride) und Parkplatz für einen geplanten Gastronomiebetrieb im ehemaligen Bahnhofsgebäude genutzt werden.

Der bisher als Wohnfläche ausgewiesene Bereich östlich des Bahnhofsgebäudes und nördlich der Bahngleise wird in Mischgebiet umgewandelt, um damit der tatsächlichen Gebietstruktur in diesem Bereich Rechnung zu tragen. Außerdem soll dadurch die Grundlage für bauliche Entwicklungen in diesem Teilabschnitt geschaffen werden, die eine klare und deutliche städtebauliche Konzeption begünstigen.

Die westliche Seite der Schillerstraße wird auf Ebene des FNP von Gewerbefläche in Mischfläche umgewandelt. Auch dies entspricht dem tatsächlichen Gebietscharakter.

Ein weiterer Anlass für die FNP-Änderung in Verbindung mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 228 ist die Verlegung der HAUPTERSCHLIEßUNG des Schrottplatz-Geländes auf eine neue private Erschließungsstraße (Zufahrt über Ellerstraße und „alte Ellerstraße“); weg aus dem Wohngebiet Körnerstr./Fabriciusstr./Bahnhofsallee.

Die Schrottplatz-Nutzung bleibt dabei im Grundsatz erhalten, wird allerdings etwas in nordwestliche Richtung verschoben und komprimiert. Dort soll sie sich auch baulich weiter entwickeln können, etwa durch neue Betriebsgebäude.

Die HAUPTERSCHLIEßUNG des Schrottplatz-Geländes soll verlegt werden. Heute noch insbesondere über die Bahnhofsallee sowie die Fabriciusstraße angefahren, soll zukünftig eine neue private Erschließungsstraße (Zufahrt über Ellerstraße und „alte Ellerstraße“) den Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen herausziehen.

Weite Flächen innerhalb des Plangebietes bleiben allerdings auch weiterhin „Flächen für Bahnanlagen“, es handelt sich um die Flächen, die zur Andienung des Schrottplatzes und natürlich zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes dienen.

Die Widmung von Bahnflächen bezieht sich auf Grundstücke, betrifft aber in der Sache Anlagen der Bahn. Deshalb ist es sachgerecht, die Überplanung von Bahnflächen der gemeindlichen Planung nur in dem Umfang zu entziehen, wie ein entsprechender Schutz der Bahnanlagen einschließlich des dafür erforderlichen Umfeldes dies gebietet. Damit sind gewidmete Bahnflächen nicht generell einer Bauleitplanung oder einer Beurteilung nach §§34, 35 BauGB entzogen, sondern nur im Umfang, wie ein Widerspruch zur Widmung entstehen kann und dies der Schutz der Bahnanlagen erforderlich oder zweckmäßig erscheinen lässt.

Wenn Flächenbereiche dauerhaft gewidmet bleiben, wie für den 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 Jahren durch das zuständige Eisenbahn - Bundesamt genehmigt wurde und die Gleise weiterhin ihre Funktion behalten, ist zumindest hierfür eine Planungssicherheit gewährleistet.

Eine parzellenscharfe Darstellung und Kennzeichnung der betroffenen Flächen ist auf Flächennutzungsplanebene nicht erforderlich.

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

Die Flächen, die mit Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26.11.2007 inzwischen freigestellt wurden, sind der Darstellung im Flächennutzungsplan dahingehend zu entnehmen, dass die entsprechende Signatur dem aktuellen Sachstand angepasst wurden und nicht mehr als „Flächen für Bahnanlagen“ gekennzeichnet sind.

~~Der sich parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 228 definiert die Planinhalte im Detail.~~

5. Altlasten

Das Plangebiet der 17. Flächennutzungsplanänderung grenzt im Osten an die altlastenverdächtige Fläche Nr. 6470/5 „Betriebsgelände Fa. Terrania“. Zu dieser Fläche liegt derzeit keine Gefährdungsabschätzung vor, so dass zu dieser Fläche selbst keine Aussagen über das mögliche Gefährdungspotential gemacht werden können; damit auch nicht über mögliche Auswirkungen auf das Plangebiet.

Im Umweltbericht unter Punkt 7 dieser Begründung wird auf die Altlastenproblematik für den nördlichen Bereich des Plangebietes detailliert eingegangen. Es handelt sich um den Bereich, der auch durch den Bebauungsplan Nr. 228 abgedeckt wird.

6. Grünflächen

Das Plangebiet ist im Wesentlichen versiegelt, bedingt durch die bisherige gewerbliche oder bahntechnische Nutzung.

Dennoch gibt es auch einige kleinere Grünflächen, die allerdings unterschiedlichen Charakter haben.

Entlang der „alten Ellerstraße“ im nördlichen Plangebiet befindet sich gärtnerisch genutztes Grabeland. Folgerichtig werden diese Flächen im Bebauungsplan als „private Grünflächen“ ausgewiesen.

