



Industrie- und Handelskammer
zu Düsseldorf

IHK Düsseldorf | Postfach 10 10 17 | 40001 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Herrn Georg Oreskovic
Postfach 100880
40708 Hilden



Hausadresse:
Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf

Tel. 02 11 35 57-0

E-mail: ihkdus@duesseldorf.ihk.de
Internet: www.duesseldorf.ihk.de

19. Oktober 2007

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
III Jab/fit

Durchwahl
35 57-361

Fax
35 57-379

E-Mail
jablonski@duesseldorf.ihk.de

**Bebauungsplan Nr. 228 – Bahngelände Gewerbe für den Bereich Hilden-West
Benachrichtigung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen
Auslegung eines Bebauungsplanes gem. § 3 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Oreskovic,

mit Schreiben vom 8.10.2007 informierten Sie uns über die öffentliche Auslegung des o. g. Bebauungsplanes bis zum 16.11.2007. Die IHK nimmt wie folgt Stellung:

Das zirka 6,6 Hektar große Plangebiet liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt, östlich der Trasse der Bahnlinie „Düsseldorf – Leverkusen – Köln“. Die Fläche soll als gewerblicher Standort insbesondere für kleine Gewerbebetriebe entwickelt werden. Das Plangebiet ist daher zum überwiegenden Teil als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen. Der Standort des Schrottplatzes (hier: GE1) erhält eine Sonderbezeichnung „Altmaterial und Schrottplatz“. Im südöstlichen Bereich ist ein Mischgebiet (MI) vorgesehen.

Laut textlichen Festsetzungen sind im Gewerbegebiet verschiedene Nutzungen wie beispielsweise Einzelhandel oder Vergnügungsstätten unzulässig. Ausgenommen ist der sogenannte „Werksverkauf“, sofern die Verkaufsfläche maximal 100 qm beträgt.

Des Weiteren sind laut Planung im GE1 Erweiterungen, Änderungen und Erneuerungen des Betriebes für alle hier ansässigen Firmen der Firmengruppe Müller mit dem Gewerbebezug „Altmaterial und Schrottplatz“ unter anderem mit dem Firmensitz in 40721 Hilden, Bahnhofsallee 1, zulässig.

Grundsätzlich sind wir mit den städtebaulichen Zielen der vorgelegten Planung einverstanden. Auch begrüßen wir die Übernahme unserer Anregungen zu den textlichen Festsetzungen der Gewerbegebietsausweisung sowie in die Begründung.

Allerdings weisen wir darauf hin, dass es sich bei den unter Punkt 1.3 der textlichen Festsetzung genannten Betriebe (hier: Kioske, Trinkhallen und Imbissbuden) nicht um Einzelhandel im herkömmlichen Sinn handelt. So zählen beispielsweise Imbissbuden und Trinkhallen, sofern Letztere über einen Aufenthaltsraum zum Verzehr verfügen, zu den Schank- und Speisewirtschaften; Kioske zu den sogenannten Verkaufsstellen (s. Fickert/Fieseler: Kommentar zur BauNVO, 10. Aufl., Stuttgart 2002, Seiten 307 u. 310). Hier fordern wir eine Richtigstellung.

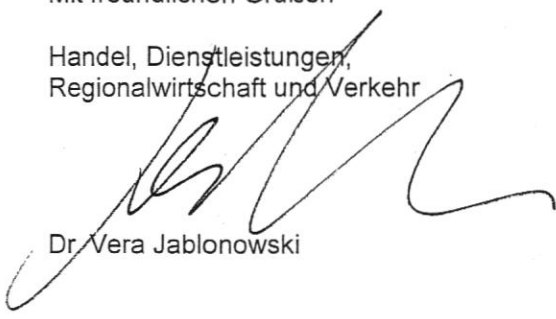
Kritisch sehen wir die Ausweisung des Mischgebietes (MI) im südöstlichen Bereich ohne weitere textliche Festsetzungen. Laut § 6 BauNVO sind demnach im Plangebiet auch Einzelhandelsbetriebe, worunter beispielsweise auch Sex-Shops fallen und Vergnügungsstätten zulässig (s. § 6 Abs. 2 Ziff. 3 und 8 BauNVO).

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 16. Mai 2007 angeregt hatten, fordern wir - wegen der Nähe zur Hildener Innenstadt - die Nutzungsmischung des MI durch textliche Festsetzung so zu steuern, dass im Falle der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben die Ziele des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzeptes der Stadt Hilden nicht konterkariert werden. Aus unserer Sicht sollte daher Einzelhandel nur in den Erdgeschossen zulässig sein. Einzelhandel mit nahversorgungsrelevanten und zentrenrelevanten Sortimenten gemäß der Hildener Liste sollte mit Hinweis auf das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept der Stadt Hilden sowie die Nähe des Plangebietes zur Innenstadt ausgeschlossen werden.

Um die Qualität des Gebietes sicherzustellen, sind im gesamten Mischgebiet Sex-Shops und Vergnügungsstätten komplett auszuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Handel, Dienstleistungen,
Regionalwirtschaft und Verkehr



Dr. Vera Jablonowski



Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf

Telefon 0211 5778-237

Fax 0211 5778-134

Bürgermeister
der Stadt Hilden
– Fb1-Planung –
Postfach 880

40708 Hilden



poststelle@brd.nrw.de

Zimmer 237

Auskunft erteilt:

Herr Ohk

Aktenzeichen

531.14.02.5.5-206/07

bei Antwort bitte angeben

31.10.10

31.10.

Bebauungsplan Nr. 228, Bahngelände Gewerbe für den Bereich Hilden-West

Beteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Datum: 23.10.2007

Ihr Schreiben vom 8.10.2007, Az.: IV/61.1

Gegen das o.g. Bebauungsplanverfahren bestehen im Grundsatz keine Bedenken hinsichtlich der Gliederung des Gebietes und der Fremdkörperfestsetzung gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO des Schrottplatzes. Die Anwendung des L_{EK} auf Grundlage der DIN 45691 wird ausdrücklich begrüßt.

Da allerdings das Gutachten des Ing.-Büro Rehm den Unterlagen nicht beigelegt ist, kann insbesondere der Schutz der im GE liegenden allgemeinen und bestandsgeschützten Wohnnutzung diesseits nicht nachvollzogen werden.

Ich gehe davon aus, dass die L_{EK} des Gutachtens so ausgelegt wurden, dass unter Berücksichtigung meiner Stellungnahme vom 30.05.2007 gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben.

Im Auftrag

(Ohk)

Dienstgebäude und Lieferanschrift:

Schanzenstr. 90

40549 Düsseldorf

Postanschrift:

Cecilienallee 2,

40474 Düsseldorf

Telefon 0211 475-0

Fax 0211 475-2671

poststelle@brd.nrw.de

www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

DB bis Düsseldorf Hbf

U-Bahn Linien U70 - Krefeld,

U74-Lörick, U75-Neuss, U76-

Krefeld, U77-Seestern

Haltestelle:

Belsenplatz

Über Belsenstr. und Schan-

zenstr. 10 min. Fußweg

Zahlungen an:

Landeskasse Düsseldorf

Konto-Nr.: 4 100 012

BLZ: 300 500 00 West LB AG

IBAN:

DE4130050000004100012

BIC: WELADED

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Niederrhein
Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach

Stadt Hilden
Planungs- und Vermessungsamt

Postfach 100800

40708 Hilden



Regionalniederlassung Niederrhein

Kontakt: Herr Budnick
Telefon: 02161/409-290
Fax: 02161/409-155
E-Mail: klaus.budnick@strassen.nrw.de
Zeichen: 20400/42.020/2.10.07.20
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 07.11.2007

Bebauungsplan Nr. 228
Bereich: Bahngelände Gewerbe, Hilden-West

hier: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB

Ihr Schreiben vom 08.10.2007 – Az.: IV/61.1

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.a. Plangebiet wird im Nordwesten von einem Abschnitt der freien Strecke der Landesstraße 85 (Hülsenstraße) begrenzt: **Abschnitt 7, Stat. 2,040 bis Stat. 2,155**. Baulastträger der Landesstraße ist das Land Nordrhein-Westfalen.

Gegen den o.a. Bebauungsplan werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben, wenn folgendes beachtet wird:

Bzgl. der Erschließung des o.a. Plangebietes über die vorhandene Einmündung L 85 (Ellerstraße)/ Alte Ellerstraße ist zu prüfen, ob die vorhandenen Knotenpunktsdimensionen auch weiterhin für den zu erwartenden Schwerverkehr ausreichend sind.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

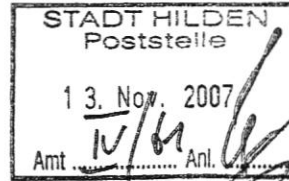
(Budnick)



Kreis Mettmann
Der Landrat

Postanschrift: Kreisverwaltung Mettmann · Postfach · 40806 Mettmann

Der Bürgermeister
Stadt Hilden
Amt für Planung und Vermessung
40708 Hilden



Ihr Schreiben 08.10.2007, Az.: IV/61.1
Aktenzeichen 63-2
Datum 8. November 2007

Auskunft erteilt Herr Saxler
Zimmer 2.105
Tel. 02104_99_ 2606
Fax 02104_99_ 5602
E-Mail klaus.saxler@kreis-mettmann.de

Bitte geben Sie bei jeder
Antwort das Aktenzeichen an.

Beteiligung als Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.228
Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB
Bereich Bahngelände Gewerbe für den Bereich Hilden - West

Zu der og. Planungsmaßnahme nehme ich wie folgt Stellung:

Aus Sicht des **Umweltamtes**:

Untere Wasserbehörde:

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werden keine Bedenken erhoben.

Sofern die Altlastensituation sowie die Untergrundverhältnisse eine Versickerung des auf Teilflächen anfallenden Niederschlagswassers zulassen sollten, ist ein entsprechendes Versickerungskonzept rechtzeitig mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Mettmann abzustimmen.

Untere Bodenschutzbehörde:

Im Plangebiet befinden sich keine Flächen, die im „Altlastenkataster“ des Kreises Mettmann verzeichnet sind. Es liegen für den Geltungsbereich der Planung keine konkreten Erkenntnisse zu Altlasten, schädlichen Bodenveränderungen sowie dadurch bedingten Beeinträchtigungen vor. Nach den Ergebnissen der flächendeckenden Altstandortverzeichnung des Kreises Mettmann befinden sich im Plangebiet die im informellen Altstandortverzeichnis unter den Nrn. 68489, 68523, 68522, 68520, 68490 und 68524 erfassten Altstandorte verschiedener Branchen. In den Planbegründungen wird auf die Ergebnisse der Gefährdungsabschätzungen dieser Flächen verwiesen. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Mettmann in baurechtlichen Genehmigungsverfahren zu beteiligen ist, die die untersuchten Flächen bzw. Altstandorte betreffen und hier eine gutachterliche Begleitung der Baumaßnahmen erforderlich wird. Weitere Anregungen oder Hinweise werden diesbezüglich nicht vorgebracht.

Dienstgebäude
Goethestr. 23
40822 Mettmann
(Lieferadresse)
Telefon (Zentrale)
02104_99_0

Fax (Zentrale)
02104_99_4444
Notfälle nach 15.30 Uhr:
02104_99_3301

Homepage
www.kreis-mettmann.de
E-Mail (Zentrale)
kme@kreis-mettmann.de

Besuchszeit
8.30 bis 12.00 Uhr
und nach Vereinbarung
Straßenverkehrsamt
7.30 bis 12.00 Uhr und
Do. von 14.00 bis 17.30 Uhr

Konten
Kreissparkasse Düsseldorf
Kto. 0001000504
BLZ 301 502 00
Postbank Essen
Kto. 852 23-438 BLZ 360 100 43

Aus Sicht des Kreisgesundheitsamtes:

Gegenüber dem vorhergehenden BP-Verfahren wurden jetzt auch das MI-Gebiet in der TF 8 sowie das bestehende Gebäude Bahnhofsallee 9 als Gewerbegebiete ausgewiesen; als MI-Gebietsflächen verbleiben daher nur noch die nicht überbaubaren Flächen im südöstlichsten Plangebiet. Weiterhin wurde das Schallgutachten von Herrn Rehm noch einmal überarbeitet (aktuelle Fassung vom 30.07.07).

In dem Schallgutachten wurden u.a. die Beurteilungspegel für den Verkehrslärms (Straßen- und Schienenlärm) für alle GE-Bereiche (TF 1 – 8 und gesondert für die bestehenden Gebäude Ellerstr. 149 und 151 (Wohnnutzungen) und Bahnhofsallee 9) ermittelt. Die Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 Teil 1 für GE-Gebiete werden hiernach für den Tageszeitraum überwiegend eingehalten, in Teilbereichen bis zu 2 dB(A) überschritten; nachts jedoch – aufgrund des Güterverkehrs auf der Bahnlinie – um bis zu ca. 16 dB(A) überschritten. Vom Schallgutachter wurden daher passive Schallgutachten ermittelt und zur Festsetzung im BP vorgeschlagen.

Hierzu ist jedoch folgendes anzumerken:

Die Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel und der entsprechenden Lärmpegelbereiche (LPB) erfolgte in dem Schallgutachten nicht auf der Grundlage der z.Z. gültigen DIN 4109, sondern aufgrund des Entwurfs der DIN 4109 (vom Okt. 2006); d.h. hier ist unklar und sollte rechtlich überprüft werden, ob ein Normen-Entwurf (ohne weitere Begründung) bei den Ermittlungen und Festsetzungen zugrunde gelegt werden kann.

Nach dem Normen-Entwurf sind die maßgeblichen Außengeräuschpegel auf der Grundlage der Beurteilungspegel für den Tag bzw. die Nacht zu bestimmen; für den Außengeräuschpegel zum Schutz des Nachtschlafs sind hierbei Zuschläge von 5 dB(A) für Straßenverkehrslärm und 10 dB(A) für Schienenverkehrslärm zu berücksichtigen.

In dem Schallgutachten wurden die maßgeblichen Außenlärmpegel und LPB auf der Grundlage der Beurteilungspegel für den Nachtzeitraum ermittelt und für das gesamte Plangebiet vorgeschlagen. Beim Vergleich der LPB, die sich aus dem Beurteilungspegel für den Tageszeitraum und den Nachtzeitraum ergeben, treten hierbei Unterschiede von 2 – 3 LPB auf (siehe hierzu die Tabelle auf Seite 6 des Schallgutachtens).

Im BP gibt es keine Unterscheidung zwischen den Bereichen, in denen betriebsbedingte Wohnungen zulässig sind und Bereichen, in denen ausschließlich eine gewerbliche Nutzung stattfindet. Durch die o.g. Ermittlungsverfahren der LPB erfolgt aber – bei der vom Schallgutachter vorgeschlagenen Festsetzung – in allen Bereichen, d.h. auch in den ausschließlich gewerblich genutzten Bereichen, eine Festlegung der Schallschutzmaßnahmen unter Einbeziehung des 10 dB(A)-Zuschlags zum Schutz des Nachtschlafs, d.h. die LPB für die Arbeitsbereiche sind hiermit zu hoch angesetzt.

Falls der DIN-Entwurf als Grundlage für die Ermittlung der passiven Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt werden soll, sollte daher möglichst eine Unterscheidung zwischen Wohnbereichen und gewerblich genutzten Bereichen erfolgen und auch in den textlichen Festsetzungen berücksichtigt werden.

Bei Zugrundelegung der aktuell gültigen DIN 4109 werden die LPB üblicherweise auf der Grundlage des Beurteilungspegels für den Tageszeitraum ermittelt. Bei dieser Vorgehensweise wird dann der hier vorliegenden hohen nächtlichen Schallbelastung im Hinblick auf die Wohnbereiche nicht Rechnung getragen. Es sollte daher in dem Fall, dass diese Norm bei den Ermittlungen der passiven Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt werden sollte, für Wohnbereiche bspw. hilfsweise der nächtliche Beurteilungspegel heran gezogen werden, falls der nächtliche Beurteilungspegel höher ist als der für den Tageszeitraum.

Zu dem BP selber ist weiterhin folgendes anzumerken:

- Unter Punkt 5.4 „Immissionsschutz“ wird noch auf das vorhergehende Schallgutachten vom 30.03.07 verwiesen.
- Die textlichen Festsetzungen (s. Nr. 9.2) in Verbindung mit den zeichnerischen Kennzeichnungen stimmen teilweise nicht mit den vorgeschlagenen LPB des Schallgutachtens überein; evtl. wurden im BP die Signaturen der einzelnen LPB verwechselt. Außerdem fehlt auch der im Schallgutachten ermittelte LPB VII.
- Grundsätzlich verweise ich nochmals hinsichtlich der Zulässigkeit, Anordnung und Grundrissgestaltung von Wohnbereichen auf meine Stellungnahme zu dem vorhergehenden BP-Verfahren.

Aus Sicht des Planungsamtes:

Untere Landschaftsbehörde:

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Landschaftsplan:

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden auch nicht berührt. Eine Beteiligung von Beirat, ULAN-Fachausschuss sowie Kreisausschuss ist nicht erforderlich.

Umweltprüfung/ Artenschutz:

Gemäß §§ 2 und 2a BauGB i.d.F. vom 20.07.2004 wurde der Begründung des Bebauungsplanes ein Umweltbericht mit durchgeführter Umweltprüfung (UP) beigelegt. Hierzu werden keine Anregungen gemacht.

Der unteren Landschaftsbehörde ist das Vorhandensein von Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten streng geschützter Tiere im Planungsraum nicht bekannt.

Eingriffsregelung:

Die Planung bedingt Eingriffe in Natur und Landschaft. Zur Abarbeitung des entstehenden Ausgleichsbedarfs wurde ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LBP) erarbeitet.

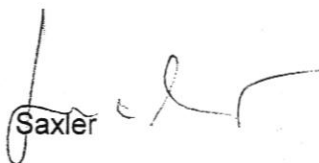
Hierzu werden keine Anregungen gemacht.

Planungsrecht:

Der wirksame Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1993 weist den gesamten Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus. Mit der Rechtskraft der z.Z. im Verfahren befindlichen 17. Änderung des FNP gilt der Bebauungsplan als aus dem FNP entwickelt.

Es werden keine Anregungen vorgebracht.

Im Auftrag


Saxler

Ingenieurbüro Andreas Rehm • Kaiserstraße 91 • 42781 Haan

Stadtverwaltung Hilden
Herr Georg Oreskovic
Postfach 100880
40708 Hilden

per eMail an: georg.oreskovic@hilden.de

Andreas Rehm

Dipl.-Ing. FH • Staatl. anerkannter Sachverständiger
für Schall- und Wärmeschutz
Ingenieurkammer-Bau NRW

Ingenieurbüro Kaiserstraße 91 • 42781 Haan
Telefon 02129.34 67 34 • Fax 02129.34 67 36
Mobil 0170.385 15 92
Fax-Voice-Box 01212-51 54 015 72 (12 ct/min)
eMail IngenieurbueroRehm@gmx.de
www.schallprognose.de
www.waermeschutznachweis.de
Nachweisberechtigt für Schallschutz
und Wärmeschutz gem. § 4 Abs.3 NBVO
Ingenieurkammer des Landes Hessen
Energieberater „Vor-Ort-Beratung“
des BAFA (Beraternr. 106981)
Schallmessstelle.de
Hansen • Rehm
Messstelle nach §26 BImSchG

ERGÄNZUNG A zur schalltechnische Untersuchung – BP 228 – in der Fassung vom 30. Juli 2007

Zeichen: 060927B05-Hilden-BP 228

15.11.2007

Sehr geehrter Herr Oreskovic,
bezugnehmend auf unsere Besprechung am 12.11.2007 in Ihrem Hause erhalten Sie diese Ergänzung zum Themenbereich des Schallschutzes nach DIN 18005 Teil 1¹ auf dem Plangebiet BP 228.

Die Anwendung der DIN 4109-1² (Entwurf) erfolgt hinsichtlich der Ermittlung des „maßgeblichen Außengeräuschpegels“. Der „maßgebliche Außengeräuschpegel“ dient im Weiteren der Ermittlung des erforderlichen baulichen Schallschutzes. Die derzeit gültige DIN 4109³ gibt vor, dass der „maßgebliche Außengeräuschpegel“ aus dem Beurteilungspegel im Tageszeitraum ermittelt wird. Hierbei wird ein erhöhter Beurteilungspegel im Nachtzeitraum, wie er bei Güterzugverkehr vorkommt, nicht berücksichtigt. Eine strenge Beurteilung nach DIN 4109 würde den Schutz der Schlafräume, bei ausschließlicher Beurteilung über den Tageszeitraum, nicht ausreichend erfassen. Im vorliegenden Plangebiet ergeben sich beispielsweise im Nachtzeitraum bis zu 14 dB höhere Beurteilungspegel als im Tageszeitraum. Wird dann berücksichtigt, dass in der DIN 4109 davon ausgegangen wird, dass im Nachtzeitraum ein um 5 dB geringerer Beurteilungspegel vorliegt, wie bei manchen Straßentypen üblich, so ist bei strenger Anwendung der DIN 4109 ein deutlicher Auslegungsfehler zu erwarten. Aufgabe eines schalltechnischen Gutachtens sollte jedoch nicht die strenge Auslegung der DIN 4109 sein, sondern die planungssichere Auslegung im Einzelfall.

¹ DIN 18005 Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung – 07.2002

² DIN 4109-1 Entwurf – Schallschutz im Hochbau; Teil 1: Anforderungen – Oktober 2006

³ DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau; Anforderungen und Nachweise – 11.1989

Die DIN 4109-1 Entwurf stellt eine aktuelle Expertenmeinung dar. Die Erkenntnisse der Expertengruppe können in Abwägung der Anwendbarkeit genutzt werden. Der Entwurf sieht gerade für Schienenverkehr zum Schutz des Nachtschlafes bei der Ermittlung des „maßgeblichen Außengeräuschpegels“ einen zusätzlichen Zuschlag auf den Beurteilungspegel im Nachtzeitraum von 10 dB vor. Diese Expertenmeinung wurde mit dem Entwurf vom Oktober 2006 der Fachwelt und Öffentlichkeit vorgestellt. Im Einspruchszeitraum bis zum 31.01.2007 wurden alleine für den Punkt „Ermittlung des maßgeblichen Außengeräuschpegels“ 32 Stellungnahmen abgegeben. Nicht eine Stellungnahme kritisiert den oben genannten Zuschlag. Dies zeigt die Akzeptanz einer Korrektur der bestehenden DIN 4109 zum ausreichenden Schutz des Nachtschlafes.

Eine „hilfsweise“ Berücksichtigung des nächtlichen Beurteilungspegels zur Ermittlung des „maßgeblichen Außengeräuschpegels“ nach DIN 4109, wie es vom Kreisgesundheitsamt im Schreiben vom 08. November 2007 vorgeschlagen wird, ist aus fachlicher Sicht nicht begründbar.

Die Vorgaben der DIN 4109 zum baulichen Schallschutz sind für eine Ermittlung über den Tagesbeurteilungspegel ausgelegt. Der Ansatz mittels Nachtbeurteilungspegel bei unveränderten Beurteilungsgrundlagen führt zwangsläufig zu einer unzureichenden Auslegung des baulichen Schallschutzes, da die DIN 4109 von 5 dB niedrigeren Beurteilungspegeln im Nachtzeitraum ausgeht. Aus diesem Grund wird im Entwurf (DIN 4109-1) für Verkehrslärm ein Zuschlag von 5 dB auf den Beurteilungspegel im Nachtzeitraum gefordert. Bei Schienenverkehr wird das besondere Frequenzspektrum des Geräusches durch einen höheren Zuschlag berücksichtigt. Dieses Vorgehen wird bereits in ähnlicher Weise in der Richtlinie VDI 2719⁴ von 1987 für die Auslegung von Fenstern angewandt.

⁴ VDI 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen – August 1987

Da die Planung Wohnen innerhalb des Plangebiets in Teilen ausnahmsweise zulässt, soll hier eine Differenzierung der Nutzung, und somit der Zeiten erfolgen. Dieser Ansatz war bereits in der Ausarbeitung vom 15. Januar 2007 vorgesehen und kann hier erneut aufgegriffen werden. Im Folgenden wird für die Teilflächen TF 1 bis TF 8, mit Ausnahme der bereits bebauten und zum Wohnen genutzten Teilflächen TF 4b (Ellerstraße 149 und 151) ein Hinweis zum höheren Schallschutz bei Wohnnutzungen aufgenommen. Die tabellarische Darstellung berücksichtigt somit eine Büronutzung (Tageszeitraum).

Im Plangebiet BP 228 sind Angaben zum Schallschutz hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu machen. Hierzu sind folgende textliche Festsetzungen und Plankennzeichnungen zu empfehlen:

Der Nachweis des ausreichenden Schallschutzes gegen Außenlärm ist für Büroräume und Wohnräume nach DIN 4109 zu führen. Liegen keine aktuellen Erkenntnisse zu den maßgeblichen Außenlärmpegeln im Sinne der DIN 4109 vor, so sind folgende Lärmpegelbereiche zu berücksichtigen:

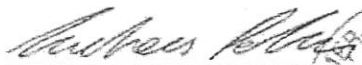
Baugrenze	Ausrichtung der Fassade	Lärmpegelbereich
Teilfläche TF 1	alle	IV ¹⁾
Teilfläche TF 2		III ¹⁾
Teilfläche TF 3		III ¹⁾
Teilfläche TF 4		III ¹⁾
Teilfläche TF 5		IV ¹⁾
Teilfläche TF 6		IV ¹⁾
Teilfläche TF 7		IV ¹⁾
Teilfläche TF 8		IV ¹⁾
Teilfläche TF 4b, Gebäude Ellerstraße 149	Nordwest, Südwest	V
	Nordost, Südost	IV
Teilfläche TF 4b, Gebäude Ellerstraße 151	Nordwest, Südwest	VI
	Nordost, Südost	IV
Gebäude Bahnhofsallee 9	Südost, Südwest	VI
	Nordwest	
	Nordost	IV

¹⁾ Zum ausreichenden Schutz des Nachtschlafes ist für Gebäude mit Wohnnutzung ein um 3 Stufen höherer Lärmpegelbereich anzusetzen (III $\Rightarrow$ VI und IV $\Rightarrow$ VII).

Grundsätzlich sind Schlafräume mit schallgedämmten Lüftungsanlagen auszustatten. Die schallgedämmten Lüftungsanlagen sind so auszulegen, dass die Anforderungen an die Außenbauteile nach VDI 2719 eingehalten werden und eine ausreichende Raumbelüftung bei geschlossenem Fenster gewährleistet ist. Von den Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn durch einen besonderen Nachweis gemäß DIN 4109 belegt wird, dass die durch von außen eindringenden Lärm erzeugten Innenschallpegel in Wohn- und Schlafräumen 35 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne telefonisch unter 02129-346734 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. (FH) Andreas Rehm
im pdf-Format mit Unterschriftskopie



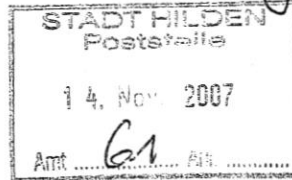
Telefon 0211.582-01
Fax 0211.582-1966

rheinbahn@rheinbahn.de
www.rheinbahn.de

Rheinbahn AG
Hauptverwaltung
Hansaallee 1
D-40549 Düsseldorf

Postfach 10 42 63
D-40033 Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Postfach 10 08 80
40708 Hilden



Ansprechpartner Herr Knab
Abteilung T 102
Zimmer 172
Telefon 582-1023
Fax 582-1047
E-Mail

Ihr Zeichen
IV/61.1

Unser Zeichen
T 1023-Kn-th

Ihre Nachricht vom
11.10.2007

Datum
08.11.2007

Bebauungsplan Nr. 228 – Bahngelände Gewerbe für den Bereich Hilden-West –

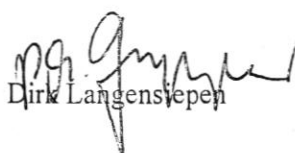
Sehr geehrte Damen und Herren,

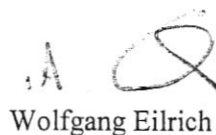
zu der o. g. Planung bestehen unsererseits weiterhin keine Anregungen.

Wir verweisen auf unser Schreiben vom 03.05.2007, welches weiterhin Gültigkeit besitzt.

Mit freundlichen Grüßen

Rheinbahn AG


Dirk Langensiepen


Wolfgang Eilrich

Vorstand:
Dirk Biesenbach
Sprecher des Vorstandes

Peter Ackermann
Vorstand
Personal und Betrieb

Vorsitzender
des Aufsichtsrates:
Ratsherr
Rolf-Jürgen Bräuer

Amtsgericht Düsseldorf
HRB 562

Ust.-Id.-Nr.
DE 119270557

Steuernummer
103/5705/0897

Dresdner Bank AG
Düsseldorf
BLZ 300 800 00
Konto 3 227 443 00

Stadtsparkasse
Düsseldorf
BLZ 300 501 10
Konto 100 127 06

Commerzbank AG
Düsseldorf
BLZ 300 400 00
Konto 322 21 55

Mit Bus und Bahn
zur Hauptverwaltung

U-Bahn
② Rheinbahnhaus
U74 U76 U77
② Belsenplatz
U70 U75

Bus
② Belsenplatz
828 833 834 835
836 862



Handwerkskammer

Düsseldorf

Stadtverwaltung Hilden
Planungs- und Vermessungsamt
Am Rathaus 1
40721 Hilden



**Wirtschaftsförderung
Standortberatung**

Unser Zeichen: He-hei
Ansprechpartner: Herr Hermann
Durchwahl: 0211/8795-322
Zimmer: 223
Datum: 15. November 2007
Telefax: 0211/8795-344
e-mail: hermann@hwk-duesseldorf.de

Bebauungsplan 228 – Bahngelände Gewerbe für den Bereich Hilden-West

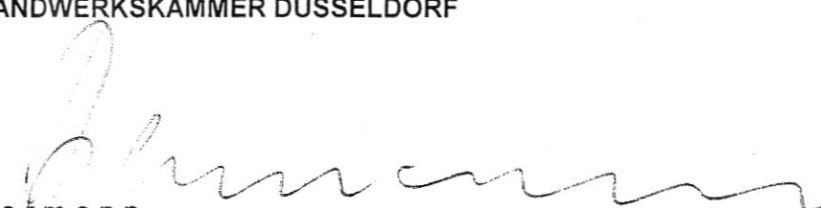
hier: unsere Stellungnahme zur Offenlage

Ihr Zeichen: IV/61.1

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf die uns zugegangenen Planunterlagen und bestätigen Ihnen noch einmal, dass wir Ziel und Zweck der Planung sowie die darauf abgestimmten Festsetzungen begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen
HANDWERKSKAMMER DÜSSELDORF


Hermann

Georg-Schulhoff-Platz 1
40221 Düsseldorf
Postfach 10 27 55
40018 Düsseldorf

Telefon 02 11-87 95-0
Telefax 02 11-87 95-110
<http://www.hwk-duesseldorf.de>

Volksbank Düsseldorf Neuss eG
BLZ 301 602 13 / Konto 200 001 176
BIC GENODE33DNE
IBAN DE02 3016 0213 0200 0011 76

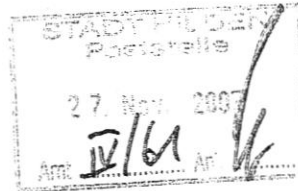
Postbank Köln
BLZ 370 100 50 / Konto 61 18-500
BIC PBNKDEFF
IBAN DE48 3701 0050 0006 1185 00



Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

Stadt Hilden
Der Bürgermeister
Am Rathaus 1

40721 Hilden



Bearbeitung: Herr Rabe

Telefon: (02 21) 91 65 7-401

Telefax: (02 21) 91 65 7-49 1

e-Mail: RabeS@eba.bund.de
Sb1-kl@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 23.11.2007

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer

60123 Pat 403/07

256039

Betreff: **Bebauungsplan Nr. 228 und 17. Änderung des Flächennutzungsplanes**

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.09.2007, Az.: IV/61.1 Or

Anlagen:

Sehr geehrter Herr Oreskovic,

wie bereits telefonisch besprochen und mit meinem Schreiben vom 10.10.2007 verdeutlicht, hängt das Inkrafttreten des Bebauungsplanes und des Flächennutzungsplanes davon ab, dass die eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen zuvor durch ein förmliches Freistellungsverfahren nach § 23 AEG ihren Rechtscharakter als Eisenbahnbetriebsanlage verloren haben.

Das Eisenbahn-Bundesamt führt eine Liste, in der die Flächen eingetragen werden, die nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt bzw. „entwidmet“ worden sind. Entsprechend dieser Liste können wir Ihnen mitteilen, dass das Flurstück 268 (Az.:60101 Paw 95/03 vom 04.07.2003) bereits freigestellt worden ist. Eine Entwidmungserklärung haben Sie entsprechend der Empfangsbekanntnis von Herrn Noubours (Planungsvermessungsamt IV/61) am 10.07.2003 erhalten.

Um eine Übersicht über die - eventuell auch von der Deutschen Bundesbahn - freigestellten Flächen zu erlangen, haben wir bereits mehrfach mit Herrn Mertens von der DB Services Immobilien GmbH Kontakt aufgenommen. Wie Herr Mertens mitteilte, sind zahlreiche Flächen in

Hausanschrift:
Werkstattstraße 102, 50733 Köln

Tel.-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-0
Fax-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-490

Öff. Verkehrsmittel: ab Hauptbahnhof mit den S-Bahn Linien S 11 Richtung Düsseldorf oder S 6 Richtung Nippes
(von dort ca. 5 Minuten Fußweg durch die Sechzigstraße und den Weg entlang der Bahngleise)

Überweisungen an
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

dem genannten Bereich bereits seit Jahren verkauft. Über die Widmung/Entwidmung der benannten Flächen konnte er jedoch keine Auskünfte geben.

Bei der Durchsicht der von Ihnen eingereichten Unterlagen wird jedoch deutlich, dass in dem alten Flächennutzungsplan deutlich mehr Flächen mit eisenbahnrechtlichem Widmungszweck dargestellt sind. Dementsprechend liegt der Schluss nahe, dass für viele Flächen noch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt werden muss.

Ich bitte Sie daher, mit Ihrem Planungsvermessungsamt zu prüfen, ob in dem Bereich, den Sie mit dem BBP 228 bzw. mit der 17. Änderung des FNP überplanen möchten, Flächen liegen, die noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind. Für alle Flächen, die noch nicht freigestellt worden sind, bitte ich Sie, wie mit Ihrem Schreiben vom 22.11.2007 begonnen, zu verfahren.

Abschließend weise ich darauf hin, dass von meiner Seite grundsätzlich keine Bedenken gegen den o.g. BBP bzw. FNP bestehen. Rechtswirkung können beide Pläne jedoch erst erlangen, wenn die genannten Flächen vollständig in die Planungshoheit Ihrer Gemeinde übergegangen sind.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

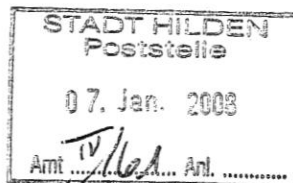

(Rabe)



Eisenbahn-Bundesamt, Werkstattstraße 102, 50733 Köln

An die
Stadtverwaltung
Postfach 100880

40708 Hilden



Bearbeitung: Martin Heintz

Telefon: (02 21) 91 65 7-331

Telefax: (02 21) 91 65 7-491

e-Mail: HeintzM@eba.bund.de
Sb1-kl@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 03. Januar 2008

VMS-Nummer

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

60101 Pa

Betreff: BBPI 228 ; Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes Hilden
Bezug: Ihr Schreiben vom 20. Dezember 2007; Ihr Aktenzeichen: IV/61 B-plan Nr. 228

Anlagen:

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Stuhlträger,

ich bedanke mich für Ihr oben genanntes Schreiben, mit dem Sie mir die telefonisch angekündigten Pläne zukommen ließen.

