

Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid",

1. (vereinfachte) Änderung



Quelle: DKFS architects

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe der Lüdenscheider Innenstadt, deren zentrale Plätze im Bereich des Rathauses und der besten Geschäftslagen sich in ca. 500 m Entfernung südöstlicher Richtung vom Bahnhaltelpunkt befinden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird

im Norden	durch die südliche Grundstücksgrenze der Fachhochschule Südwestfalen,
im Osten	durch die Bahnhofsallee (vormals: Am Bundesbahnhof),
im Westen	durch die Bahnlinie Lüdenscheid – Brügge und
im Süden	durch den Busbahnhof (Hermann-Reitz-Platz)

begrenzt. Der Planbereich umfasst damit eine Fläche von ca. 0,71 ha. Er liegt innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Bahnhofstraße / Mathildenstraße, innerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung „Bahnhofstraße / Mathildenstraße“ sowie innerhalb des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsquartier und Knapper Straße“.

2. Anlass und Ziele der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ ist am 18.11.2009 rechtskräftig geworden. Auf seiner Grundlage sind zwischenzeitlich ein Verknüpfungspunkt für Bus und Bahn sowie Neubauten des Deutschen Institutes für angewandte Lichttechnik (DIAL) und der Fachhochschule Südwestfalen errichtet worden. Das Plangebiet soll nunmehr durch eine Fußgängerbrücke über die Bahnlinie Lüdenscheid – Brügge direkt an die Phänomenta und damit an den jenseits der Bahnlinie gelegenen Teilbereich der Denkfabrik, einem Projekt der Regionale Südwestfalen 2013, angebunden werden. Der Zugangsbereich der Brücke soll durch einen Brückenplatz mit Aufenthaltsfunktion gestaltet und die Attraktivität des Plangebietes damit insgesamt erhöht werden. Ein Teil der bislang überbaubaren Grundstücksfläche muss daher zugunsten einer öffentlichen Verkehrsfläche aufgegeben werden.

Gleichzeitig soll der Verknüpfungspunkt für Bus und Bahn durch Pausenstandplätze für Busse der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) sowie durch Standplätze für Reisebusse, insbesondere solche, die die Phänomenta andienen, ergänzt werden. Hierfür soll eine Busumfahrt von der Bahnhofsallee über einen rückwärtigen Grundstücksstreifen parallel zur Bahnlinie und über den Brückenplatz zurück zur Bahnhofsallee eingerichtet werden. Diese soll gleichfalls als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden. Im vorderen Grundstücksteil sollen hier auch Stellplatzanlagen planungsrechtlich ermöglicht werden, um unter anderem den Besucherverkehr der Phänomenta unterbringen zu können. Temporär ist die Errichtung einer ebenerdigen Stellplatzanlage geplant; zu einem späteren Zeitpunkt ist ein Parkhaus vorgesehen.

Darüber hinaus werden einige Begrünungsfestsetzungen zurückgenommen. Dies soll die Realisierung der geschilderten Maßnahmen, für die bereits Ausbauplanungen vorliegen, erleichtern. Das Baugrundstück nördlich des Busbahnhofs, auf dem ein Platz begrenzendes „Auftaktgebäude“ entstehen soll, ist hierbei eingeschlossen.

Insgesamt werden die Grundzüge der Ursprungsplanung nicht berührt, so dass die 1. Änderung des Bebauungsplanes als vereinfachte Änderung gemäß § 13 BauGB durchgeführt werden kann. Von einer Umweltprüfung sowie einem Umweltbericht wird demnach abgesehen.

3. Planinhalt

3.1 Art der baulichen Nutzung

Für die Art der baulichen Nutzung sind im Bereich des gesamten Bahnhofsplateaus gem. § 11 (1) BauNVO sonstige Sondergebiete mit den Zweckbestimmungen

- Bahnhofsgebiet (SO 1),
- Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet (SO 2) sowie
- Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Produktionsgebiet (SO 3)

festgesetzt. Der Geltungsbereich der 1. Änderung erstreckt sich lediglich auf Teilbereiche der Sondergebiete 1 und 2 westlich der Bahnhofsallee. Die Festsetzungen zur Art der baulichen

Nutzung werden in der Änderung nahezu unverändert übernommen. Einzig im Sondergebiet 2 wird die ausnahmsweise Zulässigkeit von Parkhäusern und Großgaragen erweitert und Stellplatzanlagen zusätzlich in den Katalog der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen aufgenommen. Für Parkhäuser und Großgaragen entfällt die Bindung, dass diese der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Einrichtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen müssen. Somit erfolgt eine Öffnung, die es zum Beispiel ermöglicht, auch Stellplätze für die außerhalb des Plangebietes, aber in unmittelbarer Nähe gelegene Phänomente, die zudem durch eine Fußgängerbrücke noch besser an das Plangebiet angebunden werden soll, in solchen Parkhäusern und Großgaragen unterzubringen. Mit der Aufnahme von Stellplätzen in den Katalog der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wird derselbe Zweck verfolgt: Dadurch wird es möglich, Stellplatzanlagen, die nicht der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Einrichtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen, zu errichten. Durch diese Öffnungsklausel kann der Parkdruck um die Phänomente reduziert werden.

Die Zweckbestimmungen der Sondergebiete und in der Folge die konkreten Festsetzungen zur Art der Nutzung unterscheiden sich wesentlich von den abstrakten Zweckbestimmungen anderer Baugebietstypen der BauNVO. Daher ist entsprechend der Zielsetzung der Planung die Festsetzung von Sondergebieten zweckdienlich.¹ Die planerische Zielsetzung kann durch die Festsetzung eines Baugebietstyps nach den §§ 2-10 BauNVO - auch unter Berücksichtigung der Feinsteuerungsmöglichkeiten des § 1 BauNVO - nicht realisiert werden.

Das Sondergebiet SO 2 wird zusätzlich in vordere und hintere Bauzonen geteilt. Ab einer Bautiefe von 21,00 m – gemessen von der Straßenbegrenzungslinie – sind jeweils zusätzlich zu den allgemein zulässigen Nutzungen dieser Baugebiete weitere Nutzungen zulässig. Dies unterstützt die Realisierung der städtebaulichen Zielvorstellungen unter besonderer Berücksichtigung einer "Adressenbildung" und der städtebaulichen Gestalt. In den vorderen Bauzonen sollen im Wesentlichen nur Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke sowie Gebäude und Räume für freie Berufe untergebracht werden. Ausnahmsweise können jedoch auch andere Nutzungen zugelassen werden. Mit diesen Festsetzungen erhält die Straßenfront der Bahnhofsallee ein homogenes Gesamtbild, welches die Nutzungsstruktur des Plangebietes auch nach außen hin, in den öffentlichen Raum widerspiegelt. Hallen, Gebäude für Produktionsanlagen und sonstige bauliche Anlagen sollen in den rückwärtigen Bereichen realisiert werden. Sie können jedoch ausnahmsweise auch in den vorderen Bauzonen zugelassen werden, wenn die städtebauliche Zielsetzung nicht beeinträchtigt wird. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn derartige bauliche Anlagen architektonisch an die Gestaltqualität der umgebenden allgemein zulässigen Gebäude angepasst sind oder Geschosse klar ablesbar bleiben.