Entlang der Grenze zum Gewerbepark Terrania gibt es einige bandartige Grünstrukturen, die sich allerdings der Darstellungsschärfe des Flächennutzungsplanes entziehen.

Über das gesamte Plangebiet verstreut gibt es vereinzelt größere Einzelbäume.

7. Umweltbericht

Der größte Teil des nördlichen Plangebietes ist heute in der einen oder anderen Form durch die Nutzung als Schrottplatz geprägt und somit nicht der Öffentlichkeit zugänglich.

Insofern sind es in erster Linie die Flächen des gärtnerisch genutzten Grabelandes an der „alten Ellerstraße“, die für Menschen eine Funktion als Rückzugs- und Erholungsfläche haben. Zu erwähnen sind ebenso die beiden Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151. Diese bilden den einzigen Wohnstandort im nördlichen Plangebiet. Die Lage zwischen den Gewerbebetrieben an der Ellerstraße (u.a. Speditionen) und dem Schrottplatz-Areal ist für Wohnzwecke nicht ideal, ist aber historisch bedingt.

Dadurch ergeben sich an dieser Stelle des Plangebietes insbesondere Belastungen durch den Bahnverkehr und dem Verkehrslärm der Ellerstraße. Mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag hat die Ellerstraße entsprechendes „Störpotenzial“.

Die Flächen südlich des ehemaligen Bahnhofes (Benrather Straße 68 bis Bahnhofsallee 1), die bisher als Wohnbaufläche und in Zukunft als Mischgebiet ausgewiesen werden sollen, sind ebenfalls von dem Bahnverkehr, aber auch durch die noch existierende Anfahrt des Schrottplatzes über die Bahnhofsallee durch den Schwerlastverkehr beeinträchtigt.

An der Schillerstraße befinden sich in einer Straßenrandbebauung einige weitere Wohnungen; diese sind dem Bahnverkehr ebenso ausgesetzt wie dem örtlichen LKW-Verkehr.

7.1 Landschaft/ Landschaftsbild

Beim Plangebiet handelt es sich um einen seit vielen Jahrzehnten durch den Menschen überformten und umgestalteten Teil der Stadt Hilden.

Diese intensive Nutzung ergibt sich durch die unmittelbare Lage an der Bahntrasse und auch durch die relative Nähe zur Innenstadt einerseits sowie den Hildener Gewerbegebieten Nordwest und West andererseits.

Es handelt sich also beim nord-westlichen Teil des Plangebietes nicht um einen Bereich einer unveränderten natürlichen Landschaft, sondern um eine innenstadtnahe gewerbliche Brachfläche.

Durch die bisherige Abgeschlossenheit und durch die Trennwirkungen, die von der Bahntrasse (stark) und der Ellerstraße (weniger stark) ausgehen, lassen sich keine markanten Landschaftselemente feststellen; am auffälligsten sind die Altmaterial-Halden des Schrottplatzes.

Der süd-östlich des Bahnhofgebäudes liegende Abschnitt innerhalb der 17. Flächennutzungsplanänderung hat sich ebenfalls einer städtebaulichen Anpassung unterworfen; entlang der südlichen Bahnhofsallee sind ein Sparkassengebäude (Benrather Straße 68) und ein freistehendes Wohn-/Bürohaus (Bahnhofsallee 1) entstanden. Beide Gebäude erfüllen ihre Funktion innerhalb eines innenstadtnahen Quartiers und unterliegen daher keiner landschaftsprägenden eingehenden Betrachtung.

7.2 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet der 17. Flächennutzungsplanänderung grenzt im Osten an die altlastenverdächtige Fläche Nr. 6470/5 „Betriebsgelände Fa. Terrania“. Zu dieser Fläche liegt derzeit keine Gefährdungsabschätzung vor, so dass zu dieser Fläche selbst keine Aussagen über das mögliche Gefährdungspotential gemacht werden können; damit auch nicht über mögliche Auswirkungen auf das Plangebiet.

Für die Flächen des nördlichen Plangebietes (ehemaliges Güterbahnhofgelände) dagegen liegen historische Erkundungen sowie die Ergebnisse orientierender Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung vor.

Diese Vor-Gutachten stammen aus den Jahren 1998 und 2000; ihre Inhalte wurden den zuständigen Stellen des Kreises Mettmann zur Verfügung gestellt, ein Konzept zur weiteren Vertiefung der Untersuchungen und Vervollständigung der Gefährdungsabschätzung wurde mit dem Kreis Mettmann ausgearbeitet. Die daraus resultierenden Untersuchungen stammen aus dem Jahr 2004. Eine weitere Gefährdungsabschätzung ist nach dem derzeitigen Stand der Untersuchungen nicht erforderlich.