Zu Ihrer telef. Anfrage kann ich Ihnen mitteilen, dass eine Überlagerung von Fachplanungen und verbindlicher Bauleitplanung möglich ist, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch das Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert sind und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebaulichen Nutzungen nicht eingeschränkt wird.

Unter Beachtung dieser Grundsätze sowie der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteil vom 07.06.1977, I C 21.75) erscheint die zusätzliche Festsetzung der Bahnflächen für den Betrieb eines Schrottplatzes, der seine Güter auf der Schiene transportiert, möglich.

Hausanschrift:
Werkstattstraße 102, 50733 Köln
Tel.-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-0
Fax-Nr. +49 (02 21) 91 65 7-490

Öff. Verkehrsmittel: ab Hauptbahnhof mit den S-Bahn Linien S 11 Richtung Düsseldorf oder S 6 Richtung Nippes
(von dort ca. 5 Minuten Fußweg durch die Sechzigstraße und den Weg entlang der Bahngleise)

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank Filiale Trier (BLZ 585 000 00) Konto-Nr. 585 010 03
IBAN: DE 44 5850 0000 0058 5010 03 BIC: MARKDEF1585

Ich hoffe, Ihnen mit dieser Auskunft gedient zu haben und verbleibe

mit freundlichen Grüßen.

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Heintz', with a stylized flourish at the end.

(Martin Heintz)

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 Kurowsky, 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 Flächennutzungsplanes

- **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 „Werkswohnungen“, 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 beinhaltet 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.

Groll

Hilden, den 26.04.2007

Anwesenheitsliste

Bebauungsplan Nr. 228 und 17. Flächennutzungsplanänderung

Name und Anschrift

Unterschrift

Ellerstr. 149 Riehs Erika	Riehs
Riehs, Fran-Hals-Weg 13	Riehs
Kaltenborn H-Heldst. 21	Kaltenborn
Höllhoff, Polizei Hilden	Höllhoff
Thunau H. Schillerstr. 7	Thunau
Pohlmann, Günter d.U.H.	Pohlmann
Kamwischer Elisabeth Schillerstr. 7	Kamwischer
" Herbert, "	Kamwischer
RM Trundtman Buchardt	Trundtman
Reinhard, Hans	Reinhard
Frauenthor, Erich	Frauenthor
Schnitzler, Franz D.	Schnitzler
Donner, Dieter	Donner
Bauer, Reiner	Bauer
W. D. Holm Maria Sabine	W. D. Holm
Georg Blandol	Georg Blandol

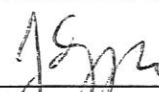
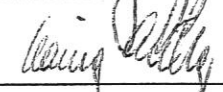
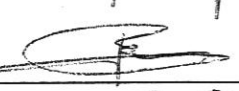
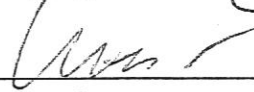
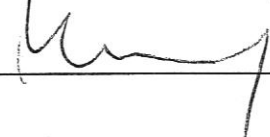
Hilden, den 26.04.2007

Anwesenheitsliste

Bebauungsplan Nr. 228 und 17. Flächennutzungsplanänderung

Name und Anschrift

Unterschrift

Poleschke, Guido Hertenstr. 142, 41255 Ronsdorf	
Müller, Rainer Elberfelderstr. 113	
J. & Popschke (Spezial-Popschke)	
Welle, Hans Hermannstr. 36	
Ulthe, Rolf Händelstr. 34	
R. Roskötter Ellerstr. 155	
Kurowsky I/23180	

EM

Bebauungsplan Nr. 228 A

für den Bereich
Bahnhofsallee/ Bahntrasse/südlich des Terraniageländes
(ehem. Güterbahnhof)

**Begründung
und Umweltbericht**
Stand: Februar 2008



1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Bisheriges Planungsrecht
3. Ziel und Zweck der Planung
4. Planinhalte
 - 4.1 Städtebauliche Konzeption
 - 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung
 - 4.3 Grünflächen
 - 4.4 Erschließung
 - 4.5 Ver- und Entsorgung
5. Umweltbericht
 - 5.1 Beschreibung des Vorhabens
 - 5.2 Bestandsaufnahme / Beschreibung der
Umweltsituation
 - 5.2.1 Schutzgut Mensch
 - 5.2.2 Landschaft / Landschaftsbild
 - 5.2.3 Boden / Altlasten
 - 5.2.4 Tiere und Pflanzen
 - 5.2.5 Wasser
 - 5.2.6 Klima / Luft / Lärm
 - 5.2.7 Kultur- und Sachgüter
 - 5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes
 - 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft
 - 5.4 Immissionsschutz
 - 5.5 Planalternativen
 - 5.6 Maßnahmen des Monitoring
 - 5.7 Zusammenfassung
6. Bodenordnungsmaßnahmen
7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt in einer Entfernung von ca. 900 m Luftlinie zum Alten Markt im Stadtzentrum. Der schlauchartig geformte Geltungsbereich des Bebauungsplans wird begrenzt

- nach Südwesten hin durch die Trasse der Bahnlinie Düsseldorf-Leverkusen-Köln
- nach Nordosten hin durch die durch einen Höhengraben getrennten Flächen des Gewerbeparkes Terrania
- nach Südosten hin durch den Hildener Bahnhof bzw. seines Vorplatzes. Weiter grenzt das Plangebiet hier auch in einem kleinen Abschnitt an die südwestliche Bebauung der Schillerstraße an.
- nach Nordwesten hin durch die nordöstliche Grenze des Flurstück 398 der Flur 51 der Gemarkung Hilden.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Großteil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmittel-Verwertung (Schrottplatz) ein. Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände, eine LKW-Waage und auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art.

Nach Osten zum Terrania-Gelände im Bereich der Böschung hin ist das Plangebiet durch einen schmalen, aber zusammenhängenden Grünstreifen optisch getrennt.

Das südöstliche Ende des Plangebietes ist geprägt durch das renovierte und umgenutzte Gebäude der ehem. Güterabfertigung (Bahnhofsallee 9) und die dort beginnende Erschließungsstraße, die heute noch den Schrottplatz andient.

Im Plangebiet befinden sich ebenfalls die Standorte von Masten der sog. „Querfelder“ für die Bahnüberleitungen.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 2,4 ha.

2. Bisheriges Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus. Die Entbehrlichkeitsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt und damit die notwendige Entwidmung der betroffenen Bereiche sind mittlerweile vollzogen. Die Plangenehmigung zur Einkürzung der Gleise 12, 31 und 30 wurde durch das Eisenbahnbundesamt am 28.02.2007 erteilt. Nach Durchführung dieser Maßnahme wurde die öffentliche eisenbahnrechtliche Widmung der Flächen angepasst, sodass im Bereich des Bebauungsplans mit Ausnahme von wenigen kleineren Flächen (Strommastenstandorte) keine eisenbahnrechtliche Widmung vorliegt.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann.

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für diesen Bereich die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der Bahntrasse bis zum Rad- Wanderweg an der Itter.

Der Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet

einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

Der „Rahmenplan Nördliche Unterstadt“ wurde am 25.04.2007 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Dieser enthält in seinem Plangebiet auch Teile des Bebauungsplans Nr. 228 A. Bei dem Rahmenplan handelt es sich um eine „informelle Planung“, deren generelles Ziel die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Bewohnerschaft durch städtebauliche Mittel ist.

Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen vorgeschlagen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes umgesetzt werden sollen. Diese beziehen sich besonders auf die Verlagerung der Zufahrt zu dem Schrottplatz, um eine Entlastung der angrenzenden Wohngebiete durch den dort noch existierenden Schwerlastverkehr zu erzielen. Die Maßnahme ist ein wesentlicher Bestandteil des Bebauungsplanes.

3. Ziel und Zweck der Planung

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofsnutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plangebietes zu erwerben.

Daher soll nun diese günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Fläche im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) neu verfügbar gemacht werden. Die Schrottplatznutzung bleibt dabei im Grundsatz erhalten, wird allerdings in nordwestliche Richtung in den Bereich des „abgetrennten“ Bebauungsplanes Nr. 228 B verschoben und komprimiert.

Mit dieser Zielsetzung wurde das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 228 und dem Aufstellungssbeschluss vom 15.03.2006 durch den Stadtentwicklungsausschuss und der Bekanntmachung am 28.04.2006, eingeleitet.

Mit dem Satzungsbeschluss wurde gleichzeitig der Aufstellungsbeschluss geändert, und der Bebauungsplan in zwei voneinander unabhängige Bebauungspläne – Nr. 228A und Nr. 228B geteilt. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass im nunmehr als Nr. 228B geführten Bebauungsplan, eine größere eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche mit einer bahnfremden Nutzung überlagert werden soll, was gewisse rechtliche Unsicherheiten aufwirft. Um zumindest hinsichtlich des beabsichtigen Kleingewerbebereiches im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A sich nicht unnötigerweise einem erhöhtem Normkontrollrisiko auszusetzen, wurde dieser Bereich von dem anderen Bereich rechtstechnisch abgekoppelt. Eine solche Teilung des Bebauungsplans setzt voraus, dass jeder Teilbebauungsplan unabhängig voneinander „funktioniert“ und insbesondere auch für sich eine hinreichende Bewältigung der durch ihn jeweils aufgeworfenen Konflikte gewährleistet. Dies ist hier gegeben. Zwar stehen die Teilbebauungspläne unzweifelhaft in einem gewissen Zusammenhang. So wird erst durch die Verlagerung des Schrottplatzes, welche durch den Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird, die Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 228A „freigeräumt“ und damit die Grundlage für die Realisierung des Bebauungsplans Nr. 228A geschaffen. Dass die Bebauungspläne unabhängig voneinander „funktionieren“, dokumentiert sich an dem unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkt (Kleingewerbe – Schrottplatz/Bahnfläche) sowie insbesondere an ihrer jeweils eigenen Erschließung. Insoweit sind sie also ohne weiteres planerisch und gedanklich voneinander zu trennen.

Mit dem parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B wird eine Verlagerung des Schrottplatzes ermöglicht, was zur Folge hat, dass die bisher teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A liegende Schrottplatznutzung nunmehr außerhalb des Geltungsbereichs angeordnet sein wird. Dort soll sie sich auch baulich weiter entwickeln können.

Dies hat nicht nur für das Plangebiet des B-Planes Nr. 228A positive Auswirkungen, sondern auch für die umliegende Wohnnutzung, da mit der Verlagerung des Schrottplatzes auch seine Erschließung verlagert wird. Heute wird dieser noch insbesondere über die Bahnhofsallee sowie die Fabriciusstraße angefahren, was zukünftig nicht mehr möglich sein wird, womit nicht zuletzt ein erheblicher Schwerlastverkehr aus dem Gebiet gezogen würde.

4. Planinhalte

4.1 Städtebauliche Konzeption

Grundansatz der Planung ist es, die neue Nutzung und deren Erschließung so zu gestalten, dass sie sich in den Bestand vor Ort einfügen und dort auch positiv auswirken können.

Das Plangebiet dieses Bebauungsplanes wird weiterhin von der Bahnhofsallee erschlossen.

Die überbaubaren Flächen sind Flächenausweisungen, wobei die Grenzen der Bebauung zum Gleiskörper hin (Südwestseite) durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt werden. Hintergrund für die Baulinienfestsetzung für das Gewerbegebiet GE₃ ist, dass durch die gewerbliche Bebauung zugleich ein Beitrag zum Lärmschutz geleistet werden soll, indem entlang der Bahnstrecke eine möglichst geschlossene Gebäudekulisse entsteht. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Erscheinung werden hiervon Vorteile erwartet. Beides ist gerade an dieser Stelle in Anbetracht der Nähe zur schützenswerten Wohnbebauung sinnvoll.

An der engsten Stelle des Plangebietes, die sich für eine bauliche Ausnutzung nicht eignet, ist ein Wendehammer mit 5 öffentlichen Parkplätzen vorgesehen.

Hieran schließt sich eine als GE festgesetzte Baufläche an, die über eine private Zuwegung zur öffentlichen Erschließungsstraße erschlossen werden soll. Es besteht nicht die Möglichkeit, Teilbereiche dieser GE-Fläche an den benachbarten Terrania-Gewerbepark anzugliedern und über dessen Verkehrsflächen zu erschließen.

In den Gewerbegebieten sollen kleinflächige Gewerbebetriebe mit zugeordneten Wohnungen (Betriebswohnungen etc.) angesiedelt werden können (siehe textl. Festsetzung 1.7). Andere sonst übliche Gewerbegebietsnutzungen werden aufgrund der Lage des Gebietes und der räumlichen Situation – insbesondere der Nachbarschaft zum Wohngebiet der nördlichen Unterstadt – allerdings ausgeschlossen.

Deshalb sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Ausnahmsweise zugelassen werden jedoch Tankstellen, die ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen dienen (textliche Festsetzung Nr. 1.8).

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE- Gebieten ausgeschlossen (textliche Festsetzung Nr. 1.1).

Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Angebotsdefizite auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘ für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

- Danach sollen sich Facheinzelhandelsgeschäfte und Fachmärkte mit zentren-

relevanten Angeboten und Einzugsbereichen, die über den Nahbereich hinausgehen, ausschließlich in der Innenstadt konzentrieren.

- Die bestehenden Entwicklungspotenziale bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen vorrangig dazu genutzt werden, die bestehenden Nahversorgungsstandorte – soweit die standortseitigen Rahmenbedingungen dies erlauben – zu stärken.
- Auf die Entwicklung weiterer, über den derzeitigen Bestand hinausgehender Nahversorgungsstandorte mit gesamtstädtischer bzw. teilstädtischer Versorgungsfunktion soll verzichtet werden.
- Die Entwicklung zusätzlicher Nahversorgungsstandorte mit vorrangig wohnungsnaher Versorgungsfunktion soll grundsätzlich möglich sein. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Standorte eine wohnungsintegrierte Lage aufweisen sowie keine negativen raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept wurde nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt Hilden am 01.03.2006 als verbindliche Leitlinie bei Standortentscheidungen beschlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Voraussetzungen für die Schaffung eines neuen Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans – wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen, sollen die Einzelhandelsnutzungen in den GE-Gebieten als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung ausgeschlossen werden. Die Stärkung der vorhandenen Nahversorgungsstandorte hat gegenüber der Errichtung eines neuen Versorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer städtebaulichen Randlage Vorrang.

Weiterhin soll das neue Planungsrecht die gewerblich nutzbaren Bereiche (GE) insbesondere für das produzierende Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe sichern. Die Flächen sollen damit auch Nutzungen vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv sind.

Aus diesen Gründen werden im gesamten Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks oder einer Trinkhalle keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig (textliche Festsetzung Nr. 1.3).

Weiterhin wird wie oben erläutert, in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen (textliche Festsetzung Nr. 1.2). Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen Hinweis 4 dieser Rahmen erläutert.

Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der

zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen und demnach als Ausnahmen vertretbar sind.

Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die textliche Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus.

Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (textliche Festsetzung Nr. 1.4).

Der Ausschluss von Speditionen dient zum Schutz des Gebietes sowie der angrenzenden Wohnbereiche vor damit verbundenem Verkehrslärm und sonstigen Verkehrsemissionen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind daher als Minderungsmaßnahmen zu betrachten.

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.

Die Masten-Standorte für die Querfelder der Bahnüberleitungen bleiben „Flächen für den Bahnbedarf“ und somit eisenbahnrechtlich gewidmet. Mit Schreiben vom 03.01.2008 des Eisenbahn-Bundesamt wird bestätigt, dass die Umgebung bahntechnischer Anlagen, Flächen oder Räume über oder unter ihnen kommunalen Planungen immer offen stehen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert sind und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebaulichen Nutzungen nicht eingeschränkt werden. Diese Bedingung ist hier erfüllt. Eine Beeinträchtigung durch andere Nutzung findet hier nicht statt.

Weitere eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht.

4.2 Bauweise und äußere Gestaltung

Im südöstlichen Teilbereich des Plangebietes findet sich das einzige geplante Mischgebiet (MI); Diese Ausweisung erfolgt zur Sicherung des bereits genehmigten Bauantrages für einen Biergarten im direkt angrenzenden östlich liegenden Bahnhofsgelände. Dieser Bereich wird als „nicht-überbaubare“ Grundstücksfläche ausgewiesen und soll dem Gastronomiebetrieb im Bahnhof zur Außenbewirtschaftung dienen. Entsprechend werden auch keine Bauweise und kein Maß der baulichen Nutzung für das Mischgebiet festgesetzt.

Für die beiden Gewerbegebiete südöstlich des im öffentlichen Straßenraum gelegenen Wendehammers ist eine Geschossigkeit von II – III festgesetzt, wodurch sich die Geschossigkeit an der des Bestandes sowie der Umgebung außerhalb des Plangebietes orientiert. Die GRZ wird auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 1,2 festgelegt, womit man sich im Rahmen der Baunutzungsverordnung für Gewerbegebiete grundsätzlich einzuhaltenden Werte bewegt.

Innerhalb der gegliederten Gewerbegebiete GE₁ und GE₂ wird keine Geschossigkeit definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um den sich dort ansiedelnden Betrieben ein hohes Maß an Flexibilität bei ihrer baulichen Gestaltung zu bieten. Dieses höhere Maß an Flexibilität ist gerade hier angebracht, da auf Grund der größeren Entfernung zur Wohnnutzung auch eine breite Variation an Gewerbebetrieben denkbar und vertretbar ist, kommt für den Bereich südöstlich des im öffentlichen Straßenraum liegenden Wendehammers in erster Linie kleinteiligeres Gewerbe (Dienstleistungen, kleinere Handwerksbetriebe) in Frage, so sind für diese Gewerbegebiete auch andere Gewerbebetriebe, wie z. B. Lagerhallen denkbar. Im Detail werden die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für die südwestlichen Gewerbeflächen und die

B-Plan 228A

gewerblichen Bauflächen direkt an der Bahntrasse begrenzt. Die GRZ im GE₁ und GE₂ beträgt 0,7, die GFZ 2,0, womit man sich ebenfalls im Rahmen der Baunutzungsverordnung für Gewerbegebiete grundsätzlich einzuhaltenden Werte bewegt.

Hinsichtlich der äußeren Gestaltung werden keine Vorgaben gemacht, lediglich die Baulinie zur Bahntrasse hin ist als Ausgangspunkt für die Hochbau-Planung zu beachten.

Für das „Baufenster“ (Bahnhofsallee 9, ehem. Güterabfertigung) in der Nähe des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes werden in Anpassung an den Bestand folgende Festsetzungen getroffen: GRZ=0,8, GFZ=1,2, offene Bauweise, II-III Geschosse sowie hinsichtlich der Dachform, Satteldach.

4.3 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.

Es befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nördlich an das Plangebiet angrenzend.

Diese Flächen werden teilweise als nichtüberbaubare Flächen und entlang der öffentlichen Verkehrsfläche als „öffentliche Grünflächen“ festgeschrieben.

Innerhalb des Plangebietes (im MI-Gebiet) wird aufgrund der Empfehlung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages lediglich ein Baum „zum Erhalt“ festgesetzt.

4.4 Erschließung

Mit der Verlagerung des Schrottplatzes und seiner Erschließung über die Ellerstraße/„Alte Ellerstraße“ – welche durch den parallel laufenden benachbarten Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird - ist eine Verbesserung der Erschließungssituation verbunden. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, einhergehend mit allen negativen Auswirkungen insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Die im Plangebiet ausgewiesenen Gewerbeflächen werden über die heute schon vorhandene Zufahrt von der Bahnhofsallee aus erschlossen. Der östlich gelegene und als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesene Bereich soll den neuen Anforderungen angepasst werden.

Innerhalb der neuen öffentlichen Erschließungsstraße sind Flächen für öffentliche Parkplätze vorgesehen. U.a. soll gegenüber des Gebäudes Bahnhofsallee 9 über eine Länge von ca.

75 m ein Parkstreifen entstehen, der sowohl den Bediensteten der neu angesiedelten Gewerbebetrieben als auch Besuchern dienen soll.

Auf dem hinterliegenden Gelände der Bahnhofsallee 9 ist eine private Stellplatzanlage vorgesehen, welche zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes des sanierten Bahnhofgebäudes und den dort geplanten Nutzungen dienen soll, die aber öffentlich zugänglich sein wird.

Direkt östlich angrenzend wird eine öffentliche Verkehrsfläche und in Teilen, mit der Zweckbestimmung „Fahrradabstellfläche“ ausgewiesen. Hier sollen die bisher östlich des Bahnhofgebäudes untergebrachten Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage planungsrechtlich abgesichert und angesiedelt werden.

Um eine kurze fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes von den Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, wird dies durch ein Gehrecht über die Fläche des geplanten Biergartens, welcher dem innerhalb des Bahnhofgebäudes befindlichen Gastronomiebetriebes angehört,

B-Plan 228A

zugunsten der Allgemeinheit sichergestellt.

Über eine Privatzufahrt soll dann am Ende der Wendeanlage der öffentlichen Verkehrsfläche der westliche Teil des neuen Gewerbegebietes angebunden werden.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Im Bereich des Bahnhofs treffen die Bus-Linien O 3, 783 und 784 zusammen, außerdem ist der Bahnhof Haltepunkt der S-Bahn-Linie S 7 Düsseldorf-Hilden-Solingen.

Der Anschluss des Plangebietes an das überörtliche Straßennetz ist ebenfalls gut. Die Benrather- und Düsseldorfer Straße stellen eine komfortable Anbindung sowohl in Richtung Solingen und der A46/A3/A59 dar, als auch in Richtung Düsseldorf.

4.5 Ver- und Entsorgung

Es ist erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen. Dies wird zur Bahnhofsallee hin orientiert geschehen.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228A und die angrenzenden Straßen werden grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser wird über die Kanäle in der Bahnhofsallee zur Benrather Straße (genehm. Entwässerungsentwurf Hilden Südwest) abgeleitet.

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG – bezogen auf den Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans Nr. 228 – eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Die für das nunmehr verkleinerte Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 228A relevanten Ergebnisse der Vorplanung werden wie folgt zusammengefasst:

Das Plangebiet wird von der Bahnhofsallee erschlossen werden. Das Plangebiet wird im Trennverfahren entwässert.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Zur Übernahme des B-Plangebietes ist die Erstellung eines Regenwasserkanals (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 362 m) und eines parallelen Schmutzwasserkanals (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 258 m) in der öffentlichen Erschließungsstraße des Bebauungsgebietes vorgesehen. Das Niederschlagswasser und das Schmutzwasser wird über den Hauptmischwassersammler Benrather Straße/Düsseldorfer Straße/Weststraße zum RÜB Weststraße geleitet. Die Planung berücksichtigt die hydraulische Leistungsfähigkeit der vorhandenen Abwasserkanalisation. Demnach ist eine ungedrosselte Ableitung des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich in den Mischwasserhauptsammler möglich.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228A muss vor Einleitung in den Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB Weststraße erfolgen.

Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von

B-Plan 228A

unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa 780 m Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von 733 m³ vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.

Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.

5. Umweltbericht

5.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan Nr. 228A hat zum Ziel, die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, die nach der Aufgabe der Nutzung durch die Deutsche Bahn AG Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts brach liegen, einer neuen Verwendung zuzuführen. Weiterhin soll eine Folgenutzung für den Schrottplatz festgesetzt werden, dessen Verlagerung durch den parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht werden soll.

Der Bebauungsplan Nr. 228A sieht insbesondere Flächen für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) vor, was der Nähe zur Wohnnutzung besser Rechnung trägt als es die derzeitigen Nutzungen tun. Zudem soll mit dem Bebauungsplan die Erschließung den geänderten Bedingungen und den festgesetzten Nutzungen entsprechend angepasst werden. Mit der Mischgebietausweisung am südöstlichen Rand des Plangebiets sollen die bereits genehmigten Nutzungen im angrenzenden Bahnhofsgelände gesichert werden.

5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation

5.2.1 Schutzgut Mensch

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

Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet, sondern auch für die angrenzenden Wohnbereiche östlich des Bahnhofsgeländes ergeben sich aus der Nähe zur Eisenbahntrasse. Dazu gehört insbesondere der Lärm durch den Bahnverkehr.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgeländes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

5.2.2 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 Plangebiet nicht um einen Teil 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 Grünfläche im Bereich der Böschung zum / Terrania-Gelände (weniger stark) ausgehen, lassen sich keine markanten Landschaftselemente feststellen; am auffälligsten sind die Altmaterial-Halden des Schrottplatzes.

5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228A 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 Plangebietes 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 abschließende Flächenrisiko-Detailuntersuchung wurde durch das Büro „umwelttechnik GbR“ mit Datum vom 27.04.2005 erstellt.

Vom Grundsatz her gilt für den gesamten Bereich demnach, 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.

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.

Im Bebauungsplan wird jedoch der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

5.2.4 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 wird daher nicht erwartet. 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 erfasst, bewertet und wird als prägend für die Umgebung - insbesondere für den Eingang in das neue Gewerbegebiet - zum Erhalt festgeschrieben.

5.2.5 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.

5.2.6 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.

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes nehmen auf die Bahnlärm-Thematik schon insofern Rücksicht, als dass im südöstlichen Teil des Plangebietes (Gewerbegebiet GE₃) 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 nordöstlich und außerhalb des Plangebietes liegenden Wohnbereiche (Schillerstraße) Vorteile bringt.

Von den geplanten neuen Nutzungen dagegen werden keine nennenswerten 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 sowie der Ergänzung vom 15.11.2007, erstellt durch das Büro Rehm, Haan, zu entnehmen.

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

Emissionskontingente

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

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228A zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228A bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von L_{EK} im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzanspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungsberechnung, die unter Berücksichtigung des Abstandsmaßes lediglich die freie Schallausbreitung in die Vollkugel ohne Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzende L_{EK} pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im L_{EK} ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des L_{EK} das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des L_{EK} zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch L_{EK} die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst im Baugenehmigungsverfahren statt. Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den L_{EK} setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691

B-Plan 228A

(Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten.

Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen L_{EK} wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

Demnach wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet des B-Planes 228A bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Baulicher Schallschutz im Plangebiet

Hinsichtlich des baulichen Schutzes im Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs deutlich überschritten werden. Um den Schallschutz in den Gewerbegebieten hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Wohnungen sowie die zulässigen Büroräume.

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

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung der Teilflächen 5, 6, 7 und 8 im Plangebiet soll über die Straße zwischen der Schillerstraße und der Gleisanlage erfolgen (DTV 700 Kfz/d). Unter Berücksichtigung der geplanten Parkplatzflächen (RLS-90) und der vorhandenen Steigung wurden die schalltechnischen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs gemäß 16. BImSchV beurteilt. Zur Berechnung auf der sicheren Seite wurde auch der Park- und Fahrverkehr auf der Bahnhofsallee (DTV 1000 Kfz/d) mitberücksichtigt.

Gewerbliche Nutzung des Parkplatzes

Unter Berücksichtigung einer gewerblichen Nutzung des im Südwesten, hinter dem Gebäude Bahnhofsallee 9 liegenden Parkplatzes mit 25 Stellplätzen für den Bahnhof (Gastronomie, Büro u.ä.) ist eine überschlägige Beurteilung nach TA Lärm durchgeführt worden.

Es ist festzustellen, dass im Tageszeitraum bei einer üblichen Parkplatzbelegung (P&R) die Immissionsrichtwerte an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Für eine gewerbliche Nutzung im Nachtzeitraum besteht je nach Nutzung Konfliktpotential hinsichtlich der Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes vor Lärm.

Durch detaillierte Untersuchungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist zu klären, wie der ausreichende Schutz vor Lärm zu gewährleisten ist. Die Beurteilungsgrundlagen stehen im direkten Zusammenhang zur vorgesehenen Nutzung der Gewerbeeinheiten, denen die Stellplätze zuzuschreiben sind. Beispielsweise sind Gastronomiebetriebe (ohne Außengastronomie) und Büros nach der TA Lärm zu beurteilen. Die Außengastronomie ist hingegen nach der Freizeitlärmrichtlinie zu beurteilen. Die Freizeitlärmrichtlinie verweist hierbei wiederum auf die TA Lärm, wobei jedoch der Tageszeitraum bis zu 24:00 Uhr ausgedehnt sein kann. Weiterführende Untersuchungen sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht möglich.

5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Der Bebauungsplan Nr. 228A beschäftigt sich in weit überwiegendem 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 den Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, LKW-Waage etc.

Am südöstlichen Ende des Plangebietes befindet sich das renovierte und neu genutzte ehem. Güterabfertigungsgebäude. Dies hat keinen Denkmalstatus, wird aber als erhaltenswert angesehen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

5.2.8 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. In Verbindung mit dem parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B wird auch der Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen herausgenommen; die festgesetzten Nutzungen werden wesentlich weniger derartigen Verkehr mit sich bringen.

Durch die zu erwartende Grünflächengestaltung auf Grundlage der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete auf den jeweiligen Gewerbegrundstücken ist zudem von einer deutlichen Verbesserung der Begrünung auszugehen.

5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Westlich der Hildener Innenstadt soll der Bebauungsplan Nr. 228 A für ein Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Hilden aufgestellt werden.

Das ehemalige Bahngelände wird in großen Teilen als Schrott- und Lagerplatz genutzt.

Es wird Baurecht für Einrichtung von Gewerbeflächen. Zusätzlich werden eine Stellplatzanlage und ein Mischgebiet ohne Baurecht ausgewiesen.

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

Das Plangebiet ist ca. 24.000 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 22.600 m².

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen der Gewerbe- und Mischgebiete und der öffentlichen Flächen, in denen durch die Nutzungsänderungen von einem Eingriff auszugehen ist.

Der Versiegelungsgrad im eingriffsrelevanten Bereich beträgt zurzeit ca. 74 % und erhöht sich auf 80 %.

Die bestehenden Grünstrukturen bestehen im Wesentlichen aus alter Zierbepflanzung oder Aufwuchs, der bisher zumeist regelmäßig massiv zurück geschnitten wurde. Sie sind somit nur als ökologisch geringwertig anzusehen.

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

Maßnahmen zur Minderung von Eingriffen fließen in Form von zeichnerischen bzw. textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan ein.

Kompensationsmaßnahmen

Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zu entnehmen.

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Teilbereich Gewerbegebiete	16.064 m²	Bestand	13.555	+ 7.989
		Planung	21.544	
Teilbereich Gewerbegebiet / Stellplatzanlage	906 m²	Bestand	1.607	1.245
		Planung	362	
Teilbereich öffentliche Flächen	4.947 m²	Bestand	5.348	3.370
		Planung	1.978	
Teilbereich Mischgebiet	714 m²	Bestand	5.202	988
		Planung	4.214	
gesamt				+ 2.386

Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

- Teilbereich Gewerbegebiete
Der Eingriff wird ausgeglichen. Es verbleibt ein Guthaben von 7.989 Punkten.
- Teilbereich Gewerbegebiet / Stellplatzanlage
Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einem Defizit in Höhe von 1.245 Punkten.
- Teilbereich öffentliche Flächen
Der berücksichtigte Versiegelungsgrad führt zu einem Defizit in Höhe von 3.370 Punkten. Er stellt hierbei die Maximalmöglichkeit dar, da eine konkrete Planung noch nicht vorliegt.
- Teilbereich Mischgebiet
Die dargestellten Maßnahmen führen zu einem Defizit von 988 Punkten.

Über den ganzen Untersuchungsraum betrachtet werden die Eingriffe kompensiert und es verbleibt ein Guthaben in Höhe von 2.386 Punkten.

5.4 Immissionsschutz

Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung.

Zwar wird keine besonders lärmempfindliche neue Nutzung durch den Bebauungsplan ermöglicht, aufgrund der nördlich angrenzenden Wohngebiete des Bebauungsplanes und der Zulässigkeit von Büros und betriebsbedingten Wohnungen, finden die von den neuen Nutzungen ausgehenden Lärmemissionen und der Bahntrasse in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ihre besondere Berücksichtigung.

In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007 und den Ergänzungen vom 15.11.2007) wurde 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 Nr. 228A übernommen und gliedern somit das Gewerbegebiet mit Hilfe eines weiteren Elements.

Weitere Festsetzungen zum Immissionsschutz werden durch die Untergliederung des Plangebietes in Teilgebiete entsprechend § 1 Abs. 4 BauNVO getroffen.

Diese Untergliederung ermöglicht es, bestimmte störintensive Betriebe in konkreten Teilgebieten anzusiedeln, in welchen diese die schutzbedürftige Umgebung nicht erheblich belasten oder es zu erheblichen Nachteilen führen.

Über die Festsetzung von Emissionskontingenten hinaus werden zusätzlich unter Anwendung des Abstandserlasses (RdErl. D. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98) – v. 2.4.1998) Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 – 7 des Anhanges 1 des Abstandserlasses des MURL 1998 in den jeweilig gegliederten GE-Gebieten ausgeschlossen.

Die Anwendung des Abstandserlasses ist zur Regelung der anderweitigen Immissionskonflikte, wie z.B. Staub, Gerüche, und Erschütterungen außerdem erforderlich.

Darüber hinaus sind Festsetzungen für den ausreichenden Schallschutz gegen Außenlärm für Wohn- und Büroräume getroffen worden.

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 den Bebauungsplan eher gemindert.

5.5 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 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.

B-Plan 228A

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 dem Gewerbepark Terrania und der Bahntrasse spricht gegen eine Nutzung als öffentliche 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) für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

5.6 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 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.

Die Verkehrsentwicklung wird 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes 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 ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

5.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 228A beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Die Fläche des Plangebietes in einer Größe von ca. 2,4 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 Kleingewerbebetrieben. Die Schrottplatznutzung bleibt erhalten, wird aber – ermöglicht durch den benachbarten Bebauungsplan Nr. 228B – nach Nordwesten und damit außerhalb des Geltungsbereichs des hier behandelten Bebauungsplanes verschoben.

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

B-Plan 228A

Stadtentwicklung Hildens dar, da neue gewerbliche Flächen nicht erschlossen werden müssen.

Durch die beabsichtigte Kleingewerbenutzung wird zudem die Lärmschutzsituation in den angrenzenden Wohnbereichen verbessert. Gleiches gilt auch für die Verringerung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehre, durch die Verlagerung des Schrottplatzes und seiner Erschließung, was jedoch nicht durch diesen, sondern durch den parallel laufenden Nachbarbebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird und damit auch diesem zuzurechnen ist.

Zusammenfassend können daher aus Umweltaspekten heraus keine durch die Planung verursachten negativen Auswirkungen festgestellt werden. Vielmehr ist nach Realisierung des Bebauungsplanes mit verbesserten Umweltbedingungen und nunmehr kontrollierbaren Gefährdungsabschätzungen zu rechnen.

