

Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 803
„Ehemalige Bahnflächen Friesenstraße“

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich südlich der Bahnstrecke Lüdenscheid – Brügge, in ca. 1,3 km Entfernung zur Lüdenscheider Innenstadt. Es wird

im Norden durch die Bahnstrecke Lüdenscheid – Brügge,
im Nordosten durch die westliche Grenze des Flurstückes 243 der Flur 19, Gemarkung Lüdenscheid Stadt,
im Süden durch die Hausgärten der Bebauung Alemannenstraße und
im Westen durch die Friesenstraße

begrenzt und umfasst somit eine Fläche von ca. 0,47 ha.

2. Anlass und Ziele der Planung

Die an der Bahnstrecke Lüdenscheid – Brügge gelegenen, von der Bahn AG nicht mehr benötigten Flächen östlich der Friesenstraße (Flurstücke 160 und 244, Flur 19, Gemarkung Lüdenscheid-Stadt) sind von der Stadt Lüdenscheid erworben und an einen privaten Investor weiter veräußert worden. Aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage und der umgebenden Wohnbebauung eignen sich die Flächen besonders für eine ergänzende Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern. Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung dieser Flächen.

3. Planinhalt

Das Plangebiet wird im Wesentlichen als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Zulässig sind Wohngebäude. Ausnahmsweise können gem. § 1 BauNVO die der Versorgung des Gebietes dienenden nicht störenden Handwerksbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle,

soziale und gesundheitliche Zwecke, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen zugelassen werden. Die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für sportliche Zwecke, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Tankstellen sind unzulässig, da sie zu viel gebietsfremden, die Wohnruhe störenden Verkehr in das Plangebiet ziehen würden. Gartenbaubetriebe sind wegen ihrer Flächenintensität gleichfalls ausgeschlossen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,6 und einer maximalen Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Die GRZ von 0,3 ermöglicht die Realisierung der vom Eigentümer der Flächen geplanten Mieteigenheime mit Wohnflächen von 112 qm (Haustyp 1) bzw. 97 qm (Haustyp 2). Gem. § 19 (4) BauNVO darf die zulässige Grundfläche für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Grundstück lediglich unterbaut wird, bis zu 50 % überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer GRZ von 0,8. Diese Überschreitungsregelung ist für die vorliegende Planung – bei der festgesetzten GRZ von 0,3 ergibt sich eine resultierende mögliche Überschreitung für o. a. bauliche Anlagen bis GRZ 0,45 – nicht ausreichend, da die innere Erschließung des Baugebietes durch eine Privatstraße¹ erfolgt, die auf die GRZ anzurechnen ist. Daher erhöht der Bebauungsplan gem. § 19 (4) Satz 3 BauNVO diese Überschreitungsmöglichkeit für die o. a. baulichen Anlagen auf 0,6.

Angepasst an den überwiegenden Bestand der Umgebungsbebauung ist die maximale Zahl der Vollgeschosse auf zwei beschränkt. Die GFZ von 0,6 korrespondiert mit der GRZ von 0,3 bei festgesetzter zweigeschossiger Bauweise.

Die Bauweise ist als offene Bauweise festgesetzt. Es sind ausschließlich Einzel- und Doppelhäuser festgesetzt. Dies entspricht dem Baubestand an der südöstlich des Baugebietes verlaufenden Alemannenstraße.

Die Bauflächen sind so angelegt, dass sie im Norden bis auf 2,00 m an die geplante Privatstraße heranreichen, im Süden dagegen mit 4,00 m zu den Grenzen der Nachbargrundstücke größere Abstände einhalten, um die Hausgärten der Bebauung zwischen Alemannenstraße und Plangebiet möglichst wenig zu beeinträchtigen. Größere Abstände zwischen den rückwärtigen Baugrenzen des Baugebietes und den Grenzen der Nachbargrundstücke würden im Osten des Plangebietes zu geringe Bautiefen bedingen und sind daher nicht festgesetzt worden. Garagen sind auf den überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Sie müssen aus verkehrlichen Gründen einen Mindestabstand von 5,00 m von der Straßenbegrenzungslinie bzw. zu den festgesetzten mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen einhalten. Somit entsteht vor den Garagen zugleich ein zusätzlicher Stellplatz.

Die Böschung zur Bahnlinie Lüdenscheid – Brügge ist als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen bzw. Fläche für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Eine begrünzte Böschung trägt nicht nur zur Stabilisierung des Hanges sowie zur Verbesserung des Kleinklimas in diesem Bereich bei, sondern wirkt sich auch positiv auf das Ortsbild aus.

