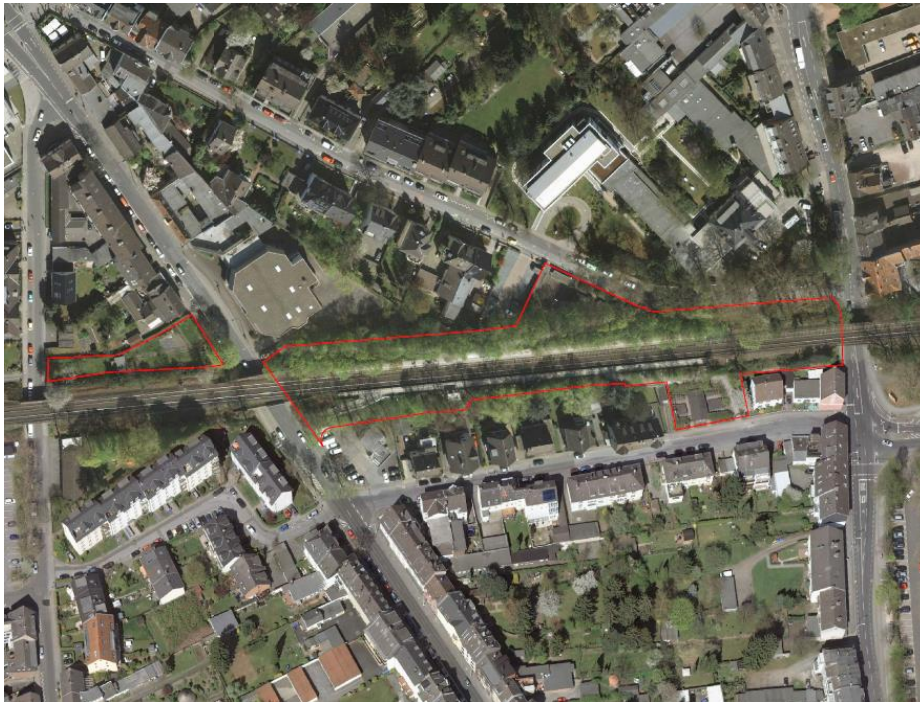


Bebauungsplan Nr. 260 für den Bereich S-Bahnhof Hilden-Süd im Stadtteil Hilden - Mitte

Stand ~~07.04.2015~~ 28.08.2015

ENTWURFSBEGRÜNDUNG



1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes
2. Bisheriges Planungsrecht
3. Ziel und Zweck der Planung
4. Planverfahren
5. Planinhalte
 - 5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 5.2 Erschließung und Verkehr
 - 5.3 Ver- und Entsorgung
6. Umweltbelange
 - 6.1 Landschaftsbild, Fauna und Vegetation
 - 6.2 Boden, Altlasten und Wasser
 - 6.3 Klima und Luft
 - 6.4 Kultur- und Sachgüter
7. Bodenordnungsmaßnahmen
8. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung
9. Rechtsgrundlagen des Bebauungsplans

Änderungen nach der Offenlage: Ergänzungen *kursiv*; ~~Streichungen~~

1. Lage, Zustand und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet liegt unmittelbar im Bereich des S-Bahnhofes Hilden-Süd. Es besteht aus zwei Teilen, die durch die Richrather Straße getrennt werden. Der westliche Teil umfasst das Flurstücke 301 und 3099 (beide Flur 58) und der östliche, zweite Teil des Plangebietes besteht aus den Flurstücken 1271, 1272 und 840 in Flur 49 sowie den Flurstücken 1121 teilweise, 995, 883, 877, 1128, 1126, 1127 und 1125, alle in Flur 59 der Gemarkung Hilden.



ABB. 1: AUSZUG STADTKARTE HILDEN

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 8.678 m². Die darin enthaltenen Grundstücke, welche nicht der deutschen Bahn gehören (Bahntrasse), befinden sich im Eigentum der Stadt. Dabei handelt es sich von Westen nach Osten um die Flurstücke 301, 3099, 1271, 1127 und 1125.