6. Bodenordnungsmaßnahmen

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. das Gebäude Bahnhofsallee 9 sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes im Eigentum der GkA Hilden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

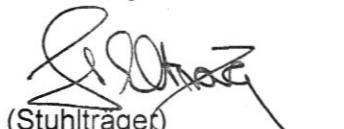
Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichten neuen Nutzungen sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

Hierzu gehört der Bau einer Erschließungsstraße, der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und die Anlage von Grünflächen sowie eines Parkplatzes.

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert. Es wird davon ausgegangen, dass die GkA Hilden als Vorhabenträger im Rahmen eines Unternehmererschließungsvertrages (UEV) alle diesbezüglichen Maßnahmen finanziert und errichtet, um sie anschließend der Stadt Hilden schlüsselfertig zu übergeben.

Hilden, den 22. Februar 2008

Im Auftrag


(Stuhlträger)
Stadtvermessungsdirektor

Bebauungsplan Nr. 228
für den Bereich
Bahnhofsallee/ Bahntrasse/Alte Ellerstraße
(ehem. Güterbahnhof)

Bebauungsplan Nr. 228A
für den Bereich
Alte Ellerstraße/ Bahntrasse/ südlich des Terraniageländes
(ehem. Güterbahnhof)

**Begründung
und Umweltbericht**
Stand: August 2007/Februar 2008



Hilden

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Bisheriges Planungsrecht
3. Ziel und Zweck der Planung
4. Planinhalte
 - 4.1 Städtebauliche Konzeption
 - 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung
 - 4.3 Grünflächen
 - 4.4 Erschließung
 - 4.5 Ver- und Entsorgung
5. Umweltbericht
 - 5.1 Beschreibung des Vorhabens
 - 5.2 Bestandsaufnahme / Beschreibung der
Umweltsituation
 - 5.2.1 Schutzgut Mensch
 - 5.2.2 Landschaft / Landschaftsbild
 - 5.2.3 Boden / Altlasten
 - 5.2.4 Tiere und Pflanzen
 - 5.2.5 Wasser
 - 5.2.6 Klima / Luft / Lärm
 - 5.2.7 Kultur- und Sachgüter
 - 5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes
 - 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft
 - 5.4 Immissionsschutz
 - 5.5 Planalternativen
 - 5.6 Maßnahmen des Monitoring
 - 5.7 Zusammenfassung
6. Bodenordnungsmaßnahmen
7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet 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 Bebauung der Schillerstraße an.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Großteil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung ein (Schrottplatz). Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände, eine LKW-Waage und auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art. Innerhalb dieses Geländes befindet sich auch eine Laderampe für militärische Zwecke, die weiterhin angefahren werden können muss.

Der nördliche Teilbereich des Bebauungsplan-Gebietes ist zudem durch einige begrünte Flächen gekennzeichnet. Bei diesen handelt es sich um brachliegende Flächen mit Bewuchs, zum anderen aber auch um gärtnerisch genutztes „Grabeland“. Außerdem stehen in diesem Bereich an der „Alten Ellerstraße“ zwei ehemalige Betriebswohnungen der DB AG.

Nach Osten zum Terrania-Gelände im Bereich der Böschung hin ist das Plangebiet durch einen schmalen, aber zusammenhängenden Grünstreifen optisch getrennt. Eine weitere kleinere Grünfläche gibt es an der Ostseite des Plangebietes in Höhe der Zufahrt zur „Alten Ellerstraße“ sowie zum Terrania-Gelände.

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt in einer Entfernung von ca. 900 m Luftlinie zum Alten Markt im Stadtzentrum. Der schlauchartig geformte Geltungsbereich des Bebauungsplans wird begrenzt

- nach Südwesten hin durch die Trasse der Bahnlinie Düsseldorf-Leverkusen-Köln
- nach Nordosten hin durch die durch einen Höhengsprung getrennten Flächen des Gewerbeparkes Terrania
- nach Südosten hin durch den Hildener Bahnhof bzw. seines Vorplatzes. Weiter grenzt das Plangebiet hier auch in einem kleinen Abschnitt an die südwestliche Bebauung der Schillerstraße an.
- nach Nordwesten hin durch die nordöstliche Grenze des Flurstück 398 der Flur 51 der Gemarkung Hilden.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Großteil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung (Schrottplatz) ein. Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände, eine LKW-Waage und auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art.

Nach Osten zum Terrania-Gelände im Bereich der Böschung hin ist das Plangebiet durch einen schmalen, aber zusammenhängenden Grünstreifen optisch getrennt.

Das südöstliche Ende des Plangebietes ist geprägt durch das renovierte und umgenutzte Gebäude der ehem. Güterabfertigung (Bahnhofsallee 9) und die dort beginnende Erschließungsstraße, die heute noch den Schrottplatz andient.

Im Plangebiet befinden sich ebenfalls die

Hier befand sich bis vor kurzem – unterirdisch- ein ehemaliges Tanklager der NATO, welches inzwischen beseitigt wurde.

Das südöstliche Ende des Plangebietes ist geprägt durch das renovierte und umgenutzte Gebäude der ehem. Güterabfertigung (Bahnhofsalle 9) und die dort beginnende Erschließungsstraße, die heute noch den Schrottplatz andient.

Im Plangebiet befinden sich ebenfalls die Standorte von Masten der sog. „Querfelder“ für die Bahnüberleitungen.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 6,6 ha.

2. Bisheriges Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus. Die Entbehrlichkeitsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt und damit die notwendige Entwidmung der betroffenen Bereiche befindet sich immer noch im Verfahren. Die Plangenehmigung zur Einkürzung der Gleise 12, 31 und 30 wurde durch das Eisenbahnbundesamt am 28.02.2007 erteilt. Nach Durchführung dieser Maßnahme wird die öffentliche eisenbahnrechtliche Widmung der Flächen angepasst.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Mit dem Aufstellungsbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 15.03.2006 und der Bekanntmachung am 28.04.2006 wurde das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 228 eingeleitet.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228 ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann. Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für diesen Bereich die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der Bahntrasse bis zum Rad- Wanderweg an

Standorte von Masten der sog. „Querfelder“ für die Bahnüberleitungen.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 2,4 ha.

2. Bisheriges Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus. Die Entbehrlichkeitsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt und damit die notwendige Entwidmung der betroffenen Bereiche sind mittlerweile vollzogen. Die Plangenehmigung zur Einkürzung der Gleise 12, 31 und 30 wurde durch das Eisenbahnbundesamt am 28.02.2007 erteilt. Nach Durchführung dieser Maßnahme wurde die öffentliche eisenbahnrechtliche Widmung der Flächen angepasst, sodass im Bereich des Bebauungsplans mit Ausnahme von wenigen kleineren Flächen (Strommastenstandorte) keine eisenbahnrechtliche Widmung vorliegt.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann. Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für diesen Bereich die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der Bahntrasse bis zum Rad- Wanderweg an der Itter. Der Regionalplan des Regierungsbezirkes

der Itter.

Der Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

Der „Rahmenplan Nördliche Unterstadt“ wurde am 25.04.2007 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Dieser enthält in seinem Plangebiet auch den südöstlichen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 228. Bei dem Rahmenplan handelt es sich um eine „informelle Planung“, deren generelles Ziel die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Bewohnerschaft durch städtebauliche Mittel ist.

Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen vorgeschlagen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes umgesetzt werden sollen. Diese beziehen sich besonders auf das Bahnhofsgebäude und deren Umfeld. Die Maßnahmen finden sich im Bebauungsplan wieder.

3. Ziel und Zweck der Planung

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofs-nutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plan-gebietes zu erwerben.

Daher soll nun diese günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Fläche im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) im südlichen Bereich neu verfügbar gemacht werden.

Die Schrottplatz-Nutzung bleibt dabei im Grundsatz erhalten, wird allerdings etwas in nordwestliche Richtung verschoben und

Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

Der „Rahmenplan Nördliche Unterstadt“ wurde am 25.04.2007 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Dieser enthält in seinem Plangebiet auch Teile des Bebauungsplans Nr. 228 A. Bei dem Rahmenplan handelt es sich um eine „informelle Planung“, deren generelles Ziel die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Bewohnerschaft durch städtebauliche Mittel ist.

Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen vorgeschlagen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes umgesetzt werden sollen. Diese beziehen sich besonders auf die Verlagerung der Zufahrt zu dem Schrottplatz, um eine Entlastung der angrenzenden Wohngebiete durch den dort noch existierenden Schwerlastverkehr zu erzielen. Die Maßnahme ist ein wesentlicher Bestandteil des Bebauungsplanes.

3. Ziel und Zweck der Planung

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofs-nutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plan-gebietes zu erwerben.

Daher soll nun diese günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Fläche im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) neu verfügbar gemacht werden. Die Schrottplatznutzung bleibt dabei im Grundsatz erhalten, wird allerdings in nord-westliche Richtung in den Bereich des „abgetrennten“ Bebauungs-

komprimiert. Dort soll sie sich auch baulich weiter entwickeln können

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.

planes Nr. 228 B verschoben und komprimiert.

Mit dieser Zielsetzung wurde das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 228 und dem Aufstellungsbeschluss vom 15.03.2006 durch den Stadtentwicklungsausschuss und der Bekanntmachung am 28.04.2006, eingeleitet.

Mit dem Satzungsbeschluss wurde gleichzeitig der Aufstellungsbeschluss geändert, der den Bebauungsplan in zwei voneinander unabhängige Bebauungspläne – Nr. 228A und Nr. 228B teilt. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass im nunmehr als Nr. 228B geführten Bebauungsplan, eine größere eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche mit einer bahnfremden Nutzung überlagert werden soll, was gewisse rechtliche Unsicherheiten aufwirft. Um zumindest hinsichtlich des beabsichtigten Kleingewerbebereiches im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A sich nicht unnötigerweise einem erhöhtem Normkontrollrisiko auszusetzen, wurde dieser Bereich von dem anderen Bereich rechtstechnisch abgekoppelt.

Eine solche Teilung des Bebauungsplans setzt voraus, dass jeder Teilbebauungsplan unabhängig voneinander „funktioniert“ und insbesondere auch für sich eine hinreichende Bewältigung der durch ihn jeweils aufgeworfenen Konflikte gewährleistet. Dies ist hier gegeben. Zwar stehen die Teilbebauungspläne unzweifelhaft in einem gewissen Zusammenhang. So wird erst durch die Verlagerung des Schrottplatzes, welche durch den Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird, die Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 228A „freigeräumt“ und damit die Grundlage für die Realisierung des Bebauungsplans Nr. 228A geschaffen. Dass die Bebauungspläne unabhängig voneinander „funktionieren“, dokumentiert sich an dem unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkt (Kleingewerbe – Schrottplatz/Bahnfläche) sowie insbesondere an ihrer jeweils eigenen Erschließung. Insoweit sind sie also ohne weiteres planerisch und gedanklich voneinander zu trennen.

Mit dem parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B wird eine Verlagerung des Schrottplatzes ermöglicht, was zur Folge

	hat, das die bisher teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A liegende Schrottplatznutzung nunmehr außerhalb des Geltungsbereichs angeordnet sein wird. Dort soll sie sich auch baulich weiter entwickeln können. Dies hat nicht nur für das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228A positive Auswirkungen, sondern auch für die umliegende Wohnnutzung, da mit der Verlagerung des Schrottplatzes auch seine Erschließung verlagert wird. Heute wird dieser noch insbesondere über die Bahnhofsallee sowie die Fabriciusstraße angefahren, was zukünftig nicht mehr möglich sein wird, womit nicht zuletzt ein erheblicher Schwerlastverkehr aus dem Gebiet gezogen würde.
4. <u>Planinhalte</u>	4. <u>Planinhalte</u>
4.1 Städtebauliche Konzeption	4.1 Städtebauliche Konzeption
Grundansatz der Planung ist es, die neue Nutzung und deren Erschließung so zu gestalten, dass sie sich in den Bestand vor Ort einfügen und dort auch positiv auswirken können.	Grundansatz der Planung ist es, die neue Nutzung und deren Erschließung so zu gestalten, dass sie sich in den Bestand vor Ort einfügen und dort auch positiv auswirken können.
Der südöstliche Bereich des Plangebietes wird weiterhin von der Bahnhofsallee erschlossen.	Das Plangebiet dieses Bebauungsplanes wird weiterhin von der Bahnhofsallee erschlossen.
Die überbaubaren Flächen sind Flächenausweisungen, wobei die Grenzen der Bebauung zum Gleiskörper hin (Südwestseite) durch Baulinien festgesetzt werden. Hintergrund ist, dass durch die gewerbliche Bautätigkeit zugleich ein Beitrag zum Lärmschutz geleistet werden soll, indem entlang der Bahnstrecke eine möglichst geschlossene Gebäudekulisse entsteht. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Erscheinung werden hiervon Vorteile erwartet.	Die überbaubaren Flächen sind Flächenausweisungen, wobei die Grenzen der Bebauung zum Gleiskörper hin (Südwestseite) durch Baugrenzen und Baulinien festgesetzt werden. Hintergrund für die Baulinienfestsetzung für das Gewerbegebiet GE₃ ist, dass durch die gewerbliche Bebauung zugleich ein Beitrag zum Lärmschutz geleistet werden soll, indem entlang der Bahnstrecke eine möglichst geschlossene Gebäudekulisse entsteht. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Erscheinung werden hiervon Vorteile erwartet. Beides ist gerade an dieser Stelle in Anbetracht der Nähe zur schützenswerten Wohnbebauung sinnvoll.
In den Gewerbegebieten 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 – allerdings aus-	An der engsten Stelle des Plangebietes, die sich für eine bauliche Ausnutzung nicht eignet, ist ein Wendehammer mit 5 öffentlichen Parkplätzen vorgesehen.

geschlossen.

Deshalb sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig.

An der engsten Stelle des Plangebietes, die sich für eine bauliche Ausnutzung nicht eignet, ist ein Wendehammer mit 5 öffentlichen Parkplätzen vorgesehen.

Hieran schließt sich eine als GE festgesetzte Baufläche an, die über eine private Zuwegung zur öffentlichen Erschließungsstraße erschlossen werden soll. Es besteht aber auch nicht die Möglichkeit, Teilbereiche dieser GE-Fläche an den benachbarten Terrania-Gewerbepark anzugliedern und über dessen Verkehrsflächen zu erschließen.

Der nordwestliche Teil des Plangebietes wird im Wesentlichen von der Fläche des Schrottplatzes eingenommen, ebenfalls eine GE-Fläche, aber aufgrund seiner Bahnanbindung auch als Fläche für Bahnbetriebsanlagen deklariert. An diesen Bereich schließen sich nördlich (private) Grünflächen an (gärtnerisch genutztes Grabeland), die in ihrer jetzigen Nutzung auch erhalten bleiben sollen und in dem Zusammenhang im Rahmen der 17. Flächennutzungsplanänderung auch berücksichtigt werden. Die Grundstücke der beiden bestehenden Wohngebäude werden aufgrund ihrer besonderen Lage innerhalb eines im weiten Umkreis gewerblich-industriell geprägten Umfeldes und nicht zwangsläufig aufgrund ihrer derzeitigen Zweckbestimmung, Wohngebäude, als GE ausgewiesen und im Bestand gesichert.

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE-Gebieten ausgeschlossen (Festsetzung Nr. 1).

Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Angebotsdefizite auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘ für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

Hieran schließt sich eine als GE festgesetzte Baufläche an, die über eine private Zuwegung zur öffentlichen Erschließungsstraße erschlossen werden soll. Es besteht nicht die Möglichkeit, Teilbereiche dieser GE-Fläche an den benachbarten Terrania-Gewerbepark anzugliedern und über dessen Verkehrsflächen zu erschließen.

In den Gewerbegebieten sollen kleinflächige Gewerbebetriebe mit zugeordneten Wohnungen (Betriebswohnungen etc.) angesiedelt werden können (siehe textl. Festsetzung 1.7). Andere sonst übliche Gewerbegebietsnutzungen werden aufgrund der Lage des Gebietes und der räumlichen Situation – insbesondere der Nachbarschaft zum Wohngebiet der nördlichen Unterstadt – allerdings ausgeschlossen.

Deshalb sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Ausnahmsweise zugelassen werden jedoch Tankstellen, die ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen dienen (textliche Festsetzung Nr. 1.8).

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE-Gebieten ausgeschlossen (textliche Festsetzung Nr. 1.1). Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Angebotsdefizite auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘ für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

- Danach sollen sich Facheinzelhandelsgeschäfte und Fachmärkte mit zentrenrelevanten Angeboten und Einzugsbereichen, die über den Nahbereich hinausgehen, ausschließlich in der Innenstadt konzentrieren.
- Die bestehenden Entwicklungspotenziale bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen

- Danach sollen Facheinzelhandels-
geschäfte und Fachmärkte mit
zentrenrelevanten Angeboten und
Einzugsbereichen, die über den Na-
hbereich hinausgehen, ausschließ-
lich in der Innenstadt konzentriert
werden sollen.
- Die bestehenden Entwicklungs-
potenziale bei den nahversorgungs-
relevanten Sortimenten sollen vor-
rangig dazu genutzt werden, die
bestehenden Nahversorgungs-
standorte – soweit die standort-
seitigen Rahmenbedingungen dies
erlauben – zu stärken.
- Auf die Entwicklung weiterer, über
den derzeitigen Bestand hinaus-
gehender Nahversorgungsstandorte
mit gesamtstädtischer bzw. teil-
städtischer Versorgungsfunktion soll
verzichtet werden.
- Die Entwicklung zusätzlicher Nah-
versorgungsstandorte mit vorrangig
wohnungsnaher Versorgungsfunk-
tion soll grundsätzlich möglich sein.
Voraussetzung hierfür ist jedoch,
dass diese Standorte eine
wohnungintegrierte Lage aufweisen
sowie keine negativen raum-
ordnerischen und städtebaulichen
Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungs-
konzept wurde nach einem umfangreichen
Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt
Hilden am 01.03.2006 als verbindliche
Leitlinie bei Standortentscheidungen be-
schlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Vor-
aussetzungen für die Schaffung eines
neuen Nahversorgungszentrums im
Geltungsbereich dieses Bebauungsplans –
wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen,
sollen die Einzelhandelsnutzungen in den
GE-Gebieten als Ergebnis der städte-
baulichen Abwägung ausgeschlossen
werden. Die Stärkung der vorhandenen
Nahversorgungsstandorte hat gegenüber
der Errichtung eines neuen Ver-
sorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer
städtebaulichen Randlage Vorrang.
Weiterhin soll das neue Planungsrecht die
gewerblich nutzbaren Bereiche (GE)

vorrangig dazu genutzt werden, die
bestehenden

Nahversorgungsstandorte – soweit
die standortseitigen Rahmenbe-
dingungen dies erlauben – zu
stärken.

- Auf die Entwicklung weiterer, über
den derzeitigen Bestand hinausgeh-
ender Nahversorgungsstandorte mit
gesamtstädtischer bzw. teilstädt-
ischer Versorgungsfunktion soll ver-
zichtet werden.
- Die Entwicklung zusätzlicher Nah-
versorgungsstandorte mit vorrangig
wohnungsnaher Versorgungsfunk-
tion soll grundsätzlich möglich sein.
Voraussetzung hierfür ist jedoch,
dass diese Standorte eine
wohnungintegrierte Lage aufweisen
sowie keine negativen raumord-
nerischen und städtebaulichen
Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungs-
konzept wurde nach einem umfangreichen
Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt
Hilden am 01.03.2006 als verbindliche
Leitlinie bei Standortentscheidungen be-
schlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Vor-
aussetzungen für die Schaffung eines
neuen Nahversorgungszentrums im
Geltungsbereich dieses Bebauungsplans –
wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen,
sollen die Einzelhandelsnutzungen in den
GE-Gebieten als Ergebnis der städte-
baulichen Abwägung ausgeschlossen wer-
den. Die Stärkung der vorhandenen
Nahversorgungsstandorte hat gegenüber
der Errichtung eines neuen Ver-
sorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer
städtebaulichen Randlage Vorrang.

Weiterhin soll das neue Planungsrecht die
gewerblich nutzbaren Bereiche (GE)
insbesondere für das produzierende
Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen
und Handwerksbetriebe sichern. Die
Flächen sollen damit auch Nutzungen
vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv
sind.

Aus diesen Gründen werden im gesamten
Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandels-
betriebe ausgeschlossen.

insbesondere für das produzierende Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe sichern. Die Flächen sollen damit auch Nutzungen vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv sind.

Aus diesen Gründen werden im gesamten Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks, einer Trinkhalle oder (teil-)stationärer Imbissbuden keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem anderen Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig.

Weiterhin wird wie oben erläutert in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen. Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks oder einer Trinkhalle keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig (textliche Festsetzung Nr. 1.3).

Weiterhin wird wie oben erläutert, in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen (textliche Festsetzung Nr. 1.2). Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen Hinweis 4 dieser Rahmen erläutert.

Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen und demnach als Ausnahmen vertretbar sind.

Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls

Hinweis 3 dieser Rahmen erläutert. Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen. Aufgrund des „Interkommunalen Einzelhandelskonzeptes“ des Kreises Mettmann (INTEK- Gutachten, Hamburg 2000) sollen an peripheren Standorten keine neuen Einzelhandelsbetriebe entstehen, sondern die vorhandenen Einkaufsstandorte, insbesondere die Einkaufslage Innenstadt geschützt werden. Da sich in Hilden der Innenstadtbereich zudem aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen präzise abgrenzen lässt (also der Bereich, in dem zentrenrelevante Sortimente sinnvollerweise angeboten werden sollten), ergibt sich im Umkehrschluss der Ausschluss von zentrenrelevanten und anderen Sortimenten etwa in Gewerbegebieten und anderen randlagigen Standorten. Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus. Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (Festsetzung Nr. 1.4). Die Mast-Standorte für die Querfelder der Bahnoberleitungen bleiben „Flächen für den Bahnbedarf“.	nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die textliche Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus. Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (textliche Festsetzung Nr. 1.4). Der Ausschluss von Speditionen dient zum Schutz des Gebietes sowie der angrenzenden Wohnbereiche vor damit verbundenem Verkehrslärm und sonstigen Verkehrsemissionen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind daher als Minderungsmaßnahmen zu betrachten <u>Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.</u> Die Masten-Standorte für die Querfelder der Bahnoberleitungen bleiben „Flächen für den Bahnbedarf“ und somit eisenbahnrechtlich gewidmet. Mit Schreiben vom 03.01.2008 des Eisenbahn-Bundesamt wird bestätigt, dass die Umgebung bahntechnischer Anlagen, Flächen oder Räume über oder unter ihnen kommunalen Planungen immer offen stehen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert sind und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebaulichen Nutzungen nicht eingeschränkt werden. Diese Bedingung ist hier erfüllt. Eine Beeinträchtigung durch andere Nutzung findet hier nicht statt. Weitere eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht.
4.2 Bauweise und äußere Gestaltung Im südöstlichen Teilbereich des Plangebietes findet sich die einzige geplante und genehmigte Ausweisung als Misch-	4.2 Bauweise und äußere Gestaltung Im südöstlichen Teilbereich des Plangebietes findet sich das einzige geplante Mischgebiet (MI). Diese Ausweisung erfolgt

gebiet (MI). Dies erfolgt lediglich zur Sicherung des Gastronomiebetriebes im direkt angrenzenden östlich liegenden Bahnhofsgebäude. Dieser Bereich wird als „nichtüberbaubare“ Grundstücksfläche ausgewiesen und dient dem Gastronomiebetrieb zur Außenbewirtschaftung.

In der Fortsetzung des südöstlichen Teils wird die Geschossigkeit auf II – III festgesetzt, die GRZ auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 1,2.

Dabei werden – wie oben erläutert und begründet – bestimmte Nutzungen durch textliche Festsetzung ausgeschlossen: Einzelhandel, Tankstellen, Vergnügungstätten und Sex- und Bordellbetriebe. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.

Hinsichtlich der äußeren Gestaltung werden keine Vorgaben gemacht, lediglich die Baulinie zur Bahntrasse hin ist als Ausgangspunkt für die Hochbau-Planung zu beachten.

Für das „Baufenster“ (Bahnhofsallee 9, ehem. Güterabfertigung) in der Nähe des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes wird die Dachform – Satteldach – vorgegeben.

Für die vorgesehenen gegliederten Gewerbegebiete G², G³, G⁴ und teilweise G¹ werden keine Geschossigkeiten definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um den sich dort ansiedelnden Betrieben ein hohes Maß an Flexibilität bei ihrer baulichen Gestaltung zu bieten. Im Detail werden die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für die südwestlichen Gewerbeflächen und die gewerblichen Bauflächen direkt an der Bahntrasse begrenzt.

Für diese Bereiche gelten dann die Festsetzung einer max. Wandhöhe (15 m), einer GFZ von 2,0 und einer GRZ von max. 0,7.

In der gewerblichen Teilfläche entlang der „alten Ellerstraße“, die auch als Zufahrtsbereich für das Gewerbegebiet vorgesehen ist, werden Geschossigkeiten festgesetzt, da hier der Standort eines neuen Verwaltungsgebäudes für den

zur Sicherung des bereits genehmigten Bauantrages für einen Biergarten im direkt angrenzenden östlich liegenden Bahnhofsgebäude. Dieser Bereich wird als „nichtüberbaubare“ Grundstücksfläche ausgewiesen und soll dem Gastronomiebetrieb im Bahnhof zur Außenbewirtschaftung dienen. Entsprechend werden auch keine Bauweise und kein Maß der baulichen Nutzung für das Mischgebiet festgesetzt.

Für die beiden Gewerbegebiete südöstlich des im öffentlichen Straßenraum gelegenen Wendehammers ist eine Geschossigkeit von II – III festgesetzt, wodurch sich die Geschossigkeit an der des Bestandes sowie der Umgebung außerhalb des Plangebietes orientiert. Die GRZ wird auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 1,2 festgelegt, womit man sich im Rahmen der Baunutzungsverordnung für Gewerbegebiete grundsätzlich einzuhaltenden Werte bewegt.

Innerhalb der gegliederten Gewerbegebiete GE₁ und GE₂ wird keine Geschossigkeit definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um den sich dort ansiedelnden Betrieben ein hohes Maß an Flexibilität bei ihrer baulichen Gestaltung zu bieten. Dieses höhere Maß an Flexibilität ist gerade hier angebracht, da auf Grund der größeren Entfernung zur Wohnnutzung auch eine breite Variation an Gewerbebetrieben denkbar und vertretbar ist, kommt für den Bereich südöstlich des im öffentlichen Straßenraum liegenden Wendehammers in erster Linie kleinteiligeres Gewerbe (Dienstleistungen, kleinere Handwerksbetriebe) in Frage, so sind für diese Gewerbegebiete auch andere Gewerbebetriebe, wie z. B. Lagerhallen denkbar. Im Detail werden die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für die südwestlichen Gewerbeflächen und die gewerblichen Bauflächen direkt an der Bahntrasse begrenzt. Die GRZ im GE₁ und GE₂ beträgt 0,7, die GFZ 2,0, womit man sich ebenfalls im Rahmen Baunutzungsverordnung für Gewerbegebiete grundsätzlich einzuhaltenden Werte bewegt.

Hinsichtlich der äußeren Gestaltung werden keine Vorgaben gemacht, lediglich die Baulinie zur Bahntrasse hin ist als Ausgangspunkt für die Hochbau-Planung zu

Schrottplatzbetreiber vorgesehen ist. Demnach wurde die GRZ hier auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 2,0 und eine II-III-geschossige Bauweise festgesetzt.

Im nordwestlichen Plangebiet schließlich werden für die beiden dort bestehenden Wohngebäude die Vorgaben innerhalb eines „Gewerbegebietes“ gemacht: max. III Geschosse, offene Bauweise, GRZ max. 0,4, GFZ max. 1,2. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse wird davon ausgegangen, dass es keine Ausweitung der Wohnnutzung geben wird. Dies ist im Bebauungsplan nicht beabsichtigt, entsprechend fallen die Festsetzungen aus.

Hinsichtlich des Ausschlusses bestimmter Nutzungen wird hier in gleicher Weise verfahren wie in allen anderen Gewerbegebieten, indem für alle im Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebiete Speditionen, großflächige Einzelhandelsbetriebe, Vergnügungsstätten, Bordelle- und Dirnenunterkünfte sowie Tankstellen nicht zulässig sind.

4.3 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.

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nördöstlich an das Plangebiet angrenzend.

Auch diese Flächen werden zunächst als „private Grünflächen“ festgeschrieben.

Innerhalb des Plangebietes wird laut Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, der als Entwurf vorliegt, lediglich ein Baum „zum Erhalt“ festgesetzt.

beachten.

Für das „Baufenster“ (Bahnhofsallee 9, ehem. Güterabfertigung) in der Nähe des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes werden in Anpassung an den Bestand folgende Festsetzungen getroffen: GRZ=0,8, GFZ=1,2, offene Bauweise, II-III Geschosse sowie hinsichtlich der Dachform, Satteldach.

4.3 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.

Es befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nördlich an das Plangebiet angrenzend.

Diese Flächen werden teilweise als nichtüberbaubare Flächen und entlang der öffentlichen Verkehrsfläche als „öffentliche Grünflächen“ festgeschrieben.

Innerhalb des Plangebietes wird aufgrund der Empfehlung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages lediglich ein Baum „zum Erhalt“ festgesetzt.

4.4 Erschließung

Ein Kernstück der Planung ist die Verbesserung der Erschließungssituation. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, verbunden mit allen negativen Auswirkungen insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren, soll der nordwestliche Teil des Plangebietes, der vollständig vom Schrottplatz eingenommen wird, eine eigenständige Erschließung erhalten. Diese private Straße zweigt von der „alten Ellerstraße“ ab, so dass eine neue Zufahrt zur Ellerstraße selbst nicht notwendig wird; vielmehr kann die Zufahrt Ellerstraße 101 mit verwendet werden. In dem Zusammenhang ist eine Untersuchung des vorhandenen Unterbaus der „alten Ellerstraße“ erforderlich, da durch den vermehrt auftretenden Schwerlastverkehr die Oberflächenbelastung deutlich zunehmen wird.

Die Erschließung des Schrottplatzgeländes wird dabei in Eigenverantwortung des Grundstückseigentümers und in Absprache mit der zuständigen Behörde erfolgen, um so den Anforderungen des Gewerbeverkehrs gerecht werden zu können.

Im südwestlichen Teil des Plangebiets ist heute schon eine Laderampe (Stückgutrampe) an einer Gleistrasse vorhanden, die im Wesentlichen Bundeswehr- und NATO-Zwecke dient und die auch weiterhin zum Erhalt vorgesehen ist und deren Anfahrbarkeit auch entsprechend gewährleistet werden muss. Der Standort dieser Rampe liegt innerhalb der Flächen für Altmaterial-Verwertung und Schrottplatz.

Die südöstlich an den Schrottplatz angrenzenden Gewerbeflächen werden weiterhin über die heute schon vorhandene Zufahrt von der Bahnhofsallee erschlossen, die wiederum saniert und den neuen Anforderungen angepasst werden soll. Innerhalb der neuen Erschließungsstraße sind Flächen für öffentliche Parkplätze vorgesehen. U.a. soll gegenüber des Gebäudes Bahnhofsallee 9 über eine Länge von ca. 75 m ein Parkstreifen entstehen, der sowohl

4.4 Erschließung

Mit der Verlagerung des Schrottplatzes und seiner Erschließung über die Ellerstr./2Alte Ellerstr.“ – welche durch den parallel laufenden benachbarten Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird – ist eine Verbesserung der Erschließungssituation verbunden. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, einhergehend mit allen negativen Auswirkungen insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Die im Plangebiet ausgewiesenen Gewerbeflächen werden über die heute schon vorhandene Zufahrt von der Bahnhofsallee aus erschlossen. Der östlich gelegene und als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesene Bereich soll den neuen Anforderungen angepasst werden.

Innerhalb der neuen öffentlichen Erschließungsstraße sind Flächen für öffentliche Parkplätze vorgesehen. U.a. soll gegenüber des Gebäudes Bahnhofsallee 9 über eine Länge von ca. 75 m ein Parkstreifen entstehen, der sowohl den Bediensteten der neu angesiedelten Gewerbebetriebe als auch Besuchern dienen soll.

Auf dem hinterliegenden Gelände der Bahnhofsallee 9 ist eine private Stellplatzanlage vorgesehen, welche zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes des sanierten Bahnhofgebäudes und den dort geplanten Nutzungen dienen soll, die aber öffentlich zugänglich sein wird.

Direkt östlich angrenzend wird eine öffentliche Verkehrsfläche und in Teilen, mit der Zweckbestimmung „Fahrradabstellfläche“ ausgewiesen. Hier sollen die bisher östlich des Bahnhofgebäudes untergebrachten Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage planungsrechtlich abgesichert und angesiedelt werden.

Um eine kurze fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes von den Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, wird dies durch ein Gehrecht über die Fläche des geplanten Biergartens, welcher dem innerhalb des Bahnhofgebäudes befindlichen Gastronomiebetriebes angehört, zugunsten der Allgemeinheit sichergestellt.

den Bediensteten der neu angesiedelten Gewerbebetrieben als auch Besuchern dienen soll.

Auf dem hinterliegenden Gelände der Bahnhofsallee 9 ist eine private Stellplatzanlage vorgesehen, welche zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes des sanierten Bahnhofgebäudes und den dort geplanten Nutzungen dienen soll.

Direkt östlich angrenzend wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fahrradabstellfläche“ ausgewiesen. Hier sollen die bisher östlich des Bahnhofgebäudes untergebrachten Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage planungsrechtlich abgesichert und angesiedelt werden.

Um eine kurze fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes von den Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, wird dies durch ein Gehrecht über die Fläche des Biergartens zugunsten der Allgemeinheit sichergestellt.

Über eine Privatzufahrt soll dann am Ende der Wendeanlage der öffentlichen Straße das neue Gewerbegebiet angebunden werden.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Im Bereich des Bahnhofs treffen die Bus-Linien O 3, 783 und 784 zusammen, außerdem ist der Bahnhof Haltepunkt der S-Bahn-Linie S 7 Düsseldorf-Hilden-Solingen.

An der Ellerstraße, etwa in Höhe der Zufahrt Ellerstraße 101, befindet sich zudem die Haltestelle Westring der Bus-Linie 785.

Der Anschluss an das überörtliche Straßennetz ist, zumindest für den nordwestlichen Teil des Plangebietes, ebenfalls gut. Die Ellerstraße/Hülsenstraße sowie der Westring bieten jeweils direkte Zuführungen zu den Autobahnen A 46, A 59 und im weiteren Verlauf A 3.

4.5 Ver- und Entsorgung

Neben dem Bau einer neuen privaten Erschließungsstraße (im nordwestlichen Teil des Plangebietes) ist es erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen, aufgeteilt in einen Bereich,

Über eine Privatzufahrt soll dann am Ende der Wendeanlage der öffentlichen Verkehrsfläche der westliche Teil des neuen Gewerbegebietes angebunden werden.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Im Bereich des Bahnhofs treffen die Bus-Linien O 3, 783 und 784 zusammen, außerdem ist der Bahnhof Haltepunkt der S-Bahn-Linie S 7 Düsseldorf-Hilden-Solingen.

Der Anschluss des Plangebietes an das überörtliche Straßennetz ist ebenfalls gut. Die Benrather- und Düsseldorfer Straße stellen eine komfortable Anbindung sowohl in Richtung Solingen und der A46/A3/A59 dar, als auch in Richtung Düsseldorf.