Durch den Bebauungsplan Nr. 803 „Ehemalige Bahnflächen Friesenstraße“ wird der Bebauungsplan Nr. 523 „In der Mark“ teilweise überlagert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 523 „In der Mark“ werden in dem überlagerten Teilbereich durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 803 „Ehemalige Bahnflächen Friesenstraße“ ersetzt.

¹ Diese Privaterschließung ist planungsrechtlich als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche gesichert.

4. Verkehr

Das Baugebiet wird über die Friesenstraße erschlossen. Von der Friesenstraße zweigt eine geplante Privatstraße in einer Breite von 5,05 m als innere Erschließung ab. Sie erhält im Nordosten eine Wendeanlage mit einem Durchmesser von 16,00 m. Somit sind Wendemöglichkeiten durch Rangieren für alle nach der Straßenverkehrszulassungsordnung zugelassenen Fahrzeuge gegeben.² Die Privatstraße ist als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche gem. § 9 (1) Nr. 21 BauGB festgesetzt. Diese Fläche bietet im Bereich der Wendeanlage zusätzlich Raum für fünf Besucherparkplätze. Im Übrigen sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze auf den Baugrundstücken selbst vorzuhalten.

Die Friesenstraße erhält im Bereich des Plangebietes ein leicht veränderten Querschnitt: Der Gehweg auf der Westseite bleibt wie im Bestand erhalten, die Fahrbahn erhält eine Breite von 5,50 m und auf der Ostseite wird der von Süden kommende und bislang bis zur Hausnummer 28 verlaufende Gehweg in einer Breite von 1,75 m bis zur Einmündung der Privatstraße fortgeführt. Die Friesenstraße ist entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt. Die Straßenraumaufteilung ist als Darstellung ohne Normcharakter im Planwerk enthalten. Durch dieses Straßenraumprofil wird die Friesenstraße den heutigen Verkehrserfordernissen angepasst. Zwischen der östlichen Straßenbegrenzungslinie und dem Flurstück 244, Flur 19, Gemarkung Lüdenscheid Stadt entsteht so eine Splissparzelle, die dem privaten Investor, der das Baugebiet realisieren wird, gleichfalls veräußert wird.

Das Plangebiet ist über die fußläufig erreichbaren Bushaltestellen Frankenplatz und Bayernstraße mit den Linien

- 40 LÜD Schubertstraße – Unterm Freihof – Bayernstraße – Sauerfeld ZOB – Gymnasium Saarlandstraße,
- 47 Halver Ostendorf Schule – LÜD, Brügge Bf – Haus Schöneck – Sauerfeld ZOB – Berliner Straße – Eichholz,
- 246 LÜD Sauerfeld ZOB – Baukloh – Haus Schöneck,
- N 3 Sternbus Lüdenscheid und
- R 59 LÜD Frankenplatz / Bayernstraße Richtung Kierspe Freie Schule (Regionalbus)

an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angeschlossen.

5. Eingriff in Natur und Landschaft

Gemäß § 13 a (2) Nr. 4 gelten für Bebauungspläne der Innenentwicklung, in denen eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO oder eine Größe der Grundfläche von weniger als 20.000 Quadratmetern festgesetzt wird, Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, d. h. derlei Eingriffe sind nicht auszugleichen. Diese Fallgestaltung ist hier gegeben. Die Größe des gesamten Plangebietes beträgt lediglich 0,47 ha.

Gleichwohl wurden die Umweltbelange, die mit der Planung im Zusammenhang stehen, untersucht. Das Plangebiet wurde bereits im Frühjahr 2007 unter ornithologischen Gesichtspunkten analysiert. Bei verschiedenen Begehungen wurden sowohl Arten des Offenlandes als auch Waldarten festgestellt. Die meisten Vögel nutzten die zum Teil aufgegebenen, verwilderten Gärten als Nahrungsraum. Es konnten Buchfink, Amsel, Kohlmeise, Rotkehlchen, Zaunkönig, Heckenbraunelle, Hausrotschwanz, Elster, Kleiber, Blaumeise und Zilpzalp beo-

² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen – EAE 85 – Köln, 1985

bachtet werden. Diese Vogelarten sind in Lüdenscheid relativ häufig anzutreffen. Besonders geschützte Arten konnten nicht beobachtet werden. Auch wenn ggf. Brutplätze durch die geplante Bebauung verloren gehen sollten, hat dies keine Auswirkungen auf den Fortbestand der einzelnen Arten in Lüdenscheid. Artenbezogene Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Der Ausgangszustand mit den vorhandenen Biotoptypen im Plangebiet wird durch die Planung verändert. Eine Biotoptypenbewertung schließt mit einem Wert von 6,55 Punkten für den Zustand vor der geplanten Bebauung sowie mit einem Wert von 2,97 Punkten für den Zustand nach der geplanten Bebauung, mithin einem Wertverlust von 3,58 Punkten. Dies entspricht einem prozentualen Wertverlust von 54,65 %, somit einem sehr starken Eingriff in die allgemeine Biotopstruktur. Der Eingriff in die Biotopvernetzung wird als gering bewertet. Da keine besonders geschützten Arten bzw. planungsrelevanten Arten (Europäischer Artenschutz) von der Planung betroffen sind und das Plangebiet eine geringe Größe aufweist wird der Eingriff in das Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie ökologische Artenvielfalt insgesamt als „mittel“ bewertet.

Durch die Planung werden keine Kaltluftentstehungsgebiete in Anspruch genommen oder Flächen für den Kaltluftab- oder -zufluss zugestellt. Die vorgesehene Anordnung der Baukörper erfolgt in west-östlicher Richtung, so dass bei den vorherrschenden Westwindverhältnissen kein Durchlüftungswiderstand aufgebaut wird. Reliefbedingt ist das Plangebiet gut durchlüftet. Mit der geplanten Erweiterung der Bauflächen ist eine aus klimatischen Gesichtspunkten geringfügige zusätzliche Versiegelung der Flächen verbunden, aus der keine Verschärfung der bereits beeinträchtigten klimatischen Situation abzuleiten ist. Gleichzeitig ist mit der Planung keine Nutzung verbunden, von der lufthygienische Belastungen ausgehen. Erhebliche Eingriffe in das Klima und die Luft sind aus der Durchführung der Planung nicht zu erwarten.

Durch die Realisierung der Planung wird dagegen das Ortsbild verändert. Die strukturreiche Kleingartennutzung vor dem Hintergrund der Gehölkulisse auf der Bahnböschung und in Verbindung mit den Gärten der südlich an das Plangebiet angrenzenden Häuser wird einer baulich geprägten Kulisse weichen.

Aufgrund der erhöhten Versiegelungsrate ist ein Eingriff in den Gewässerhaushalt zu erwarten.

Insgesamt stellt die geplante Wohnbebauung einen Eingriff in die Funktionsbereiche Tiere / Pflanzen, Boden, Gewässerhaushalt und Landschaftsbild dar. Die Eingriffe in das Landschaftsbild und den Gewässerhaushalt können vor Ort nicht ausgeglichen werden. Die Beseitigung geringfügig belasteter Oberbodenbereiche in Teilbereichen des Plangebietes ist zu überwachen. Der Eingriff in die ökologische Funktion wurde ermittelt, ist jedoch hier nicht ausgleichspflichtig.

6. Lärmschutz

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde durch das Büro Uppenkamp und Partner in Ahaus eine schalltechnische Stellungnahme angefertigt.³ Grundlage für die Berechnung und Beurteilung des Schienenverkehrslärms waren dabei die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen Schall 03 (Ausgabe 1990) sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden bereits in einer Entfernung von 25 m zur Gleisachse mit 47,4 dB(A) tags und 38,4 dB(A) nachts deutlich un-

³ Uppenkamp und Partner: Schalltechnische Stellungnahme Nr. 5 757 08 zum geplanten Baugebiet „Friesenstraße“ in Lüdenscheid, Ahaus, 14.01.2009

terschritten. Die geringste Entfernung zwischen Gleisachse und geplanter Bebauung beträgt 26 m. Eine Schallreduktion, die hier nicht weiter berechnet wurde, ist zudem aufgrund der Troglage des Gleises gegeben. Somit kann festgehalten werden, dass gesunde Wohnverhältnisse im Baugebiet gewährleistet sind.

7. Ver- und Entsorgung

Die Beseitigung des Abwassers kann über einen vorhandenen Mischwasserkanal, der im Norden des Plangebietes verläuft, erfolgen. Aufgrund des Alters und des Zustandes des Kanals ist jedoch eine Neuverlegung während der Erschließungsmaßnahme unter die Privatstraße vorgesehen. Weitere erforderliche Ver- und Entsorgungsleitungen können gleichfalls unterhalb der Privatstraße – innerhalb der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche – verlegt werden.