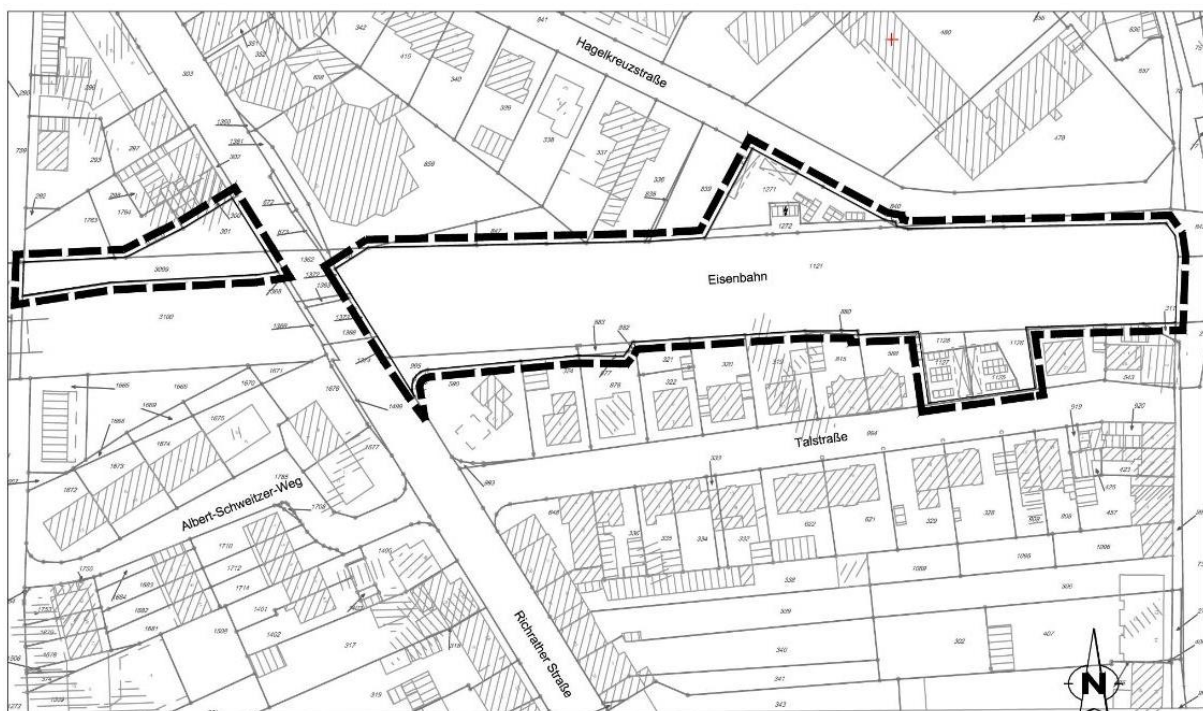


ABB.2: PLANGEBIETSGRENZE (AUSZUG KATASTER)

Der größte Teil des Plangebietes wird durch die Trasse der beiden Bahn-Gleise eingenommen, die hier in Damm-Lage in Ost-West-Richtung verläuft. Die Trasse wird durch die S-Bahn Linie S 1 (Solingen-Hauptbahnhof bis Dortmund-Hauptbahnhof) genutzt.

Neben dem Grundstück Hagelkreuzstraße (Flur 49, Flurstück 1271) befindet sich eine Bike+Ride-Anlage. Sie umfasst 18 abschließbare Doppelboxen mit 36 Plätzen für Fahrräder sowie 71 Fahrradabstellplätze an Metallbügeln. Hiervon sind 53 Plätze überdacht. Ebenso befindet sich hier ein Trafohäuschen der DB Energie GmbH, Köln. Schließlich befindet sich hier auch der Ausgang (Rampe) zum Bahnsteig Fahrtrichtung Düsseldorf (Ausstieg aus Richtung Solingen).

Auf dem Grundstück Talstraße (Flur 59, Flurstück 1127 und 1125) befindet sich eine weitere Bike+Ride-Anlage. Diese Anlage umfasst 51 abschließbare Doppelboxen mit 102 Plätzen sowie 48 überdachte Fahrradabstellplätze. Da dies in Form von Vorderrad-Klemmen in Hoch-/Tief-Einstellung vorgehalten werden, können praktisch nur 50% der Plätze sicher genutzt werden. Dies spiegelt sich in der tatsächlichen Nutzung wieder. Hier befindet sich ebenfalls der Ausgang (Rampe) zum Bahnsteig Fahrtrichtung Solingen (Ausstieg aus Richtung Düsseldorf).

Auf dem Grundstück Richrather Straße 25 (Flur 59, Flurstück 590) befindet sich ein Ausgang zum Bahnsteig Fahrtrichtung Solingen (Treppe).

Auf der Nordseite der Bahnunterführung Richrather Straße befindet sich ein weiterer Ausgang zum Bahnsteig Fahrtrichtung Düsseldorf (Rampe).

Im Bereich der Bahnunterführung Richrather Straße finden sich zahlreiche an Zäunen, Schildermasten u.ä. abgestellte Fahrräder. Daran wird der Bedarf weiterer Fahrradabstellmöglichkeiten für den Bereich um den S-Bahn-Haltepunkt Hilden Süd deutlich (siehe nachfolgende Fotografien).



FOTO: ORTSBEGEHUNG 13.01.2015



FOTO: ORTSBEGEHUNG 13.01.2015

Auf der Westseite der Richrather Straße befindet sich die Bushaltestelle „Talstraße“ (Linie 785) südlich der Bahnunterführung, auf der Ostseite der Richrather Straße liegt die Haltestelle in Gegenrichtung nördlich der Bahnunterführung.

Die unversiegelte Fläche (Flurstücke 301 und 3099), also der westliche Teil des Plangebietes, stellt sich heute als Wiese mit geringem Gehölzbestand dar. Entlang der Bahntrasse befinden sich auf den Böschungen zusammenhängende Grünstrukturen aus Büschen und Bäumen.