Bahnhofsgebiet

Im festgesetzten SO 1 sollen vor allem Nutzungen etabliert werden, die den verkehrlichen Verküpfungspunkt Bus / Bahn ergänzen: Das vorgesehene Nutzerprofil zielt auf kleinteilige Dienstleistungseinheiten, kleinflächigen Einzelhandel und ergänzend Wohnen ab. Entsprechend sind als zulässig festgesetzt:

- 1.) bahnbezogene Dienstleistungen und Einrichtungen, Dienstleistungen und Einrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Taxiunternehmen

¹ vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.1997

Die Festsetzung dient der Abwicklung und Sicherheit des spurengelassenen Personennahverkehrs (SPNV) bzw. des ÖPNV und ermöglicht, diese entsprechenden Nutzungen (wie z. B. Fahrkartenverkauf, Auskunft, Reservierung u. dgl.) in einem Gebäude mit zugleich auch bahnfremden Nutzungen zu realisieren; gleichzeitig soll mit dieser Festsetzung die Möglichkeit gewährt werden, den ÖPNV an ein Taxiunternehmen anzuschließen.

2.) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude

In diesen Gebäuden sind Büro- und Verwaltungstätigkeiten jedweder Art zulässig; Läden (als Unterfall von Geschäften) sind in den Erdgeschossen möglich.

3.) Hotels und Gästehäuser

In der Abgrenzung zu den Hotels, für die insbesondere durch das Seminar- und Schulungsprogramm des EGC ein Bedarf besteht, handelt es sich bei Gästehäusern um Beherbergungsbetriebe, die nicht für jedermann zugänglich sind, sondern einem Betrieb, einem Institut oder spezifischen Einrichtungen zugeordnet sind.

4.) Gebäude für freie Berufe

Die Ausübung freier Berufe ist auch in Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden zulässig. Insofern tritt diese Festsetzung ergänzend zu Nr. 2.) für nicht büroartige Nutzungen.

5.) Schank- und Speisewirtschaften

Diese Nutzung ergänzt typischerweise den ÖPNV-Verknüpfungspunkt.

6.) Läden in den Erdgeschossen mit einer max. Verkaufsfläche von jeweils 500 qm, ausgenommen Sex-Shops

Die Verkaufsflächenbegrenzung gewährleistet dabei, dass keine großflächigen Einzelhandelsnutzungen hier einen Standort finden können; eine Konkurrenzsituation zum Einzelhandelschwerpunkt der nahen Innenstadt wird somit vermieden. Sex-Shops sind geeignet, trading-down-Effekte hervorzurufen. Um derartigen Entwicklungen vorzubeugen, sind Sex-Shops in dieser städtebaulich exponierten Lage nicht zulässig.

7.) Wohnungen oberhalb des ersten Obergeschosses

Sie sollen das Nutzungsspektrum des Bahnhofsgebietes abrunden und zu einer Belebung des Quartiers beitragen.

Weitere Nutzungen können ausnahmsweise zugelassen werden. Dies sind:

- 1.) Gebäude, Räume, Einrichtungen und Anlagen für Schulungs- und Tagungs-, Forschungs- und Entwicklungszwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen,
- 2.) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet sind und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
- 3.) betriebliche Kinderbetreuungseinrichtungen,
- 4.) Anlagen und Einrichtungen für kulturelle Zwecke sowie
- 5.) Parkhäuser und Großgaragen, sofern sie der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Ein-

richtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen und sofern die Gestaltungsfestsetzung Nr. 4 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten wird.

Die Ausnahme Nr. 1.) ist im Bebauungsplan für diesen Bereich vorgesehen, da in den angrenzenden Sondergebieten diese Nutzungen z. T. ausdrückliche Zielrichtung der Planung und damit allgemein zulässig sind. Einer ausnahmsweisen Zulässigkeit dieser Nutzungen im SO 1 steht die städtebauliche Zielsetzung der Planung insgesamt somit nicht entgegen.

Die Nutzungen Nr. 2.) bis 5.) können der Zweckbestimmung des Sondergebietes dienen. Ihre ausnahmsweise Zulässigkeit ergänzt insofern das vorgesehene Nutzungsspektrum.

Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet

Das Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet ist in eine vordere und eine hintere Bauzone unterteilt. Diese Differenzierung ist aus gestalterischen Gründen und zur Wahrung des angestrebten städtebaulichen Charakters erforderlich. In der vorderen Bauzone sollen nur Gebäude mit ablesbaren Geschossen entstehen. Entsprechend sind zulässig:

1.) Büro- und Verwaltungsgebäude

Der Begriff "Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude" zielt vorwiegend auf gewerbliche Nutzungen, die büroartig betrieben werden, ab. Gleichwohl sind auch Läden als Unterfall von Geschäften, beispielsweise in den Erdgeschossen, zulässig. "Geschäfts- und Bürogebäude" werden als planungsrechtliche Begriffe i. d. R. als Einheit verwendet; die Einzelbestandteile der Begrifflichkeiten sind nicht definiert. Für hier vorgenommene Festsetzungen bedeutet die Reduzierung des Begriffs auf "Büro- (und Verwaltungs)gebäude", dass jegliche Einzelhandelsnutzung untersagt ist.

2.) Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke

Insbesondere das umfangreiche Seminarprogramm des nahegelegenen Entwicklungs- und Gründercentrums (EGC), aber auch Schulungen des DIAL bedingen einen Bedarf für diese Nutzung. Vorhandene Ansätze von Aus- und Weiterbildungseinrichtungen sollen ausgebaut werden.

3.) Gebäude und Räume für freie Berufe

Die Ausübung freier Berufe ist auch in Büro- und Verwaltungsgebäuden zulässig. Insofern tritt diese Festsetzung ergänzend zu Nr. 1) für nicht büroartige Nutzungen.

In der hinteren Bauzone – ab einer Bautiefe von 21,00 m – sind darüber hinaus Gebäude, Räume, Anlagen und Einrichtungen für Forschungs-, Entwicklungs-, und Messezwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen zulässig. Diese Nutzungen sind Bestandteil des angestrebten Nutzungsspektrums auf dem Bahnhofsplateau, sollen jedoch wegen ihrer üblichen Gebäudeausprägungen vorwiegend in der hinteren Bauzone realisiert werden.