4.5 Ver- und Entsorgung

Es ist erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen. Dies wird zur Bahnhofsallee hin orientiert geschehen.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228A

der sich zur Bahnhofsallee hin orientiert, und einen Bereich, der zur Ellerstraße hin ausgerichtet ist.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228 und die angrenzenden Straßen werden grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser des südlichen Teils wird über die Kanäle in der Bahnhofsallee zur Benrather Straße (genehm. Entwässerungsentwurf Hilden Südwest) abgeleitet, das des nordwestlichen Teils über die Kanäle in der Ellerstraße (genehm. Entwässerungsentwurf Westring).

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Das Ergebnis der Vorplanung wird wie folgt zusammengefasst.

Das Plangebiet ist in zwei Teilbereiche unterteilt. Der nordwestliche Teil soll von der Ellerstraße, der südöstliche Teil von der Bahnhofsallee erschlossen werden. Das Plangebiet wird im Trennverfahren entwässert.

Demnach ist zur Ableitung des Regenwassers aus dem nordwestlichen Teil des B-Plangebietes (Bestehender Schrottplatz, Fa. Müller) der vorhandene Regenwasserkanal (Kreisprofil 300 mm) in der „alten“ Ellerstraße gegen einen neuen Kanal (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 90 m) zu ersetzen. Parallel zu dieser Kanaltrasse ist ein neuer Schmutzwasserkanal (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 100 m) vorgesehen. Dieser Schmutzwasserkanal kann gemäß der vorliegenden Konzeption bis zur der bestehenden Wohnbebauung (Ellerstraße, Hausnr. 149 und 151) verlängert werden (L = rd. 310 m). Das Niederschlagswasser wird über den Hauptregenwassersammler Ellerstraße/Westring zum RKB Westring geleitet. Die Ableitung des Regenwassers muss auf 250 l/s begrenzt werden. Darüber hinaus gehende Regenwassermengen müssen auf dem Grundstück in Form einer Rückhaltung (291 m³) oder Versickerung zurückgehalten werden. Schmutzwasser wird ebenfalls über die Ellerstraße zur Kläranlage Hilden geleitet.

und die angrenzenden Straßen werden grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser wird über die Kanäle in der Bahnhofsallee zur Benrather Straße (genehm. Entwässerungsentwurf Hilden Südwest) abgeleitet.

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG – bezogen auf den Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans Nr. 228 – eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Die für das nunmehr verkleinerte Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 228A relevanten Ergebnisse der Vorplanung werden wie folgt zusammengefasst:

Das Plangebiet wird von der Bahnhofsallee erschlossen werden. Das Plangebiet wird im Trennverfahren entwässert.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Zur Übernahme des B-Plangebietes ist die Erstellung eines Regenwasserkanals (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 362 m) und eines parallelen Schmutzwasserkanals (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 258 m) in der öffentlichen Erschließungsstraße des Bebauungsgebietes vorgesehen. Das Niederschlagswasser und das Schmutzwasser wird über den Hauptmischwassersammler Benrather Straße/Düsseldorfer Straße/Weststraße zum RÜB Weststraße geleitet. Die Planung berücksichtigt die hydraulische Leistungsfähigkeit der vorhandenen Abwasserkanalisation. Demnach ist eine ungedrosselte Ableitung des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich in den Mischwasserhauptsammler möglich.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228A muss vor Einleitung in den

Die derzeitige Ableitung des Regenwassers auf dem Gelände des Schrottplatzes erfolgt über eine ortsnahe Flächenversickerung. Aufgrund der im Anzeigeverfahren nach § 67.2 BImSchG angezeigten Nutzung durch die Lagerung und Behandlung von Abfällen ohne anhaftende Fette und Emulsionen ist dies statthaft.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Zur Übernahme des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich des B-Plangebietes ist ebenfalls die Erstellung eines Regenwasserkanals (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 362 m) und eines parallelen Schmutzwasserkanals (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 258 m) in der öffentlichen Erschließungsstraße des Bebauungsgebietes vorgesehen. Das Niederschlagswasser und das Schmutzwasser wird über den Hauptmischwassersammler Benrather Straße/Düsseldorfer Straße/Weststraße zum RÜB Weststraße geleitet. Die Planung berücksichtigt die hydraulische Leistungsfähigkeit der vorhandenen Abwasserkanalisation. Demnach ist eine unge-drosselte Ableitung des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich in den Mischwasserhauptsammler möglich.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228 muss vor Einleitung in den Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB Weststraße erfolgen.

Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG

Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB Weststraße erfolgen.

Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa 780 m Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von 733 m³ vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.

Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.

vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa 780 m Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von 733 m³ vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.

Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.

5. Umweltbericht

5.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan Nr. 228 hat zum Ziel, die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, die nach der Aufgabe der Nutzung durch die Deutsche Bahn AG Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts brach liegen, einer neuen Verwendung zuzuführen.

Hierbei ist daran gedacht, neben dem Schrottplatz, der in nordwestliche Richtung verschoben und etwas komprimiert wird, aber weiterhin in Nutzung bleibt und weiter über einen Gleisanschluss verfügt, die übrigen Flächen für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) neu verfügbar zu machen.

Neben diesem „Flächenrecycling“ dient der Bebauungsplan auch dazu, die Haupteinschließung des Schrottplatz-Geländes zu verlegen. Eine neue private Erschließungsstraße mit einer Zufahrt über die Ellerstraße und der „alten Ellerstraße“ soll in Zukunft den Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen östlich des Bahnhofes Hilden herausziehen.

5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation

5.2.1 Schutzgut Mensch

Der größte Teil des 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 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.

Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet sondern auch für die beiden Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151,

5. Umweltbericht

5.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan Nr. 228A hat zum Ziel, die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, die nach der Aufgabe der Nutzung durch die Deutsche Bahn AG Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts brach liegen, einer neuen Verwendung zuzuführen. Weiterhin soll eine Folgenutzung für den Schrottplatz festgesetzt werden, dessen Verlagerung durch den parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B ermöglicht werden soll.

Der Bebauungsplan Nr. 228A sieht insbesondere Flächen für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) vor, was der Nähe zur Wohnnutzung besser Rechnung trägt als es die derzeitigen Nutzungen tun. Zudem soll mit dem Bebauungsplan die Erschließung den geänderten Bedingungen und den festgesetzten Nutzungen entsprechend angepasst werden. Mit der Mischgebietsausweisung am südöstlichen Rand des Plangebietes sollen die bereits genehmigten Nutzungen im angrenzenden Bahnhofsgebäude gesichert werden

5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation

5.2.1 Schutzgut Mensch

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

Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet, sondern auch für die angrenzenden Wohnbereiche östlich des Bahnhofsgebietes ergeben sich aus der Nähe zur Eisenbahntrasse. Dazu gehört insbesondere der Lärm durch den Bahnverkehr.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgebietes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

ergeben sich insbesondere durch den Lärm des Bahnverkehrs und des Verkehrslärms der Ellerstraße. Mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag hat die Ellerstraße entsprechendes „Störpotenzial“.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgeländes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

5.2.2 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 Plangebiet nicht um einen Teil 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.

5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228 grenzt im Osten an die altlasten-verdächtige 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 Plangebietes dagegen liegen historische Erkundungen sowie die Ergebnisse orientierender Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung vor.

Diese Vor-Gutachten stammen aus den

5.2.2 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 Plangebiet nicht um einen Teil 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 / Terrania-Gelände (weniger stark) ausgehen, lassen sich keine markanten Landschaftselemente feststellen; am auffälligsten sind die Altmaterial-Halden des Schrottplatzes.

5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228A 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 Plangebietes dagegen liegen historische Erkundungen sowie die Ergebnisse orientierender Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung vor.

Diese Vor-Gutachten stammen aus den Jahren

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.

Im Bebauungsplan werden jedoch die nun als GE ausgewiesenen Areale als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

5.2.4 Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet befindet sich seit vielen Jahrzehnten in einer intensiven gewerblich-

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 abschließende Flächenrisiko-Detailuntersuchung wurde durch das Büro „umwelttechnik GbR“ mit Datum vom 27.04.2005 erstellt.

Vom Grundsatz her gilt für den gesamten Bereich demnach, 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.

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.

Im Bebauungsplan wird jedoch der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

5.2.4 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 Straßenstrassen aus.

Eine hervorgehobene Bedeutung für Fauna und Flora wird daher nicht erwartet. 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 Landschafts-pflegerischen Fachbeitrages erfasst, bewertet und wird prägend für die Umgebung - insbesondere für den Eingang in das neue Gewerbegebiet - zum Erhalt festgeschrieben.

5.2.5 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.

5.2.6 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.

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 Straßenstrassen aus.

Eine hervorgehobene Bedeutung für Fauna und Flora wird daher nicht erwartet. 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 erfasst, bewertet und wird als prägend für die Umgebung - insbesondere für den Eingang in das neue Gewerbegebiet - zum Erhalt festgeschrieben.

5.2.5 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.

5.2.6 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 Bebauungsplanes nehmen auf die Bahnlärm-Thematik schon insofern Rücksicht, als dass im südöstlichen Teil des Plangebietes 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 für die TA-Lärm.

Emissionskontingente

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

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228 zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228 bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von L_{EK} im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzenspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungs-

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes nehmen auf die Bahnlärm-Thematik schon insofern Rücksicht, als dass im südöstlichen Teil des Plangebietes (Gewerbegebiet GE₃) 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 nordöstlich und außerhalb des Plangebietes liegenden Wohnbereiche (Schillerstraße) Vorteile bringt.

Von den geplanten neuen Nutzungen dagegen werden keine nennenswerten 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 sowie der Ergänzung vom 15.11.2007, erstellt durch das Büro Rehm, Haan, zu entnehmen.

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

Emissionskontingente

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

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228A zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228A bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von L_{EK} im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzenspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungsberechnung, die unter Berücksichtigung des Ab-

berechnung, die unter Berücksichtigung des Abstandsmaßes lediglich die freie Schallausbreitung in die Vollkugel ohne Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzende L_{EK} pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im L_{EK} ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des L_{EK} das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des L_{EK} zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch L_{EK} die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst im Baugenehmigungsverfahren statt. Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den L_{EK} setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691 (Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten.

Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen L_{EK} wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

Demnach wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet des B-Planes 228 bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Baulicher Schallschutz auf dem Plangebiet

Hinsichtlich zum baulichen Schutz auf dem Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des

standsmaßes lediglich die freie Schallausbreitung in die Vollkugel ohne Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzende L_{EK} pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im L_{EK} ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des L_{EK} das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des L_{EK} zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch L_{EK} die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst im Baugenehmigungsverfahren statt. Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den L_{EK} setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691 (Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten.

Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen L_{EK} wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

Demnach wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet des B-Planes 228A bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Baulicher Schallschutz im Plangebiet

Hinsichtlich des baulichen Schutzes im Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des

Straßen- und Schienenverkehrs deutlich überschritten werden. Um den Schallschutz in dem Mischgebiet hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Wohnungen, die zulässigen Büroräume und die Baugrenzen der bestehenden Gebäude Ellerstraße 149, 151 und Bahnhofsallee 9.

Grundsätzlich bleibt jedoch die Aussage bestehen, dass im Sinne der DIN 18005 Teil 1 auf dem Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse nur eingeschränkt möglich sind und die Schaffung von Wohn- und Büroräumen eine detaillierte Planung vor-aussetzt.

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung der Teilflächen 4, 5, 6, 7 und 8 im Plangebiet soll über die Straße zwischen der Schillerstraße und der Gleisanlage erfolgen (DTV 700 Kfz/d). Unter Berücksichtigung der geplanten Parkplatzflächen (RLS-90) und der vorhandenen Steigung wurden die schalltechnischen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs gemäß 16. BImSchV beurteilt. Zur Berechnung auf der sicheren Seite wurde auch der Park- und Fahrverkehr auf der Bahnhofsallee (DTV 1000 Kfz/d) mitberücksichtigt.

Gewerbliche Nutzung des Parkplatzes

Unter Berücksichtigung einer gewerblichen Nutzung des im Südwesten, hinter dem Gebäude Bahnhofsallee 9 liegenden Parkplatzes mit 25 Stellplätzen für den Bahnhof (Gastronomie, Büro u.ä.) ist eine überschlägige Beurteilung nach TA Lärm durchgeführt worden.

Es ist festzustellen, dass im Tageszeitraum bei einer üblichen Parkplatzbelegung (P&R) die Immissionsrichtwerte an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Für eine gewerbliche Nutzung im Nachtzeitraum besteht je nach Nutzung Konfliktpotential hinsichtlich der Gewähr-

Straßen- und Schienenverkehrs deutlich überschritten werden. Um den Schallschutz in den Gewerbegebieten hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Wohnungen sowie die zulässigen Büroräume.

Grundsätzlich bleibt jedoch die Aussage bestehen, dass im Sinne der DIN 18005 Teil 1 auf dem Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse nur eingeschränkt möglich sind und die Schaffung von Wohn- und Büroräumen eine detaillierte Planung vor-aussetzt.

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung der Teilflächen 5, 6, 7 und 8 im Plangebiet soll über die Straße zwischen der Schillerstraße und der Gleisanlage erfolgen (DTV 700 Kfz/d). Unter Berücksichtigung der geplanten Parkplatzflächen (RLS-90) und der vorhandenen Steigung wurden die schalltechnischen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs gemäß 16. BImSchV beurteilt. Zur Berechnung auf der sicheren Seite wurde auch der Park- und Fahrverkehr auf der Bahnhofsallee (DTV 1000 Kfz/d) mitberücksichtigt.

Gewerbliche Nutzung des Parkplatzes

Unter Berücksichtigung einer gewerblichen Nutzung des im Südwesten, hinter dem Gebäude Bahnhofsallee 9 liegenden Parkplatzes mit 25 Stellplätzen für den Bahnhof (Gastronomie, Büro u.ä.) ist eine überschlägige Beurteilung nach TA Lärm durchgeführt worden.

Es ist festzustellen, dass im Tageszeitraum bei einer üblichen Parkplatzbelegung (P&R) die Immissionsrichtwerte an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Für eine gewerbliche Nutzung im Nachtzeitraum besteht je nach Nutzung Konfliktpotential hinsichtlich der Gewährleistung eines

leistung eines ausreichenden Schutzes vor Lärm.

Durch detaillierte Untersuchungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist zu klären, wie der ausreichende Schutz vor Lärm zu gewährleisten ist. Die Beurteilungsgrundlagen stehen im direkten Zusammenhang zur vorgesehenen Nutzung der Gewerbeeinheiten, denen die Stellplätze zuzuschreiben sind. Beispielsweise sind Gastronomiebetriebe (ohne Außengastronomie) und Büros nach der TA Lärm zu beurteilen. Die Außengastronomie ist hingegen nach der Freizeitlärmrichtlinie zu beurteilen. Die Freizeitlärmrichtlinie verweist hierbei wiederum auf die TA Lärm, wobei jedoch der Tageszeitraum bis zu 24:00 Uhr ausgedehnt sein kann. Weiterführende Untersuchungen sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht möglich.

5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Der Bebauungsplan Nr. 228 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 den Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, LKW-Waage etc.

Am südöstlichen Ende des Plangebietes befindet sich das renovierte und neu genutzte ehem. Güterabfertigungsgebäude. Dies hat keinen Denkmalstatus, wird aber als erhaltenswert angesehen.

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes stehen zwei ältere Wohnhäuser (Ellerstraße 149 und 151), die ebenfalls keinen Denkmal-Status haben, in ihrem Bestand aber ebenfalls gesichert werden sollen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

5.2.8 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.

ausreichenden Schutzes vor Lärm.

Durch detaillierte Untersuchungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist zu klären, wie der ausreichende Schutz vor Lärm zu gewährleisten ist. Die Beurteilungsgrundlagen stehen im direkten Zusammenhang zur vorgesehenen Nutzung der Gewerbeeinheiten, denen die Stellplätze zuzuschreiben sind. Beispielsweise sind Gastronomiebetriebe (ohne Außengastronomie) und Büros nach der TA Lärm zu beurteilen. Die Außengastronomie ist hingegen nach der Freizeitlärmrichtlinie zu beurteilen. Die Freizeitlärmrichtlinie verweist hierbei wiederum auf die TA Lärm, wobei jedoch der Tageszeitraum bis zu 24:00 Uhr ausgedehnt sein kann. Weiterführende Untersuchungen sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht möglich.

5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Der Bebauungsplan Nr. 228A 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 den Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, LKW-Waage etc.

Am südöstlichen Ende des Plangebietes befindet sich das renovierte und neu genutzte ehem. Güterabfertigungsgebäude. Dies hat keinen Denkmalstatus, wird aber als erhaltenswert angesehen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

5.2.8 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.

5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das gesamte Planareal ist bisher als „Fläche für Bahnanlagen“ ausgewiesen. Diese frühere Nutzung hat auch die äußere Gestalt des Geländes geprägt, hinsichtlich der Bebauung wie auch in Bezug auf die Begrünung.

Dennoch 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 Bebauungsplan 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 ist ca. 24.000 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 31.000 m².

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen des Gewerbegebietes, da dort durch

Die Altlastenthematik wird erstmals aufbereitet, der Lärmschutz zumindest in den südöstlichen Teilbereichen für die westlich liegenden Wohnbereiche verbessert. In Verbindung mit dem parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228B wird auch der Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen herausgenommen; die festgesetzten Nutzungen werden wesentlich weniger derartigen Verkehr mit sich bringen. Durch die zu erwartende Grünflächengestaltung auf Grundlage der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete auf den jeweiligen Gewerbegrundstücken ist zudem von einer deutlichen Verbesserung der Begrünung auszugehen.

5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Westlich der Hildener Innenstadt soll der Bebauungsplan Nr. 228 A für ein Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Hilden aufgestellt werden.

Das ehemalige Bahngelände wird in großen Teilen als Schrott- und Lagerplatz genutzt.

Es wird Baurecht für Einrichtung von Gewerbeflächen. Zusätzlich werden eine Stellplatzanlage und ein Mischgebiet ohne Baurecht ausgewiesen.

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

Das Plangebiet ist ca. 24.000 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 22.600 m².

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen der Gewerbe- und Mischgebiete und der öffentlichen Flächen, in denen durch die Nutzungsänderungen von einem Eingriff auszugehen ist.

Der Versiegelungsgrad im eingriffsrelevanten Bereich beträgt zurzeit ca. 74 % und erhöht sich auf 80 %.

Die bestehenden Grünstrukturen bestehen im Wesentlichen aus alter Zierbepflanzung oder Aufwuchs, der bisher zumeist regelmäßig massiv zurück geschnitten wurde. Sie sind somit nur als ökologisch geringwertig anzusehen.

Durch die dargestellten Maßnahmen und Reglementierungen wird der Eingriff vollständig

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 vollständig im Plangebiet ausgeglichen.

Nicht überbaubare Grundstücksflächen sind zu begrünen, dabei wird der Anteil der Versiegelung reglementiert.

Maßnahmen zur Minderung von Eingriffen fließen in Form von zeichnerischen bzw. textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan ein.

Kompensationsmaßnahmen

Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang zu entnehmen.

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Teilbereich Gewerbegebiet Ellerstraße	11.793 m²	Bestand	18.004	2006
		Planung	15.998	
Teilbereich Gewerbegebiet an der Bahn	10.922 m²	Bestand	7.040	+ 8.184
		Planung	14.688	
Teilbereich öffentliche Flächen	6.486 m²	Bestand	12.075	5.553
		Planung	6.522	
Teilbereich südöstl. GE-gebiet	5.232 m²	Bestand	6.600	+ 532
		Planung	7.132	
gesamt				+ 621

Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

- Teilbereich Gewerbegebiet Ellerstraße
Der Eingriff kann nicht ausgeglichen werden. Das Defizit beläuft sich auf 2006 Punkte.
- Teilbereich Gewerbegebiet an der Bahn
Die vorgesehenen Maßnahmen führen

im Plangebiet ausgeglichen.

Kompensationsmassnahmen

Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages zu entnehmen.

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Teilbereich Gewerbegebiete	16.064 m²	Bestand	13.555	+ 7.989
		Planung	21.544	
Teilbereich Gewerbegebiet/ Stellplatzanlage	906 m²	Bestand	1.607	1.245
		Planung	362	
Teilbereich öffentliche Flächen	4.947 m²	Bestand	5.348	3.370
		Planung	1.978	
Teilbereich Mischgebiet	714 m²	Bestand	5.202	988
		Planung	4.214	
gesamt				+ 2.386

Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

- Teilbereich Gewerbegebiete
Der Eingriff wird ausgeglichen. Es verbleibt ein Guthaben von 7.989 Punkten.
- Teilbereich Gewerbegebiet/Stellplatzanlage
Die vorgesehenen Maßnahmen führen

zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffes. Es verbleibt ein Guthaben von 8.184 Punkten. • <u>Teilbereich öffentliche Flächen</u> Der berücksichtigte Versiegelungsgrad führt zu einem Defizit in Höhe von 5.553 Punkten. Er stellt hierbei die Maximalmöglichkeit dar • <u>Teilbereich südöstliches GE-Gebiet</u> Die dargestellten Maßnahmen führen zu einer Überkompensation in Höhe von 532 Punkten. Über den ganzen Untersuchungsraum betrachtet werden die Eingriffe kompensiert und es verbleibt sogar ein Guthaben in Höhe von 621 Punkten. Berücksichtigt wurden bei der Bilanzierung dabei: - die Anwendung der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete der Stadt Hilden für die Gewerbegebiete. Das bedeutet im Einzelnen: • die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen • das Anpflanzen eines mittel- bis großkronigen Baumes je 50 qm zu begrünende Grundstücksfläche - für die öffentlichen Flächen • die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen • den Erhalt der dargestellten Platane 5.4 Immissionschutz Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung. Zwar werden keine neuen, explizit besonders lärmempfindlichen Nutzungen durch den Bebauungsplan ermöglicht. In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007) wurden unter Beachtung der	zu einem Defizit in Höhe von 1.245 Punkten. • <u>Teilbereich öffentliche Flächen</u> Der berücksichtigte Versiegelungsgrad führt zu einem Defizit in Höhe von 3.370 Punkten. Er stellt hierbei die Maximalmöglichkeit dar, da eine konkrete Planung noch nicht vorliegt. • <u>Teilbereich Mischgebiet</u> Die dargestellten Maßnahmen führen zu einem Defizit von 988 Punkten. Über den ganzen Untersuchungsraum betrachtet werden die Eingriffe kompensiert und es verbleibt sogar ein Guthaben in Höhe von 2.386 Punkten. Berücksichtigt wurden bei der Bilanzierung dabei: Für alle Gebiete: • die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen für die Gewerbegebiete ohne Stellplatzanlage • das Anpflanzen eines mittel- bis großkronigen Baumes je 50 qm zu begrünende Grundstücksfläche. 5.4 Immissionschutz Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung. Zwar wird keine besonders lärmempfindliche neue Nutzung durch den Bebauungsplan ermöglicht, aufgrund der nördlich angrenzenden Wohngebiete des Bebauungsplanes und der Zulässigkeit von Büros und betriebsbedingten Wohnungen, finden die von den
---	--

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 den Bebauungsplan eher gemindert.

neuen Nutzungen ausgehenden Lärmemissionen und der Bahntrasse in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ihre besondere Berücksichtigung.

In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007 und den Ergänzungen vom 15.11.2007) wurde 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 Nr. 228A übernommen und gliedern somit das Gewerbegebiet mit Hilfe eines weiteren Elements.

Weitere Festsetzungen zum Immissionsschutz werden durch die Untergliederung des Plangebietes in Teilgebiete entsprechend § 1 Abs. 4 BauNVO getroffen.

Diese Untergliederung ermöglicht es, bestimmte störintensive Betriebe in konkreten Teilgebieten anzusiedeln, in welchen diese die schutzbedürftige Umgebung nicht erheblich belasten oder es zu erheblichen Nachteilen führen.

Über die Festsetzung von Emissionskontingenten hinaus werden zusätzlich unter Anwendung des Abstandserlasses (RdErl. D. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98) – v. 2.4.1998) Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 – 7 des Anhanges 1 des Abstandserlasses des MURL 1998 in den jeweilig gegliederten GE-Gebieten ausgeschlossen.

Die Anwendung des Abstandserlasses ist zur Regelung der anderweitigen Immissionskonflikte, wie z.B. Staub, Gerüche, und Erschütterungen außerdem erforderlich.

Darüber hinaus sind Festsetzungen für den ausreichenden Schallschutz gegen Außenlärm für Wohn- und Büroräume getroffen worden.

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 den Bebauungsplan eher gemindert.

5.5 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 innerstadtnaher 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

5.5 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 innerstadtnaher 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 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 dem Gewerbepark Terrania und der Bahntrasse spricht gegen eine Nutzung als öffentliche Grünfläche. Dies gilt sowohl für eine „Parknutzung“ als auch für

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) für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

5.6 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 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden. Diese unvorhergesehenen Auswirkungen sind natürlich nicht Gegenstand der Abwägung im Planverfahren.

Derartige unvorhergesehene Auswirkungen des Bebauungsplanes können nicht sys-

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) für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

5.6 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 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.

Die Verkehrsentwicklung wird 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes 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

tematisch und flächendeckend durch die Stadt Hilden permanent überwacht und erfasst werden.

Vielmehr ist die Stadt Hilden auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

5.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 228 beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Dieses Gelände von ca. 6,6 ha Größe 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 Schrottplatznutzung bleibt erhalten, wird aber im nordwestlichen Teil des Plangebietes komprimiert.

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 – das Schrottplatz-Areal wird nun über eine eigene private Erschließungsstraße angefahren werden können.

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

werden.

Vielmehr ist die Stadt Hilden auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltbehörden angewiesen, die ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

5.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 228A beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Die Fläche des Plangebietes in einer Größe von ca. 2,4 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 – ermöglicht durch den benachbarten Bebauungsplan Nr. 228B – nach Nordwesten und damit außerhalb des Geltungsbereichs des hier behandelten Bebauungsplanes verschoben.

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 Kleingewerbenutzung wird zudem die Lärmschutz-Situation in den angrenzenden Wohnbereichen verbessert. Gleiches gilt auch für die Verringerung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehre, durch die Verlagerung des Schrottplatzes und seiner Erschließung, was jedoch nicht durch diesen, sondern durch den parallel laufenden Nachbarbebauungsplan Nr. 228B ermöglicht wird und damit auch diesem zuzurechnen ist.

Zusammenfassend können daher aus Umweltaspekten heraus keine durch die

	Planung verursachten negativen Auswirkungen festgestellt werden. Vielmehr ist nach Realisierung des Bebauungsplanes mit verbesserten Umweltbedingungen und nunmehr kontrollierbaren Gefährdungsabschätzungen zu rechnen.
--	---

6. Bodenordnungsmaßnahmen

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. die Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, das Gebäude Bahnhofsallee 9 sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes im Eigentum der GkA Hilden. Eine größere Teilfläche des Schrottplatzes, die zuvor noch im Besitz der GkA war, ist inzwischen veräußert worden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichten neuen Nutzungen sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

Hierzu gehört der Bau einer Erschließungsstraße, der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und die Anlage von Grünflächen sowie eines Parkplatzes.

Erste Kostenschätzungen für die Erstellung von Verkehrsflächen und Grünflächen liegen derzeit nicht vor. Für die entwässerungstechnische Erschließung des Plangebietes ist laut Voruntersuchung mit Gesamtkosten in geschätzter Höhe von ca. 712.000,00 € zu rechnen (siehe Anlage zum Entwässerungsgutachten).

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert. Es wird davon ausgegangen, dass die GkA Hilden als Vorhabenträger im Rahmen eines Unternehmererschließungsvertrages (UEV) alle diesbezüglichen Maßnahmen finanziert und errichtet, um sie anschließend der Stadt Hilden schlüsselfertig zu übergeben.

6. Bodenordnungsmaßnahmen

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. das Gebäude Bahnhofsallee 9 sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes im Eigentum der GkA Hilden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichten neuen Nutzungen sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

Hierzu gehört der Bau einer Erschließungsstraße, der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und die Anlage von Grünflächen sowie eines Parkplatzes.

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert. Es wird davon ausgegangen, dass die GkA Hilden als Vorhabenträger im Rahmen eines Unternehmererschließungsvertrages (UEV) alle diesbezüglichen Maßnahmen finanziert und errichtet, um sie anschließend der Stadt Hilden schlüsselfertig zu übergeben.

Begründung und Umweltbericht
Bebauungsplan 228

Begründung und Umweltbericht
Bebauungsplan Nr. 228A

Hilden, den 27. August 2007
Im Auftrag

(Stuhlträger)
Stadtvermessungsdirektor

Hilden, den 22. Februar 2008
Im Auftrag

(Stuhlträger)
Stadtvermessungsdirektor

Textliche Festsetzungen:**1. Zulässigkeit von sonstigen Nutzungen (gem. § 1 Abs. 5, 6 und 9 BauNVO)**

- 1.1 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig.
- 1.2 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen (Werksverkauf) ausnahmsweise zulässig (siehe Textlicher Hinweis Nr. 4).
- 1.3 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe mit einem Sortiment aus der Warengruppe „Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren“ und „Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen“ ausnahmsweise nur in Form von Kiosk oder Trinkhalle zulässig.
- 1.4 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO Bordelle und Dirnenunterkünfte sowie alle Einrichtungen mit erotischen Angeboten nicht zulässig.
- 1.5 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Vergnügungsstätten nicht zulässig.
- 1.6 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Speditionen und sonstige eigenständige Transportunternehmen, die in keinem räumlichen und/oder funktionalen Zusammenhang mit einem Produktionsunternehmen stehen (z.B. Güterverkehrszentren, Güterverteilzentren), nicht zulässig.
- 1.7 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO betriebsbedingte Wohnungen nur zulässig, wenn sie in baulicher Einheit mit dem Gewerbebetrieb errichtet werden.
- 1.8 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Es sei denn, sie dienen ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen.

2. Begrenzung der Bodenversiegelung (gem. § 23 Abs. 5 BauNVO)

- 2.1 Auf den Flächen mit Bindungen von Bepflanzungen und den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind gem. § 23 Abs. 5 BauNVO Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO und Garagen, Carports und Stellplätze gem. § 12 BauNVO sowie bauliche Nebenanlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können, ausgeschlossen.
- 2.2 Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen der mit GE gekennzeichneten Flächen sind Garagen oder Carports gem. § 12 Abs. 6 BauNVO nicht zulässig.
- 2.3 Es dürfen maximal 80 % der Grundstücksfläche durch Gebäude, Nebenanlagen, Wege und Betriebsflächen versiegelt werden.

3. Erhaltung der vorhandenen Gehölze (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

Der im Plan zum Erhalt gekennzeichnete Baum ist zu erhalten und dauerhaft zu pflegen. Während der Baumaßnahmen ist der Baum gem. DIN 18920 und der RAS-LP 4

"Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen" zu schützen. Muss das dargestellte Gehölz aus Verkehrssicherheitsgründen gefällt werden, ist dies dem Tiefbau- und Grünflächenamt anzuzeigen. Sollte der Baum gefällt werden, ist auf demselben Grundstück eine Platane (*Platanus acerifolia*) in der Größe (Mindestqualität: Hochstamm, 5 x v, mDb, STU 100-120) als Ersatz zu pflanzen.

4. **Begrünung der nicht überbaubaren Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)**

Gewerbegebiete ohne Stellplatzanlage:

Die Grüngestaltungsatzung für Gewerbegebiete vom 16.12.1991 der Stadt Hilden in der zurzeit gültigen Fassung ist für die dargestellten Gewerbegebiete anzuwenden.

Stellplatzanlage, öffentliche Flächen und Mischgebiet:

Es sind mindestens 20 % der Grundstücksfläche mit Ansaaten und Pflanzungen zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.

5. **Dachbegrünung**

Die Dachflächen von Nebenanlagen in eigenständigen Gebäuden und Garagen mit einer Dachneigung von max. 10 % sind dauerhaft vollflächig extensiv zu begrünen und in diesem Zustand aufrecht zu erhalten. Es ist eine Mindestsubstratstärke von 10 cm einzuhalten.

6. **Erhaltung, Unterhaltung und Wiederanpflanzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)**

Sämtliche zur Pflanzung und zum Erhalt festgesetzten Pflanzen sind dauerhaft zu unterhalten und unterliegen einer Wiederanpflanzungsverpflichtung in Art und Qualität wie bei der Erstanpflanzung bzw. wie bei der Festsetzung des Erhalts in diesem Bebauungsplan gefordert.

7. **Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des BImSchG (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

- 7.1 Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) überschreiten:

<u>Teilfläche</u>	<u>L_{EK} in dB(A), Tag</u>	<u>L_{EK} in dB(A), Nacht</u>
TF 5 (GE ₁)	65	50
TF 6 (GE ₁)	70	60
TF 7 (GE ₂)	70	60
TF 8 (GE ₃)	56	41

Die Prüfung der Einhaltung hat nach DIN 45691 (Entwurf vom Dez 2006) zu erfolgen. Die Anwendung der Relevanzgrenze ist nicht zulässig.

Das Vorhaben ist zulässig, wenn der Beurteilungspegel der Betriebsgeräusche der Anlage oder des Betriebes (beurteilt nach der TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung) das nach DIN 45691 für das Betriebsgrundstück berechnete Immissionskontingent oder einen Wert von 15 db(A) unter dem maßgeblichen Immissionsrichtwert (Nr. 6.1 der TA Lärm) am maßgeblichen Immissionsort im Einwirkungsbereich (Nrn. 2.2 und 2.3 der TA Lärm) nicht überschreitet.

- 7.2 Der Nachweis des ausreichenden Schallschutzes gegen Außenlärm ist für Büroräume und Wohnräume nach DIN 4109 zu führen. Liegen keine aktuellen Erkenntnisse zu den maßgeblichen Außenlärmpegel im Sinne der DIN 4109 vor, so sind folgende Lärmpegelbereiche zu berücksichtigen:

Baugrenze	Ausrichtung der Fassade	Lärmpegelbereich
Teilfläche TF 5	alle	IV ₁
Teilfläche TF 6		IV ₁
Teilfläche TF 7		IV ₁
Teilfläche TF 8		IV ₁
Gewerbegebiet, Gebäude Bahnhofsallee 9	Südost, Südwest Nordwest	VI
	Nordost	IV

- 1) Zum ausreichenden Schutz des Nachschlafes ist für Gebäudeteile mit Wohnnutzung ein um 3 Stufen höherer Lärmpegelbereich anzusetzen (IV=VII).

Grundsätzlich sind Schlafräume mit schallgedämmten Lüftungsanlagen auszustatten. Die schallgedämmten Lüftungsanlagen sind so auszulegen, dass die Anforderungen an die Außenbauteile nach VDI 2719 eingehalten werden und eine ausreichende Raumbelüftung bei geschlossenem Fenster gewährleistet ist. Von den Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn durch einen besonderen Nachweis gem. DIN 4109 belegt wird, dass die durch von außen eindringenden Lärmerzeugten Innenschallpegel in Wohn- und Schlafräumen 35 db(A) am Tage und 30 db(A) in der Nacht nicht überschreiten.