FLURSTÜCK 301 VON OSTEN NACH WESTEN
FOTOGRAFIERT (ORTSBEGEHUNG 13.01.2015)



FLURSTÜCK 301 VON WESTEN NACH OSTEN
FOTOGRAFIERT (ORTSBEGEHUNG 13.01.2015)

2. Bisheriges Planungsrecht

REGIONALPLAN

Der Änderungsbereich wird im gültigen Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf (GEP 99) als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ und „S-Bahn“ ausgewiesen.

In der textlichen Darstellung zum Regionalplan wird diese Flächenbezeichnung wie folgt erklärt:

„Allgemeine Siedlungsbereiche:

Bereiche vorrangig für Wohnen sichern, Funktionsmischung verstärken

Die Kommunen sollen in den Allgemeinen Siedlungsbereichen Wohnungen, Wohnfolgeeinrichtungen, zentralörtliche Einrichtungen und sonstige Dienstleistungen, gewerbliche Arbeitsstätten und wohnungsnah Freiflächen so zusammenfassen, dass sie ohne größeren Verkehrsaufwand untereinander erreichbar sind.“ (vgl. GEP 99; S. 8)

Das Eisenbahnnetz im Regierungsbezirk Düsseldorf soll leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden (vgl. GEP 99; S. 66).

Ziel 5:

Die Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten ausbauen

An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. Die notwendigen Flächen einschließlich absehbarer Erweiterungen sind im Rahmen der Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten (vgl. GEP 99; S. 84).

Die Ziele des Regionalplanes stimmen mit den Planungen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 260 überein.

LANDSCHAFTSPLAN

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete werden auch nicht berührt.

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Stadt Hilden aus dem Jahr 1993 stellt den westlichen Teil des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 260 als Kerngebiet, Wohngebiet und Fläche für Bahnanlagen und den östlichen Teil als Wohnbaufläche sowie ebenfalls als Flächen für Bahnanlagen mit dem Symbol für S-Bahnhaltestelle dar (siehe Abbildung 3).

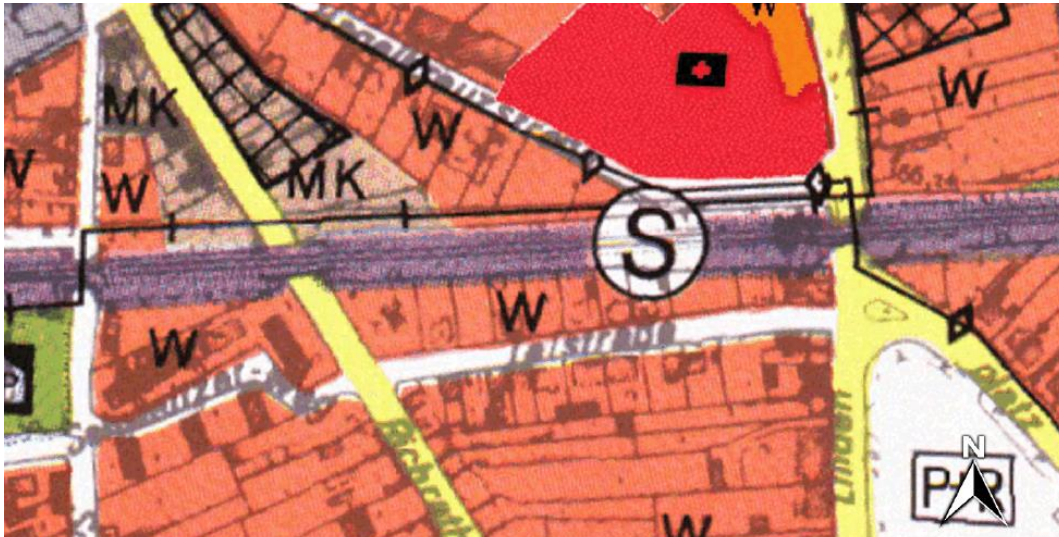


ABB. 3: DARSTELLUNG FNP 1993 (AUSZUG)

GRÜNORDNUNGSPLAN

Aus der Karte Nr. 1 „Darstellungen des GOP 2001“ ist zu entnehmen, dass das noch zu entwickelnde Flurstück 301 größtenteils als *Bereich mit Defiziten in der Flächenausstattung* gekennzeichnet ist.

Karte Nr. 2 „Biotopstruktur/ Realnutzung“ zeigt, dass alle im Plangebiet enthaltenen Flächen unter die Kategorie *Siedlungsflächen* fallen. [Alle weiteren Karten sind hier nicht von Belang]

Der Erläuterungstext zum Grünordnungsplan der Stadt Hilden beinhalten keine relevanten Aussagen zu dem Plangebiet.

Das Grünflächenamt der Stadt Hilden gibt zudem Auskunft darüber, dass die Böschungen an der Bahntrasse regelmäßig stark beschnitten werden und im Bereich des Plangebietes die Grünverbindungen immer wieder z.B. durch Straßen unterbrochen werden.

Diese Punkte bestätigen, dass sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 260 keine bedeutsamen Grünflächen und Grünverbindungen befinden.

§ 34- GEBIET (SATZUNG)

Für das Plangebiet gilt derzeit der § 34 des Baugesetzbuches, welcher die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile regelt.