Vom Grundsatz her gilt für den gesamten Bereich, dass eine latente Gefährdung von „Schutzgütern“ nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, auch wenn derzeit keine konkreten Erkenntnisse über eine akute Gefährdung von Boden, Bodenluft und Grundwasser bekannt sind. Es gibt jedoch punktuelle Belastungen, über das ganze Plangebiet verteilt, die über die einschlägigen Grenzwerte von verschiedenen Stoffen hinausgehen.

Daher ist es erforderlich, dass die zukünftigen Baumaßnahmen auf jeden Fall gutachterlich begleitet werden – ein Umstand, der im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Insofern ist auch der Kreis Mettmann bei Bauanträgen in diesem Bereich regelmäßig zu beteiligen. Der Bodenaushub ist gutachterlich zu untersuchen, der Kreis Mettmann über die weitere Verwendung zu informieren.

Von besonderer Bedeutung ist im Zusammenhang mit dem Altlasten-Thema der inzwischen durchgeführte Rückbau eines ehemaligen Tanklagers unmittelbar an der „alten Ellerstraße“.

Eine Darstellung als Altlastenverdachtsfläche ist aus formalen Gründen bisher nicht im Flächennutzungsplan der Stadt Hilden erfolgt, da die Fläche des jetzigen Plangebietes im gesamten Umfang als Fläche für Bahnanlagen deklariert wurde und somit weitere Aussagen nicht erforderlich waren. Für die jetzt als Gewerbeflächen ausgewiesenen ehemaligen Bahnanlagen wird eine Altlastenverdachtsflächen-Darstellung allerdings übernommen.

7.3 Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet befindet sich seit vielen Jahrzehnten in einer intensiven gewerblich-industriellen Nutzung (hierunter fällt auch die Nutzung als Güterbahnhof). Seine Strukturen sind dementsprechend weitestgehend durch den Menschen geprägt worden.

Relevante zusammenhängende Grünflächen innerhalb des Plangebietes gibt es ebenso wenig wie eine Vernetzung mit anderen Grünstrukturen. Hier wirken sich auch die Trennwirkungen von Gleis- und Straßentrassen aus.

Eine hervorgehobene Bedeutung für Fauna und Flora ist daher nicht zu erwarten. Die während der Brache-Zeit inzwischen entstandenen kleinen „Grün-Inseln“ könnten sich möglicherweise zu „Rückzugsräumen“ für Kulturfolgerarten (Eichhörnchen, Tauben u.ä.) entwickelt haben, konkrete Beobachtungen liegen hierzu nicht vor.

Der vorhandene Großbaum in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhofsgebäude wurde im Zuge des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages für den Bebauungsplan Nr. 228 erfasst, bewertet und wird als prägend für die Umgebung - insbesondere für den Eingang in das neue Gewerbegebiet - zum Erhalt festgeschrieben.

7.4 Wasser

Das Plangebiet liegt nicht in oder in der Nähe einer Wasserschutzzone. Es gibt im Plangebiet ebenfalls keine oberirdischen Fließgewässer.

Eine Versickerung von Niederschlagswasser von befestigten Flächen ist aufgrund der Altlastenthematik und der damit verbundenen vorhandenen Bodenaufschüttungen nicht vorgesehen.

Die abwassertechnische Erschließung und die Beseitigung des Niederschlagswassers sollen durch den Anschluss an die jeweiligen Kanalsysteme gesichert werden.

7.5 Klima/ Luft/ Lärm

Das Plangebiet wird z.T. durch Verkehrslärmemissionen beeinträchtigt, die vornehmlich von der Bahntrasse herrühren.

Hier verkehren die Züge der S-Bahn-Linie S 7 sowie zahlreiche Güterzüge. Zeitweise verkehren außerdem umgeleitete Züge des ICE-Netzes.

Eine weitere Lärmquelle ist der Straßenverkehr auf der Ellerstraße.

Die Ausweisungen des parallel für den nördlichen Teil des Plangebietes aufzustellenden Bebauungsplanes nehmen auf die Bahnlärm-Thematik schon insofern Rücksicht, als dass im südöstlichen Teil des Plangebietes (Ausweisung als „GE“) durch Baulinien entlang der Trasse eine geschlossene Gebäudefront entstehen soll, die zudem durch die Verwendung architektonischer Mittel nicht nur die neu entstehenden Gebäude lärmschutztechnisch optimiert, sondern auch für die weiter östlich liegenden Wohnbereiche Vorteile bringt.

Von den geplanten neuen Nutzungen dagegen werden keine neuen Belastungen (Gewerbelärm o.ä.) erwartet.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung und die Bedeutung für die im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen ist im Einzelnen der „Schalltechnischen Untersuchung“ vom 30.07.2007, erstellt durch das Büro Rehm, zu entnehmen.

Die Berechnungen erfolgten entsprechend dem derzeitigen Richtlinien-Entwurf der DIN 45691: 2006-12, Abschnitt 5.