Im Bebauungsplan gekennzeichnete Lärmpegelbereiche:

	Lärmpegelbereich
~~~~~	IV
WWWWW	VI
XXXXXXX	VII

## 8. Gliederung des Gewerbegebietes (gem. § 1 Abs. 4 und 5 BauNVO)

- 8.1 Im GE₁ sind Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 bis 4 des Anhang 1 des Abstandserlass des MURL 1998 und Anlagen mit ähnlichem Emissionsgrad unzulässig.

- 8.2. Im GE₂ sind Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 bis 5 des Anhang 1 des Abstandserlass des MURL 1998 und Anlagen mit ähnlichem Emissionsgrad unzulässig.
- 8.3 Im GE₃ sind Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 bis 6 des Anhang 1 des Abstandserlass des MURL 1998 und Anlagen mit ähnlichem Emissionsgrad unzulässig.  
Darüber hinaus sind im GE₃ folgende geruchsintensive Betriebe der Abstandsklasse 7 und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten nicht zulässig:

195	Betriebe zur Herstellung von Fertiggerichten (Kantinen-Dienste, Catering-Betriebe)
198	Autolackierereien, insbesondere zur Beseitigung von Unfallschäden
207	Großwäschereien oder große chemische Reinigungsanlagen
212	Anlagen zur Runderneuerung von Reifen soweit weniger als 50 kg je Stunde Kautschuk eingesetzt werden

### Textliche Hinweise:

#### 1. Schutz des Bodens

Die Bereiche zukünftiger Vegetationsflächen sollen während der Baumaßnahmen nicht für Baufahrzeuge, zur Lagerung von Baumaterialien oder sonstigen Baustelleneinrichtungen genutzt werden.

#### 2. Altlasten

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden bei einer 2004 durchgeführten Gefährdungsabschätzung Altlasten entdeckt.

Bei Baumaßnahmen sind Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig im Vorfeld der Ausführung mit dem Kreis Mettmann - Untere Bodenschutzbehörde - abzustimmen.

Niederschlagswasser dürfen auf den Flächen der Altstandorte nicht versickert werden. Eine Versickerung ist nur auf Flächen zulässig, in denen nicht nachteilig veränderte Böden anstehen.

#### 3. Lärmschutz

Es ist zu empfehlen, die Schlafräume auf die der Lärmquellen abgewandten Seiten der Häuser zu legen.

#### 4. Werksverkauf

Die Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbaren Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen (Werksverkauf), dürfen nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs muss kleiner sein als der Umsatz des Hauptbetriebs.

#### 5. Pflanzenauswahl der zu begrünenden Bereiche

- 5.1 Im Rahmen der Gartengestaltung sollten vorwiegend heimische Pflanzenarten verwendet werden.

- 5.2 Die Pflanzmaßnahmen sind unmittelbar nach Ende der Erd- und Hochbautätigkeiten auszuführen (d.h. spätestens in der nächsten Pflanzperiode im Herbst oder Frühjahr), das Ziel ist die schnellstmögliche Eingliederung der Bauwerke in das Landschafts- und Stadtbild und die Wiederherstellung der durch die Bautätigkeit gestörten Naturhaushaltes.

#### Pflanzenliste:

##### Bäume, standortgerecht:

Mindestqualität: Hochstamm, 3 x v, mDb, STU 18-20

- Acer platanoides	Spitz-Ahorn
- Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
- Acer campestre	Feld-Ahorn
- Alnus glutinosa	Erle
- Carpinus betulus	Hainbuche
- Fagus sylvatica	Buche
- Fraxinus excelsior	Gewöhnliche Esche
- Prunus avium	Wild-Kirsche
- Quercus robur	Stiel-Eiche
- Sorbus aria	Mehlbeere
- Sorbus aucuparia	Vogelbeere
- Tilia platyphyllos	Sommer-Linde
- Tilia cordata	Winter-Linde

##### Sträucher/Feldgehölzpflanzung:

Mindestqualität: 2 x v, 100-150 cm

- Acer campestre	Feld-Ahorn
- Carpinus betulus	Hainbuche
- Cornus mas	Kornelkirsche
- Cornus sanguinea	Hartriegel
- Corylus avellana	Hasel
- Cytisus scoparius	Besen-Ginster
- Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
- Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
- Ilex aquifolium	Stechpalme
- Ligustrum vulgare	Gewöhnlicher Liguster
- Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
- Prunus mahaleb	Weichselkirsche
- Prunus spinosa	Schlehe
- Rhamnus catharticus	Kreuzdorn
- Rhamnus frangula	Faulbaum
- Rosa canina	Hunds-Rose
- Rosa rugosa	Apfel-Rose
- Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
- Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball
- Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
- Taxus baccata	Eibe

#### Hinweis:

Die Definition der Sortimente als „zentrenrelevant“ und „nahversorgungsrelevant“ erfolgt gemäß den Aussagen des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzeptes für die Stadt Hilden (Ratsbeschluss: 01.03.2006):

WZ – Nr. 2003      Bezeichnung

**nahversorgungsrelevante Sortimente:**

52.11.1, 52.2	Nahrungsmittel, Getränke*, Tabakwaren Facheinzelhandel mit Nahrungsmitteln
52.33.2	Drogerieartikel ohne Feinchemikalien, Saaten- und Pflanzenschutzmittel, Schädlingsbekämpfungsmittel
52.49.2	Heim- und Kleintierfutter
52.31.0	Apotheken

**zentrenrelevante Sortimente:**

52.32.0	medizinisch und orthopädische Artikel
52.33.1	kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegemittel
52.49.3	Augenoptiker
52.47.1	Schreib- und Papierwaren, Büroartikel
52.47.2	Bücher und Fachzeitschriften
52.47.3	Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen
52.49.1	Blumen (Schnittblumen, Blumenbindeerzeugnisse, Trockenblumen )
52.42	Bekleidung, Bekleidungszubehör, Kürschnerwaren
52.43	Schuhe, Leder- und Täschnerwaren
52.41	Haushaltstextilien, Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung und Wäsche
52.44.7	Heimtextilien ( Raumdekoration, Bettwaren )
52.48.6	Spielwaren, Basteln
52.49.8	Sportartikel, Waffen- und Jagdbedarf
52.49.7	Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör
52.46.2	Unterhaltungselektronik und Zubehör, Tonträger
52.49.5	Computer, Computerteile und Software
52.49.6	Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone
52.49.4	Foto- und optische Erzeugnisse
52.45.1	Elektronische Haushaltsgeräte und elektronische Erzeugnisse
52.44.2	Wohnraumleuchten ( Wand- und Deckenleuchten, Standleuchten, Tischleuchten )
52.46.3	Musikinstrumente und Musikalien
52.44.3	Haushaltsgegenstände
52.44.4	keramische Erzeugnisse und Glaswaren
52.48.2	Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel
52.50.1	Antiquitäten und antike Teppiche
52.48.5	Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck

* auch außerhalb von Nahversorgungszentren zulässig



# **Bebauungsplan Nr. 228B**

für den Bereich  
**Alte Ellerstraße/ Bahntrasse/Westlich des Terraniageländes**  
(ehem. Güterbahnhof)

**Begründung  
und Umweltbericht**  
Stand: Februar 2008



**Hilden**

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Bisheriges Planungsrecht
3. Ziel und Zweck der Planung
4. Planinhalte
  - 4.1 Städtebauliche Konzeption
  - 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung
  - 4.3 Grünflächen
  - 4.4 Erschließung
  - 4.5 Ver- und Entsorgung
5. Umweltbericht
  - 5.1 Beschreibung des Vorhabens
  - 5.2 Bestandsaufnahme / Beschreibung der  
Umweltsituation
    - 5.2.1 Schutzgut Mensch
    - 5.2.2 Landschaft / Landschaftsbild
    - 5.2.3 Boden / Altlasten
    - 5.2.4 Tiere und Pflanzen
    - 5.2.5 Wasser
    - 5.2.6 Klima / Luft / Lärm
    - 5.2.7 Kultur- und Sachgüter
    - 5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes
  - 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft
  - 5.4 Immissionsschutz
  - 5.5 Planalternativen
  - 5.6 Maßnahmen des Monitoring
  - 5.7 Zusammenfassung
6. Bodenordnungsmaßnahmen
7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

## **1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt in einer Entfernung von ca. 1000 bis 1500 m Luftlinie zum Alten Markt im Stadtzentrum. Während es nach Südwesten von der Trasse der Bahnlinie Düsseldorf-Leverkusen-Köln begrenzt wird, schließt sich nach Nord die Trasse der „Alten Ellerstraße“ und nach Südosten die durch einen Höhengraben getrennten Flächen des Gewerbeparkes Terrania sowie die Nordost-Grenze der Flurstückes 398 der Flur 51 der Gemarkung Hilden.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Teil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung ein (Schrottplatz). Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände sowie auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art. Innerhalb dieses Geländes befindet sich auch eine Laderampe für militärische Zwecke, die weiterhin angefahren werden können muss. Zudem befinden sich Schienen im Plangebiet, welche aus der ehemaligen Güterbahnhofsnutzung resultieren, gleichwohl aber auch heute noch für die Anlieferung des Schrottplatzes genutzt werden.

Der nördliche Teilbereich des Bebauungsplan-Gebietes ist zudem durch einige begrünte Flächen gekennzeichnet. Bei diesen handelt es sich um brachliegende Flächen mit Bewuchs, zum anderen aber auch um gärtnerisch genutztes „Grabeland“. Außerdem stehen in diesem Bereich an der „Alten Ellerstraße“ zwei Wohngebäude mit ehemaligen Betriebswohnungen der DB AG.

Eine weitere kleinere Grünfläche gibt es an der Ostseite des Plangebietes in Höhe der Zufahrt zur „Alten Ellerstraße“ sowie zum Terrania-Gelände.

Hier befand sich bis vor kurzem – unterirdisch – ein ehemaliges Tanklager der NATO, welches inzwischen beseitigt wurde.

Im südlichen Teil der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze schließt das Plangebiet des im Laufe des Bebauungsplanverfahrens abgetrennten, parallel aufgestellten Bebauungsplans Nr. 228 A an, in welchem zukünftig kleingewerbliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Derzeit befinden sich hier noch Teilbereiche des Schrottplatzes.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 4,2 ha.

## **2. Bisheriges Planungsrecht**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus, entsprechend seiner zuvor bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann.

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für Teile diesen Bereiches die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der Bahntrasse bis zum Rad-Wanderweg an der Itter.

Der Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

### **3. Ziel und Zweck der Planung**

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofsnutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plangebietes zu erwerben.

Der Großteil der Flächen wurden zwischenzeitlich an die Fa. Müller (Altmaterialverwertung und Schrottplatz) weiterverkauft, um somit deren zukünftige Firmenerweiterung und – Planung sicherzustellen.

Der Ziel und Zweck der kommunalen Planung steht in direktem Zusammenhang mit dem benachbarten südöstlichen Bereich, der ebenfalls Teil des Güterbahnhofs war und in dem gegenwärtig noch Teile des Schrottplatzes hineinreichen. Dieser günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Bereich soll im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) neu verfügbar gemacht werden. Um dies zu ermöglichen, soll der Schrottplatz in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B in nordwestliche Richtung verschoben und komprimiert werden. Dort soll sich das Unternehmen Müller auch baulich weiter entwickeln können. Dies stellt für beide Planbereiche eine Optimierung der Flächenpotenziale dar.

Mit der Flächenverkleinerung des Schrottplatzes soll auch seine Erschließung 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. Damit würden auch die durch den parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228A vorgesehenen Kleingewerbenutzungen auf eine deutlich bessere Verkehrs(lärm)-situation treffen als es gegenwärtig der Fall ist.

### **4. Planinhalte**

#### **4.1 Städtebauliche Konzeption**

Grundbestrebung der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Betriebssicherung des Schrottplatzes bzw. einer möglichen Folgennutzung zu schaffen und das von ihm ausgehende Konfliktpotenzial zu minimieren. Hierbei sollen diverse planungsrechtliche Vorgaben die Einfügung des Schrottplatzes bzw. seiner Folgennutzung gewährleisten. Dies geschieht insbesondere durch die Vorgabe von Baufenstern und immissionsbezogenen Reglementierungen.

Im nördlichen Bereich schließen sich (private) Grünflächen an (gärtnerisch genutztes Grabeland), die in ihrer jetzigen Nutzung auch erhalten bleiben sollen und in dem Zusammenhang im Rahmen der 17. Flächennutzungsplanänderung auch berücksichtigt werden. Die Grundstücke der beiden bestehenden ehemaligen Eisenbahnwohngebäude werden aufgrund ihrer besonderen Lage innerhalb eines im weiten Umkreis gewerblich-industriell geprägten Umfeldes und nicht zwangsläufig aufgrund ihrer derzeitigen Zweckbestimmung, Wohngebäude, als GE ausgewiesen, aber im Bestand gesichert.

Wie im Bebauungsplan Nr. 228B dargestellt, sind große Teile des Planungsgebietes noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Hierbei handelt es sich um Flächen, die in der beabsichtigten zukünftigen Lage des Schrottplatzes liegen. Diese Flächen sind der kommunalen Planungshoheit insoweit entzogen, dass die Gemeinde keine Festsetzungen treffen darf, die der eisenbahnrechtlichen Widmung entgegen stehen. Nach Einschätzung des Eisenbahn-

Bundesamts als zuständige Fachbehörde (Schreiben vom 03.01.2008) lässt ein Schrottplatz, der seine Güter auf der Schiene transportiert, mit der eisenbahnrechtlichen Widmung grundsätzlich vereinbaren. Daher scheint es auch rechtlich unbedenklich, bezüglich seiner Ansiedlung planungsrechtliche Aussagen zu treffen (insbesondere auch mit Blick auf die durch die Schrottplatznutzung aufgeworfenen Konflikte).

Demgegenüber ist jedoch eine grundsätzliche GE-Ausweisung auf einer eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche nicht zulässig, da hier jede grundsätzlich in einem Gewerbegebiet nach BauNVO zulässige Nutzung (mit Ausnahmen der im Bebauungsplan ausdrücklich ausgeschlossenen Nutzungen) angesiedelt werden könnte. Hiermit würden zumindest auch Nutzungen bauplanungsrechtlich ermöglicht, die im Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Widmung stehen. Aus diesem Grunde kann – solange keine förmliche Entwidmung erfolgt ist – kein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festgesetzt werden. Die Möglichkeit zur Lösung des Problems besteht in der Ausweisung von bedingtem Baurecht nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB, von dem hier Gebrauch gemacht wurde. Diese Festsetzungsoption lässt es zu, dass das Baurecht erst mit einer bestimmten Bedingung – hier: dem Zeitpunkt der Entwidmung – wirksam wird, während der Bebauungsplan selbst sofort in Kraft tritt. Damit wird kein Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Widmung ausgelöst, denn solange sie besteht, ist die Festsetzung der ihr entgegen stehenden Nutzung nicht wirksam.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Festsetzung des erweiterten Bestandsschutzes gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO hinsichtlich des Schrottplatzes erst durch die Entwidmung wirksam wird. Dies ist dadurch bedingt, dass der erweiterte Bestandsschutz nach § 1 Abs. 10 BauNVO ausdrücklich an eine Baugebietsfestsetzung anknüpft. Da letztere erst mit der Entwidmung wirksam wird, kann für den daran gekoppelten erweiterten Bestandsschutz nichts anderes gelten.

Bis zum Eintritt der Bedingungen hat sich die bauordnungsrechtliche Zulässigkeit des Schrottplatzes auf den gewidmeten Flächen – wie bisher – nach dem übergeordneten Fachplanungsrecht zu richten.

In den Gewerbegebieten werden – unabhängig davon, ob sie bedingt oder nicht-bedingt festgesetzt sind – mehrere Nutzungen ausgeschlossen, um eine ungünstige städtebauliche Entwicklung des Plangebietes bzw. negative Auswirkungen anderer Bereiche zu vermeiden:

So sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Ausnahmsweise zugelassen werden jedoch Tankstellen, die ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen dienen (textliche Festsetzung Nr. 1.8).

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE- Gebieten ausgeschlossen (textliche Festsetzung Nr. 1.1).

Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Flächennachfrage auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘ für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

- Danach sollen Facheinzelhandelsgeschäfte und Fachmärkte mit zentrenrelevanten Angeboten und Einzugsbereichen, die über den Nahbereich hinausgehen, ausschließlich in der Innenstadt konzentriert werden.
- Die bestehenden Entwicklungspotenziale bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen vorrangig dazu genutzt werden, die bestehenden Nahversorgungsstandorte – soweit die standortseitigen Rahmenbedingungen dies erlauben – zu stärken.
- Auf die Entwicklung weiterer, über den derzeitigen Bestand hinausgehender Nahversorgungsstandorte mit gesamtstädtischer bzw. teilstädtischer Versorgungsfunktion soll verzichtet werden.



- Die Entwicklung zusätzlicher Nahversorgungsstandorte mit vorrangig wohnungsnaher Versorgungsfunktion soll grundsätzlich möglich sein. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Standorte eine wohnungsintegrierte Lage aufweisen sowie keine negativen raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept wurde nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt Hilden am 01.03.2006 als verbindliche Leitlinie bei Standortentscheidungen beschlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Voraussetzungen für die Schaffung eines neuen Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans – wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen, sollen die Einzelhandelsnutzungen in den GE-Gebieten als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung ausgeschlossen werden. Die Stärkung der vorhandenen Nahversorgungsstandorte hat gegenüber der Errichtung eines neuen Versorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer städtebaulichen Randlage Vorrang.

Weiterhin soll das neue Planungsrecht die gewerblich nutzbaren Bereiche (GE) insbesondere für das produzierende Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe sichern. Die Flächen sollen dabei möglichst Nutzungen vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv sind.

Aus diesen Gründen werden als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung im gesamten Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks, aber einer Trinkhalle keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig (textliche Festsetzung Nr. 1.3).

Weiterhin wird wie oben erläutert in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen (textliche Festsetzung Nr. 1.2). Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet, aber in den Hinweisen ein Rahmen für die Zulässigkeit eines Werkverkaufs festgelegt.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen Hinweis 4 dieser Rahmen erläutert.

Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen und demnach als Ausnahmen vertretbar sind.

Aufgrund des „Interkommunalen Einzelhandelskonzeptes“ des Kreises Mettmann (INTEK-Gutachten, Hamburg 2000) sollen an peripheren Standorten keine neuen Einzelhandelsbetriebe entstehen, sondern die vorhandenen Einkaufsstandorte, insbesondere die Einkaufslage Innenstadt geschützt werden.

Da sich in Hilden der Innenstadtbereich zudem aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen präzise abgrenzen lässt (also der Bereich, in dem zentrenrelevante



Sortimente sinnvollerweise angeboten werden sollten), ergibt sich im Umkehrschluss der Ausschluss von zentrenrelevanten und anderen Sortimenten etwa in Gewerbegebieten und anderen randlagigen Standorten.

Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die textliche Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus.

Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (textliche Festsetzung Nr. 1.4).

Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.

#### **4.2 Bauweise und äußere Gestaltung**

Das gesamte Plangebiet wird mit Ausnahme von zwei großen privaten Grünflächen als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Wie oben erläutert: zum Teil unter der zeitlichen Bedingung, dass die Flächen eisenbahnrechtlich „entwidmet“ werden.

Das Gewerbegebiet zwischen diesen beiden großen privaten Grünflächen wird zurzeit von zwei ehemalige Eisenbahnwohnhäusern belegt, die auch zu Wohnzwecken genutzt werden. Dies soll langfristig nach Aufgabe der Wohnhäuser nicht mehr möglich sein, da eine Wohnnutzung dem eigentlichen Gebietscharakter eines Gewerbegebietes widerspricht.

Für diese Fläche werden Vorgaben innerhalb eines „Gewerbegebietes“ gemacht: max. III Geschosse, offene Bauweise, GRZ max. 0,4, GFZ max. 1,2. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse wird davon ausgegangen, dass es keine Ausweitung der Wohnnutzung geben wird. Dies ist im Bebauungsplan nicht beabsichtigt, entsprechend fallen die Festsetzungen aus.

Innerhalb der gegliederten Gewerbegebiete GE werden keine Geschossigkeiten definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um dem sich dort weiterentwickelnden Schrottplatz und Altmaterialverwertungsunternehmen ein hohes Maß an Flexibilität bei seiner baulichen Gestaltung zu bieten. Im Detail wird die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für das südwestliche GE - Gebiet begrenzt.

Für diese Bereiche gelten dann die Festsetzung einer GFZ von 2,0 und einer GRZ von max. 0,7.

In der gewerblichen Teilfläche entlang der „alten Ellerstraße“ GE, die auch als Zufahrtsbereich für das Gewerbegebiet vorgesehen ist, werden Geschossigkeiten festgesetzt, da hier der Standort eines neuen Verwaltungsgebäudes für den Schrottplatzbetreiber geplant ist.

Demnach wurde die GRZ hier auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 2,0 und eine bis zu III-geschossige Bauweise festgesetzt.

#### **4.3 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.

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nordöstlich an das Plangebiet angrenzend. Diese Flächen werden teilweise überplant und in die überbaubaren Gewerbeflächen miteinbezogen.

#### **4.4 Erschließung**

Ein Kernstück der Planung ist die Verbesserung der Erschließungssituation. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, verbunden mit allen negativen Auswirkungen für die angrenzenden Wohngebiete insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren, soll das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228B, das nahezu vollständig vom Schrottplatz eingenommen wird, eine eigenständige Erschließung erhalten. Diese private Straße zweigt von der „alten Ellerstraße“ ab, so dass eine neue Zufahrt zur Ellerstraße selbst nicht notwendig wird; vielmehr kann die Zufahrt Ellerstraße 101 mit verwendet werden. In dem Zusammenhang ist eine Untersuchung des vorhandenen Unterbaus der „alten Ellerstraße“ erforderlich, da durch den vermehrt auftretenden Schwerlastverkehr die Oberflächenbelastung deutlich zunehmen wird.

Die Erschließung des Schrottplatzgeländes wird dabei in Eigenverantwortung des Grundstückseigentümers und in Absprache mit der zuständigen Behörde erfolgen, um so den Anforderungen des Gewerbeverkehrs gerecht werden zu können.

Im südwestlichen Teil des Plangebiets ist heute schon eine Laderampe (Stückgutrampe) an einer Gleistrasse vorhanden, die im Wesentlichen Bundeswehr- und NATO-Zwecke dient und die auch weiterhin zum Erhalt vorgesehen ist und deren Anfahrbarkeit auch entsprechend gewährleistet werden muss. Der Standort dieser Rampe liegt innerhalb der Flächen für Altmaterial-Verwertung und Schrottplatz.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist befriedigend. An der Ellerstraße, etwa in Höhe der Zufahrt Ellerstraße 101, befindet sich die Haltestelle Westring der Bus-Linie 785 in ca. 140 m Entfernung.

Der Anschluss an das überörtliche Straßennetz ist ebenfalls gut. Die Ellerstraße/Hülsenstraße sowie der Westring bieten jeweils direkte Zuführungen zu den Autobahnen A 46, A 59 und im weiteren Verlauf A 3.

#### **4.5 Ver- und Entsorgung**

Neben dem Bau einer neuen privaten Anbindung ist es erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen, die zur Ellerstraße hin ausgerichtet ist.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228B wird grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser des Plangebietes wird über die Kanäle in der Ellerstraße (genehm. Entwässerungsentwurf Westring) entsorgt.

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Das Ergebnis der Vorplanung wird wie folgt zusammengefasst.

Demnach ist zur Ableitung des Regenwassers aus dem B-Plangebiet (Bestehender Schrottplatz, Fa. Müller) der vorhandene Regenwasserkanal (Kreisprofil 300 mm) in der „alten“ Ellerstraße gegen einen neuen Kanal (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 90 m) zu ersetzen. Parallel zu dieser Kanaltrasse ist ein neuer Schmutzwasserkanal (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 100 m) vorgesehen. Dieser Schmutzwasserkanal kann gemäß der vorliegenden Konzeption

bis zur der bestehenden Wohnbebauung (Ellerstraße, Hausnr. 149 und 151) verlängert werden ( $L = \text{rd. } 310 \text{ m}$ ). Das Niederschlagswasser wird über den Hauptregenwassersammler Ellerstraße/Westring zum RKB Westring geleitet. Die Ableitung des Regenwassers muss auf  $250 \text{ l/s}$  begrenzt werden. Darüber hinaus gehende Regenwassermengen müssen auf dem Grundstück in Form einer Rückhaltung ( $291 \text{ m}^3$ ) oder Versickerung zurückgehalten werden. Schmutzwasser wird ebenfalls über die Ellerstraße zur Kläranlage Hilden geleitet.

Die derzeitige Ableitung des Regenwassers auf dem Gelände des Schrottplatzes erfolgt über eine ortsnahe Flächenversickerung. Aufgrund der im Anzeigeverfahren nach § 67.2 BImSchG angezeigten Nutzung durch die Lagerung und Behandlung von Abfällen ohne anhaftende Fette und Emulsionen ist dies statthaft.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228B muss vor Einleitung in den Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB Weststraße erfolgen.

Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa  $780 \text{ m}$  Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von  $733 \text{ m}^3$  vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.

Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.

## **5. Umweltbericht**

### **5.1 Beschreibung des Vorhabens**

Der Bebauungsplan Nr. 228B hat zum Ziel, den zurzeit bis zum Grundstück Bahnhofsallee 9 angrenzenden Schrottplatz in nordwestlicher Richtung zu verschieben und dort zu komprimieren und in seiner Entwicklung zu unterstützen.

Die langfristige kommunale Planung sieht vor, dass nach einer evtl. Aufgabe des Schrottplatzes und der vollständigen Entwidmung der Eisenbahnflächen, sich dieses Areal als gewerbliche Baufläche entwickelt werden soll.

Neben diesem „Flächenrecycling“ dient der Bebauungsplan auch dazu, die Haupteinfahrt des Schrottplatz-Geländes zu verlegen. Eine neue private Anbindung mit einer Zufahrt über die Ellerstraße und der „alten Ellerstraße“ für den Schrottplatz soll in Zukunft den Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen östlich des Bahnhofes Hilden herausziehen.

### **5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation**

#### **5.2.1 Schutzgut Mensch**

Der größte Teil des 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 ehemaligen Eisenbahnwohngebäude Ellerstraße 149 und 151. Diese bilden den einzigen Wohnstandort im 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.

Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet, sondern auch für die beiden Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, ergeben sich insbesondere durch den Lärm des Bahnverkehrs und des Verkehrslärms der Ellerstraße. Mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag hat die Ellerstraße entsprechendes „Störpotenzial“.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgeländes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

#### **5.2.2 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 Plangebiet nicht um einen Teil einer unveränderten natürlichen Landschaft, sondern um eine innenstadtnahe gewerblich genutzte Fläche, die z.T. bisher brach lag.

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.

### 5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228B 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 Plangebietes 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 (Flächenrisiko-Detailuntersuchung, Abschlussbericht vom 27.04.2005 der GFM umwelttechnik GbR, Wesseling). 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.

Im Bebauungsplan werden jedoch die nun als GE ausgewiesenen Areale als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

### 5.2.4 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 wird daher nicht erwartet. 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.

### 5.2.5 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.

### 5.2.6 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 und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nehmen nicht nur explizit auf die Bahnlärm-Thematik Rücksicht sondern auch auf die von dem Schrottplatz zu erwartenden ausgehenden Lärmemissionen und deren Auswirkungen auf die noch zwei innerhalb des Plangebietes existierenden Eisenbahnwohngebäude.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung und die Bedeutung für die im Bebauungsplan Nr. 228B vorgesehenen Nutzungen ist im Einzelnen der „Schalltechnischen Untersuchung“ vom 30.07.2007 und der Ergänzung vom 15.11.2007, erstellt durch das Büro Rehm, Haan, zu entnehmen.

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

### Emissionskontingente

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.

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228B zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228B bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von  $L_{EK}$  im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzanspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungsberechnung, die unter Berücksichtigung des Abstandsmaßes lediglich die freie Schallausbreitung in die Vollkugel ohne Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzenden  $L_{EK}$  pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im  $L_{EK}$  ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des  $L_{EK}$  das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des  $L_{EK}$  zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch  $L_{EK}$  die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst

im Baugenehmigungsverfahren statt. Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den  $L_{EK}$  setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691 (Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten.

Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen  $L_{EK}$  wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

### **Baulicher Schallschutz im Plangebiet**

Hinsichtlich des baulichen Schutzes im Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungserte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs deutlich überschritten werden. Um den Schallschutz in dem Plangebiet hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen und zu erwartenden zulässigen Büroräumen.

Zu erwähnen ist, dass hinsichtlich der Ermittlung des „maßgeblichen Außengeräuschpegels“, der Gutachter den Entwurf DIN 4109-1 als Berechnungsgrundlage verwendet hat.

Die derzeit gültige DIN 4109 gibt vor, dass der „maßgebliche Außengeräuschpegel“ aus dem Beurteilungspegel im Tageszeitraum ermittelt wird. Hierbei wird ein erhöhter Beurteilungspegel im Nachtzeitraum, wie er bei Güterzugverkehr vorkommt, nicht berücksichtigt. Eine strenge Beurteilung nach DIN 4109 würde den Schutz der Schlafräume, bei ausschließlicher Beurteilung über den Tageszeitraum, nicht ausreichend erfassen. Im vorliegenden Plangebiet ergeben sich beispielsweise im Nachtzeitraum bis zu 14 dB höhere Beurteilungspegel als im Tageszeitraum. Wird dann berücksichtigt, dass in der DIN 4109 davon ausgegangen wird, dass im Nachtzeitraum ein um 5 dB geringerer Beurteilungspegel vorliegt, wie bei manchen Straßentypen üblich, so ist bei strenger Anwendung der DIN 4109 ein deutlicher Auslegungsfehler zu erwarten. Aufgabe eines schalltechnischen Gutachtens sollte jedoch nicht die strenge Auslegung der DIN 4109 sein, sondern die planungssichere Auslegung im Einzelfall.

Die Vorgaben der DIN 4109 zum baulichen Schallschutz sind für eine Ermittlung über den Tagesbeurteilungspegel ausgelegt. Der Ansatz mittels Nachtbeurteilungspegel bei unveränderten Beurteilungsgrundlagen führt zwangsläufig zu einer unzureichenden Auslegung des baulichen Schallschutzes, da die DIN 4109 von 5 dB niedrigeren Beurteilungspegeln im Nachtzeitraum ausgeht. Aus diesem Grund wird im Entwurf (DIN 4109-1) für Verkehrslärm ein Zuschlag von 5 dB auf den Beurteilungspegel im Nachtzeitraum gefordert. Bei Schienenverkehr wird das besondere Frequenzspektrum des Geräusches durch einen höheren Zuschlag berücksichtigt.

Da die Planung Wohnen innerhalb des Plangebiets in Teilen ausnahmsweise zulässt, soll hier eine Differenzierung der Nutzung, und somit der Zeiten erfolgen.

Hinsichtlich der Bedenken seitens des Kreisgesundheitsamtes, ob Festsetzungen zum Nachweis des ausreichenden Schallschutzes gegen Außenlärm auf Grundlage eines Entwurfes der DIN 4109 getroffen werden können, schließt sich die Stadt Hilden der Meinung des Gutachters an, da nicht die strenge Auslegung der DIN 4109 Vorrang haben sollte, sondern die planungssichere Auslegung im Einzelfall.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die DIN-Normen keine Rechtsnormen sind, sondern private technische Regelungen mit Empfehlungscharakter.

Maßgebend ist nicht, welche DIN-Norm gilt, sondern ob die Bauausführung zur Zeit der Abnahme den anerkannten Regeln der Technik entspricht. DIN-Normen können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter diesen zurückbleiben.

Grundsätzlich bleibt jedoch die Aussage bestehen, dass im Sinne der DIN 18005 Teil 1 in dem Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse nur eingeschränkt möglich sind und die Schaffung von Wohn- und Büroräumen eine detaillierte lärmschutzbezogene Planung voraussetzt.

### **Verkehrliche Erschließung**

Die Erschließung des Plangebiet soll über die Ellerstraße und weiterführend die „Alte Ellerstraße“ erfolgen (DTV 14000 Kfz/Tag).

### **5.2.7 Kultur- und Sachgüter**

Der Bebauungsplan Nr. 228B beschäftigt sich in weit überwiegendem 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 den Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, etc..

Innerhalb des Plangebietes stehen zwei ältere ehemalige Eisenbahnwohnhäuser (Ellerstraße 149 und 151), die ebenfalls keinen Denkmal-Status haben, die jedoch durch „aktiven“ Bestandsschutz gesichert werden. Dieser beschränkt sich auf zukünftige Erhaltungs- Änderungs- und Erneuerungsmaßnahmen und wird darüber hinaus als Textliche Festsetzung im Bebauungsplan durch die Fremdkörperfestsetzung gemäß §1 Abs. 10 BauNVO sichergestellt.

Die Planungsabsicht wird dadurch begründet, dass dem Gebietscharakter nach eine gewerbliche Bebauung langfristig gesehen, sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der räumlichen Nähe zum Schrottplatz, sinnvoll und richtig ist.

Die Form des oben erwähnten Bestandschutzes gilt ebenso für die Anlagen der Fa. Müller innerhalb der ausgewiesenen Gewerbegebietsflächen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

### **5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes**

Aufgrund der geplanten und zum größten Teil bereits existierenden Nutzungen (Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung, Schrottplatz) 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 im südöstlich direkt angrenzenden Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228A und für die dort westlich liegenden Wohnbereiche verbessert. Der bisher über die Bahnhofsallee abgewinkelte Schwerlastverkehr für Schrottplatz wird aus den sensiblen Wohnbereichen herausgenommen und zur Ellerstraße verlagert.

Durch die zu erwartende Grünflächengestaltung auf Grundlage der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete auf den jeweiligen Gewerbegrundstücken ist zudem von einer deutlichen Verbesserung der Begrünung auszugehen.

### **5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft**

Der Bebauungsplan Nr. 228 B soll für das Nordwestliche Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Hilden aufgestellt werden.

Das ehemalige Bahngelände wird in großen Teilen als Schrott- und Lagerplatz genutzt. Entlang der Ellerstraße werden die Nutzungen der Gartenflächen und der Bebauung Ellerstraße 149 und 151 festgeschrieben.

Im Bereich der Gleisanlagen und des ehemaligen Tanklager an der Ellerstraße wird Baurecht für Einrichtung von Gewerbegebieten geschaffen.

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

Das Plangebiet ist ca. 42.200 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 34.000 m²

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen der Gewerbegebiete, in denen durch die Nutzungsänderungen von einem Eingriff auszugehen ist.

Der Versiegelungsgrad im eingriffsrelevanten Bereich beträgt zurzeit ca. 79 % und erhöht sich auf 80 %.

Die bestehenden Grünstrukturen bestehen im Wesentlichen aus alter Zierbepflanzung oder Aufwuchs, der bisher zumeist regelmäßig massiv zurück geschnitten wurde. Sie sind somit nur als ökologisch geringwertig anzusehen.

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

### Kompensationsmaßnahmen

#### Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang zu entnehmen.

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Gewerbegebiete	34.032 m ²	Bestand	37.516	+ 8.736
		Planung	46.252	

#### Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffes. Es verbleibt ein Guthaben von 8.736 Punkten.

Berücksichtigt wurden bei der Bilanzierung dabei:

die Anwendung der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete der Stadt Hilden für die Gewerbegebiete. Das bedeutet im Einzelnen:

- die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen
- das Anpflanzen eines mittel- bis großkronigen Baumes je 50 qm zu begrünende Grundstücksfläche

### **5.4 Immissionschutz**

Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung. Dieser wird vorrangig durch die direkt an das Bebauungsplangebiet angrenzende Bahntrasse verursacht. Zwar wird keine besonders lärmempfindliche neue Nutzung durch den Bebauungsplan ermöglicht, aufgrund der innerhalb des Bebauungsplanes liegenden beiden Eisenbahnwohnhäuser und der Zulässigkeit von Büros und betriebsbedingten Wohnungen, finden die von dem Schrottplatz zu erwartenden Lärmemissionen und der Bahntrasse in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ihre besondere Berücksichtigung.



In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007 und den Ergänzungen vom 15.11.2007) wurde 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 Nr. 228B übernommen und gliedern somit das Gewerbegebiet mit Hilfe eines weiteren Elements.

Weitere Festsetzungen zum Immissionsschutz werden durch die Untergliederung des Plangebietes in Teilgebiete entsprechend § 1 Abs. 4 BauNVO getroffen.

Diese Untergliederung ermöglicht es, bestimmte störintensive Betriebe in konkreten Teilgebieten anzusiedeln, in welchen diese die schutzbedürftige Umgebung nicht erheblich belästigen oder es zu erheblichen Nachteilen führen.

Über die Festsetzung von Emissionskontingenten hinaus werden zusätzlich unter Anwendung des Abstandserlasses (RdErl. D. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98) – v. 2.4.1998) Anlagen und Betriebe der Abstandsklasse 1 – 3 des Anhangs 1 des Abstandserlasses des MURL 1998 ausgeschlossen.

Die Anwendung des Abstandserlasses ist zur Regelung der anderweitigen Immissionskonflikte, wie z.B. Staub, Gerüche, und Erschütterungen außerdem erforderlich.

Darüber hinaus sind Festsetzungen für den ausreichenden Schallschutz gegen Außenlärm für Wohn- und Büroräume getroffen worden.

### 5.5 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 Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes und der neuen Nutzung, kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A, 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.

Da beide Bebauungspläne in einer gewissen planerischen Abhängigkeit stehen, ist eine Gesamtbetrachtung unabdingbar.

In dem Zusammenhang ist es aus wirtschaftlichen Gründen 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.

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 öffentliche 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 Nutzung bzw. Erweiterung des Schrottplatzes für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

## **5.6 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 bieten zunächst die notwendigen Rahmenbedingungen für die weitere Beobachtung.

Eine weitere Entwicklung kann durch den Zu- und Abfahrverkehr entstehen, der durch die Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B erfolgt.

Die Verkehrsentwicklung wird hier weiter beobachtet werden, wie es heute schon der Fall ist – spätestens bei der Erstellung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hilden. 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden könnten. 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 ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

## **5.7 Zusammenfassung**

Der Bebauungsplan Nr. 228B beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Dieses Gelände von ca. 4,2 ha Größe 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 Schrottplatz-Nutzung bleibt erhalten, wird aber in weiten Teilen des Plangebietes komprimiert und weiterentwickelt.

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 Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes wird die Lärmschutz-Situation in den angrenzenden Wohnbereichen des Bebauungsplanes Nr. 228A verbessert, gleiches gilt auch für die Verringerung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehre – das Schrottplatz-Areal wird nun über eine eigene private Erschließungsstraße angefahren werden können.

Zusammenfassend können daher aus Umweltaspekten heraus keine durch die Planung verursachten negativen Auswirkungen festgestellt werden. Vielmehr ist nach Realisierung des Bebauungsplanes mit verbesserten Umweltbedingungen und nunmehr kontrollierbaren Gefährdungsabschätzungen zu rechnen.

## **6. Bodenordnungsmaßnahmen**

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. die Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, die westlich gelegene Grünfläche (Flurstück 1600), das Flurstück 1356 im nordöstlichen Eckbereich des Plangebietes sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes inzwischen an die Fa. Müller verkauft worden. Lediglich die verbliebene Grünfläche östlich des Wohngebäudes Ellerstraße 149 ist noch im Eigentum der GkA Hilden, soll aber kurzfristig auch an die Fa. Müller verkauft werden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

## **7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung**

Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichte Schrottplatzerweiterung sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

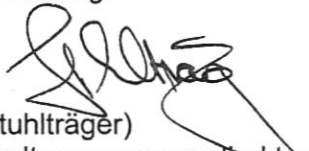
Hierzu gehört der Bau einer privaten Erschließung innerhalb des Plangebietes - Baubeginn voraussichtlich Juni 2008 - sowie die Anbindung an die „alte“ Ellerstraße. Im Vorlauf ist der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und deren Anbindung an das öffentliche Abwassernetz - Baubeginn voraussichtlich April 2008 - notwendig.

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert, da mit der Fa. Müller ein Erschließungs- und Ablösevertrag abgeschlossen wurde, der die Kostenübernahme seitens der Fa. Müller für einen Kanalanschluss von seinem Grundstück an das öffentliche Kanalnetz regelt.