Ausnahmsweise können im SO 2 zugelassen werden:

- 1.) Gebäude, Räume, Anlagen und Einrichtungen für Forschungs- und Entwicklungs-, und Messezwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen auch in geringerer Bautiefe

- 2.) nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, deren Schwerpunkt in den betrieblichen Funktionsbereichen Forschung und Entwicklung, Management und Marketing oder Schulung liegt; Lagerhäuser und -plätze dürfen dabei nur einen Anteil von max. 25 % der Grundstücksfläche einnehmen,
- 3.) Hotels und Gästehäuser,
- 4.) Anlagen und Einrichtungen für kulturelle Zwecke,
- 5.) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet sind und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
- 6.) betriebliche Kinderbetreuungseinrichtungen,
- 7.) betriebsbezogene Einrichtungen der Schank- und Speisewirtschaft,
- 8.) Parkhäuser und Großgaragen, sofern die Gestaltungsfestsetzung Nr. 4 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten wird sowie Stellplatzanlagen

Die Ausnahme Nr. 1.) ist in der hinteren Bauzone allgemein zulässig. Betriebsbedingt können Notwendigkeiten bestehen, die eine ausnahmsweise Zulässigkeit auch im vorderen Baubereich bedingen. Darüber hinaus ist die Ansiedlung dieser Nutzungen originäres Ziel der Planung. Eine Durchbrechung der mit den Bauzonen angestrebten Gestaltungsabsicht ist insofern dann vertretbar, wenn die Gesamtkonzeption der Planung nicht beeinträchtigt wird.

Die Ausnahme Nr. 2.) berücksichtigt die Möglichkeit einer Ansiedlung von Gewerbebetrieben, die das Nutzungsspektrum sinnvoll ergänzen können. Der Schwerpunkt der in der Festsetzung angeführten Funktionsbereiche bezieht sich auf den Standort innerhalb des Plangebietes und nicht auf die Betriebsstruktur der Unternehmen insgesamt. Um die wertvollen, innenstadtnahen Flächen möglichst hoch auszunutzen, sind Lagerhäuser und -plätze auf einen Anteil von 25 % der Grundstücksfläche begrenzt.

Die Nutzungen Nr. 3.) bis 8.) können der Zweckbestimmung des Sondergebietes dienen. Ihre ausnahmsweise Zulässigkeit ergänzt insofern das vorgesehene Nutzungsspektrum. Betriebsbezogene Einrichtungen der Schank- und Speisewirtschaft sind dabei keine jedermann zugänglichen Einrichtungen, sondern jeweils nur für Mitarbeiter und Besucher eines Betriebes vorgesehene Restaurationsbetriebsteile. Entsprechendes gilt für die festgesetzten betrieblichen Kinderbetreuungseinrichtungen. Wegen der besonderen Bedeutung einer hohen gestalterischen Qualität der Baugebiete zur Herausbildung einer "Adresse" ist die Zulässigkeit von Parkhäusern und Großgaragen u. a. an die Einhaltung einer Gestaltungsfestsetzung gem. § 86 BauO NW gebunden: Obgleich durch die vorgesehenen Nutzungen ein hoher Stellplatzbedarf hervorgerufen werden kann, soll die städtebauliche Zielsetzung zumindest nicht durch das typische Erscheinungsbild üblicher Parkbauten konterkariert werden.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), einer Geschossflächenzahl (GFZ) sowie Festsetzungen zur Begrenzung der Höhe baulicher Anlagen bestimmt.

Da für das Bahnplateau eine hohe bauliche Dichte angestrebt wird, sind für die GRZ mit 0,8 sowie für die GFZ mit 2,4 die Höchstmaße der baulichen Ausnutzbarkeit gem. § 17 (1) BauNVO festgesetzt. Innerhalb des Sondergebietes 1 kann gem. § 19 (4) Satz 3 BauNVO ausnahmsweise die GRZ von 0,8 für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie für Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO überschritten werden. Diese Sonderregelung dient dazu, angrenzend an den Verknüpfungspunkt Bus / Bahn ggf. ein „Bahnhofsgebäude“ u. a. mit bahnhofsbezogenen Nutzungen wie Warteraum, öffentlichen Toiletten sowie flächenintensiven

Nebennutzungen und Verkehrswegen² wie Taxistände mit entsprechenden Zufahrten sowie Aufenthaltsflächen für Fußgänger zu ermöglichen.

Innerhalb der Sondergebiete wird die maximale Höhe baulicher Anlagen mit 418,00 m über NN (dies entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 16,00 m) festgesetzt, da durch die festgesetzte Art der baulichen Nutzung die Festsetzung einer GFZ allein oder einer maximalen Zahl von Vollgeschossen die Höhenentwicklung von baulichen Anlagen nicht hinreichend begrenzt werden könnte. Zugleich wird für das Sondergebiet 1 sowie die vordere Bauzone im Sondergebiet 2 eine Mindesthöhe baulicher Anlagen von 412,00 m über NN (Gebäudehöhe ca. 10,00 m) festgesetzt, um straßenbegleitend einen Korridor von Bauhöhen vorzugeben, der bei Zugrundelegen üblicher Geschosshöhen eine drei- bis viergeschossige Bebauung erlaubt. Durch die Vermeidung größerer Höhendifferenzen benachbarter Gebäudekörper soll das straßenseitige Erscheinungsbild der Bahnhofsallee vereinheitlicht und zur Bildung einer „guten Adresse“ beigetragen werden. Westlich der Bahnhofsallee kann innerhalb der festgesetzten Sondergebiete SO 1 und SO 2 die festgesetzte Mindesthöhe für Parkhäuser ausnahmsweise unterschritten werden, um so auch Parkbauten mit nur zwei oder drei Ebenen zu ermöglichen. Die Gebäudetypik von Parkhäusern bewirkt generell eine andere Höhenentwicklung dieser baulichen Anlagen, die eine solche Ausnahme rechtfertigt.

3.3 Bauweise, Baugrenzen, Baulinien, überbaubare Grundstücksflächen, vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Die Bauweise wird als abweichende Bauweise festgesetzt. Dabei sind die Grenzabstände der offenen Bauweise einzuhalten. Baulängen über 50,00 m sind zulässig. Innerhalb der angestrebten hohen baulichen Dichte sollen Gebäudekörper von über 50,00 m Länge durchaus ermöglicht werden, an den seitlichen Grundstücksgrenzen sollen Grenzabstände, für die der Bebauungsplan gem. § 9 (1) Nr. 2 a BauGB eine gesonderte Regelung hinsichtlich der Maße der Tiefe der Abstandsflächen trifft, jedoch eingehalten werden. Dadurch wird eine Auflockerung der Bebauung trotz hoher baulicher Dichte bewirkt sowie ein monoton erscheinendes Straßenbild einer geschlossenen Bauweise vermieden. Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt 0,5 H zu Nachbargrundstücken bzw. 0,25 H zu öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen. Auf einer Länge der Außenwände und von Teilen der Außenwände von nicht mehr als 16,00 m genügt gegenüber jeder Grundstücksgrenze und gegenüber jedem Gebäude auf demselben Grundstück als Tiefe der Abstandsflächen 0,25 H. Zu angrenzenden Baugebieten gilt die jeweils größere Tiefe der Abstandsflächen des entsprechenden Baugebietes. In allen Fällen muss die Tiefe der Abstandsflächen mindestens 3,00 m betragen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen gem. § 23 BauNVO determiniert. In den Sondergebieten wird straßenseitig eine Baulinie festgesetzt. Durch die Festsetzung von Baulinien wird künftig eine einheitliche Bauflucht auf beiden Straßenseiten der Bahnhofsallee erzeugt. Diese trägt in Verbindung mit anderen Festsetzungen und der Allee zur Bildung einer „guten Adresse“ bei und wirkt städtebaulich positiv auf den Straßenraum. Im Sondergebiet 1 wird das Baufenster nach Süden hin, zum Hermann-Reitz-Platz, ebenfalls durch eine Baulinie begrenzt. Dadurch soll der Platz mit dem Busbahnhof exakt dort gefasst werden.