Im Gutachten wurden Vorschläge für die Festsetzung von flächenbezogenen Schalleistungspegeln (heute: Lärmemissionskontingente – L_{EK}) für einzelne Flächen erarbeitet, die sich an den heutigen und geplanten Nutzungs- und Grundstücksgrenzen orientieren.

Hierdurch wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass der ISR durch das nördliche Plangebiet bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Jedoch sind im Sinne der DIN 18005 Teil 1 auf dem Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse nur eingeschränkt möglich, so dass die Schaffung von Wohn- und Büroräumen eine detaillierte Planung voraussetzt.

Hinsichtlich der Themenbereiche Klima und Luft liegen keine spezifischen Erkenntnisse vor. Das Plangebiet ist jedoch eingeschlossen von einer dichten Wohn- und Gewerbebebauung. Lediglich die Bahntrasse stellt eine möglicherweise in Nordwest-Südost-Richtung wirksame Windschneise dar.

Westlich der in Wall-Lage befindlichen Bahntrasse fällt das Gelände ab.

7.6 Kultur- und Sachgüter

Die 17. Flächennutzungsplanänderung beschäftigt sich in weit überwiegenderem Maße mit den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes. Dementsprechend ist die Fläche nicht von einer dichten Bebauung geprägt, sondern in erster Linie von Resten bahntechnischer Anlagen sowie von Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, LKW-Waage etc. Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes stehen zwei ältere Wohnhäuser (Ellerstraße 149 und 151), die keinen Denkmal-Status haben, in ihrem Bestand aber ebenfalls gesichert werden sollen.

Am südöstlichen Ende des Plangebietes zum Bebauungsplan Nr. 228 befindet sich das renovierte und neu genutzte ehem. Güterabfertigungsgebäude, Bahnhofsallee 9. Dieses hat keinen Denkmalstatus, wird aber als erhaltenswert angesehen.

Ebenso sind die beiden im Plangebiet der 17. Flächennutzungsplanänderung liegenden Gebäude im südlichen Teil der Bahnhofsallee nicht von besonderer städtebaulicher Bedeutung, sodass insgesamt betrachtet sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter befinden.

Eine Ausnahme bildet das Bahnhofsgebäude selbst. Dieses stammt aus dem letzten Quartal des 19. Jahrhunderts und steht seit einigen Jahren unter Denkmalschutz. Momentan wird das Gebäude nach einer langen Leerstandsphase renoviert, eine neue Nutzung wird für das Jahr 2008 angestrebt.

7.7 Entwicklung des Umweltzustandes

Aufgrund der geplanten neuen Nutzungen (im wesentlichen Kleingewerbe) ist davon auszugehen, dass sich die Umweltsituation im Vergleich zu heute nicht verschlechtern, sondern eher verbessern wird.

Die Altlastenthematik wird erstmals aufbereitet, der Lärmschutz zumindest in den südöstlichen Teilbereichen für die westlich liegenden Wohnbereiche verbessert. Der Schwerlastverkehr wird aus den Wohnbereichen herausgenommen.

Durch die zu erwartende Grünflächengestaltung auf den jeweiligen Gewerbegrundstücken ist zudem eine Verbesserung der Begrünung zu erwarten.

7.8 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Großteil des Plangebietes ist bisher als „Fläche für Bahnanlagen“ ausgewiesen. Diese frühere Nutzung hat auch die äußere Gestalt des Gebietes geprägt, hinsichtlich der Bebauung wie auch in Bezug auf die Begrünung. Davon betroffen ist insbesondere der Bereich des Schrottplatzes, der sich nördlich des Bahnhofgebäudes erstreckt.

Auch wenn dieser zukünftig überplante Bereich städtebaulich neu geordnet wird und sich kleinteilig strukturiertes Gewerbe ansiedeln soll, findet durch die geplante neue Nutzung ein Eingriff in Natur und Landschaft statt.

Im Wesentlichen geht es dabei um eine teilweise stärkere Bodenversiegelung in Form von Erschließungsstraßen und Gewerbebauten. Jedoch ist auch ein Wegfall von bisher bestehenden Grünstrukturen an der einen oder anderen Stelle im Plangebiet unausweichlich.

Dieser durch den parallel im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Nr. 228 mögliche Eingriff wurde durch einen eigenständigen Landschaftspflegerischen Fachbeitrag im Detail

untersucht.

Die Bewertung erfolgte mit der „Arbeitshilfe zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft“ (vereinfachtes Verfahren) der Landesregierung Nordrhein-Westfalen.

Der Eingriff durch den Bebauungsplan stellt sich in der Zusammenfassung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages bei dem jetzigen Stand der Planung wie folgt dar:

Das Plangebiet der 17. Flächennutzungsplanänderung ist ca. 82.000 m² groß, der Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplanes Nr. 228 ca. 66.000 m², der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 31.000 m².

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen des Gewerbe- und Mischgebietes innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 228, da dort durch die Nutzungsänderungen von einem Eingriff auszugehen ist.