Die Anbindung und der Bau einer Erschließungsstraße auf der gewerblichen Fläche ist Privatsache der Fa. Müller und zieht somit auch keine Kosten für die GkA Hilden oder die Stadt Hilden nach sich.

Hilden, den 22. Februar 2008

Im Auftrag



(Stuhlträger)  
Stadtvermessungsdirektor

**Bebauungsplan Nr. 228**  
für den Bereich  
**Bahnhofsallee/ Bahntrasse/Alte Ellerstraße**  
(ehem. Güterbahnhof)

**Bebauungsplan Nr. 228B**  
für den Bereich  
**Alte Ellerstraße/ Bahntrasse/Westlich des Terraniageländes**  
(ehem. Güterbahnhof)

**Begründung  
und Umweltbericht**  
Stand: August 2007/Februar 2008



1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Bisheriges Planungsrecht
3. Ziel und Zweck der Planung
4. Planinhalte
  - 4.1 Städtebauliche Konzeption
  - 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung
  - 4.3 Grünflächen
  - 4.4 Erschließung
  - 4.5 Ver- und Entsorgung
5. Umweltbericht
  - 5.1 Beschreibung des Vorhabens
  - 5.2 Bestandsaufnahme / Beschreibung der  
Umweltsituation
    - 5.2.1 Schutzgut Mensch
    - 5.2.2 Landschaft / Landschaftsbild
    - 5.2.3 Boden / Altlasten
    - 5.2.4 Tiere und Pflanzen
    - 5.2.5 Wasser
    - 5.2.6 Klima / Luft / Lärm
    - 5.2.7 Kultur- und Sachgüter
    - 5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes
  - 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft
  - 5.4 Immissionsschutz
  - 5.5 Planalternativen
  - 5.6 Maßnahmen des Monitoring
  - 5.7 Zusammenfassung
6. Bodenordnungsmaßnahmen
7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

**1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes**

Das Plangebiet 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 Bebauung der Schillerstraße an.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Großteil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung ein (Schrottplatz). Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände, eine LKW-Waage und auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art. Innerhalb dieses Geländes befindet sich auch eine Laderampe für militärische Zwecke, die weiterhin angefahren werden können muss.

Der nördliche Teilbereich des Bebauungsplan-Gebietes ist zudem durch einige begrünte Flächen gekennzeichnet. Bei diesen handelt es sich um brachliegende Flächen mit Bewuchs, zum anderen aber auch um gärtnerisch genutztes „Grabeland“. Außerdem stehen in diesem Bereich an der „Alten Ellerstraße“ zwei ehemalige Betriebswohnungen der DB AG.

Nach Osten zum Terrania-Gelände im Bereich der Böschung hin ist das Plangebiet durch einen schmalen, aber zusammenhängenden Grünstreifen optisch getrennt. Eine weitere kleinere Grünfläche gibt es an der Ostseite des Plangebietes in Höhe der Zufahrt zur „Alten Ellerstraße“ sowie zum

**1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt nordwestlich der Hildener Innenstadt in einer Entfernung von ca. 1000 bis 1500 m Luftlinie zum Alten Markt im Stadtzentrum. Während es nach Südwesten von der Trasse der Bahnlinie Düsseldorf-Leverkusen-Köln begrenzt wird, schließt sich nach Nord die Trasse der „Alten Ellerstraße“ und nach Südosten die durch einen Höhengsprung getrennten Flächen des Gewerbeparkes Terrania sowie die Nordost-Grenze der Flurstückes 398 der Flur 51 der Gemarkung Hilden.

Der heutige Zustand des Plangebietes erschließt sich aus der seit einigen Jahren schon weitgehend aufgegebenen früheren Nutzung als Güterbahnhof. Einen Teil der Plangebietsfläche nimmt der Lagerplatz einer Firma für Altmaterial-/ Altmetall-Verwertung ein (Schrottplatz). Dementsprechend gibt es einige Schuppen und Lagergebäude auf dem Gelände sowie auch größere Frei-Lagerbereiche für Materialien verschiedener Art. Innerhalb dieses Geländes befindet sich auch eine Laderampe für militärische Zwecke, die weiterhin angefahren werden können muss. Zudem befinden sich Schienen im Plangebiet, welche aus der ehemaligen Güterbahnhofsnutzung resultieren, gleichwohl aber auch heute noch für die Anlieferung des Schrottplatzes genutzt werden.

Der nördliche Teilbereich des Bebauungsplan-Gebietes ist zudem durch einige begrünte Flächen gekennzeichnet. Bei diesen handelt es sich um brachliegende Flächen mit Bewuchs, zum anderen aber auch um gärtnerisch genutztes „Grabeland“. Außerdem stehen in diesem Bereich an der „Alten Ellerstraße“ zwei Wohngebäude mit ehemaligen Betriebswohnungen der DB AG.

Eine weitere kleinere Grünfläche gibt es an der Ostseite des Plangebietes in Höhe der Zufahrt zur „Alten Ellerstraße“ sowie zum Terrania-Gelände.

Hier befand sich bis vor kurzem – unterirdisch – ein ehemaliges Tanklager der



Terrania-Gelände.

Hier befand sich bis vor kurzem – unterirdisch- ein ehemaliges Tanklager der NATO, welches inzwischen beseitigt wurde.

Das südöstliche Ende des Plangebietes ist geprägt durch das renovierte und umgenutzte Gebäude der ehem. Güterabfertigung (Bahnhofsalle 9) und die dort beginnende Erschließungsstraße, die heute noch den Schrottplatz andient.

Im Plangebiet befinden sich ebenfalls die Standorte von Masten der sog. „Querfelder“ für die Bahnüberleitungen.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 6,6 ha.

## **2. Bisheriges Planungsrecht**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus. Die Entbehrlichkeitsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt und damit die notwendige Entwidmung der betroffenen Bereiche befindet sich immer noch im Verfahren. Die Plangenehmigung zur Einkürzung der Gleise 12, 31 und 30 wurde durch das Eisenbahnbundesamt am 28.02.2007 erteilt. Nach Durchführung dieser Maßnahme wird die öffentliche eisenbahnrechtliche Widmung der Flächen angepasst.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Mit dem Aufstellungsbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 15.03.2006 und der Bekanntmachung am 28.04.2006 wurde das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 228 eingeleitet.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228 ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann.

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für diesen Bereich die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der

NATO, welches inzwischen beseitigt wurde.

Im südlichen Teilen der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze schließt das Plangebiet des im Laufe des Bebauungsplanverfahrens abgetrennten, parallel aufgestellten Bebauungsplans Nr. 228 A an, in welchem zukünftig kleingewerbliche Nutzungen angesiedelt werden sollen. Derzeit befinden sich hier noch Teilbereiche des Schrottplatzes.

Die Größe des Plangebietes beträgt insgesamt ca. 4,2 ha.

## **2. Bisheriges Planungsrecht**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 weist den gesamten hier betroffenen Bereich als „Fläche für Bahnanlagen“ aus, entsprechend seiner zuvor bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung.

Einen Bebauungsplan hat es bisher für das Plangebiet nicht gegeben.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B ist nicht Gegenstand des Landschaftsplanes des Kreises Mettmann.

Der Grünordnungsplan der Stadt Hilden aus 2001 empfiehlt unter dem Punkt P4 (Terrania-Gewerbepark und Entwicklungsbereich Bahnhof) für Teile diesen Bereiches die Schaffung straßenunabhängiger Wegeverbindungen; insbesondere auch die Verlängerung der nordwestlich bereits realisierten Wegeverbindung parallel der Bahntrasse bis zum Rad- Wanderweg an der Itter.

Der Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

Bahntrasse bis zum Rad- Wanderweg an der Itter.

Der Regionalplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf (GEP 99) ordnet das Plangebiet einem „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)“ zu.

Der „Rahmenplan Nördliche Unterstadt“ wurde am 25.04.2007 durch den Rat der Stadt Hilden beschlossen. Dieser enthält in seinem Plangebiet auch den südöstlichen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 228. Bei dem Rahmenplan handelt es sich um eine „informelle Planung“, deren generelles Ziel die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Bewohnerschaft durch städtebauliche Mittel ist.

Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen vorgeschlagen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes umgesetzt werden sollen. Diese beziehen sich besonders auf das Bahnhofsgebäude und deren Umfeld. Die Maßnahmen finden sich im Bebauungsplan wieder.

### **3. Ziel und Zweck der Planung**

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofs-nutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plan-gebietes zu erwerben.

Daher soll nun diese günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Fläche im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) im südlichen Bereich neu verfügbar gemacht werden. Die Schrottplatz-Nutzung bleibt dabei im Grundsatz erhalten, wird allerdings etwas in

### **3. Ziel und Zweck der Planung**

Nach der Aufgabe der Güterbahnhofs-nutzung durch die Deutsche Bahn AG schon Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts lag die Fläche in großen Bereichen brach. Lediglich der Schrottplatz wurde weiterhin auch per Bahn angedient, die Nutzung ungestört weitergeführt und die bestehende Nato-Verladerampe musste weiterhin zugänglich sein, da sie immer noch gelegentlich genutzt wird.

Nach längeren Verhandlungen ist es der Stadt Hilden über die GkA Hilden (Gesellschaft für kommunale Anlagen) gelungen, den größten Teil des Plan-gebietes zu erwerben.

Der Großteil der Flächen wurden zwischenzeitlich an die Fa. Müller (Alt-materialverwertung und Schrottplatz) weiterverkauft, um somit deren zukünftige Firmenerweiterung und -Planung sicherzustellen.

Der Ziel und Zweck der kommunalen Planung steht in direktem Zusammenhang mit dem benachbarten südöstlichen

nordwestliche Richtung verschoben und komprimiert. Dort soll sie sich auch baulich weiter entwickeln können. Die Haupteerschließung 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.

Bereich, der ebenfalls Teil des Güterbahnhofs war und in dem gegenwärtig noch Teile des Schrottplatzes hineinreichen. Dieser günstig gelegene und gut an das Verkehrsnetz angebundene Bereich soll im Sinne einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Hilden insbesondere für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe neu verfügbar gemacht werden. Um dies zu ermöglichen, soll der Schrottplatz in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B in nordwestliche Richtung verschoben und komprimiert werden. Dort soll sich das Unternehmen Müller auch baulich weiter entwickeln können. Dies stellt für beide Planbereiche eine Optimierung der Flächenpotenziale dar.

Mit der Flächenverkleinerung des Schrottplatzes soll auch seine Erschließung 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. Damit würden auch die durch den parallel laufenden Bebauungsplan Nr. 228A vorgesehenen Kleingewerbenutzungen auf eine deutlich bessere Verkehrs(lärm)-situation treffen als es gegenwärtig der Fall ist.

#### **4. Planinhalte**

##### **4.1 Städtebauliche Konzeption**

Grundansatz der Planung ist es, die neue Nutzung und deren Erschließung so zu gestalten, dass sie sich in den Bestand vor Ort einfügen und dort auch positiv auswirken können.

Der südöstliche Bereich des Plangebietes wird weiterhin von der Bahnhofsallee erschlossen.

Die überbaubaren Flächen sind Flächenausweisungen, wobei die Grenzen der Bebauung zum Gleiskörper hin (Südwestseite) durch Baulinien festgesetzt werden. Hintergrund ist, dass durch die gewerbliche Bautätigkeit zugleich ein Beitrag zum Lärmschutz geleistet werden soll, indem entlang der Bahnstrecke eine möglichst geschlossene Gebäudekulisse

#### **4. Planinhalte**

##### **4.1 Städtebauliche Konzeption**

Grundbestrebung der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Betriebssicherung des Schrottplatzes bzw. einer möglichen Folgennutzung zu schaffen und das von ihm ausgehende Konfliktpotenzial zu minimieren. Hierbei sollen diverse planungsrechtliche Vorgaben die Einfügung des Schrottplatzes bzw. seiner Folgennutzung gewährleisten. Dies geschieht insbesondere durch die Vorgabe von Baufenstern und immissionsbezogenen Reglementierungen.

Im nördlichen Bereich schließen sich (private) Grünflächen an (gärtnerisch genutztes Grabeland), die in ihrer jetzigen Nutzung auch erhalten bleiben sollen und in dem Zusammenhang im Rahmen der 17.

entsteht. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Erscheinung werden hiervon Vorteile erwartet.

In den Gewerbegebieten 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 – allerdings ausgeschlossen.

Deshalb sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig.

An der engsten Stelle des Plangebietes, die sich für eine bauliche Ausnutzung nicht eignet, ist ein Wendehammer mit 5 öffentlichen Parkplätzen vorgesehen.

Hieran schließt sich eine als GE festgesetzte Baufläche an, die über eine private Zuwegung zur öffentlichen Erschließungsstraße erschlossen werden soll. Es besteht aber auch nicht die Möglichkeit, Teilbereiche dieser GE-Fläche an den benachbarten Terrania-Gewerbepark anzugliedern und über dessen Verkehrsflächen zu erschließen.

Der nordwestliche Teil des Plangebietes wird im Wesentlichen von der Fläche des Schrottplatzes eingenommen, ebenfalls eine GE-Fläche, aber aufgrund seiner Bahnanbindung auch als Fläche für Bahnbetriebsanlagen deklariert. An diesen Bereich schließen sich nördlich (private) Grünflächen an (gärtnerisch genutztes Grabeland), die in ihrer jetzigen Nutzung auch erhalten bleiben sollen und in dem Zusammenhang im Rahmen der 17. Flächennutzungsplanänderung auch berücksichtigt werden. Die Grundstücke der beiden bestehenden Wohngebäude werden aufgrund ihrer besonderen Lage innerhalb eines im weiten Umkreis gewerblich-industriell geprägten Umfeldes und nicht zwangsläufig aufgrund ihrer derzeitigen Zweckbestimmung, Wohngebäude, als GE ausgewiesen und im Bestand gesichert.

Flächennutzungsplanänderung auch berücksichtigt werden. Die Grundstücke der beiden bestehenden ehemaligen Eisenbahnwohngebäude werden aufgrund ihrer besonderen Lage innerhalb eines im weiten Umkreis gewerblich-industriell geprägten Umfeldes und nicht zwangsläufig aufgrund ihrer derzeitigen Zweckbestimmung, Wohngebäude, als GE ausgewiesen, aber im Bestand gesichert.

Wie im Bebauungsplan Nr. 228B dargestellt, sind große Teile des Planungsgebietes noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Hierbei handelt es sich um Flächen, die in der beabsichtigten zukünftigen Lage des Schrottplatzes liegen. Diese Flächen sind sie der kommunalen Planungshoheit insoweit entzogen, dass die Gemeinde keine Festsetzungen treffen darf, die der eisenbahnrechtlichen Widmung entgegen stehen. Nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamts als zuständige Fachbehörde (Schreiben vom 03.01.2008) lässt ein Schrottplatz, der seine Güter auf der Schiene transportiert, mit der eisenbahnrechtlichen Widmung grundsätzlich vereinbaren. Daher scheint es auch rechtlich unbedenklich, bezüglich seiner Ansiedlung planungsrechtliche Aussagen zu treffen (insbesondere auch mit Blick auf die durch die Schrottplatznutzung aufgeworfenen Konflikte).

Demgegenüber ist jedoch eine grundsätzliche GE-Ausweisung auf einer eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche nicht zulässig, da hier jede grundsätzlich in einem Gewerbegebiet nach BauNVO zulässige Nutzung (mit Ausnahmen der im Bebauungsplan ausdrücklich ausgeschlossenen Nutzungen) angesiedelt werden könnte. Hiermit würden zumindest auch Nutzungen bauplanungsrechtlich ermöglicht, die im Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Widmung stehen. Aus diesem Grunde kann – solange keine förmliche Entwidmung erfolgt ist – kein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festgesetzt werden. Die Möglichkeit zur Lösung des Problems besteht in der Ausweisung von bedingtem Baurecht nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB, von dem hier Gebrauch gemacht wurde. Diese Festsetzungsoption lässt es zu, dass das Baurecht erst mit einer bestimmten



Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE- Gebieten ausgeschlossen (Festsetzung Nr. 1).

Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Angebotsdefizite auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘ für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

- Danach sollen Facheinzelhandelsgeschäfte und Fachmärkte mit zentrenrelevanten Angeboten und Einzugsbereichen, die über den Nahbereich hinausgehen, ausschließlich in der Innenstadt konzentriert werden sollen.
- Die bestehenden Entwicklungspotenziale bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen vorrangig dazu genutzt werden, die bestehenden Nahversorgungsstandorte – soweit die standortseitigen Rahmenbedingungen dies erlauben – zu stärken.
- Auf die Entwicklung weiterer, über den derzeitigen Bestand hinausgehender Nahversorgungsstandorte mit gesamtstädtischer bzw. teilstädtischer Versorgungsfunktion soll verzichtet werden.
- Die Entwicklung zusätzlicher Nahversorgungsstandorte mit vorrangig wohnungsnaher Versorgungsfunktion soll grundsätzlich möglich sein. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Standorte eine wohnungsintegrierte Lage aufweisen sowie keine negativen raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept wurde nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt Hilden am 01.03.2006 als verbindliche Leitlinie bei Standortentscheidungen beschlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Voraussetzungen für die Schaffung eines

Bedingung – hier: dem Zeitpunkt der Entwidmung – wirksam wird, während der Bebauungsplan selbst sofort in Kraft tritt. Damit wird kein Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Widmung ausgelöst, denn solange sie besteht, ist die Festsetzung der ihr entgegen stehenden Nutzung nicht wirksam.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Festsetzung des erweiterten Bestandsschutzes gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO hinsichtlich des Schrottplatzes erst durch die Entwidmung wirksam wird. Dies ist dadurch bedingt, dass der erweiterte Bestandsschutz nach § 1 Abs. 10 BauNVO ausdrücklich an eine Baugebietsfestsetzung anknüpft. Da letztere erst mit der Entwidmung wirksam wird, kann für den daran gekoppelten erweiterten Bestandsschutz nichts anderes gelten. Bis zum Eintritt der Bedingungen hat sich die bauordnungsrechtliche Zulässigkeit des Schrottplatzes auf den gewidmeten Flächen – wie bisher – nach dem übergeordneten Fachplanungsrecht zu richten.

In den Gewerbegebieten werden – unabhängig davon, ob sie bedingt oder nicht-bedingt festgesetzt sind – mehrere Nutzungen ausgeschlossen, um eine ungünstige städtebauliche Entwicklung des Plangebietes bzw. negative Auswirkungen anderer Bereiche zu vermeiden:

So sind in den Gewerbegebieten Vergnügungsstätten sowie die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Ausnahmsweise zugelassen werden jedoch Tankstellen, die ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen dienen (textliche Festsetzung Nr. 1.8).

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von jeglichen Einzelhandelsbetrieben in den GE- Gebieten ausgeschlossen (textliche Festsetzung Nr. 1.1). Angesichts der bestehenden Einzelhandelsdynamik auf der einen Seite sowie der vorhandenen Flächennachfrage auf der anderen Seite hat die Stadt Hilden festgelegt, mit einem Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept eine ‚Leitplanke‘



neuen Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans – wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen, sollen die Einzelhandelsnutzungen in den GE-Gebieten als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung ausgeschlossen werden. Die Stärkung der vorhandenen Nahversorgungsstandorte hat gegenüber der Errichtung eines neuen Versorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer städtebaulichen Randlage Vorrang. Weiterhin soll das neue Planungsrecht die gewerblich nutzbaren Bereiche (GE) insbesondere für das produzierende Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe sichern. Die Flächen sollen damit auch Nutzungen vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv sind.

Aus diesen Gründen werden im gesamten Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks, einer Trinkhalle oder (teil-)stationärer Imbissbuden keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens haben. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem anderen Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig.

Weiterhin wird wie oben erläutert in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen. Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der

für die hieraus resultierenden Ansiedlungsbestrebungen des Einzelhandels vorzugeben:

- Danach sollen Facheinzelhandelsgeschäfte und Fachmärkte mit zentrenrelevanten Angeboten und Einzugsbereichen, die über den Nahbereich hinausgehen, ausschließlich in der Innenstadt konzentriert werden.
- Die bestehenden Entwicklungspotenziale bei den nahversorgungsrelevanten Sortimenten sollen vorrangig dazu genutzt werden, die bestehenden Nahversorgungsstandorte – soweit die standortseitigen Rahmenbedingungen dies erlauben – zu stärken.
- Auf die Entwicklung weiterer, über den derzeitigen Bestand hinausgehender Nahversorgungsstandorte mit gesamtstädtischer bzw. teilstädtischer Versorgungsfunktion soll verzichtet werden.
- Die Entwicklung zusätzlicher Nahversorgungsstandorte mit vorrangig wohnungsnaher Versorgungsfunktion soll grundsätzlich möglich sein. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Standorte eine wohnungsintegrierte Lage aufweisen sowie keine negativen raumordnerischen und städtebaulichen Auswirkungen haben.

Das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept wurde nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren vom Rat der Stadt Hilden am 01.03.2006 als verbindliche Leitlinie bei Standortentscheidungen beschlossen.

Da weiterhin die oben erläuterten Voraussetzungen für die Schaffung eines neuen Nahversorgungszentrums im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans – wie oben bereits erläutert – nicht vorliegen, sollen die Einzelhandelsnutzungen in den GE-Gebieten als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung ausgeschlossen werden. Die Stärkung der vorhandenen Nahversorgungsstandorte hat gegenüber der Errichtung eines neuen Versorgungszentrums an dieser Stelle mit ihrer

Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen Hinweis 3 dieser Rahmen erläutert.

Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen.

Aufgrund des „Interkommunalen Einzelhandelskonzeptes“ des Kreises Mettmann (INTEK- Gutachten, Hamburg 2000) sollen an peripheren Standorten keine neuen Einzelhandelsbetriebe entstehen, sondern die vorhandenen Einkaufsstandorte, insbesondere die Einkaufslage Innenstadt geschützt werden. Da sich in Hilden der Innenstadtbereich zudem aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen präzise abgrenzen lässt (also der Bereich, in dem zentrenrelevante Sortimente sinnvollerweise angeboten werden sollten), ergibt sich im Umkehrschluss der Ausschluss von zentrenrelevanten und anderen Sortimenten etwa in Gewerbegebieten und anderen randlagigen Standorten.

Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus.

Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (Festsetzung Nr. 1.4).

städtebaulichen Randlage Vorrang. Weiterhin soll das neue Planungsrecht die gewerblich nutzbaren Bereiche (GE) insbesondere für das produzierende Gewerbe inkl. Dienstleistungsunternehmen und Handwerksbetriebe sichern. Die Flächen sollen dabei möglichst Nutzungen vorbehalten bleiben, die arbeitsplatzintensiv sind.

Aus diesen Gründen werden als Ergebnis der städtebaulichen Abwägung im gesamten Plangebiet grundsätzlich alle Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen.

Jedoch besitzen kleine Einzelhandelsbetriebe mit einem geringen Umfang an zentren- oder nahversorgungsrelevanten Angeboten auf einer sehr kleinen Verkaufsfläche in Form eines Kiosks, aber einer Trinkhalle keine Auswirkung auf die vorhandenen Nahversorgungszentren oder die Innenstadt Hildens. Deshalb hat das Oberverwaltungsgericht Münster in einem Fall geurteilt, dass solche Läden in einem Gewerbegebiet nicht generell ausgeschlossen werden dürfen. Da diese Läden mit ihrem begrenzten Angebot in geringem Umfang die Versorgung der im Plangebiet Tätigen mit Lebensmitteln ermöglichen oder ergänzen, sind sie ausnahmsweise zulässig (textliche Festsetzung Nr. 1.3).

Weiterhin wird wie oben erläutert in den textlichen Festsetzungen eine weitere Ausnahme vom generellen Einzelhandelsverbot für den Bereich des Werksverkaufs zugelassen (textliche Festsetzung Nr. 1.2). Da die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben planungsrechtlich nicht unmittelbar über die Größe der Verkaufsfläche gesteuert werden darf, wurde auf Festsetzung einer maximalen Größe der Verkaufsfläche verzichtet, aber in den Hinweisen ein Rahmen für die Zulässigkeit eines Werkverkaufs festgelegt.

Die Steuerung kann nur im Rahmen der Prüfung im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Es ist hier zu prüfen, ob die Voraussetzungen der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei dem jeweiligen Einzelvorhaben erfüllt sind. Grundlage dieser Einzelfallprüfung ist, dass die Werksverkaufsläden nur eine angemessene

Die Mast-Standorte für die Querfelder der Bahnoberleitungen bleiben „Flächen für den Bahnbedarf“.	Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs kleiner sein muss als der Umsatz des Hauptbetriebs. Um diese Grundlage für alle unmittelbar erkennbar zu machen, wird in dem neuen Textlichen Hinweis 4 dieser Rahmen erläutert.   Von diesen „Werksverkäufen“ kann angenommen werden, dass sie die Funktionen der zentralen Innenstadt nicht beeinträchtigen und demnach als Ausnahmen vertretbar sind.   Aufgrund des „Interkommunalen Einzelhandelskonzeptes“ des Kreises Mettmann (INTEK- Gutachten, Hamburg 2000) sollen an peripheren Standorten keine neuen Einzelhandelsbetriebe entstehen, sondern die vorhandenen Einkaufsstandorte, insbesondere die Einkaufslage Innenstadt geschützt werden.   Da sich in Hilden der Innenstadtbereich zudem aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen präzise abgrenzen lässt (also der Bereich, in dem zentrenrelevante Sortimente sinnvollerweise angeboten werden sollten), ergibt sich im Umkehrschluss der Ausschluss von zentrenrelevanten und anderen Sortimenten etwa in Gewerbegebieten und anderen randlagigen Standorten.   Die Ansiedlung von Vergnügungsbetrieben in den Gewerbegebieten ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten ebenfalls nicht wünschenswert, da das Gebiet vornehmlich einer gewerblichen (auch produzierenden) Nutzung vorbehalten bleiben soll. Die textliche Festsetzung Nr. 1.5 schließt daher Vergnügungsstätten aus.   Außerdem sollen im Plangebiet Bordelle und Dirnenunterkünfte auf Grund der Nachbarschaft zur Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Unterstadt und Verhinderung des so genannten „trading down“ - Effekts ausgeschlossen werden (textliche Festsetzung Nr. 1.4).   Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung

Im südöstlichen Teilbereich des Plangebietes findet sich die einzige geplante und genehmigte Ausweisung als Mischgebiet (MI). Dies erfolgt lediglich zur Sicherung des Gastronomiebetriebes im direkt angrenzenden östlich liegenden Bahnhofsgebäude. Dieser Bereich wird als „nichtüberbaubare“ Grundstücksfläche ausgewiesen und dient dem Gastronomiebetrieb zur Außenbewirtschaftung.

In der Fortsetzung des südöstlichen Teils wird die Geschossigkeit auf II – III festgesetzt, die GRZ auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 1,2.

Dabei werden – wie oben erläutert und begründet – bestimmte Nutzungen durch textliche Festsetzung ausgeschlossen: Einzelhandel, Tankstellen, Vergnügungstätten und Sex- und Bordellbetriebe. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass trotz des Ausschlusses bestimmter Nutzungen die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes erhalten bleibt.

Hinsichtlich der äußeren Gestaltung werden keine Vorgaben gemacht, lediglich die Baulinie zur Bahntrasse hin ist als Ausgangspunkt für die Hochbau-Planung zu beachten.

Für das „Baufenster“ (Bahnhofsallee 9, ehem. Güterabfertigung) in der Nähe des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes wird die Dachform – Satteldach – vorgegeben.

Für die vorgesehenen gegliederten Gewerbegebiete G², G³, G⁴ und teilweise G¹ werden keine Geschossigkeiten definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um den sich dort ansiedelnden Betrieben ein hohes Maß an Flexibilität bei ihrer baulichen Gestaltung zu bieten. Im Detail werden die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für die südwestlichen Gewerbeflächen und die gewerblichen Bauflächen direkt an der Bahntrasse begrenzt.

Für diese Bereiche gelten dann die Festsetzung einer max. Wandhöhe (15 m), einer GFZ von 2,0 und einer GRZ von max. 0,7.

In der gewerblichen Teilfläche entlang der

#### 4.2 Bauweise und äußere Gestaltung

Das gesamte Plangebiet wird mit Ausnahme von zwei großen privaten Grünflächen als Gewerbegebiet ausgewiesen.

Wie oben erläutert: zum Teil unter der zeitlichen Bedingung, dass die Flächen eisenbahnrechtlich „entwidmet“ werden.

Das Gewerbegebiet zwischen diesen beiden großen privaten Grünflächen wird zurzeit von zwei Wohnhäusern belegt, die auch zu Wohnzwecken genutzt werden. Dies soll langfristig nach Aufgabe der Wohnhäuser nicht mehr möglich sein, da eine Wohnnutzung dem eigentlichen Gebietscharakter eines Gewerbegebietes widerspricht.

Für diese Fläche werden Vorgaben innerhalb eines „Gewerbegebietes“ gemacht: max. III Geschosse, offene Bauweise, GRZ max. 0,4, GFZ max. 1,2. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse wird davon ausgegangen, dass es keine Ausweitung der Wohnnutzung geben wird. Dies ist im Bebauungsplan nicht beabsichtigt, entsprechend fallen die Festsetzungen aus.

Innerhalb der gegliederten Gewerbegebiete GE werden keine Geschossigkeiten definiert. Hier wird vielmehr mit maximalen Wandhöhen gearbeitet, um dem sich dort weiterentwickelnden Schrottplatz und Altmaterialverwertungsunternehmen ein hohes Maß an Flexibilität bei seiner baulichen Gestaltung zu bieten. Im Detail wird die Wandhöhen auf mind. 6 m und max. 15 m für das südwestliche GE - Gebiet begrenzt. Für diese Bereiche gelten dann die Festsetzung einer GFZ von 2,0 und einer GRZ von max. 0,7.

In der gewerblichen Teilfläche entlang der „alten Ellerstraße“ GE, die auch als Zufahrtsbereich für das Gewerbegebiet vorgesehen ist, werden Geschossigkeiten festgesetzt, da hier der Standort eines neuen Verwaltungsgebäudes für den Schrottplatzbetreiber geplant ist.

Demnach wurde die GRZ hier auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 2,0 und eine III-geschossige Bauweise festgesetzt.



„alten Ellerstraße“, die auch als Zufahrtbereich für das Gewerbegebiet vorgesehen ist, werden Geschossigkeiten festgesetzt, da hier der Standort eines neuen Verwaltungsgebäudes für den Schrottplatzbetreiber vorgesehen ist. Demnach wurde die GRZ hier auf (max.) 0,8, die GFZ auf (max.) 2,0 und eine II-III-geschossige Bauweise festgesetzt.

Im nordwestlichen Plangebiet schließlich werden für die beiden dort bestehenden Wohngebäude die Vorgaben innerhalb eines „Gewerbegebietes“ gemacht: max. III Geschosse, offene Bauweise, GRZ max. 0,4, GFZ max. 1,2. Aufgrund der Grundstücksverhältnisse wird davon ausgegangen, dass es keine Ausweitung der Wohnnutzung geben wird. Dies ist im Bebauungsplan nicht beabsichtigt, entsprechend fallen die Festsetzungen aus.

Hinsichtlich des Ausschlusses bestimmter Nutzungen wird hier in gleicher Weise verfahren wie in allen anderen Gewerbegebieten, indem für alle im Bebauungsplan ausgewiesenen Gewerbegebiete Speditionen, großflächige Einzelhandelsbetriebe, Vergnügungstätten, Bordelle- und Dirnenunterkünfte sowie Tankstellen nicht zulässig sind.

#### 4.3 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.

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nordöstlich an das Plangebiet angrenzend.

Auch diese Flächen werden zunächst als „private Grünflächen“ festgeschrieben.

#### 4.3 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.

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet einige lineare Grünstrukturen, insbesondere entlang der Bahntrasse und entlang des Geländesprunges zum „Terrania-Gewerbepark“, nordöstlich an das Plangebiet angrenzend.



Innerhalb des Plangebietes wird laut Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, der als Entwurf vorliegt, lediglich ein Baum „zum Erhalt“ festgesetzt.

#### 4.4 Erschließung

Ein Kernstück der Planung ist die Verbesserung der Erschließungssituation. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, verbunden mit allen negativen Auswirkungen insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren, soll der nordwestliche Teil des Plangebietes, der vollständig vom Schrottplatz eingenommen wird, eine eigenständige Erschließung erhalten. Diese private Straße zweigt von der „alten Ellerstraße“ ab, so dass eine neue Zufahrt zur Ellerstraße selbst nicht notwendig wird; vielmehr kann die Zufahrt Ellerstraße 101 mit verwendet werden. In dem Zusammenhang ist eine Untersuchung des vorhandenen Unterbaus der „alten Ellerstraße“ erforderlich, da durch den vermehrt auftretenden Schwerlastverkehr die Oberflächenbelastung deutlich zunehmen wird.

Die Erschließung des Schrottplatzgeländes wird dabei in Eigenverantwortung des Grundstückseigentümers und in Absprache mit der zuständigen Behörde erfolgen, um so den Anforderungen des Gewerbeverkehrs gerecht werden zu können.

Im südwestlichen Teil des Plangebiets ist heute schon eine Laderampe (Stückgutrampe) an einer Gleistrasse vorhanden, die im Wesentlichen Bundeswehr- und NATO-Zwecke dient und die auch weiterhin zum Erhalt vorgesehen ist und deren Anfahrbarkeit auch entsprechend gewährleistet werden muss. Der Standort dieser Rampe liegt innerhalb der Flächen für Altmaterial-Verwertung und Schrottplatz.

Die südöstlich an den Schrottplatz angrenzenden Gewerbeflächen werden weiterhin über die heute schon vorhandene Zufahrt von der Bahnhofsallee erschlossen, die wiederum saniert und den neuen Anforderungen angepasst werden soll.

#### 4.4 Erschließung

Ein Kernstück der Planung ist die Verbesserung der Erschließungssituation. Bisher wurde der Schrottplatz über die Bahnhofsallee angefahren, verbunden mit allen negativen Auswirkungen für die angrenzenden Wohngebiete insbesondere hinsichtlich des Verkehrslärms auch in den zuführenden Straßen.

Um diese Beeinträchtigungen zu reduzieren, soll das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228B, das nahezu vollständig vom Schrottplatz eingenommen wird, eine eigenständige Erschließung erhalten. Diese private Straße zweigt von der „alten Ellerstraße“ ab, so dass eine neue Zufahrt zur Ellerstraße selbst nicht notwendig wird; vielmehr kann die Zufahrt Ellerstraße 101 mit verwendet werden. In dem Zusammenhang ist eine Untersuchung des vorhandenen Unterbaus der „alten Ellerstraße“ erforderlich, da durch den vermehrt auftretenden Schwerlastverkehr die Oberflächenbelastung deutlich zunehmen wird.

Die Erschließung des Schrottplatzgeländes wird dabei in Eigenverantwortung des Grundstückseigentümers und in Absprache mit der zuständigen Behörde erfolgen, um so den Anforderungen des Gewerbeverkehrs gerecht werden zu können.

Im südwestlichen Teil des Plangebiets ist heute schon eine Laderampe (Stückgutrampe) an einer Gleistrasse vorhanden, die im Wesentlichen Bundeswehr- und NATO-Zwecke dient und die auch weiterhin zum Erhalt vorgesehen ist und deren Anfahrbarkeit auch entsprechend gewährleistet werden muss. Der Standort dieser Rampe liegt innerhalb der Flächen für Altmaterial-Verwertung und Schrottplatz.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. An der Ellerstraße, etwa in Höhe der Zufahrt Ellerstraße 101, befindet sich zudem die Haltestelle Westring der

Innerhalb der neuen Erschließungsstraße sind Flächen für öffentliche Parkplätze vorgesehen. U.a. soll gegenüber des Gebäudes Bahnhofsallee 9 über eine Länge von ca.

75 m ein Parkstreifen entstehen, der sowohl den Bediensteten der neu angesiedelten Gewerbebetriebe als auch Besuchern dienen soll.

Auf dem hinterliegenden Gelände der Bahnhofsallee 9 ist eine private Stellplatzanlage vorgesehen, welche zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes des sanierten Bahnhofgebäudes und den dort geplanten Nutzungen dienen soll.

Direkt östlich angrenzend wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fahrradabstellfläche“ ausgewiesen. Hier sollen die bisher östlich des Bahnhofgebäudes untergebrachten Fahrradboxen und eine überdachte Fahrradabstellanlage planungsrechtlich abgesichert und angesiedelt werden.

Um eine kurze fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes von den Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, wird dies durch ein Gehrecht über die Fläche des Biergartens zugunsten der Allgemeinheit sichergestellt.

Über eine Privatzufahrt soll dann am Ende der Wendeanlage der öffentlichen Straße das neue Gewerbegebiet angebunden werden.

Die Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Im Bereich des Bahnhofs treffen die Bus-Linien O 3, 783 und 784 zusammen, außerdem ist der Bahnhof Haltepunkt der S-Bahn-Linie S 7 Düsseldorf-Hilden-Solingen.

An der Ellerstraße, etwa in Höhe der Zufahrt Ellerstraße 101, befindet sich zudem die Haltestelle Westring der Bus-Linie 785.

Der Anschluss an das überörtliche Straßennetz ist, zumindest für den nordwestlichen Teil des Plangebietes, ebenfalls gut. Die Ellerstraße/Hülsenstraße sowie der Westring bieten jeweils direkte Zuführungen zu den Autobahnen A 46, A 59 und im weiteren Verlauf A 3.

Bus-Linie 785.

Der Anschluss an das überörtliche Straßennetz ist ebenfalls gut. Die Ellerstraße/Hülsenstraße sowie der Westring bieten jeweils direkte Zuführungen zu den Autobahnen A 46, A 59 und im weiteren Verlauf A 3.

#### 4.5 Ver- und Entsorgung

Neben dem Bau einer neuen privaten Erschließungsstraße (im nordwestlichen Teil des Plangebietes) ist es erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen, aufgeteilt in einen Bereich, der sich zur Bahnhofsallee hin orientiert, und einen Bereich, der zur Ellerstraße hin ausgerichtet ist.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228 und die angrenzenden Straßen werden grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser des südlichen Teils wird über die Kanäle in der Bahnhofsallee zur Benrather Straße (genehm. Entwässerungsentwurf Hilden Südwest) abgeleitet, das des nordwestlichen Teils über die Kanäle in der Ellerstraße (genehm. Entwässerungsentwurf Westring).

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Das Ergebnis der Vorplanung wird wie folgt zusammengefasst.

Das Plangebiet ist in zwei Teilbereiche unterteilt. Der nordwestliche Teil soll von der Ellerstraße, der südöstliche Teil von der Bahnhofsallee erschlossen werden. Das Plangebiet wird im Trennverfahren entwässert.

Demnach ist zur Ableitung des Regenwassers aus dem nordwestlichen Teil des B-Plangebietes (Bestehender Schrottplatz, Fa. Müller) der vorhandene Regenwasserkanal (Kreisprofil 300 mm) in der „alten“ Ellerstraße gegen ein neuen Kanal (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 90 m) zu ersetzen. Parallel zu dieser Kanaltrasse ist ein neuer Schmutzwasserkanal (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 100 m) vorgesehen. Dieser Schmutzwasserkanal kann gemäß der vorliegenden Konzeption bis zur der bestehenden Wohnbebauung (Ellerstraße, Hausnr. 149 und 151) verlängert werden (L = rd. 310 m). Das Niederschlagswasser wird über den Hauptregenwassersammler Ellerstraße/Westring zum RKB Westring geleitet. Die Ableitung des Regenwassers

#### 4.5 Ver- und Entsorgung

Neben dem Bau einer neuen privaten Anbindung ist es erforderlich, das gesamte Plangebiet an die städtische Schmutz- und Regenwasser-Kanalisation anzuschließen die zur Ellerstraße hin ausgerichtet ist.

Das Gebiet des Bebauungsplanes 228B wird grundsätzlich im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser des Plangebietes wird über die Kanäle in der Ellerstraße (genehm. Entwässerungsentwurf Westring) entsorgt.

Für die Entwässerung des Gebietes wurde vom Ing. Büro Pecher AG eine Vorplanung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Bezirksregierung erstellt. Das Ergebnis der Vorplanung wird wie folgt zusammengefasst.

Demnach ist zur Ableitung des Regenwassers aus dem B-Plangebiet (Bestehender Schrottplatz, Fa. Müller) der vorhandene Regenwasserkanal (Kreisprofil 300 mm) in der „alten“ Ellerstraße gegen einen neuen Kanal (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 90 m) zu ersetzen. Parallel zu dieser Kanaltrasse ist ein neuer Schmutzwasserkanal (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 100 m) vorgesehen. Dieser Schmutzwasserkanal kann gemäß der vorliegenden Konzeption bis zur der bestehenden Wohnbebauung (Ellerstraße, Hausnr. 149 und 151) verlängert werden (L = rd. 310 m). Das Niederschlagswasser wird über den Hauptregenwassersammler Ellerstraße/Westring zum RKB Westring geleitet. Die Ableitung des Regenwassers muss auf 250 l/s begrenzt werden. Darüber hinaus gehende Regenwassermengen müssen auf dem Grundstück in Form einer Rückhaltung (291 m³) oder Versickerung zurückgehalten werden. Schmutzwasser wird ebenfalls über die Ellerstraße zur Kläranlage Hilden geleitet.

Die derzeitige Ableitung des Regenwassers auf dem Gelände des Schrottplatzes erfolgt über eine ortsnahe Flächenversickerung. Aufgrund der im Anzeigeverfahren nach § 67.2 BImSchG angezeigten Nutzung durch die Lagerung und Behandlung von Abfällen ohne anhaftende Fette und Emulsionen ist

muss auf 250 l/s begrenzt werden. Darüber hinaus gehende Regenwassermengen müssen auf dem Grundstück in Form einer Rückhaltung (291 m³) oder Versickerung zurückgehalten werden. Schmutzwasser wird ebenfalls über die Ellerstraße zur Kläranlage Hilden geleitet.

Die derzeitige Ableitung des Regenwassers auf dem Gelände des Schrottplatzes erfolgt über eine ortsnahe Flächenversickerung. Aufgrund der im Anzeigeverfahren nach § 67.2 BImSchG angezeigten Nutzung durch die Lagerung und Behandlung von Abfällen ohne anhaftende Fette und Emulsionen ist dies statthaft.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Zur Übernahme des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich des B-Plangebietes ist ebenfalls die Erstellung eines Regenwasserkanals (Kreisprofil 600 mm, L = rd. 362 m) und eines parallelen Schmutzwasserkanals (Kreisprofil 250 mm, L = rd. 258 m) in der öffentlichen Erschließungsstraße des Bebauungsgebietes vorgesehen. Das Niederschlagswasser und das Schmutzwasser wird über den Hauptmischwassersammler Benrather Straße/Düsseldorfer Straße/Weststraße zum RÜB Weststraße geleitet. Die Planung berücksichtigt die hydraulische Leistungsfähigkeit der vorhandenen Abwasserkanalisation. Demnach ist eine ungedroselte Ableitung des Abwassers aus dem südöstlichen Bereich in den Mischwasserhauptsammler möglich.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228 muss vor Einleitung in den Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB

dies statthaft.

Die vorhandene Situation zeigt, dass der Boden für eine Versickerung zumindest teilweise geeignet ist. Demnach sollte auch zukünftig eine Versickerung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Altlastensituation spricht z.Zt. noch dagegen.

Sollten sich zukünftig an der Nutzung des Geländes die derzeitigen Randbedingungen ändern, so ist die Situation im Rahmen des dann erforderlichen Genehmigungsverfahrens neu zu bewerten.

Das Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet 228B muss vor Einleitung in den Hoxbach bzw. Itterbach behandelt werden. Dies kann im RKB Westring und RÜB Weststraße erfolgen.

Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa 780 m Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von 733 m³ vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.

Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.

Weststraße erfolgen.   Die Möglichkeit der Ableitung des gesamten Niederschlagswassers des B-Plangebietes in den Regenwasserkanal in der Ellerstraße wurde geprüft, da eine Einleitung von unverschmutztem Niederschlagswasser (Dachwasser etc.) gemäß § 51a LWG vermieden werden sollte. Die Kosten dieser Variante liegen um Faktor 2 über den Kosten der favorisierten Lösung, weil in diesem Fall ein öffentlicher Regenwasserkanal von etwa 780 m Länge verlegt werden müsste und Speichervolumen von 733 m³ vorzusehen wäre. Diese Variante wurde aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit verworfen.   Die Anbindung an die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt jeweils in Abstimmung mit den Stadtwerken der Stadt Hilden.	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



<b>5. Umweltbericht</b>   <b>5.1 Beschreibung des Vorhabens</b>   Der Bebauungsplan Nr. 228 hat zum Ziel, die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, die nach der Aufgabe der Nutzung durch die Deutsche Bahn AG Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts brach liegen, einer neuen Verwendung zuzuführen.   Hierbei ist daran gedacht, neben dem Schrottplatz, der in nordwestliche Richtung verschoben und etwas komprimiert wird, aber weiterhin in Nutzung bleibt und weiter über einen Gleisanschluss verfügt, die übrigen Flächen für kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) neu verfügbar zu machen.   Neben diesem „Flächenrecycling“ dient der Bebauungsplan auch dazu, die Haupterschließung des Schrottplatz-Geländes zu verlegen. Eine neue private Erschließungsstraße mit einer Zufahrt über die Ellerstraße und der „alten Ellerstraße“ soll in Zukunft den Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen östlich des Bahnhofes Hilden herausziehen.   <b>5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation</b>   <b>5.2.1 Schutzgut Mensch</b>   Der größte Teil des 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 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.   Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet sondern auch für die beiden Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151,	<b>5. Umweltbericht</b>   <b>5.1 Beschreibung des Vorhabens</b>   Der Bebauungsplan Nr. 228B hat zum Ziel, den zurzeit bis zum Grundstück Bahnhofsalle 9 angrenzenden Schrottplatz in nordwestlicher Richtung zu verschieben und dort zu komprimieren und in seiner Entwicklung zu unterstützen.   Die langfristige kommunale Planung sieht vor, dass nach einer evtl. Aufgabe des Schrottplatzes und der vollständigen Entwidmung der Eisenbahnflächen, sich dieses Areal als gewerbliche Baufläche entwickelt werden soll.   Neben diesem „Flächenrecycling“ dient der Bebauungsplan auch dazu, die Haupterschließung des Schrottplatz-Geländes zu verlegen. Eine neue private Anbindung mit einer Zufahrt über die Ellerstraße und der „alten Ellerstraße“ für den Schrottplatz soll in Zukunft den Schwerlastverkehr aus den Wohnbereichen östlich des Bahnhofes Hilden herausziehen.   <b>5.2 Bestandsaufnahme/Beschreibung der Umweltsituation</b>   <b>5.2.1 Schutzgut Mensch</b>   Der größte Teil des 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 ehemaligen Eisenbahnwohngebäude Ellerstraße 149 und 151. Diese bilden den einzigen Wohnstandort im 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.   Weitere Belastungen nicht nur für das Plangebiet, sondern auch für die beiden Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, ergeben sich insbesondere durch den Lärm des
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ergeben sich insbesondere durch den Lärm des Bahnverkehrs und des Verkehrslärms der Ellerstraße. Mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag hat die Ellerstraße entsprechendes „Störpotenzial“.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgeländes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

### 5.2.2 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 Northwest und West andererseits.

Es handelt sich also beim Plangebiet nicht um einen Teil 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.

### 5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228 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 Plangebietes dagegen liegen historische Erkundungen sowie die Ergebnisse orientierender Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung vor.

Diese Vor-Gutachten stammen aus den

Bahnverkehrs und des Verkehrslärms der Ellerstraße. Mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/Tag hat die Ellerstraße entsprechendes „Störpotenzial“.

Durch die heutige Anfahrt des Schrottplatzgeländes über die Bahnhofsallee bestehen auch Störungen durch den Schwerlastverkehr in den umgebenden Wohnbereichen (Körnerstraße, Fabriciusstraße).

### 5.2.2 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 Northwest und West andererseits.

Es handelt sich also beim Plangebiet nicht um einen Teil einer unveränderten natürlichen Landschaft, sondern um eine innenstadtnahe gewerblich genutzte Fläche, die z.T. bisher brach lag.

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.

### 5.2.3 Boden/ Altlasten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228B 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 Plangebietes dagegen liegen historische Erkundungen sowie die Ergebnisse orientierender Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung vor.

Diese Vor-Gutachten stammen aus den Jahren

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.

Im Bebauungsplan werden jedoch die nun als GE ausgewiesenen Areale als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

#### **5.2.4 Tiere und Pflanzen**

Das Plangebiet befindet sich seit vielen Jahrzehnten in einer intensiven gewerblich-industriellen Nutzung (hierunter fällt auch die

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 (Flächenrisiko-Detailuntersuchung, Abschlussbericht vom 27.04.2005 der GFM umwelttechnik GbR, Wesseling). 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.

Im Bebauungsplan werden jedoch die nun als GE ausgewiesenen Areale als Altlastenverdachtsfläche, gemäß Planzeichenverordnung 1990 PlanzV 90, nachrichtlich dargestellt.

#### **5.2.4 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 wird daher nicht erwartet. 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 Landschafts-pflegerischen Fachbeitrages erfasst, bewertet und wird prägend für die Umgebung - insbesondere für den Eingang in das neue Gewerbegebiet - zum Erhalt festgeschrieben.

#### 5.2.5 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.

#### 5.2.6 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.

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 wird daher nicht erwartet. 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.

#### 5.2.5 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.

#### 5.2.6 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

Eine weitere Lärmquelle ist der Straßenverkehr auf der Ellerstraße.

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes nehmen auf die Bahnlärm-Thematik schon insofern Rücksicht, als dass im südöstlichen Teil des Plangebietes 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 für die TA-Lärm.

#### **Emissionskontingente**

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

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228 zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228 bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von  $L_{EK}$  im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzanspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungsberechnung, die unter Berücksichtigung des Abstandsmaßes lediglich die freie Schallaus-

auf der Ellerstraße.

Die Ausweisungen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nehmen nicht nur explizit auf die Bahnlärm-Thematik Rücksicht sondern auch auf die von dem Schrottplatz zu erwartenden ausgehenden Lärmemissionen und deren Auswirkungen auf die noch zwei innerhalb des Plangebietes existierenden ehemaligen Eisenbahnwohngebäude.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung und die Bedeutung für die im Bebauungsplan Nr. 228B vorgesehenen Nutzungen ist im Einzelnen der „Schalltechnischen Untersuchung“ vom 30.07.2007 und der Ergänzung vom 15.11.2007, erstellt durch das Büro Rehm, Haan, zu entnehmen.

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

#### **Emissionskontingente**

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

Die Emissionskontingentierung erfolgt auf Teilflächen unter Berücksichtigung der durch angrenzende Gewerbebetriebe außerhalb des Plangebietes BP 228B zu erwartenden Vorbelastung entsprechend der TA Lärm. Es wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet BP Nr. 228B bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

Die Festsetzung von  $L_{EK}$  im Bebauungsplan setzt zunächst die Ermittlung des Schutzanspruchs immissionsbetroffener Bebauung voraus. Mittels einer Schallausbreitungsberechnung, die unter Berücksichtigung des Abstandsmaßes lediglich die freie Schallausbreitung in die Vollkugel ohne



breitung in die Vollkugel ohne Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzende  $L_{EK}$  pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im  $L_{EK}$  ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des  $L_{EK}$  das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des  $L_{EK}$  zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch  $L_{EK}$  die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst im Baugenehmigungsverfahren statt. Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den  $L_{EK}$  setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691 (Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten.

Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen  $L_{EK}$  wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

Demnach wird gewährleistet, dass bei Ausschöpfung aller Emissionskontingente die Immissionsrichtwerte (ISR) nach TA Lärm ausreichend weit unterschritten werden, so dass eine Überschreitung der ISR durch das Plangebiet des B-Planes 228 bei einer Gesamtbetrachtung gemäß TA Lärm auszuschließen ist.

#### **Baulicher Schallschutz auf dem Plangebiet**

Hinsichtlich zum baulichen Schutz auf dem Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs deutlich

Zusatzdämpfung zugrunde legt, wird auf der Basis des ermittelten Schutzanspruchs der festzusetzenden  $L_{EK}$  pro Quadratmeter bestimmt.

Hält ein im Plangebiet anzusiedelnder Betrieb das im  $L_{EK}$  ausgedrückte Emissionskontingent ein, ist er zulässig; überschreitet er es, muss im Genehmigungsverfahren unter Rückrechnung anhand des  $L_{EK}$  das zulässige Immissionskontingent des Betriebs ermittelt werden. Verursacht der Betrieb nach Maßgabe einer alle real existierenden Zusatzdämpfungen (z.B. Einhausungen, Lärmschutzwände) berücksichtigenden Schallausbreitungsberechnung an den maßgebenden Punkten Immissionen, die das errechnete Immissionskontingent einhalten, ist er trotz Überschreitung des  $L_{EK}$  zulässig. Daher findet bei einer Gliederung von Baugebieten durch  $L_{EK}$  die abschließende Lösung etwaiger Immissionskonflikte häufig erst im Baugenehmigungsverfahren statt.

Der Bebauungsplan setzt hierfür nur den Rahmen.

Neben den  $L_{EK}$  setzt der Bebauungsplan zur Steuerung der Konfliktlage die DIN 45691 (Dezember 2006) als die Methode fest, nach welcher die tatsächliche Ausbreitung der betrieblichen Schalleistung im Genehmigungsverfahren zu berechnen ist. Als Bezugsgröße, auf welche Fläche die Schalleistung des jeweiligen Betriebs zu verteilen ist, ist die Fläche des jeweiligen Betriebsgrundstücks anzuhalten. Die in der „Schalltechnischen Untersuchung“ des Ingenieurbüros Rehm vorgeschlagenen  $L_{EK}$  wurden in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen.

#### **Baulicher Schallschutz im Plangebiet**

Hinsichtlich des baulichen Schallschutzes im Plangebiet stellt der Gutachter fest, dass die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs deutlich überschritten werden.

überschritten werden. Um den Schallschutz in dem Mischgebiet hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Wohnungen, die zulässigen Büroräume und die Baugrenzen der bestehenden Gebäude Ellerstraße 149, 151 und Bahnhofsallee 9.

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

Um den Schallschutz in dem Plangebiet hinsichtlich gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, sind die erforderlichen Maßnahmen sehr stark von der Nutzung abhängig.

Der Lärmpegelbereich nach DIN 4109 stellt eine Planungsgrundlage für den erforderlichen Schallschutz gegen Außenlärm dar. Der Lärmpegelbereich ist nach Tabelle 8 der DIN 4109 aus dem maßgeblichen Außenlärmpegel herzuleiten. Die Festsetzungen erfolgen für die Teilflächen der GE-Gebiete und die dort ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen und zu erwartenden zulässigen Büroräumen.

Zu erwähnen ist, dass hinsichtlich der Ermittlung des „maßgeblichen Außengeräuschpegels“, der Gutachter den Entwurf DIN 4109-1 als Berechnungsgrundlage verwendet hat.

Die derzeit gültige DIN 4109 gibt vor, dass der „maßgebliche Außengeräuschpegel“ aus dem Beurteilungspegel im Tageszeitraum ermittelt wird. Hierbei wird ein erhöhter Beurteilungspegel im Nachtzeitraum, wie er bei Güterzugverkehr vorkommt, nicht berücksichtigt. Eine strenge Beurteilung nach DIN 4109 würde den Schutz der Schlafräume, bei ausschließlicher Beurteilung über den Tageszeitraum, nicht ausreichend erfassen. Im vorliegenden Plangebiet ergeben sich beispielsweise im Nachtzeitraum bis zu 14 dB höhere Beurteilungspegel als im Tageszeitraum. Wird dann berücksichtigt, dass in der DIN 4109 davon ausgegangen wird, dass im Nachtzeitraum ein um 5 dB geringerer Beurteilungspegel vorliegt, wie bei manchen Straßentypen üblich, so ist bei strenger Anwendung der DIN 4109 ein deutlicher Auslegungsfehler zu erwarten. Aufgabe eines schalltechnischen Gutachtens sollte jedoch nicht die strenge Auslegung der DIN 4109 sein, sondern die planungssichere Auslegung im Einzelfall.

Die Vorgaben der DIN 4109 zum baulichen Schallschutz sind für eine Ermittlung über den Tagesbeurteilungspegel ausgelegt. Der Ansatz mittels Nachtbeurteilungspegel bei unveränderten Beurteilungsgrundlagen führt zwangsläufig zu einer unzureichenden Auslegung des baulichen Schallschutzes, da die DIN 4109 von 5 dB niedrigeren Beurteilungspegeln im Nachtzeitraum ausgeht. Aus diesem Grund wird im Entwurf (DIN 4109-1) für Verkehrslärm ein Zuschlag von 5 dB auf den Beurteilungspegel im Nachtzeitraum gefordert. Bei Schienenverkehr wird das besondere Frequenzspektrum des Geräusches durch einen

	höheren Zuschlag berücksichtigt. Da die Planung Wohnen innerhalb des Plangebiets in Teilen ausnahmsweise zulässt, soll hier eine Differenzierung der Nutzung, und somit der Zeiten erfolgen. Hinsichtlich der Bedenken seitens des Kreisgesundheitsamtes, ob Festsetzungen zum Nachweis des ausreichenden Schallschutzes gegen Außenlärm auf Grundlage eines Entwurfes der DIN 4109 getroffen werden können, schließt sich die Stadt Hilden der Meinung des Gutachters an, da nicht die strenge Auslegung der DIN 4109 Vorrang haben sollte, sondern die planungssichere Auslegung im Einzelfall. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die DIN-Normen keine Rechtsnormen sind, sondern private technische Regelungen mit Empfehlungscharakter. Maßgebend ist nicht, welche DIN-Norm gilt, sondern ob die Bauausführung zur Zeit der Abnahme den anerkannten Regeln der Technik entspricht. DIN-Normen können die anerkannten Regeln der Technik wiedergeben oder hinter diesen zurückbleiben.   Grundsätzlich bleibt jedoch die Aussage bestehen, dass im Sinne der DIN 18005 Teil 1 im Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse nur eingeschränkt möglich sind und die Schaffung von Wohn- und Büroräumen eine detaillierte lärmschutzbezogene Planung voraussetzt.
<b>Verkehrliche Erschließung</b>   Die Erschließung der Teilflächen 4, 5, 6, 7 und 8 im Plangebiet soll über die Straße zwischen der Schillerstraße und der Gleisanlage erfolgen (DTV 700 Kfz/d). Unter Berücksichtigung der geplanten Parkplatzflächen (RLS-90) und der vorhandenen Steigung wurden die schalltechnischen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs gemäß 16. BImSchV beurteilt. Zur Berechnung auf der sicheren Seite wurde auch der Park- und Fahrverkehr auf der Bahnhofsallee (DTV 1000 Kfz/d) mitberücksichtigt.   <b>Gewerbliche Nutzung des Parkplatzes</b>   Unter Berücksichtigung einer gewerblichen Nutzung des im Südwesten, hinter dem Gebäude Bahnhofsallee 9 liegenden Parkplatzes mit 25 Stellplätzen für den	<b>Verkehrliche Erschließung</b>   Die Erschließung des Plangebiet soll über die Ellerstraße und weiterführend die „Alte Ellerstraße“ erfolgen (DTV 14000 Kfz/Tag).

Bahnhof (Gastronomie, Büro u.ä.) ist eine überschlägige Beurteilung nach TA Lärm durchgeführt worden.

Es ist festzustellen, dass im Tageszeitraum bei einer üblichen Parkplatzbelegung (P&R) die Immissionsrichtwerte an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Für eine gewerbliche Nutzung im Nachtzeitraum besteht je nach Nutzung Konfliktpotential hinsichtlich der Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes vor Lärm.

Durch detaillierte Untersuchungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist zu klären, wie der ausreichende Schutz vor Lärm zu gewährleisten ist. Die Beurteilungsgrundlagen stehen im direkten Zusammenhang zur vorgesehenen Nutzung der Gewerbeeinheiten, denen die Stellplätze zuzuschreiben sind. Beispielsweise sind Gastronomiebetriebe (ohne Außengastronomie) und Büros nach der TA Lärm zu beurteilen. Die Außengastronomie ist hingegen nach der Freizeitlärmrichtlinie zu beurteilen. Die Freizeitlärmrichtlinie verweist hierbei wiederum auf die TA Lärm, wobei jedoch der Tageszeitraum bis zu 24:00 Uhr ausgedehnt sein kann. Weiterführende Untersuchungen sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht möglich.

#### 5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Der Bebauungsplan Nr. 228 beschäftigt sich in weit überwiegendermaßen 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 den Schrottplatz-typischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, LKW-Waage etc.

Am südöstlichen Ende des Plangebietes befindet sich das renovierte und neu genutzte ehem. Güterabfertigungsgebäude. Dies hat keinen Denkmalstatus, wird aber als erhaltenswert angesehen.

Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes stehen zwei ältere Wohnhäuser (Ellerstraße 149 und 151), die ebenfalls keinen Denkmalstatus haben, in ihrem Bestand aber ebenfalls gesichert werden sollen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders

#### 5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Der Bebauungsplan Nr. 228B beschäftigt sich in weit überwiegendermaßen 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 den Schrottplatztypischen Erscheinungen: Rampen, Schuppen, etc..

Innerhalb des Plangebietes stehen zwei ältere ehemalige Eisenbahnwohnhäuser (Ellerstraße 149 und 151), die ebenfalls keinen Denkmalstatus haben, die jedoch durch „aktiven“ Bestandsschutz gesichert werden. Dieser beschränkt sich auf zukünftige Erhaltungs-, Änderungs- und Erneuerungsmaßnahmen und wird darüber hinaus als Textliche Festsetzung im Bebauungsplan durch die Fremdkörperfestsetzung gemäß §1 Abs. 10 BauNVO sichergestellt.

Die Planungsabsicht wird dadurch begründet, dass dem Gebietscharakter nach eine



zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

gewerbliche Bebauung langfristig gesehen, sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der räumlichen Nähe zum Schrottplatz, sinnvoll und richtig ist.

Die Form des oben erwähnten Bestandschutzes gilt ebenso für die Anlagen der Fa. Müller innerhalb der ausgewiesenen Gewerbegebietsflächen.

Insgesamt betrachtet befinden sich im Plangebiet keine relevanten und daher besonders zu beachtende Kultur- und Sachgüter.

### 5.2.8 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.

### 5.2.8 Entwicklung des Umweltzustandes

Aufgrund der geplanten und zum größten Teil bereits existierenden Nutzungen (Alt-material-/Altmittel-Verwertung, Schrottplatz) 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 im südöstlich direkt angrenzenden Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 228A und für die dort westlich liegenden Wohnbereiche verbessert. Der bisher über die Bahnhofsallee abgewinkelte Schwerlastverkehr für Schrottplatz wird aus den sensiblen Wohnbereichen herausgenommen und zur Ellerstraße verlagert.

Durch die zu erwartende Grünflächengestaltung auf Grundlage der Grünstandortsetzung für Gewerbegebiete auf den jeweiligen Gewerbegrundstücken ist zudem von einer deutlichen Verbesserung der Begrünung auszugehen.

### 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Das gesamte Planareal ist bisher als „Fläche für Bahnanlagen“ ausgewiesen. Diese frühere Nutzung hat auch die äußere Gestalt des Geländes geprägt, hinsichtlich der Bebauung wie auch in Bezug auf die Begrünung.

Dennoch 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

### 5.3 Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan Nr. 228 B soll für das Nordwestliche Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Hilden aufgestellt werden.

Das ehemalige Bahngelände wird in großen Teilen als Schrott- und Lagerplatz genutzt. Entlang der Ellerstraße werden die Nutzungen der Gartenflächen und der Bebauung Ellerstraße 149 und 151 festgeschrieben.

Im Bereich der Gleisanlagen und des ehemaligen Tanklager an der Ellerstraße wird Baurecht für Einrichtung von Gewerbegebieten geschaffen.



einen oder anderen Stelle im Plangebiet unausweichlich.

Dieser durch den Bebauungsplan 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 ist ca. 24.000 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 31.000 m².

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen des Gewerbegebietes, 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 vollständig im Plangebiet ausgeglichen.

Nicht überbaubare Grundstücksflächen sind zu begrünen, dabei wird der Anteil der Versiegelung reglementiert.

Maßnahmen zur Minderung von Eingriffen fließen in Form von zeichnerischen bzw. textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan ein.

#### **Kompensationsmaßnahmen**

##### Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang zu entnehmen.

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

Das Plangebiet ist ca. 42.200 m² groß, der eingriffsrelevante Untersuchungsraum ca. 34.000 m²

Der eingriffsrelevante Bereich umfasst nur die Flächen der Gewerbegebiete, in denen durch die Nutzungsänderungen von einem Eingriff auszugehen ist.

Der Versiegelungsgrad im eingriffsrelevanten Bereich beträgt zurzeit ca. 79 % und erhöht sich auf 80 %.

Die bestehenden Grünstrukturen bestehen im Wesentlichen aus alter Zierbepflanzung oder Aufwuchs, der bisher zumeist regelmäßig massiv zurück geschnitten wurde. Sie sind somit nur als ökologisch geringwertig anzusehen.

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

#### **Kompensationsmaßnahmen**

##### Bewertung von Bestand und Planung – Kompensationsberechnung

Die detaillierten Bilanzierungen für die beschriebenen Teilflächen sind dem Anhang zu entnehmen.

Begründung und Umweltbericht  
Bebauungsplan 228

Begründung und Umweltbericht  
Bebauungsplan Nr. 228B

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Teilbereich Gewerbegebiet Ellerstraße	11.793 m²	Bestand	18.004	2006
		Planung	15.998	
Teilbereich Gewerbegebiet an der Bahn	10.922 m²	Bestand	7.040	+ 8.184
		Planung	14.688	
Teilbereich öffentliche Flächen	6.486 m²	Bestand	12.075	5.553
		Planung	6.522	
Teilbereich südöstl. GE- gebiet	5.232 m²	Bestand	6.600	+ 532
		Planung	7.132	
gesamt				+ 621

Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

- Teilbereich Gewerbegebiet Ellerstraße  
Der Eingriff kann nicht ausgeglichen werden. Das Defizit beläuft sich auf 2006 Punkte.
- Teilbereich Gewerbegebiet an der Bahn  
Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffes. Es verbleibt ein Guthaben von 8.184 Punkten.
- Teilbereich öffentliche Flächen  
Der berücksichtigte Versiegelungsgrad führt zu einem Defizit in Höhe von 5.553 Punkten. Er stellt hierbei die Maximalmöglichkeit dar
- Teilbereich südöstliches GE-Gebiet  
Die dargestellten Maßnahmen führen zu einer Überkompensation in Höhe von 532 Punkten.

Über den ganzen Untersuchungsraum betrachtet werden die Eingriffe kompensiert und es verbleibt sogar ein Guthaben in Höhe von 621 Punkten.

Berücksichtigt wurden bei der Bilanzierung dabei:

- die Anwendung der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete der Stadt Hilden für die Gewerbegebiete.

	Fläche		Punktzahl	Defizit
Gewerbegebiete	34.032 m²	Bestand	37.516	+ 8.736
		Planung	46.252	

Kompensationsbedarfs / Bilanzierung

Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffes. Es verbleibt ein Guthaben von 8.736 Punkten.

Berücksichtigt wurden bei der Bilanzierung dabei:

die Anwendung der Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete der Stadt Hilden für die Gewerbegebiete. Das bedeutet im Einzelnen:

- die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen
- das Anpflanzen eines mittel- bis großkronigen Baumes je 50 qm zu begrünende Grundstücksfläche

Das bedeutet im Einzelnen:

- die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen
- das Anpflanzen eines mittel- bis großkronigen Baumes je 50 qm zu begrünende Grundstücksfläche
- für die öffentlichen Flächen
- die Begrenzung des Versiegelungsgrades auf maximal 80% der Grundstücksflächen, d.h. Begrünung von 20 % der Grundstücksflächen
- den Erhalt der dargestellten Platane

#### 5.4 Immissionschutz

Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung. Zwar werden keine neuen, explizit besonders lärmempfindlichen Nutzungen durch den Bebauungsplan ermöglicht.

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 den Bebauungsplan eher gemindert.

#### 5.4 Immissionschutz

Hinsichtlich des Themas Immissionsschutz ist im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplan insbesondere das Thema „Verkehrslärm“ von Bedeutung. Dieser wird vorrangig durch die direkt an das Bebauungsplangebiet angrenzende Bahntrasse verursacht. Zwar wird keine besonders lärmempfindliche neue Nutzung durch den Bebauungsplan ermöglicht, aufgrund der innerhalb des Bebauungsplanes liegenden beiden Eisenbahnwohnhäuser und der Zulässigkeit von Büros und betriebsbedingten Wohnungen, finden die von dem Schrottplatz zu erwartenden Lärmemissionen und der Bahntrasse in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan ihre besondere Berücksichtigung.

In der „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 228“ (Rehm, Haan, 30.07.2007 und den Ergänzungen vom 15.11.2007) wurde 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 Nr. 228B übernommen und gliedern somit das Gewerbegebiet mit Hilfe eines weiteren Elements.

Weitere Festsetzungen zum Immissionsschutz werden durch die Untergliederung des Plangebietes in Teilgebiete entsprechend § 1 Abs. 4 BauNVO getroffen.

Diese Untergliederung ermöglicht es, bestimmte störintensive Betriebe in konkreten Teilgebieten

	anzusiedeln, in welchen diese die schutzbedürftige Umgebung nicht erheblich belästigen oder es zu erheblichen Nachteilen führen.   Über die Festsetzung von Emissionskontingenten hinaus werden zusätzlich unter Anwendung des Abstandserlasses (RdErl. D. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – V B 5 – 8804.25.1 (V Nr. 1/98) – v. 2.4.1998) Anlagen und Betriebe der Abstandsklasse 1 – 3 des Anhangs 1 des Abstandserlasses des MURL 1998 ausgeschlossen.   Die Anwendung des Abstandserlasses ist zur Regelung der anderweitigen Immissionskonflikte, wie z.B. Staub, Gerüche, und Erschütterungen außerdem erforderlich.   Darüber hinaus sind Festsetzungen für den ausreichenden Schallschutz gegen Außenlärm für Wohn- und Büroräume getroffen worden.
<b>5.5 Planalternativen</b>   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 innerstadtnaher 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	<b>5.5 Planalternativen</b>   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 innerstadtnaher 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 Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes und der neuen Nutzung, kleinflächige Gewerbebetriebe (Kleingewerbe) im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228A, 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.   Da beide Bebauungspläne in einer gewissen planerischen Abhängigkeit stehen, ist eine Gesamtbetrachtung unabdingbar.   In dem Zusammenhang ist es aus wirtschaft-



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) für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

## 5.6 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 bieten zunächst die notwendigen Rahmenbedingungen für die weitere Beobachtung.

Eine weitere Entwicklung kann durch den Zu- und Abfahrverkehr entstehen, der durch die

lichen Gründen 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 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.

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 öffentliche 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 Nutzung bzw. Erweiterung des Schrottplatzes für das Plangebiet eine adäquate Lösung dar, zu der keine realistischen Alternativen bestehen.

## 5.6 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 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes 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 ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

### 5.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 228 beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Dieses Gelände von ca. 6,6 ha Größe 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 Schrottplatznutzung bleibt erhalten, wird aber im nordwestlichen Teil des Plangebietes komprimiert.

Durch die Planung und deren Umsetzung werden keine nachhaltigen Eingriffe in eine empfindliche Umweltsituation ausgelöst; vielmehr wird zum einen die Möglichkeit

Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 228B erfolgt.

Die Verkehrsentwicklung wird hier weiter beobachtet werden, wie es heute schon der Fall ist – spätestens bei der Erstellung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hilden. 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 der Bebauungspläne zu beachten, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden könnten. 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 ihr mögliche Erkenntnisse über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen zuleiten müssen.

### 5.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 228B beschäftigt sich mit der Überplanung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes. Dieses Gelände von ca. 4,2 ha Größe 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 Schrottplatznutzung bleibt erhalten, wird aber in weiten Teilen des Plangebietes komprimiert und weiterentwickelt.

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

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 – das Schrottplatz-Areal wird nun über eine eigene private Erschließungsstraße angefahren werden können.

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

einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung Hildens dar, da neue gewerbliche Flächen nicht erschlossen werden müssen.

Durch die beabsichtigte Verlagerung und Komprimierung des Schrottplatzes wird die Lärmschutz-Situation in den angrenzenden Wohnbereichen des Bebauungsplanes Nr. 228A verbessert, gleiches gilt auch für die Verringerung der Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehre – das Schrottplatz-Areal wird nun über eine eigene private Erschließungsstraße angefahren werden können.

Zusammenfassend können daher aus Umweltaspekten heraus keine durch die Planung verursachten negativen Auswirkungen festgestellt werden. Vielmehr ist nach Realisierung des Bebauungsplanes mit verbesserten Umweltbedingungen und nunmehr kontrollierbaren Gefährdungsabschätzungen zu rechnen.

**6. Bodenordnungsmaßnahmen**

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. die Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, das Gebäude Bahnhofsallee 9 sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes im Eigentum der GkA Hilden. Eine größere Teilfläche des Schrottplatzes, die zuvor noch im Besitz der GkA war, ist inzwischen veräußert worden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

**7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung**

Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichten neuen Nutzungen sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

Hierzu gehört der Bau einer Erschließungsstraße, der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und die Anlage von Grünflächen sowie eines Parkplatzes.

Erste Kostenschätzungen für die Erstellung von Verkehrsflächen und Grünflächen liegen derzeit nicht vor. Für die entwässerungstechnische Erschließung des Plangebietes ist laut Voruntersuchung mit Gesamtkosten in geschätzter Höhe von ca. 712.000,00 € zu rechnen (siehe Anlage zum Entwässerungsgutachten).

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert. Es wird davon ausgegangen, dass die GkA Hilden als Vorhabenträger im Rahmen eines Unternehmererschließungsvertrages (UEV) alle diesbezüglichen Maßnahmen finanziert und errichtet, um sie anschließend der Stadt Hilden schlüsselfertig zu übergeben.

**6. Bodenordnungsmaßnahmen**

Bis auf einige Ausnahmen – u.a. die Wohngebäude Ellerstraße 149 und 151, die westlich gelegene Grünfläche (Flurstück 1600), das Flurstück 1356 im nordöstlichen Eckbereich des Plangebietes sowie die Standorte der Querfeldermasten der Deutschen Bahn AG – sind die Flächen des Plangebietes inzwischen an die Fa. Müller verkauft worden. Lediglich die verbliebene Grünfläche östlich des Wohngebäudes Ellerstraße 149 ist noch im Eigentum der GkA Hilden, soll aber kurzfristig auch an die Fa. Müller verkauft werden. Die GkA ist eine Gesellschaft, an der die Stadt Hilden beteiligt ist.

Bodenordnungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

**7. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung**

Zur Erschließung des Plangebietes und dessen Vorbereitung für die durch den Bebauungsplan ermöglichte Schrottplatzerweiterung sind verschiedene Baumaßnahmen erforderlich.

Hierzu gehören der Bau einer privaten Erschließung innerhalb des Plangebietes - Baubeginn voraussichtlich Juni 2008 - sowie die Anbindung an die „alte“ Ellerstraße. Im Vorlauf ist der Bau von Schmutzwasser- und Abwasserkanälen und deren Anbindung an das öffentliche Abwassernetz - Baubeginn voraussichtlich April 2008 - notwendig.

Das Tiefbau- und Grünflächenamt hat für die Fachplanungen und für die sonstigen Erschließungsmaßnahmen keine Finanzmittel etatisiert, da mit der Fa. Müller ein Erschließungs- und Ablösevertrag abgeschlossen wurde, der die Kostenübernahme seitens der Fa. Müller für einen Kanalanschluss von seinem Grundstück an das öffentliche Kanalnetz regelt.

Die Anbindung und der Bau einer Erschließungsstraße auf der gewerblichen Fläche ist Privatsache der Fa. Müller und zieht somit auch keine Kosten für die GkA Hilden oder die Stadt Hilden nach sich.

Begründung und Umweltbericht  
Bebauungsplan 228

Begründung und Umweltbericht  
Bebauungsplan Nr. 228B

Hilden, den 27. August 2007  
Im Auftrag

(Stuhlträger)  
Stadtvermessungsdirektor

Hilden, den 22. Februar 2008  
Im Auftrag

(Stuhlträger)  
Stadtvermessungsdirektor

**Textliche Festsetzungen:****1. Zulässigkeit von sonstigen Nutzungen (gem. § 1 Abs. 5, 6 und 9 BauNVO)**

- 1.1 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig.
- 1.2 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen (Werksverkauf) ausnahmsweise zulässig (siehe Textlicher Hinweis Nr. 4).
- 1.3 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe mit einem Sortiment aus der Warengruppe „Nahrungsmittel, Getränke, Tabakwaren“ und „Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen“ ausnahmsweise nur in Form von Kiosk oder Trinkhalle zulässig.
- 1.4 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO Bordelle und Dirnenunterkünfte sowie alle Einrichtungen mit erotischen Angeboten nicht zulässig.
- 1.5 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Vergnügungsstätten nicht zulässig.
- 1.6 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO Speditionen und sonstige eigenständige Transportunternehmen, die in keinem räumlichen und/oder funktionalen Zusammenhang mit einem Produktionsunternehmen stehen (z.B. Güterverkehrszentren, Güterverteilzentren), nicht zulässig.
- 1.7 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO betriebsbedingte Wohnungen nur zulässig, wenn sie in baulicher Einheit mit dem Gewerbebetrieb errichtet werden.
- 1.8 In allen mit GE gekennzeichneten Flächen sind die gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO allgemein zulässigen Tankstellen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig. Es sei denn, sie dienen ausschließlich der Eigenversorgung von Betriebsfahrzeugen.

**2. Begrenzung der Bodenversiegelung (gem. § 23 Abs. 5 BauNVO)**

- 2.1 Auf den Flächen mit Bindungen von Bepflanzungen und den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind gem. § 23 Abs. 5 BauNVO Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO und Garagen, Carports und Stellplätze gem. § 12 BauNVO sowie bauliche Nebenanlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können, ausgeschlossen.
- 2.2 Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen der mit GE gekennzeichneten Flächen sind Garagen oder Carports gem. § 12 Abs. 6 BauNVO nicht zulässig.
- 2.3 Kleingartenflächen an der Ellerstraße

Die mit **A** bezeichneten Bereiche mit Bindungen für Bepflanzungen dürfen durch Nebenanlagen und Wege zu maximal 10 % der Grundstücksfläche versiegelt werden.



## 2.4 Gewerbegebiete

Durch Gebäude, Nebenanlagen, Wege und Betriebsflächen dürfen maximal 80 % der Grundstücksfläche versiegelt werden.  
Das Gewerbegebiet Ellerstraße 149 und 151, darf zu maximal 60 % versiegelt werden.

## 3. Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen und zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB)

Die mit **A** bezeichneten Bereiche sind dauerhaft als mit Pflanzungen und Ansaaten begrünte Flächen zu erhalten und zu unterhalten.

## 4. Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Auf der mit **B** bezeichneten Fläche ist zur Abschirmung der nördlich angrenzenden Nutzung entlang der nördlichen Grenze des Gewerbegebietes eine mindestens 4 m Breite eine freiwachsende Feldgehölzhecke zu entwickeln.

Pflanzabstand: 1,25 x 1,25 m

Artenauswahl und Größe gem. Pflanzenliste.

Die vorhandene Bepflanzung kann erhalten werden. Lücken und Ausfälle sind nachzupflanzen.

Die genaue Ausführung der Begrünungen ist in einem Ausführungsplan zu regeln.

## 5. Begrünung der nicht überbaubaren Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Gewerbe

Die Grüngestaltungssatzung für Gewerbegebiete vom 16.12.1991 der Stadt Hilden in der zurzeit gültigen Fassung ist für die dargestellten Gewerbegebiete anzuwenden. Für das Gebiet Ellerstraße 149 und 151 ist die Grüngestaltungssatzung nicht anzuwenden, hier sind 40 % der Grundstücksflächen mit Pflanzungen und Ansaaten zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten.

## 6. Dachbegrünung

Die Dachflächen von Nebenanlagen in eigenständigen Gebäuden und Garagen mit einer Dachneigung von max. 10 % sind dauerhaft vollflächig extensiv zu begrünen und in diesem Zustand aufrecht zu erhalten. Es ist eine Mindestsubstratstärke von 10 cm einzuhalten.

## 7. Erhaltung, Unterhaltung und Wiederanpflanzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Sämtliche zur Pflanzung und zum Erhalt festgesetzten Pflanzen sind dauerhaft zu unterhalten und unterliegen einer Wiederanpflanzungsverpflichtung in Art und Qualität wie bei der Erstanpflanzung bzw. wie bei der Festsetzung des Erhalts in diesem Bebauungsplan gefordert.

## 8. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des BImSchG (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

- 8.1 Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) überschreiten:

Teilfläche	$L_{EK}$ in dB(A), Tag	$L_{EK}$ in dB(A), Nacht
TF 1	59	44
TF 2	60	45
TF 3	68	53
TF 4	70	55
TF 4b	60	45

Die Prüfung der Einhaltung hat nach DIN 45691 (Entwurf vom Dez 2006) zu erfolgen. Die Anwendung der Relevanzgrenze ist nicht zulässig.

Das Vorhaben ist zulässig, wenn der Beurteilungspegel der Betriebsgeräusche der Anlage oder des Betriebes (beurteilt nach der TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung) das nach DIN 45691 für das Betriebsgrundstück berechnete Immissionskontingent oder einen Wert von 15 db(A) unter dem maßgeblichen Immissionsrichtwert (Nr. 6.1 der TA Lärm) am maßgeblichen Immissionsort im Einwirkungsbereich (Nr. 2.2 und 2.3 der TA Lärm) nicht überschreitet.

- 8.2 Der Nachweis des ausreichenden Schallschutzes gegen Außenlärm ist für Büroräume und Wohnräume nach DIN 4109 zu führen. Liegen keine aktuellen Erkenntnisse zu den maßgeblichen Außenlärmpegel im Sinne der DIN 4109 vor, so sind folgende Lärmpegelbereiche zu berücksichtigen:

Baugrenze	Ausrichtung der Fassade	Lärmpegelbereich
Teilfläche TF 1	alle	IV ₁₎
Teilfläche TF 2		III ₁₎
Teilfläche TF 3		III ₁₎
Teilfläche TF 4		III ₁₎
Teilfläche TF 4b, Gebäude Ellerstraße 149	Nordwest, Südwest	V
	Nordost, Südost	IV
Teilfläche TF 4b, Gebäude Ellerstraße 151	Nordwest, Südwest	VI
	Nordost, Südost	IV

- 1) Zum ausreichenden Schutz des Nachtschlafes ist für Gebäudeteile mit Wohnnutzung ein um 3 Stufen höherer Lärmpegelbereich anzusetzen (III=VI und IV=VII).

Grundsätzlich sind Schlafräume mit schallgedämmten Lüftungsanlagen auszustatten. Die schallgedämmten Lüftungsanlagen sind so auszulegen, dass die Anforderungen an die Außenbauteile nach VDI 2719 eingehalten werden und eine ausreichende Raumbelüftung bei geschlossenem Fenster gewährleistet ist. Von den Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn durch einen besonderen Nachweis gem. DIN 4109 belegt wird, dass die

durch von außen eindringenden Lärmerzeugten Innenschallpegel in Wohn- und Schlaf-  
räumen 35 db(A) am Tage und 30 db(A) in der Nacht nicht überschreiten.

Im Bebauungsplan gekennzeichnete Lärmpegelbereiche:

	<i>Lärmpegelbereich</i>
~~~~~	IV
0000000	V
WWWWW	VI
XXXXXXX	VII