Da Baulinien generell eine relativ restriktive Festsetzung darstellen, kann ausnahmsweise eine Überschreitung der Baulinie für unwesentliche Gebäudeteile wie Treppen, Treppenhäuser und -türme, Erker, Vordächer und Eingänge, Aufzugsschächte sowie fassadengliedernde Elemente zur Straßenbegrenzungslinie hin um maximal 1,00 m oder ein Zurücktreten von der Baulinie

² hier nicht im Sinne von § 9 (1) Nr. 11 BauGB

für unwesentliche Gebäudeteile wie architektonische Fassadengliederungen, Einsprünge und Schlitze um maximal 1,00 m gestattet werden, sofern

- die Frontlänge dieser unwesentlichen Gebäudeteile 5,00 m nicht übersteigt,
- ein wesentlicher Gebäudeteil mit mindestens 5,00 m Frontlänge beidseitig an die Überschreitung bzw. das Zurücktreten angrenzt,
- die Summe der Frontlängen hervortretender bzw. zurücktretender unwesentlicher Gebäudeteile 20 % der Gebäudefrontlänge insgesamt nicht übersteigt.

Die Frontlängenmaße beziehen sich auf die entsprechende Baulinie.

Die Baulinie ist innerhalb des Sondergebietes 2 mit einem Abstand von 5,00 m zur Straßenbegrenzungslinie der Bahnhofsallee festgesetzt. Dadurch entsteht eine Vorzone vor den überbaubaren Grundstücksflächen als nicht überbaubare Grundstücksfläche. Zur Gewährleistung eines gestalterisch hochwertigen Straßenbildes sind hier – wie auf allen straßenseitigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen – Stellplätze, Carports und Garagen sowie Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO nicht zulässig. Innerhalb des Sondergebietes 1 ist eine solche Vorgartenzone nicht vorgesehen, da auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite mit der Ladenzeile eine andere, bis unmittelbar an den Gehweg heranreichende Gebäudestruktur vorhanden ist, die sich aufgrund des Grundstückszuschnittes auch zukünftig nicht wesentlich andersartig darstellen wird. Somit öffnet sich der Straßenraum im Bereich des Finanzamtes.

Im Übrigen werden die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen determiniert. Im Sondergebiet 2 sind diese deckungsgleich mit der Straßenbegrenzungslinie der öffentlichen Verkehrsflächen bzw. öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

3.4 Grünordnerische Festsetzungen

Zur Durchgrünung des Plangebietes sind Regelungen als örtliche Bauvorschriften gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete sind die straßenseitigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu begrünen, sofern sie nicht durch Grundstückszu- oder -abfahrten in Anspruch genommen werden. Der Anteil von Rasenflächen darf 25 % nicht überschreiten. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete sind darüber hinaus die nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang der Bahnflächen, die nicht durch ausnahmsweise zulässige Stellplätze, Carports und Garagen sowie Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO in Anspruch genommen werden, mit kleinwüchsigen Gehölzen im Verband von mindestens 1,00 m x 1,00 m zu bepflanzen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen.

Parkdecks sind auf der Fläche der obersten Etage mit einem Flächenanteil von mindestens 15 % zu begrünen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten, Verluste sind zu ersetzen. Diese Festsetzung ist nicht nur gestaltwirksam, sondern trägt insbesondere zu einer Verringerung der Menge des abfließenden Niederschlagswassers bei.

Böschungen innerhalb der bebauten Grundstücke dürfen nicht steiler als im Verhältnis 1:1,5 angelegt werden. Böschungsfuß und -schulter sind auszurunden.

Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Bepflanzungsplan, der Angaben über Pflanzenarten, Pflanzort, Pflanzengröße und -menge trifft, für die unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke vorzulegen. Ausnahmen von den Vorschriften können gestattet werden, wenn sie aus topografischen oder anderen Gründen, die des besonderen Nachweises bedürfen, im Zu-