SONSTIGES

Das Strategische Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Hilden weist darauf hin, dass eine gute ÖPNV-Anbindung insbesondere für die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen von großer Bedeutung sei. Aber auch für alle weiteren Bevölkerungsgruppen ist die Sicherung des ÖPNV-Netzes von existentieller Bedeutung (vgl. S. 63; Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation).

An das Plangebiet angrenzend befindet sich die eingetragene altlastenverdächtige Fläche 6570/44 Hi (Flurstück 590) und direkt neben dem Geltungsbereich auf dem Flurstück 859 ist die Fläche mit der Identifikationsnummer 6570/72 Hi dokumentiert, bei welcher der Altlasten-Verdacht generell ausgeräumt werden konnte.

Im Plangebiet selbst sind keine Einträge im Altlastenverdachtsflächenkataster Kreis Mettmann (Stand: 2014) zu finden.



ABB. 4: AUSZUG ALTLASTENVERDACHTSFLÄCHENKATASTER KREIS ME (STAND 2014)

Das Gutachten „Potenzialeinschätzung für einzelne Flächen im Stadtgebiet Hilden bezüglich ihrer Bedeutung für planungsrelevante Tierarten für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes“ (Stand 2009) weist das noch freie Flurstück 301 nicht als Potentialfläche aus.

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Hilden wurde der Bedarf an Abstellangeboten in Form von Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen Hilden und Hilden-Süd als eher wichtig bis sehr wichtig bei einer Umfrage von der Bürgerschaft eingestuft (vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Hilden S. 96, Stand 2012).

3. Ziel und Zweck der Planung

Seit längerer Zeit schon versuchte die BEG (Bahnflächenentwicklungsgesellschaft) NRW, ein Verbundunternehmen von Land NRW und Deutsche Bahn AG, solche Liegenschaften, die nicht mehr unmittelbar für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden (oder aus Sicht der DB AG und ihren Unterfirmen entbehrlich erscheinen), zu veräußern.

Die Stadt Hilden hat daraufhin versucht, aus dem „Bahnflächenpool“ der BEG Grundstücke zur Sicherung und Umsetzung des oben genannten Planziels zu erwerben.

Dieses Vorhaben blieb lange Zeit ohne Erfolg, da die Preis-Erwartungen der BEG nicht mit den städtischen Vorstellungen kompatibel waren.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2012 der Bebauungsplan Nr. 260 zunächst aufgestellt,

ohne dass sich die im Plangebiet enthaltenen Grundstücke im städtischen Besitz befanden.

Im Jahr 2014 ist es der Stadt Hilden gelungen, die für die Bike+Ride-Anlagen notwendigen Grundstücke zu erwerben. Anstelle des privaten Flurstücks 590, wo ursprünglich eine Erweiterung der Bike+Ride-Anlagen angestrebt wurde, konnte die Stadt die Flurstücke 301 und 3099 kaufen. Durch diesen Vorgang veränderte sich der Geltungsbereich des Plangebiets, wodurch die Änderung des Aufstellungsbeschlusses mit Änderung des Plangebietes im November 2014 notwendig wurde.

Im westlichen Teil des Plangebietes sind derzeit ein Kerngebiet und eine Wohnbaufläche, im östlichen Bereich jeweils Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Diese beiden Nutzungen werden durch den Bebauungsplan (im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB) mit einer nachträglichen Berichtigung des Flächennutzungsplanes in öffentliche Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Bike & Ride“ umgewandelt. Die Bahntrasse und der Zugang werden als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Flächensignatur „Bahnanlagen“ dargestellt.

Bei den beiden vorhandenen Bike+Ride-Anlagen handelt sich um Standorte, die jeweils sowohl über Fahrradboxen als auch über Anlehnbügel verfügen. Zur dauerhaften Sicherung dieser ist es erforderlich, den Bereich mit einem Bebauungsplan zu überplanen (aktuell greift § 34 BauGB). Damit können nicht nur die beiden vorhandenen Bike & Ride-Standorte sondern auch die Zugangsrampen bzw. –Treppen zu den Bahnsteigen des Haltepunktes Hilden Süd langfristig gesichert werden. Weiterhin soll auch ein neuer Standort entwickelt werden. Diese zusätzliche Fläche (Flurstücke 301 und 3099) ebenfalls als Bike+Ride-Standort zu nutzen macht Sinn, da seit Jahren der Bedarf an abschließbaren Fahrradboxen größer ist als das Angebot am Haltepunkt Hilden Süd.

4. Planverfahren

Das Plangebiet soll zukünftig als Zugang zum S-Bahnhof Hilden-Süd sowie als Bike+Ride-Anlagen gesichert und entwickelt werden. Hierfür ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Um die geplanten Nutzungen zu verwirklichen bzw. zu sichern, soll der Bebauungsplan auf Grundlage des beschleunigten Bauleitplanverfahrens gemäß § 13a BauGB geändert werden. Ein solches Verfahren kann ohne weitere formelle Umweltprüfung durchgeführt werden, wenn

- a) im Bebauungsplan eine überbaubare Grundfläche von weniger als 20 000 Quadratmetern festgesetzt wird,
- b) nicht durch den Bebauungsplan ein nach Bundes- oder Landesrecht UVP-pflichtiges Vorhaben bauplanungsrechtlich zulässig wird und
- c) keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von FFH-Gebieten und von Europäischen Vogelschutzgebieten bestehen.