Der Versiegelungsgrad im eingriffsrelevanten Bereich beträgt zurzeit ca. 72 % und erhöht sich auf ca. 76%.

Durch die dargestellten Maßnahmen und Reglementierungen wird der Eingriff jedoch vollständig im Plangebiet ausgeglichen.

7.9 Immissionschutz

Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist für den Geltungsbereich der 17. Flächennutzungsplanänderung, insbesondere die zukünftige Ausweisung und Nutzung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 228 von Bedeutung.

Durch die beiden Parallelverfahren werden nicht nur zukünftige städtebauliche und wirtschaftliche Ziele formuliert, sondern auch gleichzeitig Grundlagen geschaffen, die Gefährdung von „Schutzgütern“ zu reduzieren und den Immissionsschutz zu gewährleisten.

Hierbei kommt insbesondere dem Thema „Verkehrslärm“ eine besondere Bedeutung zu. Zwar werden keine neuen, explizit besonders lärmempfindlichen Nutzungen durch die zukünftige Planung ermöglicht.

Dennoch sind auch hier, speziell im nordwestlichen des Bahnhofsgebäudes liegenden Teilbereich, in dem der Bebauungsplan eine „MI (Mischgebiet)“- Ausweisung enthält, klare Aussagen zur Lärmthematik erforderlich.

In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007) wurden unter Beachtung der Vorbelastung ein Vorschlag für die Festsetzung von flächenbezogenen Schallleistungspegeln (heute: Lärmemissionskontingente – L_{EK}) für einzelne Flächen erarbeitet, die sich an den heutigen Nutzungs- und Grundstücksgrenzen orientieren. Die L_{EK} wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen und somit das Gewerbegebiet mit Hilfe eines weiteren Elements gegliedert.

Weiterhin wird dem Schutz der vorhandenen Wohnbebauung entlang der Schillerstraße durch die im Lärmgutachten empfohlenen Festsetzungen Rechnung getragen.

Somit wird das vorhandene bisher theoretisch mögliche Konfliktpotential durch die 17. Flächennutzungsplanänderung und dem damit realisierbaren Bebauungsplan eher gemindert.

7.10 Planalternativen

Die lange Zeit des Brachliegens eines großen Teiles der Flächen im Plangebiet (die Schrottplatznutzung hat keine Unterbrechung erfahren nach der Aufgabe des Güterbahnhofes durch die Deutsche Bahn AG) hat deutlich gemacht, dass durch die Vernachlässigung solcher innenstadtnaher Flächen Beeinträchtigungen über das Plangebiet hinaus entstehen können.

Unmittelbare Auslöser wie der stetige Schwerlastverkehr durch Wohnbereiche, die unklare

Altlastensituation oder auch die optische Verschlechterung des Gebietseindrucks sind hierfür Indizien.

Eine „Null-Alternative“ scheidet somit aus, denn ohne eine Planung und die daraus resultierende neue Nutzung würde sich die beschriebene Situation nicht verbessern. Der Schritt der Stadt Hilden, das Areal mit Hilfe der GkA Hilden zu erwerben, ist damit aus Sicht der Stadtentwicklung nur zu begrüßen.

Aus wirtschaftlichen Gründen ist es nahe liegend, über eine neue Nutzung der Flächen nachzudenken, insbesondere wenn ein weiteres Brachliegen aufgrund der Problemlage nicht in Frage kommt.

Die Flächen kommen aufgrund ihrer Lage entlang der Bahntrasse für eine reine Wohnnutzung nicht in Frage, die Altlastenthematik schränkt die Auswahl einer neuen Nutzung ebenso ein. Eine weitere Einschränkung der Bandbreite bei der Auswahl einer neuen Nutzung ergibt sich aus dem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept der Stadt Hilden; weitere Bauflächen für Einzelhandel (egal in welcher Form) sind hier nicht angebracht.

Aufgrund des flächentechnischen Zuschnittes des Plangebietes ist die Nutzung durch großflächige Gewerbebetriebe ebenfalls ungünstig. Es bietet sich eher eine kleinteilige (auch kleinparzellige) Nutzung an.

Als weitere theoretische Alternative steht die Entwicklung zu einer öffentlichen Grünfläche zur Diskussion.

Hierbei stellt zunächst die Altlastenthematik eine Beschränkung dar. Auch die etwas isolierte Lage zwischen der Ellerstraße, dem Gewerbepark Terrania und der Bahntrasse spricht gegen eine Nutzung als öffentlich Grünfläche. Dies gilt sowohl für eine „Parknutzung“ als auch für eine rein ökologische Funktion. Hier fehlt dann nämlich die Anbindung an andere vergleichbare Grünstrukturen. Die heutige Funktion als unspezifischer Verweilbereich für ubiquitäre Tierarten kann auch bei einer neuen baulichen Nutzung erfüllt werden.