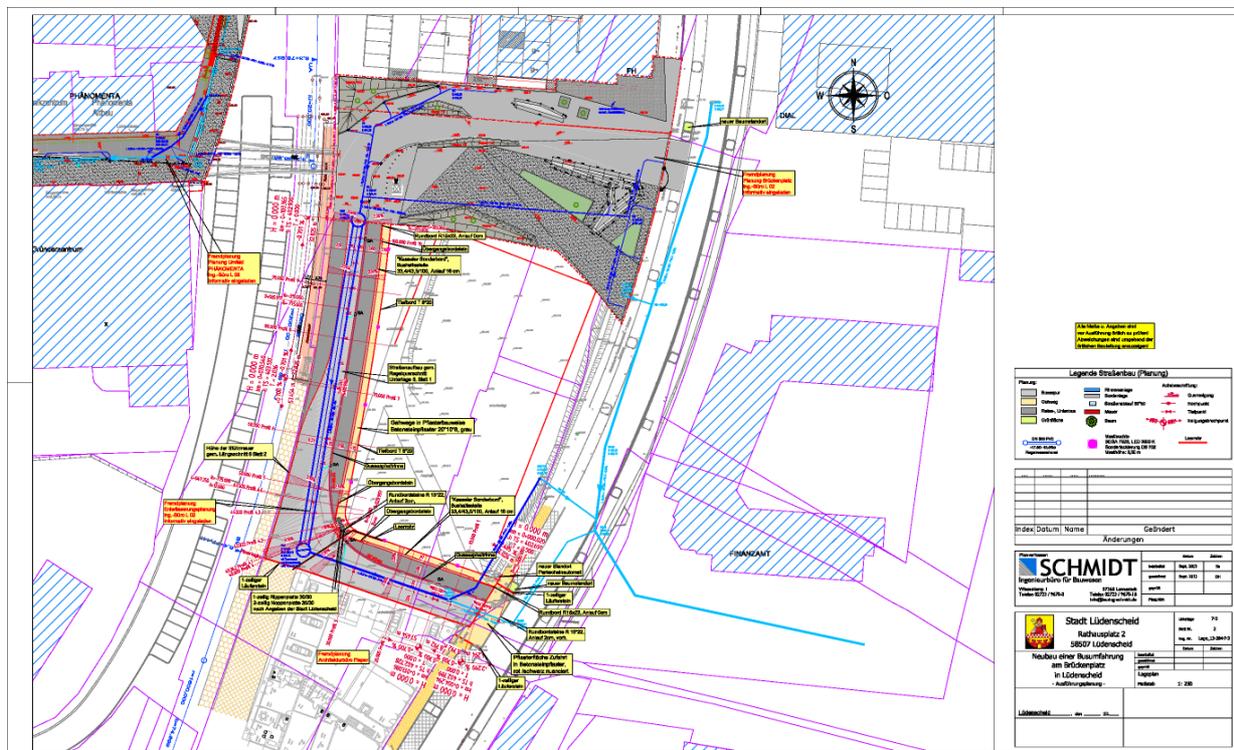
sammenhang mit baulichen Anlagen erforderlich sind. Diese Regelungen wurden unverändert aus der Ursprungsfassung des Bebauungsplanes übernommen. Darüber hinaus sind jedoch auch zwei Begrünavorschriften aus der Ursprungsfassung entfallen. Dies betrifft einerseits die Verpflichtung, die seitlichen Grundstücksgrenzen auf einer Breite von 3,00 m flächendeckend mit standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen, andererseits die Festsetzung, je 7 Stellplätze zur Gliederung der Stellplatzanlage innerhalb dieser einen Baum der Gattung Acer (Ahorn) in einer Pflanzgröße von mindestens „Hochstamm 14/16 cm“ zu pflanzen. Auf die Begrünavung der seitlichen Grundstücksgrenzen kann verzichtet werden, da der südliche Abschluss des Sondergebietes 1 nunmehr eine Baulinie erhält, auf der zur Einfassung des Hermann-Reitz-Platzes gebaut werden muss und im Norden des Sondergebietes 1 vorgesehene Stellplätze eines geplanten „Auftaktgebäudes“ mit bahnhofstypischen Nutzungen, Dienstleistungsnutzungen und Wohnungen über die nördlich des Sondergebietes 1 neu festgesetzte Verkehrsfläche anfahrbar sein sollen. Dadurch kann auf eine entsprechende private Zufahrt der Stellplätze verzichtet und so die in diesem Bereich ohnehin hohe Versiegelung reduziert werden. Im Sondergebiet 2 ist an der südlichen Grundstücksgrenze nach der Ausführungsplanung ein Grünstreifen in einer Breite von 1,50 m vorgesehen, an der nördlichen Grundstücksgrenze schließt unmittelbar der Brückenplatz an die nach der Ausführungsplanung vorgesehene Fahrgasse der Stellplatzanlage an. Die Anlage eines Grünstreifens wäre hier möglich. Darauf ist jedoch verzichtet worden, um eine größere Anzahl von Stellplätzen auf dem Grundstück unterbringen zu können. Die Festsetzung zur Anpflanzung von Bäumen innerhalb der Stellplatzanlage wurde aus dem Bebauungsplan herausgenommen, weil die Stellplatzanlage nur eine temporäre Nutzung darstellen soll und etwaig angepflanzte Bäume bei einer späteren Errichtung eines Parkhauses wieder gefällt werden müssten.

4. Verkehr

4.1 Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Bahnhofsallee. Von dieser ausgehend soll zukünftig eine Busumfahrt südlich und westlich des Sondergebietes 2 eingerichtet werden. Sie soll von der Bahnhofsallee aus in westliche Richtung führen, dann nach Norden abknicken und parallel zur Bahnlinie Lüdenscheid – Brügge verlaufen, um schließlich in den Brückenplatz zu münden, über den die Busse zurück zur Bahnhofsallee gelangen können. Entlang dieser Umfahrt sollen Pausenstandplätze für Busse der MVG sowie Standplätze für Reisebusse, insbesondere der Phänomenta eingerichtet werden. Hierfür ist bereits eine Straßenplanung erarbeitet worden. Die Busumfahrt ist insgesamt gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Straßenraumaufteilung ist in der Planzeichnung als Darstellung ohne Normcharakter enthalten. Das Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt hat eine entsprechende Straßenplanung erarbeitet, die nachfolgend verkleinert wiedergegeben ist.

Straßenplanung Busumfahrt



Quelle: Ingenieurbüro für Bauwesen Schmidt

Um auf der der Bahnhofsallee einerseits Baumanpflanzungen vornehmen zu können, andererseits ausreichend Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anbieten zu können, werden die privaten Grundstückszufahrten in den Sondergebieten in der Breite auf ein notwendiges Maß begrenzt: Es ist wahlweise eine gemeinsame Zu- und Abfahrt von max. 8,00 m Breite oder jeweils getrennt eine Zufahrt und eine Abfahrt mit einer max. Breite von je 6,00 m zulässig.

Zur Verbesserung der fußläufigen Erschließung wird eine Fußgängerbrücke von der Phänomena über die Bahntrasse in das Plangebiet hineingeführt. Eine solche Anbindung war bereits zur Zeit der Aufstellung des Ursprungsplanes für die Zukunft vorgesehen und ist nunmehr ebenfalls bereits konkret geplant. Im Rahmen der „Denkfabrik“, einem Projekt der REGIONALE 2013 Südwestfalen wird mit der Brücke südlich der Fachhochschule Südwestfalen gleichzeitig ein Brückenplatz errichtet, der die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsplataeus insgesamt verbessern soll.

4.2 Ruhender Verkehr

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind in den Baugebieten auf den entsprechenden Grundstücken selbst unterzubringen. Aufgrund der angestrebten hohen Nutzungsdichte ist zu erwarten, dass insgesamt eine erhebliche Anzahl privater Stellplätze erforderlich wird. Da jedoch gleichzeitig der wertvolle innenstadtnahe Grund und Boden möglichst hoch für betriebliche Ansiedlungen und nicht zur Errichtung von Stellplätzen oder Garagen ausgenutzt werden soll, wird den Bauherren empfohlen, insbesondere die Möglichkeiten einer Überbauung von Garagen- oder Teilgaragengeschossen zu nutzen. Dies kann in Form von geschlossenen Geschossen oder Teilgeschossen, aber auch in Form von über Stellplätzen auf Pfeilern aufgeständerten Gebäuden erfolgen. Nördlich angrenzend an das Plangebiet hat die Fachhochschule Südwestfalen von einer solchen Möglichkeit Gebrauch gemacht und Stellplätze

zum Teil unterhalb eines auf Pfeilern aufgeständerten Gebäudes untergebracht. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Tiefgaragen zu errichten und erforderliche Stellplätze damit in ebenfalls kompakter, flächensparender Weise unterzubringen.