Aufgrund von Lage und Größe des Plangebiets erfüllt der Bebauungsplan Nr. 260 diese Zulässigkeitsvoraussetzungen. Deshalb hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden beschlossen, bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans von einigen der gesetzlichen Vereinfachungsmöglichkeiten, die der § 13a BauGB bietet, Gebrauch zu machen. Es wurde jedoch, trotz der Möglichkeit dieser Verfahrensart, nicht auf die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden nach § 3 Abs.1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet, um frühzeitig Anregungen in Bezug auf die Planung sicherzustellen.

Die durch diesen Bebauungsplan angestrebte Art der Nutzung weicht innerhalb des Plangebietes teilweise von den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab. Daher ist nach

Abschluss des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung anzupassen.

Es wird im Zuge des beschleunigten Verfahrens aber von der formalen Umweltprüfung, von der Erstellung eines formellen Umweltberichts sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach Abschluss des Verfahrens und weiteren Monitoring-Maßnahmen abgesehen.

5. Planinhalte

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Im Detail ergeben sich für den Bebauungsplan Nr. 260 folgende Merkmale:

Auf den Flurstücken 301, 3099, 1125, 1127 und 1271 weist der Bebauungsplan drei Flächen als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung „B+R“ gemäß Planzeichenverordnung aus.

Die Flurstücke 995, 877, 883, 1121 teilweise, 840, 1172, 1128 sowie Flurstück 1126, werden als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge „Bahnanlagen“ gekennzeichnet, da diese Teile der Bahntrasse und einen der beiden Zugänge zum S-Bahn Haltepunkt Hilden Süd in Richtung Solingen darstellen.

Weitere Festsetzungen erübrigen sich für diesen Bebauungsplan.

Entwurf der neuen Bike+Ride-Anlage

Der Entwurf für die neue, dritte Bike+Ride-Anlage auf dem Flurstück 301 an der Richrather Straße sieht im Einzelnen Folgendes vor:

- die Aufstellung von abschließbaren Fahrradboxen
- die Errichtung einer überdachten Fahrradabstellanlage
- die Aufstellung von weiteren (nicht überdachten) Fahrradständern
- die Anlegung einer gepflasterten, barrierefreien Wegeverbindung zwischen der Schützenstrasse und der Richrather Straße sowie gepflasterte Stellflächen für die Fahrräder
- die Anlegung von Vegetationsflächen (Rasenfläche und einzelne Baumpflanzungen)
- Beleuchtung, Zaunanlage, Abfallbehälter, Poller etc.

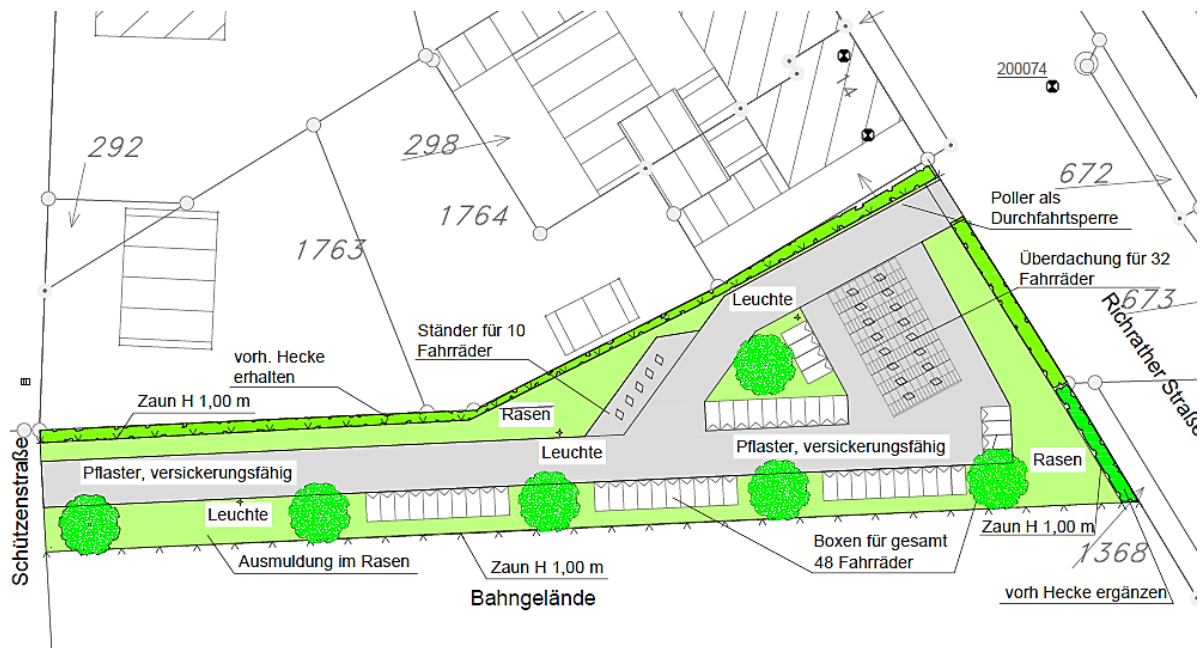


ABB. 5: ENTWURF BIKE+RIDE-ANLAGE GRÜNFLÄCHENAMT STADT HILDEN (STAND FEBRUAR 2015)