Damit stellt die vorgesehene Mischung neuer Nutzungen (kleinteiliges Gewerbe in einer Gewerbegebietsausweisung) und der Anpassung vereinzelter Teilbereiche zu Mischgebieten, für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

7.11 Maßnahmen des Monitoring

Die Beobachtung möglicher Auswirkungen der realisierten Planung bezieht sich auf folgende drei Aspekte: Altlasten, Lärm/Immissionen und durch die angesiedelten neuen Nutzungen möglicherweise neu entstehenden negativen Auswirkungen.

Die verschiedenen Gutachten und die Übernahme der dort vorgeschlagenen Regelungen in den Bebauungsplan Nr. 228, der die Ziele und Inhalte der 17. Flächennutzungsplanänderung konkretisiert, bieten zunächst die notwendigen Rahmenbedingungen für die weitere Beobachtung.

Eine weitere Entwicklung kann durch den Zu- und Abfahrverkehr entstehen, der durch die neuen Nutzungen generiert wird. Dies kann zumindest im südöstlichen Teilbereich von Bedeutung sein, der weiterhin über Körnerstraße/ Fabriciusstraße/ Bahnhofsallee etc. angefahren wird.

Die Verkehrsentwicklung wird hier weiter beobachtet werden, wie es heute schon der Fall ist. Ebenfalls wird es hier auf entsprechende Rückmeldungen aus der Anwohnerschaft ankommen, die es möglich machen, die Entwicklung zu verfolgen.

Im Rahmen des Monitoring sind jedoch auch unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen des Flächennutzungsplanes zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 228 entstehen oder bekannt werden. Diese unvorhergesehenen Auswirkungen sind natürlich nicht Gegenstand der Abwägung im Planverfahren.

Derartige unvorhergesehene Auswirkungen des Bebauungsplanes können nicht systematisch und flächendeckend durch die Stadt Hilden permanent überwacht und erfasst werden. Vielmehr ist die Stadt Hilden auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die ihre möglichen Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen der Stadt zuleiten müssen.

7.12 Zusammenfassung

Die 17. Flächennutzungsplanänderung beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes und den östlich angrenzenden Grundstücken, einschließlich des Bahnhofes. Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes mit einer Größe von ca. 6,6 ha ist heute geprägt von den früheren Nutzungen (Gleistrassen etc.) und von der schon seit vielen Jahren bestehenden Nutzung als Schrottplatz.

Durch die Aufgabe der Bahnnutzungen hat sich in der Zwischenzeit an einigen kleinen Standorten eine Sukzessionsvegetation entwickelt.

Die Neuplanung für den Bereich richtet sich auf die Ansiedlung von Kleingewerbe-Betrieben. Die Schrottplatz-Nutzung bleibt erhalten, wird aber im nordwestlichen Teil des Plangebietes komprimiert.

Der bisher als Wohnfläche ausgewiesene Bereich östlich des Bahnhofsgebäudes und nördlich der Bahngleise wird in Mischgebiet umgewandelt, um damit der tatsächlichen Gebietstruktur in diesem Bereich Rechnung zu tragen. Außerdem soll dadurch die Grundlage für bauliche Entwicklungen in diesem Teilabschnitt geschaffen werden, die eine klare und deutliche städtebauliche Konzeption begünstigen.

Die westliche Seite der Schillerstraße wird auf Ebene des FNP von Gewerbefläche in Mischfläche umgewandelt. Auch dies entspricht dem tatsächlichen Gebietscharakter.

Durch die Planung und deren Umsetzung werden keine nachhaltigen Eingriffe in eine empfindliche Umweltsituation ausgelöst; vielmehr wird zum einen die Möglichkeit eröffnet, die Altlastenlage qualifiziert einzuschätzen (Gefährdungsabschätzung), zum anderen stellt das Recycling der quasi „alt-gewerblichen“ Flächen einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung Hildens dar, da neue gewerbliche Flächen nicht erschlossen werden müssen.

Durch die beabsichtigte Bebauung im südöstlichen Planbereich wird zudem die Lärmschutz-Situation in den angrenzenden Wohnbereichen verbessert, gleiches gilt auch für die Verringerung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr, da das Schrottplatz-Areal nun über eine eigene private Erschließungsstraße von der „alten“ Ellerstraße angefahren werden kann.

Die neu ausgewiesenen Mischgebiete werden gegenüber den bisherigen Ausweisungen als Wohn- bzw. Gewerbegebiet dem eigentlichen Gebietscharakter gerecht und erlauben daher auch gleichzeitig eine Anpassung der dort zu erwartenden und bereits bestehenden Beeinträchtigungen durch den Schienenverkehr. Dies betrifft insbesondere den Bereich östlich des Bahnhofes bis zur Düsseldorfer Straße. Mit der beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung und dem parallel dazu laufenden Bebauungsplanerverfahren zum Bebauungsplan Nr. 228, wird die Situation im Wesentlichen verbessert, da der bisher über die Bahnhofsallee verlaufende Scherlastverkehr in Zukunft über die Ellerstraße erfolgen soll.