Alternativ gewährt der Bebauungsplan ausnahmsweise auch die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge in Parkhäusern und Großgaragen abzustellen. Parkhäuser genügen der Stellplatzpflicht für Fahrzeuge der Bediensteten eines Betriebes sowie dessen Besucher, dienen somit in der Regel zum Großteil dem stundenweisen Parken. Dies schließt jedoch nicht aus, dass bestimmte Stellflächen fest vermietet sind. Die Stellplätze oder Einzelboxen der Großgaragen sind dagegen meist fest vermietet. Beide Typen von Parkbauten können in den Sondergebieten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ausnahmsweise errichtet werden, wenn sie bestimmte gestalterische Anforderungen erfüllen³. Somit kann eine räumliche Konzentration von Stellplätzen auch für mehrere Betriebe bewirkt werden.

Um die Effektivität von Parkbauten hinsichtlich der Anzahl von Stellplätzen zu erhöhen, können entsprechende teil- oder vollmechanische Parkeinrichtungen (verschiebbare Parkplatten, Parkaufzüge, Parktürme, Umlaufparker u. w. m.) eingebaut werden. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen kann damit zusätzlich Raum für weitere Stellplätze geschaffen werden. Der finanzielle Mehraufwand kann u. U. durch eine bessere Ausnutzbarkeit der Grundstücke oder den Kauf kleinerer Grundstücke aufgefangen werden.

Der Bebauungsplan enthält für die Sondergebiete Festsetzungen, die die Anordnung von Stellplätzen, Carports und Garagen auf den jeweiligen Grundstücken regeln: Um ein homogenes städtebauliches Gesamtbild zu erzielen, sind Stellplätze, Carports und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zwischen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinie und der Baulinie (in der Vorzone) unzulässig. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind Stellplätze, Carports und Garagen in einer Bautiefe bis 21,00 m (gemessen von der Straßenbegrenzungslinie) nur ausnahmsweise zulässig. Mit diesen Festsetzungen wird einerseits eine große Flexibilität gewährleistet, andererseits das städtebauliche Ziel sichergestellt, den ruhenden Verkehr entweder in die rückwärtigen Grundstücksbereiche zu lenken oder durch entsprechende Fassadengestaltungen von Parkbauten unauffällig zu platzieren und dadurch das Erscheinungsbild des gesamten Straßenverlaufes aufzuwerten. Diese ursprüngliche städtebauliche Konzeption findet sich planungsrechtlich auch in der 1. Änderung wieder. Durch die Ausnahmeregelungen ist gleichwohl eine größtmögliche Flexibilität gewährleistet, von der nunmehr Gebrauch gemacht wird. Zusätzlich öffnet die 1. Änderung das Nutzungsspektrum zumindest ausnahmsweise um Stellplatzanlagen. Es ist vorgesehen, temporär eine Stellplatzanlage im Sondergebiet 2 zu errichten. Sie soll teilweise der Phänomena und dem „Auftaktgebäude“ im Bahnhofsgelände dienen. Dabei werden die Stellplätze auch in der vorderen Bauzone vorzufinden sein. Eine besondere Eingrünung der Stellplatzanlage ist – abgesehen von der straßenseitigen Vorgartenzone – derzeit nicht geplant. Damit wird die städtebauliche Konzeption tatsächlich – nicht aber nach den getroffenen Festsetzungen der 1. Änderung – hinsichtlich einer einheitlichen Bauflucht und der Herausbildung einer „Adresse“ verlassen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Stellplatzanlage jedoch durch ein Parkhaus ersetzt und somit die ursprüngliche städtebauliche Zielsetzung wieder verfolgt werden. Auch für die Stellplatzanlage liegt bereits eine Ausführungsplanung vor.

³ vgl. Festsetzungen gem. § 86 BauO NW

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist über den Busbahnhof mit den Linien 41, 42, 43, 44, 46, 47, 51, 246, 254, N 4, N 7, (Stadtbuslinien), 49, 54, 87 und 134 (Regionalbuslinien) sowie S 1 und S 2 (Schnellbuslinien) hervorragend an das Lüdenscheider Stadtgebiet sowie an die Region angeschlossen. Weitere Bushaltestellen befinden sich zudem im Umfeld des Plangebietes. Durch die Einrichtung der Pausenstandplätze für die MVG-Busse auf der Busumfahrt kann die Abwicklung des ÖPNV optimiert werden.

5. Eingriff in Natur und Landschaft

Gemäß § 13 BauGB wird die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht vorbereitet oder begründet. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen oder Schutzzweck von Natura 2000-Gebieten im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes liegen nicht vor. Von einer Umweltprüfung sowie einem Umweltbericht kann abgesehen werden. Bereits der Ursprungsplan stellte keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar: Durch das Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz – LG) des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.07.2007 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen – Nr. 14 vom 04.07.2007) gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung (Natur auf Zeit) gem. § 4 (3) Nr. 3 nicht als Eingriff in Natur und Landschaft. Diese Tatbestandsvoraussetzungen waren für die Ursprungsplanung gegeben. Somit ist eine Ausgleichsbilanzierung entbehrlich. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich. Gleichwohl enthält die 1. Änderung des Bebauungsplanes weiterhin Festsetzungen im Sinne von Natur und Landschaft.⁴

6. Entwässerung

Zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Niederschlagswassers sind spezifische Festsetzungen gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 51 a LWG NW im Bebauungsplan verankert. Die Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers wurde 1999/2000 durch das Büro für Umwelt- und Hydrogeologie Denecke & Klewer – Beratende Geologen – untersucht. Demnach ist aufgrund der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse auf dem Bahnhofsplattform die Errichtung von Versickerungsanlagen nur sehr eingeschränkt möglich. Eine Flächenversickerung ist unter Berücksichtigung der Altlastensituation jedoch grundsätzlich möglich.⁵ Zur Verringerung des Oberflächenwasserabflusses trifft der Bebauungsplan daher verschiedene Festsetzungen: In den festgesetzten Sondergebieten sind mindestens 60 % der Dachflächen mindestens extensiv mit einem maximalen Abflussbeiwert von 0,3 zu begrünen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Ausnahmsweise kann hiervon abgewichen werden, wenn ein Abflussbeiwert von 0,43 für das Gesamtgrundstück nicht überschritten wird oder durch technische Maßnahmen (insbesondere Rückhaltekanal, -becken) das Nieder-

⁴ vgl. Kapitel 3.4 Grünordnerische Festsetzungen

⁵ vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Bericht zu geohydrologischen Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser auf dem Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid, 2000

schlagswasser des gesamten Grundstückes gesammelt und zeitverzögert in die vorhandene Kanalisation abgegeben werden kann.