Um von der neuen Bike+Ride-Anlage zum S-Bahn-Haltepunkt zu gelangen muss die rege befahrene Richrather Straße überquert werden. Um diesen Übergang sicher zu gestalten, soll eine Fußgängerampel installiert werden. Die Stadt Hilden hat bereits zur Absicherung des Fußgängerquerverkehrs zu der Bushaltestelle im Jahr 2010 eine verkehrliche Anordnung zur Errichtung dieser Lichtsignalanlage (kurz: LSA) erlassen. Im Jahr 2012 wurde diese ergänzt, diese Maßnahme wurde aber noch nicht umgesetzt.

Die LSA soll barrierefrei erstellt werden und wird einerseits die Sicherheit erhöhen und andererseits die umweltfreundlichen Verkehrsarten fördern (Fuß- und Fahrradverkehr). Die Situation der „Wildparker“ soll dadurch entschärft werden.

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich durch die Installation der LSA der Radverkehrsanteil in diesem Bereich maßgeblich erhöht. Sie soll zukünftig den Bürgern, welche auch heute mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur S-Bahnhaltestelle Hilden-Süd kommen, das Überqueren der Richrather Straße erleichtern.

5.2 Erschließung und Verkehr

Im Plangebiet befindet sich einer von zwei S-Bahn-Haltepunkten im Stadtgebiet von Hilden (Hilden-Süd). Die dort verkehrende S-Bahn Linie 1 befährt in beide Richtungen folgende Haltepunkte: Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim – Duisburg – Düsseldorf Flughafen – Düsseldorf Hbf – Hilden – Solingen-Ohligs.

Wochentags verkehren Züge zwischen 7 und 8 Uhr am S-Bahnhof Hilden-Süd im 10-Minuten-Takt. Zwischen 8 und 9 Uhr vier Mal in der Stunde. In den Zeiträumen zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 9 und 18 Uhr werden die Haltepunkte in beiden Richtungen drei Mal die Stunde im 20-Minuten-Takt. Ab 19 bis 22 Uhr hält die S1 noch zwei Mal die Stunde im 30-Minuten-Takt. Zwischen 23 und 5 Uhr wird der Haltepunkt noch drei Mal bedient (23:XX; 0:XX und 3:XX).

Am Wochenende hält die S-Bahn in Hilden-Süd zwischen 5 und 22 Uhr zwei Mal die Stunde im 30-Minuten-Takt. Im Zeitraum von 23 bis 3 Uhr kann man einmal die Stunde in beide Richtungen abfahren. Zwischen 4 und 5 Uhr fährt dort keine Bahn ab.

Das Plangebiet grenzt direkt an drei Straßen, welche die Erschließung der Nutzungen sichern. Die westlich gelegene, an den Flurstücken 301, 3099, 995 und 1121 verlaufende Richrather Straße ist als Landesstraße klassifiziert und besitzt einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 14.892 Kfz/Tag für diesen Abschnitt (Landesbetrieb Straßen. NRW, Stand 2010).

Bei der Hagelkreuz- und Talstraße handelt es sich um Anliegerstraßen mit einer durchschnittlichen Kfz-Frequenz von 400 bis 500 pro Tag (Tiefbau- und Grünflächenamt der Stadt Hilden, Stand 2006). Beide Straßen sind aus Richtung Westen von der Richrather Straße und der Südstraße aus mit dem Kfz zu befahren. Aus östlicher Richtung besteht das Verbot der Einfahrt.

Süd-östlich befindet sich der große Park+Ride-Parkplatz „Am Lindenplatz“, welcher das Abstellen des Kfz und das Weiterfahren mit der S-Bahn ermöglicht.

Das Plangebiet ist sehr gut durch Busverbindungen angeschlossen. Auf der Richrather Straße befinden sich in unmittelbarer Nähe zwei Bushaltestellen. Diese werden durch die Buslinie 785 (Düsseldorf – Hilden – Langenfeld) bedient. In der Talstraße selbst befindet sich keine Haltestelle, da sie als Fahrradstraße nach Zeichen 244.1 und 244.2 STVO ausgewiesen. Diese wird aber ebenfalls von der Linie 785 durchfahren. Die Hagelkreuzstraße ist sehr schmal und somit für den Busverkehr ungeeignet. Am westlichen Ende auf der Richrather Straße (Linie 785) und am östlichen Ende auf der Kirchhofstraße befindet sich jeweils ein Haltepunkt. Auf der Kirchhofstraße verkehren die Buslinien: 741 (Mettmann – Hilden), 782 (Düsseldorf – Hilden – Solingen) und 781(Hilden – Düsseldorf-Gerresheim).