9. Fremdkörperfestsetzung (gem. § 1 Abs. 10 BauNVO)

- 9.1 Gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO sind Änderungen und Erneuerungen der bestehenden Wohnnutzung in den Gebäuden Ellerstraße 149 und 151 (Gem. Hilden, Flur 11, Flurstücke 1043 und 1044) zulässig.
- 9.2 Gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO sind Erweiterungen, Änderungen und Erneuerung des Betriebes der Firmengruppe Müller mit dem Gewerbebezug „Altmaterial und Schrott-
platz“ u.ä., mit dem Firmensitz in 40721 Hilden, Bahnhofsallee 1, auf den Flurstücken 1641, 1620, 1619, 1643, 1648, 1646, 1642, 1639 und 1640, alle in Flur 11 der Gem. Hilden, zulässig.

10. Gliederung des Gewerbegebietes (gem. § 1 Abs. 4 und 5 BauNVO)

- 10.1 Im GE¹ sind Anlagen und Betriebe der Abstandsklassen 1 bis 3 des Anhang 1 des Abstandserlass des MURL 1998 und Anlagen mit ähnlichem Emissionsgrad unzulässig.

Textliche Hinweise:

1. Schutz des Bodens

Die Bereiche zukünftiger Vegetationsflächen sollen während der Baumaßnahmen nicht für Baufahrzeuge, zur Lagerung von Baumaterialien oder sonstigen Baustelleneinrichtungen genutzt werden.

2. Altlasten

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden bei einer 2004 durchgeführten Gefährdungsabschätzung Altlasten entdeckt.

Bei Baumaßnahmen sind Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig im Vorfeld der Ausführung mit dem Kreis Mettmann - Untere Bodenschutzbehörde - abzustimmen.

Niederschlagswasser dürfen auf den Flächen der Altstandorte nicht versickert werden. Eine Versickerung ist nur auf Flächen zulässig, in denen nicht nachteilig veränderte Böden anstehen.

3. Lärmschutz

Es ist zu empfehlen, die Schlafräume auf die der Lärmquellen abgewandten Seiten der Häuser zu legen.

4. Werksverkauf

Die Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbaren Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen (Werksverkauf), dürfen nur eine angemessene Verkaufsfläche besitzen (in der Regel: maximal 100 m²) und der Umsatz des Einzelhandelsbetriebs muss kleiner sein als der Umsatz des Hauptbetriebs.

5. Pflanzenauswahl der zu begrünenden Bereiche

5.1 Im Rahmen der Gartengestaltung sollten vorwiegend heimische Pflanzenarten verwendet werden.

5.2 Die Pflanzmaßnahmen sind unmittelbar nach Ende der Erd- und Hochbautätigkeiten auszuführen (d.h. spätestens in der nächsten Pflanzperiode im Herbst oder Frühjahr), das Ziel ist die schnellstmögliche Eingliederung der Bauwerke in das Landschafts- und Stadtbild und die Wiederherstellung der durch die Bautätigkeit gestörten Naturhaushaltes.

Pflanzenliste:

Bäume, standortgerecht:

Mindestqualität: Hochstamm, 3 x v, mDb, STU 18-20

- Acer platanoides	Spitz-Ahorn
- Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
- Acer campestre	Feld-Ahorn
- Alnus glutinosa	Erle
- Carpinus betulus	Hainbuche
- Fagus sylvatica	Buche
- Fraxinus excelsior	Gewöhnliche Esche
- Prunus avium	Wild-Kirsche
- Quercus robur	Stiel-Eiche
- Sorbus aria	Mehlbeere
- Sorbus aucuparia	Vogelbeere
- Tilia platyphyllos	Sommer-Linde
- Tilia cordata	Winter-Linde

Sträucher/Feldgehölzpflanzung:

Mindestqualität: 2 x v, 100-150 cm

- Acer campestre	Feld-Ahorn
- Carpinus betulus	Hainbuche
- Cornus mas	Kornelkirsche
- Cornus sanguinea	Hartriegel
- Corylus avellana	Hasel
- Cytisus scoparius	Besen-Ginster
- Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
- Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
- Ilex aquifolium	Stechpalme

- Ligustrum vulgare	Gewöhnlicher Liguster
- Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
- Prunus mahaleb	Weichselkirsche
- Prunus spinosa	Schlehe
- Rhamnus catharticus	Kreuzdorn
- Rhamnus frangula	Faulbaum
- Rosa canina	Hunds-Rose
- Rosa rugosa	Apfel-Rose
- Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
- Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball
- Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
- Taxus baccata	Eibe

Hinweis:

Die Definition der Sortimente als „zentrenrelevant“ und „nahversorgungsrelevant“ erfolgt gemäß den Aussagen des Einzelhandels- und Nahversorgungskonzeptes für die Stadt Hilden (Ratsbeschluss: 01.03.2006):

WZ – Nr. 2003 Bezeichnung

nahversorgungsrelevante Sortimente:

52.11.1, 52.2	Nahrungsmittel, Getränke*, Tabakwaren Facheinzelhandel mit Nahrungsmitteln
52.33.2	Drogerieartikel ohne Feinchemikalien, Saaten- und Pflanzenschutzmittel, Schädlingsbekämpfungsmittel
52.49.2	Heim- und Kleintierfutter
52.31.0	Apotheken

zentrenrelevante Sortimente:

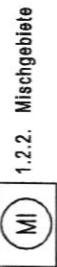
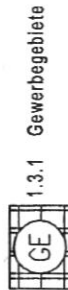
52.32.0	medizinisch und orthopädische Artikel
52.33.1	kosmetische Erzeugnisse und Körperpflegemittel
52.49.3	Augenoptiker
52.47.1	Schreib- und Papierwaren, Büroartikel
52.47.2	Bücher und Fachzeitschriften
52.47.3	Unterhaltungszeitschriften und Zeitungen
52.49.1	Blumen (Schnittblumen, Blumenbindeerzeugnisse, Trockenblumen)
52.42	Bekleidung, Bekleidungszubehör, Kürschnerwaren
52.43	Schuhe, Leder- und Täschnerwaren
52.41	Haushaltstextilien, Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Meterware für Bekleidung und Wäsche
52.44.7	Heimtextilien (Raumdekoration, Bettwaren)
52.48.6	Spielwaren, Basteln
52.49.8	Sportartikel, Waffen- und Jagdbedarf
52.49.7	Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör
52.46.2	Unterhaltungselektronik und Zubehör, Tonträger
52.49.5	Computer, Computerteile und Software
52.49.6	Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone
52.49.4	Foto- und optische Erzeugnisse
52.45.1	Elektronische Haushaltsgeräte und elektronische Erzeugnisse
52.44.2	Wohnraumleuchten (Wand- und Deckenleuchten, Standleuchten, Tischleuchten)
52.46.3	Musikinstrumente und Musikalien

52.44.3	Haushaltsgegenstände
52.44.4	keramische Erzeugnisse und Glaswaren
52.48.2	Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel
52.50.1	Antiquitäten und antike Teppiche
52.48.5	Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck

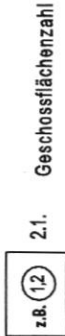
- * auch außerhalb von Nahversorgungszentren zulässig

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

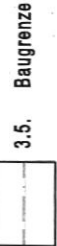
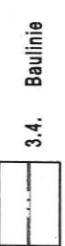
1.1. Art der baulichen Nutzung (§ 5 Abs.2 Nr.1, § 9 Abs.1 Nr.1 des Baugesetzbuches
-BauGB-, § 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung -BauNVO-)



2.1. Maß der baulichen Nutzung (§ 5 Abs.2 Nr. 1, § 9 Abs. 1 BauGB, §16 BauNVO)
Baunutzungsverordnung -BauNVO-)



3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs.1 Nr.2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)



5. Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge
(§ 5 Abs.2 Nr.3 und Abs. 4 BauGB)



6. Verkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)



F 6.3. Zweckbestimmung Fahrradabstellfläche



9. Grünflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)



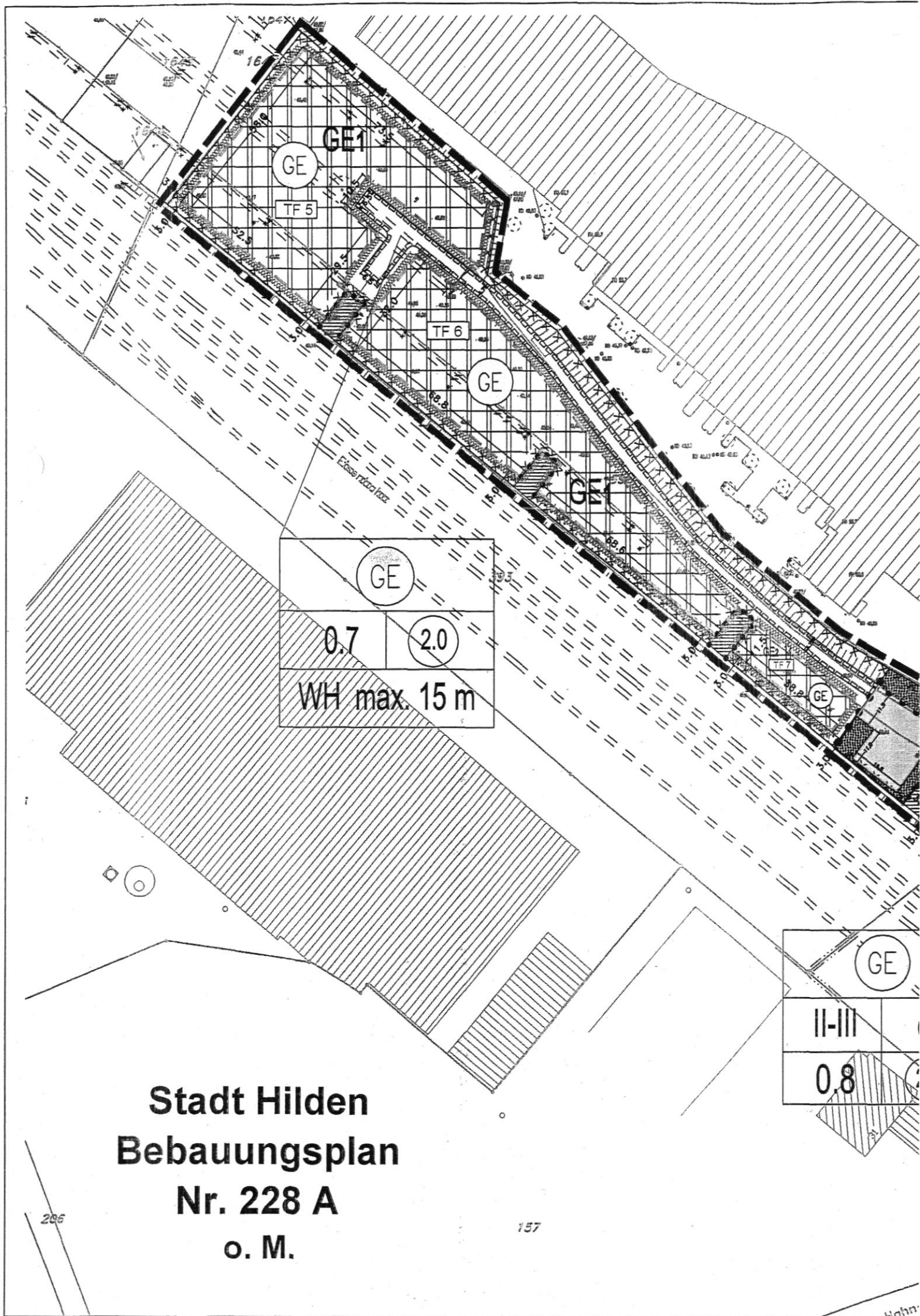
15. Sonstige Planzeichen



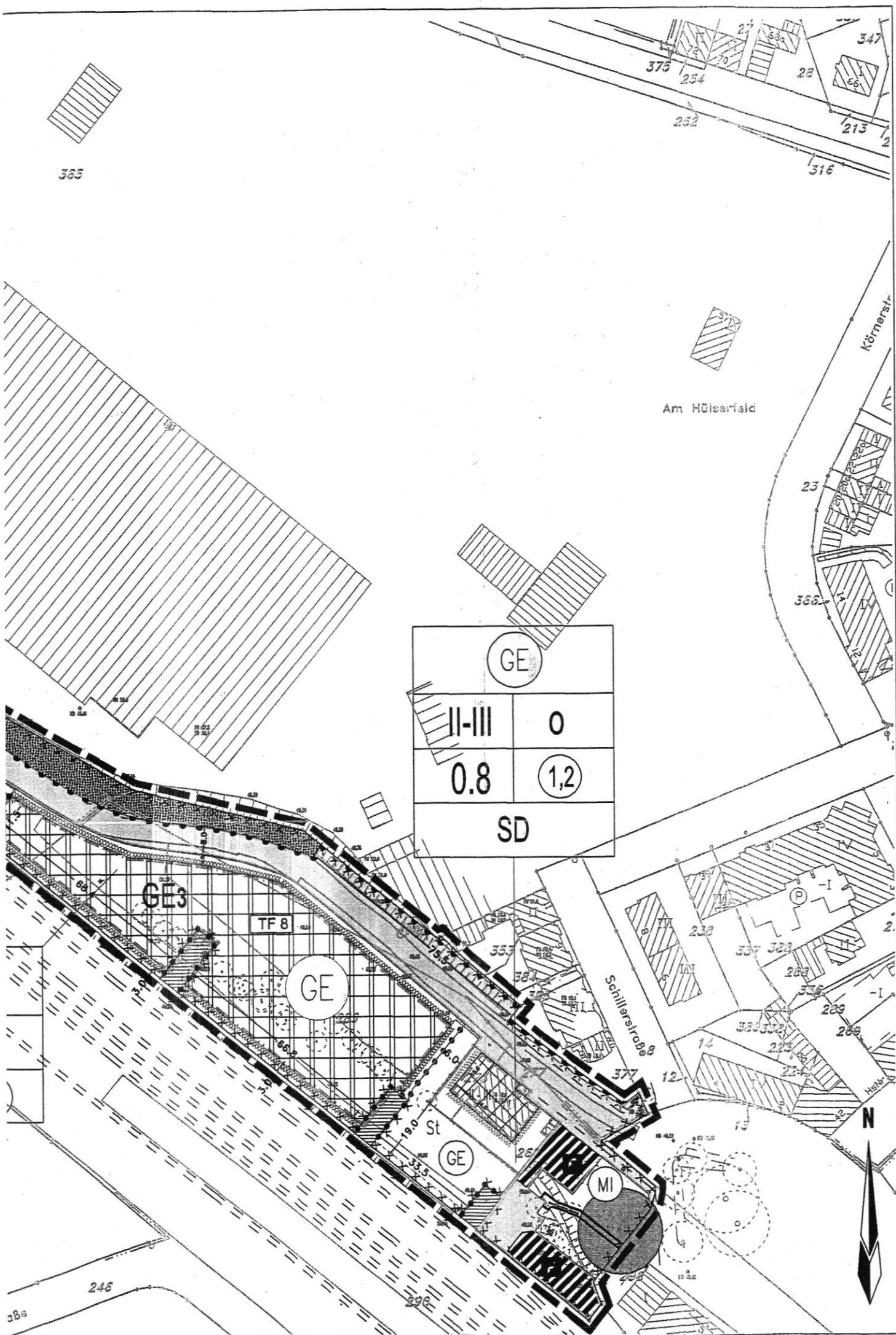
Weitere Planzeichen







Stadt Hilden
Bebauungsplan
Nr. 228 A
o. M.



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

1.1. Art der baulichen Nutzung (§ 5 Abs.2 Nr.1, § 9 Abs.1 Nr.1 des Baugesetzbuches -BauGB-, § 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung -BauNVO-)



1.3.1 Gewerbegebiete

2.1. Maß der baulichen Nutzung (§ 5 Abs.2 Nr. 1, § 9 Abs. 1 BauGB, §16 BauNVO)
Baunutzungsverordnung -BauNVO-)



2.1. Geschossflächenzahl



2.5. Grundflächenzahl



2.7. Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß

3. Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§ 9 Abs.1 Nr.2 BauGB, § 22 und 23 BauNVO)



3.1 Offene Bauweise



3.5. Baugrenze

5. Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge
(§ 5 Abs.2 Nr.3 und Abs. 4 BauGB)



5.2.1. Bahnanlagen

6. Verkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)



6.4. Ein- und Ausfahrt

9. Grünflächen (§ 9 Abs.1 Nr.11 und Abs.6 BauGB)



9.1 private Grünflächen



13.2.1. Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen

15. Sonstige Planzeichen



15.12. Umgrenzung von Flächen mit umweltgefährdenden Stoffen



15.13. Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
(§ 9 Abs.7 BauGB)



15.14. Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets (z.B. § 1 Abs.4, § 16 Abs.5 BauNVO)

Weitere Planzeichen



nicht erhaltensfähige Bäume (nachrichtliche Darstellung)



Wandhöhe



Teilflächen der Emissionskontingente

Bebauungsplan Nr. 228 B