In den Sondergebieten sind darüber hinaus nicht überbaute Stellplätze, deren Zufahrten, befestigte, nicht überdachte Hof- und Lagerflächen sowie Grundstückszu- und abfahrten in offenen Materialien mit einem Abflussbeiwert von max. 0,4 herzustellen. Ausnahmsweise können andere Materialien zugelassen werden, wenn ein Abflussbeiwert von 0,43 für das Gesamtgrundstück nicht überschritten wird oder durch technische Maßnahmen (insbesondere Rückhaltekanal, -becken) das Niederschlagswasser des gesamten Grundstückes gesammelt und zeitverzögert in die vorhandene Kanalisation abgegeben werden kann.

7. Bodenverunreinigungen und Bodenschutz

Das Plangebiet liegt in der im Altlastenkataster des Märkischen Kreises geführten Altlastenfläche Nr. 049 „Bahngelände Lüdenscheid“. Das gesamte Bahngelände wurde durch zahlreiche Gutachten untersucht und in der Sanierungsuntersuchung 2008 durch das Büro Ahlenberg Ingenieure, Herdecke zusammenfassend beurteilt. Für das Plangebiet ergaben sich demnach keine Hinweise auf zu sanierende Bodenkontaminationen. Abfallrechtlich kann sich die Situation vor dem Hintergrund von Bautätigkeiten im Einzelfall anders darstellen.

Der nördliche Teil des Plangebietes grenzt an den Sanierungsbereich 3, wo 2008 im Zuge einer Altlastensanierung ölverunreinigte Gleiswaagenfundamente ausgehoben wurden. Der Bereich wurde mit unbelastetem Boden im wassergesättigten Bereich, darüber mit Boden und Recycling-Massen verfüllt. Der Abschlussbericht über die erfolgte Sanierung liegt mit dem Titel „Gewerbstandort Bahnhof Lüdenscheid-Mitte in Lüdenscheid „Westteil“ – Abschlussdokumentation der Bodensanierung“ durch das Büro Ahlenberg Ingenieure, Herdecke vom 04.05.2009 vor. Bestätigt wurde die Sanierung gemäß Sanierungsplan durch das Schreiben des Märkischen Kreises mit Datum vom 12.08.2009.

Für das Sondergebiet 2 liegt eine im Jahre 2013 durch die Ingenieurgruppe PTM durchgeführte Baugrunduntersuchung vor. Auf der Grundlage von 5 Rammkernsondierungen, die bis zu 3,3 m tief abgeteuft wurden, wurde hier eine Auffüllung in unterschiedlichen Mächtigkeiten (Minimum: 0,60 m; Maximum: 2,15 m) aus Felsbrüchen, Ziegelbruch, Sand, Kies und Steinen festgestellt.

8. Immissionsschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Ursprungsplan hat das Ingenieurbüro Graner + Partner aus Bergisch Gladbach ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem Verkehrslärm- sowie Gewerbelärmimmissionen untersucht wurden⁶. Hinsichtlich des Gewerbelärms kann demnach festgestellt werden, dass keine relevanten Geräuschimmissionen aus dem Plangebiet auf umliegende Nutzungen einwirken. Auch muss aufgrund der Umgebungssituation davon ausgegangen werden, dass Geräuschimmissionen von vorhandenen Gewerbebetrieben auf die geplanten Sondergebiete innerhalb des Bebauungsplanes ausgeschlossen werden können.

⁶ vgl. Graner + Partner Ingenieure: Schalltechnisches Planungsgutachten Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“, April 2008

Hinsichtlich der Verkehrslärmimmissionen (Straßenverkehr und Schienenverkehr) sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die 1. Änderung übernimmt die gem. § 9 (1) Nr. 24 BauGB festgesetzten Maßnahmen zum Schallschutz aus der Ursprungsfassung:

In Abhängigkeit von den maßgeblichen Außenlärmpegeln sind Lärmpegelbereiche (LPB) an den Bauflächen festgesetzt. Innerhalb der Lärmpegelbereiche müssen die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen geeignet sind, die entsprechenden Anforderungen der nachfolgenden Tabelle an die Luftschalldämmung erfüllen. Im Baugenehmigungsverfahren sind die erforderlichen Schalldämmmaße für die Teilflächen der Außenbauteile anhand der genauen Raumkonfiguration (Raumart, Raumgröße, Fensterflächenanteil, verwendete Baukonstruktion) und der Lage zu bestimmen.

Für die LPB IV und V sind für Schlafräume schallgedämmte fensterunabhängige Lüftungselemente vorzusehen.

Spalte	1	2	3	4	5
	Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB (A)	Raumarten		
			Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien	Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches	Bürräume und ähnliches (1)
			Erf. R'w,res. des Außenbauteils in dB		
1	I	bis 55	35	30	-
2	II	56 bis 60	35	30	30
3	III	61 bis 65	40	35	30
4	IV	66 bis 70	45	40	35
5	V	71 bis 75	50	45	40
6	VI	76 bis 80	(2)	50	45
7	VII	> 80	(2)	(2)	50

(1) An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

(2) Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Auf die Festsetzung der Lärmpegelbereiche I und II wurde verzichtet, da bei einer Neubebauung der Einbau von nach der Energieeinsparverordnung (EnEV) vorgeschrieben Wärmeschutzfenstern vorzunehmen ist. Diese weisen ausreichend große Schallschutzeffekte auf.

Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen aufgrund der Immissionen, die durch den Bahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen der Bahn entstehen, können gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da es sich bei der Bahnstrecke um eine planfestgestellte Anlage handelt.

9. Örtliche Bauvorschriften

Die 1. Änderung übernimmt die wesentlichen Regelungen zu örtlichen Bauvorschriften gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 LBO NW. Die städtebauliche und ortsgestalterische Zielsetzung der Gesamtplanung für das Bahnofsplateau gebietet eine Ergänzung der nach § 9 (1) BauGB getroffenen Festsetzungen um diese örtlichen Bauvorschriften.

So sind für die neu zu errichtenden Gebäude in den Sondergebieten als Dachformen Flachdächer und flachgeneigte Dächer mit einer maximalen Dachneigung von 5° festgesetzt. Im Zusammenhang mit den übrigen Festsetzungen gem. § 9 (1) BauGB wird dadurch eine einheitliche Baugestaltung sichergestellt. Dazu trägt auch der Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb der Traufenoberkante eines Gebäudes (Schnittkante zwischen Dachfläche und Außenfläche der Außenwand) bei. Auch die Realisierung einer Dachbegrünung verlangt eine entsprechende Festsetzung der Dachform.

Zur Gestaltung des Plangebietes sind weitere rahmensetzende Vorschriften zu Werbeanlagen, z. B. zu Anzahl und Größe, unverändert aus der Ursprungsplanung in die 1. Änderung übernommen worden.

Auch zur Begrünung des Plangebietes übernimmt die 1. Änderung örtliche Bauvorschriften aus der Ursprungsfassung, insbesondere zu Böschungsf lächen und nicht überbaubaren Grundstücksflächen in den Sondergebieten.