5.3 Ver- und Entsorgung

Leitungstrassen für Elektrizität sind im Geltungsbereich verfügbar. Auf dem Grundstück Hagelkreuzstraße (Flur 49, Flurstück 1272) befindet sich ein Trafohäuschen der DB Energie GmbH, Köln.

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 260 liegende Ferngasleitung Nr. 2/17 (Anschluss Regler Gaswerk Hilden) ist stillgelegt und vom Netz getrennt. Diese kann, soweit sie für die Maßnahme im Wege liegt, in Absprache mit der Open Grid Europe GmbH ausgebaut werden.

Entlang bzw. unterhalb der Bahntrasse, der Richrather Straße, Talstraße und der Hagelkreuzstraße werden Regenwasserkanäle geführt. Anfallendes Regenwasser, welches nicht auf den Flächen versickert werden kann, wird somit von diesem System aufgenommen. Weitere Kanäle sind für die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 260 nicht von Belang.

Die bereits aufgestellten und auch die geplanten Abfallbehälter auf den Bike+Ride-Anlagen werden von der städtischen Müllabfuhr regelmäßig geleert.

6. Umweltverträglichkeit

Da dieser Bebauungsplan auf Grundlage des § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt wird, ist die Erstellung eines „formalen“ Umweltberichts zum Bebauungsplan nicht erforderlich. Trotzdem fließen die Umweltbelange generell in die städtebauliche Abwägung zum Bebauungsplan ein, so dass hier ein kurzer Überblick gegeben wird.

6.1 Landschaftsbild, Fauna und Vegetation

Das Plangebiet liegt in keiner visuellen Verbindung zur Landschaft, ein Eingriff in das Landschaftsbild findet somit nicht statt. Der Bereich ist nicht Gegenstand des

Landschaftsplanes des Kreises Mettmann und wird im Grünordnungsplan der Stadt Hilden als Siedlungsfläche klassifiziert.

Der unteren Landschaftsbehörde ist das Vorhandensein von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten streng geschützter Tiere (und Pflanzen) im Planungsraum nicht bekannt.

Die artenschutzrechtliche Ersteinschätzung (ASP I) durch einen Gutachter hat ergeben, dass Konflikte für keine der nach LANUV (2015) potenziell vorkommenden planungsrelevanten Arten zu erwarten sind. Zur Vermeidung individueller Verluste nicht planungsrelevanter Vogelarten im Rahmen der Baufeldräumung werden Planungshinweise zu geeigneten Bauzeiten (September bis Februar) gegeben.

Insgesamt ergibt sich, dass unter Beachtung der Planungshinweise artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt sind und eine erhebliche Beeinträchtigung von planungsrelevanten Arten und ihrer Fortpflanzungsstadien bzw. deren Lebensstätten ausgeschlossen werden kann.

Entlang der Bahntrasse befinden sich auf den jeweiligen Hängen (Nord- bzw. Südseite) zusammenhängende Grünstrukturen aus Büschen und Bäumen die aber durch die DB AG regelmäßig radikal zurückgeschnitten werden, um der Verkehrssicherungspflicht auf der Bahntrasse zu entsprechen. Auf dem Gelände der bestehenden Bike+Ride-Anlagen befinden sich keine nennenswerten Bepflanzungen; die Station an der Talstraße verfügt über eine Einfriedung zur Talstraße hin durch Buschwerk.

Die unversiegelte Fläche (Flurstück 301 und 3099) westlich der Richrather Straße ist heute Wiese und Gehölzbestand die bis 2013 gärtnerisch genutzt wurde.

Für den Bebauungsplan wird auf eine Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB und einen Umweltbericht gem. § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB verzichtet. Der mit der Planung verbundene Eingriff in Natur, Boden und Landschaft gilt gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB als bereits erfolgt bzw. zulässig.

6.2 Boden, Altlasten und Wasser

Das Plangebiet ist größtenteils aufgrund seiner (Vor-)Nutzung relativ stark versiegelt, dies gilt insbesondere für die Flurstücke 1125, 1127, 1271, 1272, 840, 877, 883, 1121, 995, 1128, 1126 und 3099. Unversiegelte Flächen bestehen heute als Wiese, Gehölzbestand (Flurstück 301).

Gemäß dem Kataster des Kreises Mettmann über Altlasten, altlastenverdächtige Flächen, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und Deponien (Stand: 2014) befinden sich in dem Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 260 keine Einträge.

Das Plangebiet liegt weder in einer Wasserschutz-, noch in einer Hochwassergefahrenzone.

Das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 260 entwässert im Trennverfahren. In den angrenzenden Straßen (Hagelkreuzstraße, Talstraße, Richrather Straße) sind sowohl Schmutzwasser-, als auch Regenwasserkanäle vorhanden.

Zusätzliches Schmutzwasser fällt durch die Planung auf den betroffenen Flächen nicht an.

Die zwei vorhandenen Bike+Ride-Anlagen in der Talstraße und der Hagelkreuzstraße sind an die öffentliche Regenwasser-Kanalisation angeschlossen.

Die Bike+Ride-Anlage Hagelkreuzstraße gehört zum Regenwasser-Einzugsgebiet DE-5-I. Dort wird vor der Einleitung in die Itter das im Einzugsgebiet anfallende Regenwasser im vorhandenen Regenklär-/Regenrückhaltebecken an der Neustraße behandelt.