Zusammenfassend können daher aus Umweltaspekten heraus keine für die Planung negativen Auswirkungen festgestellt werden.

Hinweis:

Um das o.g. Planungsziel zu erreichen, hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden in seiner Sitzung am 15.03.2006 parallel zur Aufstellung der 17. Änderung des Flächennutzungsplanes, die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 228 beschlossen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zeitgleich zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Der Aufstellungsbeschluss für die 17. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden am 15. März 2006 gefasst und am 28. April 2006 bekannt gemacht.

Hilden, den 21.12.2007

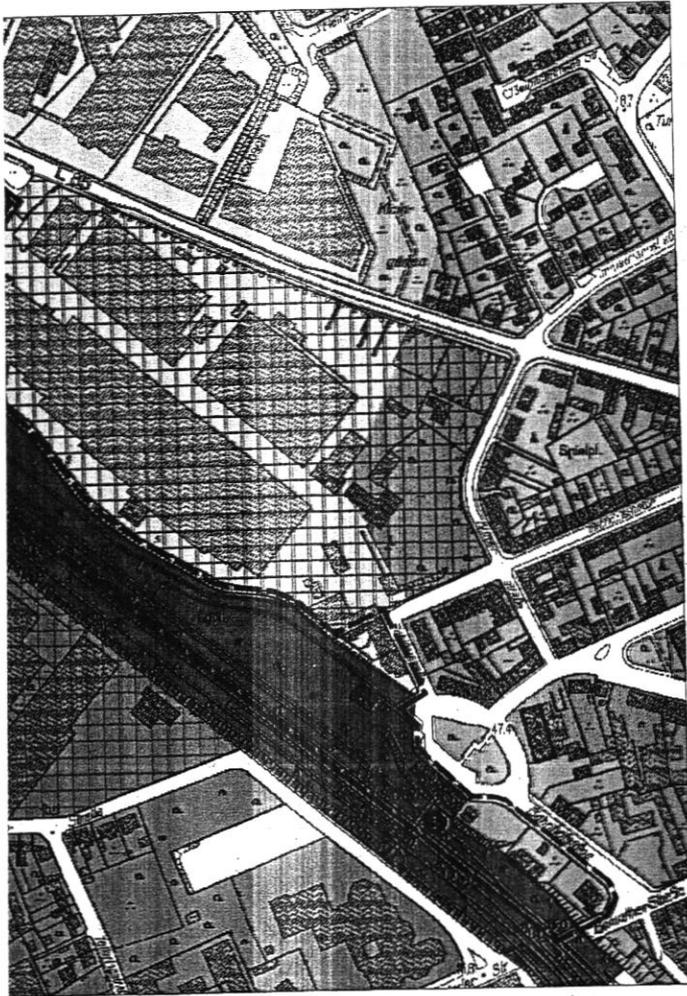
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Groll', written in a cursive style.

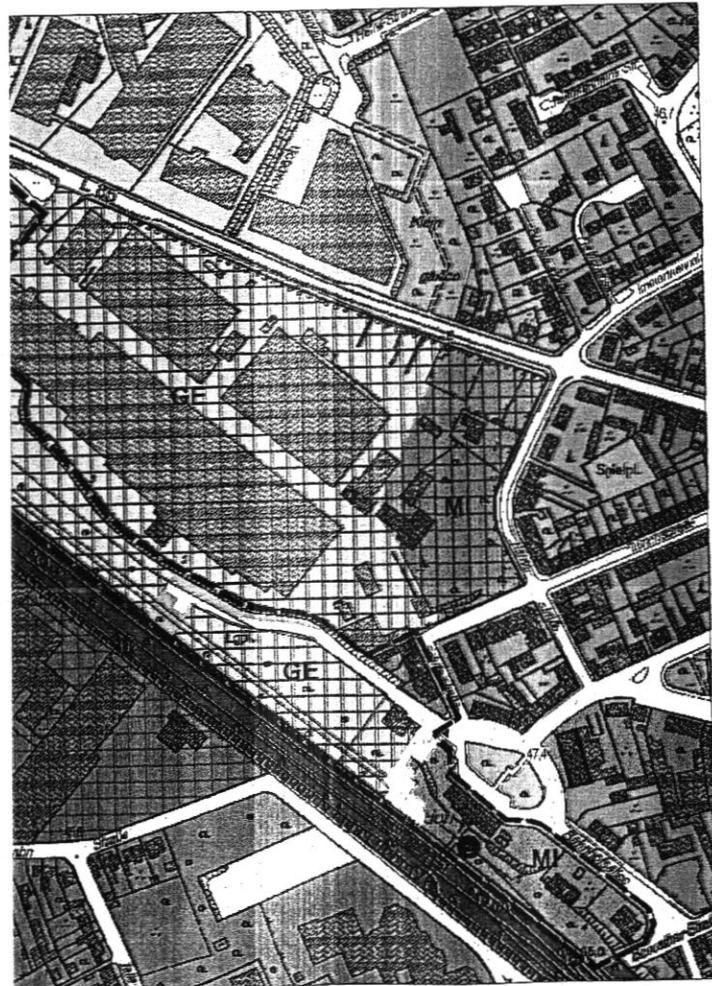
(Groll)