Darüber hinaus sind auch Parkdecks auf der Fläche der obersten Etage mit einem Flächenanteil von mindestens 15 % zu begrünen. Diese Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten, Verluste sind zu ersetzen. Diese Bestimmung dient gleichzeitig der Verringerung des Niederschlagswasserabflusses.

Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Bepflanzungsplan, der Angaben über Pflanzenarten, Pflanzort, Pflanzengröße und -menge trifft, für die unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke vorzulegen.

Ausnahmen von den Vorschriften können gestattet werden, wenn sie aus topografischen oder anderen Gründen, die des besonderen Nachweises bedürfen, im Zusammenhang mit baulichen Anlagen erforderlich sind.

Aufgrund der hohen Anforderungen an die Gestaltqualität des Plangebietes sind ergänzend auch Vorschriften zur Gestaltung in die Planung aufgenommen. Die jeweiligen Geschosse von überirdischen Parkhäusern und Großgaragen sind zu allen Seiten hin durch eine geschlossene Fassade zu umgeben. Technisch erforderliche Öffnungen (z. B. zur Entlüftung) können zugelassen werden. Sämtliche Fassaden sind architektonisch zu gliedern. Das Erscheinungsbild herkömmlicher, gestalterisch unbefriedigender Parkbauten soll so vermieden werden.

Zur Vermeidung monotoner Fassaden sind ungegliederte Fassadenabschnitte mit einer Länge von mehr als 40 m unzulässig.

Werden die örtlichen Bauvorschriften vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfüllt, liegt gem. § 84 Abs. 1 BauO NRW eine Ordnungswidrigkeit vor, auf die die Bußgeldvorschriften des § 84 BauO NRW angewendet werden.

10. Denkmalschutz und Denkmalpflege

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes – jedoch außerhalb des Geltungsbereiches der 1. Änderung – befinden sich in die Denkmalliste eingetragene Kulturdenkmale gem. § 3 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG NW). Dabei handelt es sich um die Baudenkmale

1. Bahnhofstraße 34,
Ifd. Nr. 024 der Denkmalliste, eingetragen am 03.12.1984; Wohn- und Geschäftshaus als Teil einer dreigeschossigen historischen Mietshauszeile mit Mansarddächern (Nr. 28 bis 38); Häuserzeile durchweg vierachsig, erhaltener Dreiecksgiebel bei Nr. 32 und 34; Ladeneinbauten im Erdgeschoss nur wenig verändert;
2. Gustav-Adolf-Straße 4 (ehemalige Fabrik Berg),
Ifd. Nr. 122 der Denkmalliste, eingetragen am 20.07.1992; dreigeschossiger, das Stadtquartier beherrschender Putzbau mit gewaltigen Ausmaßen; gegen 1900 errichtet; überregional von Bedeutung für die Luftfahrtgeschichte als erste Werft der Zeppeline; nach erfolgter Sanierung Nachnutzung durch das EGC.
3. Alter evangelischer Friedhof,
Ifd. Nr. 140 der Denkmalliste, eingetragen am 12.10.1999; mehrfach wiederbelegter Friedhof, zuletzt als neubarocke Gartenanlage mit Achse, im Wesentlichen aus dem 19. Jahrhundert

Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege werden durch die 1. Änderung nicht beeinträchtigt. Auf die Bestimmungen des DSchG NW, insbesondere § 9 (Umgebungsschutz) wird hingewiesen. Sollten bauliche Veränderungen in unmittelbarer Nähe eines Baudenkmals (Sichtweite) vorgenommen werden, ist die untere Denkmalbehörde frühzeitig einzubinden.

In der Umgebung des Plangebietes finden sich darüber hinaus Objekte, die in die Liste des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Lüdenscheid eingetragen sind. Dies sind:

1. Bahnhofstraße 28, 30, 32, 34, 36, 38 (s. a. o.),
dreigeschossige historische Mietshauszeile aus Wohn- und Geschäftshäusern mit Mansarddächern; Häuserzeile durchweg vierachsig; z. T. erhaltene Dreiecksgiebel; Ladeneinbauten im Erdgeschoss nur wenig verändert, geschlossener Gesamteindruck; Eckhäuser an der Friedhof- und Lutherstraße mit geschrägten Ecken, Eckerkern und Türmchen;
2. Friedhofstraße 3,
Villa (1902) mit zwei Geschossen und Erkerturm, Krüppelwalmgiebelhaus mit Jugendstilformen; rückwärtig schlichte Fabrik mit handwerklicher Nutzung;
3. Altenaer Straße 31 a (ehemalige Polizeibehörde),
Verwaltungsgebäude als Winkelbau mit Satteldächern und Biberschwanzdeckung, zweigeschossig, auf hohem Sockel ruhend; Umnutzung zu Büro Zwecken;

Die Belange dieser schützenswerten Kulturgüter werden durch den Bebauungsplan gleichfalls nicht beeinträchtigt.

Auch bodendenkmalpflegerische Belange werden durch die Planung nicht berührt. Gleichwohl können bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und /

oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt / Gemeinde als unterer Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Telefon: 02761/93750; Fax: 02761/937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW - DSchG NW -), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 (4) DSchG NW).

11. Erhaltungssatzung

Der Geltungsbereich der 1. Änderung liegt innerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung gem. § 172 (1) Nr. 1 BauGB „Bahnhofstraße / Mathildenstraße“. Die Errichtung, der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung bedürfen der Genehmigung der Stadt Lüdenscheid. Innerhalb des Geltungsbereiches der 1. Änderung sind aufgrund der Vornutzung keine Bestandsgebäude betroffen.

12. Sanierungsgebiet

Der Geltungsbereich der 1. Änderung befindet sich zudem vollständig innerhalb des Sanierungsgebietes IV „Bahnhofstraße / Mathildenstraße“. In Teilen des Sanierungsbereiches sind bereits Erfolge sichtbar, so zum Beispiel mit der Umnutzung der ehemaligen Fa. Berg zum EGC. Mit der Überplanung des Bahnplateaus durch den Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ inklusive seiner 1. Änderung sollen weitere Impulse für die Sanierung ausgehen.

Zur Durchführung der Sanierung ist im Übrigen die Anwendung der Vorschriften der §§ 152 - 156 BauGB (besondere sanierungsrechtliche Vorschriften) nicht erforderlich. Ihre Anwendung ist deshalb ausgeschlossen.

13. Stadtumbaugebiet

Der Geltungsbereich der 1. Änderung liegt darüber hinaus vollständig innerhalb des Stadtumbaugebietes gem. § 171 b BauGB „Bahnhofsquartier und Knapper Straße“.

14. Störfallvorsorge

Die vorliegende Planung befindet sich außerhalb jeglicher Achtungsbereiche von Betrieben, die der 12. Bundesimmissionsschutzverordnung – Störfallverordnung – bzw. der vom Rat der Europäischen Union erlassenen Richtlinie 96/82/EG unterfallen.

gez. Martin Bärwolf

Martin Bärwolf