Die Bike+Ride-Anlage an der Talstraße gehört zum Regenwassereinzugsgebiet DE-04-I. An dieser Einleitungsstelle ist noch keine Regenwasserbehandlung vorhanden. Diese ist im Abwasserbeseitigungskonzept für 2025 vorgesehen.

Die Regenwassersanierungsplanung Lindenstraße sieht einen Anschluss des Regenwasserkanals Lindenstraße über die Fläche der Bike+Ride-Anlage Talstraße zum Regenwasserkanal in der Hagelkreuzstraße vor. Hier ist damit zu rechnen, dass die Anlage während der Bauarbeiten außer Betrieb genommen werden muss.

Die Bike+Ride-Anlage Richrather Straße gehört ebenfalls zum Regenwassereinzugsgebiet DE-04-I. Diese Anlage ist noch nicht vorhanden und soll auf Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 260 erstellt werden. Das dort anfallende Regenwasser soll auf dem Grundstück versickert werden, sodass kein Anschluss an den öffentlichen Regenwasserkanal erforderlich wird.

6.3 Klima und Luft

Es ist davon auszugehen, dass sich durch die angestrebte Weiter- und Umnutzung der Flächen als Bahntrasse und Bike+Ride-Anlagen weder die Luftschadstoff- noch die Lärmemissionen verändern bzw. verschlechtern werden. Somit wird das vorherrschende Klima oder die Luftqualität durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 260 nicht beeinträchtigt.

6.4 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet selbst befinden sich keine eingetragenen Denkmäler oder Gebäude für die eine Eintragung in die Denkmalliste empfohlen wird. Konkrete Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bodendenkmälern liegen nicht vor.

7. Bodenordnungsmaßnahmen

Für die Umsetzung der Planinhalte des Bebauungsplanes Nr. 260 sind keine Bodenordnungsmaßnahmen erforderlich. Die Stadt Hilden hat die Verkehrsflächen für die Bike+Ride-Anlagen erworben.

8. Kosten und Zeitpunkt der Durchführung

Die Kostenberechnung zur Errichtung einer solchen Bike+Ride-Anlage auf dem Flurstück 301 beläuft sich auf rund 226.600 €.

Die jährlichen Folgekosten zur Unterhaltung einer solchen Anlage belaufen sich für die Stadt Hilden auf 592,90 €. Wird die Abschreibung/ Verzinsung des Anlagevermögens pro Jahr von 17.930 € hinzugerechnet, so kann eine jährliche Belastung des städtischen Haushalts von 18.522,90 € voraus kalkuliert werden.

Im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz am 19.02.2015 wurde beschlossen, dass für die Finanzierung wenn möglich Fördermittel beim Bund oder Land beantragt werden sollen. Der früheste Beginn der Umsetzung wäre bei Antragsstellung bis zum 01.06.2015 im Jahr 2016.

9. Rechtsgrundlagen des Bebauungsplans

Um das o.g. Planungsziel zu erreichen, hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Hilden in seiner Sitzung am 26.11.2014 die Aufstellung des Bebauungsplanes 260 beschlossen. Bekanntgemacht wurde dieser Beschluss am 05.12.2014. Das Verfahren soll gemäß des § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden. Die Änderung des Flächennutzungsplanes soll dementsprechend durch eine nachträgliche Berichtigung erfolgen.

Die zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplans gültigen Rechtsgrundlagen sind im Quellenverzeichnis unter „Gesetzestexte“ aufgeführt.

Hilden, den 28.08.2015

Im Auftrag

(Groll)

SGL Planung

Quellen- und Literaturverzeichnis

Bezirksregierung Düsseldorf, Regionalplan (GEP: Gebietsentwicklungsplan), Stand 11/2011, Düsseldorf

Biologische Station Haus Bürgel - Potenzialeinschätzung für einzelne Flächen im Stadtgebiet Hilden bezüglich ihrer Bedeutung für planungsrelevante Tierarten für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes, Stand 2009, Monheim am Rhein

Büro Stadtverkehr und Adaption Energiesysteme AG- Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Hilden, Stand 2012, Aachen/Hilden

Flächennutzungsplan der Stadt Hilden, Stand 1993, Hilden

Hamann & Schulte (Umweltplanung • Angewandte Ökologie), Bebauungsplan Nr. 260 "S-Bahnhof Hilden-Süd"-Artenschutzrechtliche Potenzialanalyse-, Stand April 2015, Gelsenkirchen

Kreis Mettmann (Untere Landschaftsbehörde), Landschaftsplan, Stand 2012, Mettmann

Landesregierung Nordrheinwestfalen (LEP NRW), Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Stand 1995, Düsseldorf

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Strategisches Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Hilden, Stand Nov. 2010, Dortmund

Umweltbüro Essen, Grünordnungsplan Hilden, Stand 2001, Essen

Gesetzestexte

BauGB - Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes über Maßnahmen im Bauplanungsrecht zur Erleichterung der Unterbringung von Flüchtlingen vom 20. 11. 2014 (BGBl. I S. 1748)