Sachgebietsleiter Planung

17.
Flächennutzungsplanänderung
der Stadt Hilden



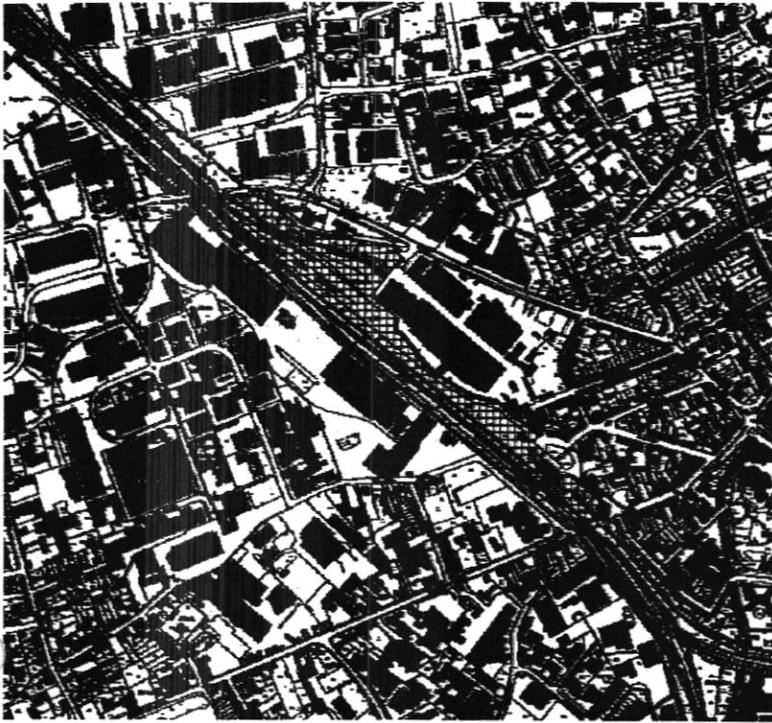
Alt



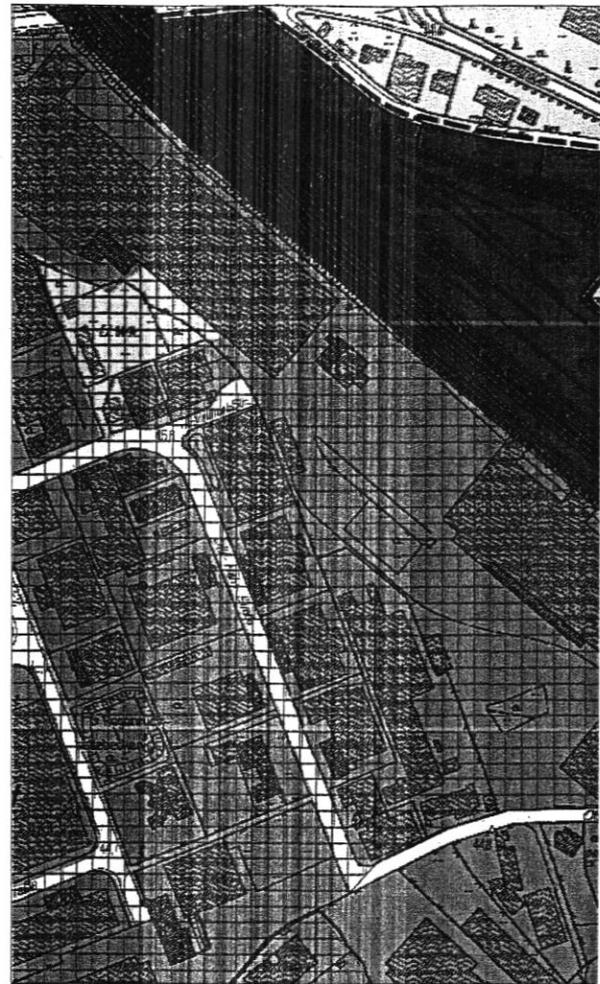
Neu



Hilden

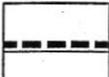


Lage im Stadtgebiet



Legende

Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanZV 90)

- 
Gewerbegebiet
- 
Mischgebiet
- 
Grünfläche
- 
Altlasten
- 
überörtliche Straße
- 
Flächen für Bahnanlagen
- 
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der Änderung