8. Altlasten

Für das Plangebiet ist von der TABERG Ingenieure GmbH eine *Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU)* für die *Geplante Neunutzung eines Grundstückes in Lüdenscheid Friesenstraße* erarbeitet worden. Die Bodenproben von 6 Kleinrammbohrungen (KRB) wurden organoleptisch untersucht und chemisch analysiert. Zur Beurteilung wurden die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) für Wohngebiete und Kinderspielplätze herangezogen. Die chemischen Analyseergebnisse zeigen, dass die Prüfwerte für Arsen, Quecksilber und Benzo(a)pyren (BaP) nicht überschritten werden. Die gemessenen Schwermetall- und Arsenkonzentrationen im Oberboden (bis 0,30 m Tiefe) entsprechen etwa den mittleren Gehalten in gärtnerisch genutzten Böden in Nordrhein-Westfalen. Die höchsten Schwermetallkonzentrationen sind im Oberboden bis 0,30 m Tiefe vorzufinden. Bezogen auf die geplante Wohnnutzung sollte daher nach dem Gutachten vor Beginn der Baumaßnahmen der Oberboden abgetragen und separiert werden. Für eine Wohnnutzung wird nach Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zukünftig keine Gefährdung gesehen. Der natürliche Boden ab 0,30 m Tiefe (z. B. Überschussboden der Baugruben) kann auf der Fläche, z. B. in Grünbereichen wiederverwertet werden, da die Prüfwerte der BBodSchV nicht überschritten werden. Der humose Oberboden dagegen ist gesondert zu gewinnen; wegen der Schwermetallgehalte ist eine Wiederverwertung des abgetragenen Oberbodens nur unter nicht gärtnerisch genutzten Flächen zu empfehlen. Eine teure externe Entsorgung fällt nicht an, da das Material extern verwertet werden kann.

Im Bereich der KRB 5 wurde eine Auffüllung ermittelt, die geringe Anteile an Ziegel- und Schlackestücken aufweist. Die Auffüllung wird auf 50 Kubikmeter geschätzt. Sie ist aufzunehmen und kann extern verwertet werden. Dies gilt ebenfalls für die Tragschicht unter der Asphaltdecke, die die Einfahrt in das Plangebiet bildet. Der gering verunreinigte Asphalt selbst ist ebenfalls aufzunehmen, und einer Recyclinganlage zuzuführen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass auf der Fläche eine Wohnbebauung realisiert werden kann. Eine Kennzeichnung gem. § 9 (5) BauGB ist nicht erforderlich.

9. Denkmalschutz

Denkmalpflegerische 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 Gemeinde als unterer Denkmalbehörde und / oder dem Westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Telefon:

02761/93750; Fax: 02761/2466) 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 ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 (4) DSchG NW).

10. Örtliche Bauvorschriften

Gem. § 9 (4) BauGB i. V. mit § 86 BauO NRW werden örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung und Begrünung des Baugebietes in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese Festsetzungen bilden einerseits einen Gestaltungsrahmen, lassen den Bauherren jedoch auch Spielraum bei der Ausführung der Gebäude.

So sind als Dachform für Hauptgebäude lediglich Satteldächer zulässig. Die festgesetzten Satteldächer sind mit Dachneigungen zwischen 35 Grad und 48 Grad auszuführen. Die Dachflächen der Wohngebäude können von Dachgauben, Zwerchgiebeln und Dachausschnitten (jeweils maximal 5,0 m lang) durchbrochen werden, wenn ihre Gesamtlänge 2/3 der Länge der darunterliegenden Gebäudewand nicht überschreitet und die Bauteile einen seitlichen Abstand von mindestens 1,5 m von der darunterliegenden Gebäudeaußenkante einhalten. Im Spitzbodenbereich oberhalb eines Dachgeschosses sind Dachgauben, Zwerchgiebel und Dachausschnitte unzulässig. Gelbe, blaue oder grüne Dacheindeckungen sind unzulässig. Drempel sind bis zu einer Höhe von maximal 0,75 m (gemessen an der Außenseite der Außenwand von der Oberkante Fertigfußboden bis zum Schnittpunkt mit der Unterkante des Daches) zulässig.

Gelbe Klinkerfassaden sind unzulässig.

Einfriedungen sind bis zu einer Höhe von 1,40 m zulässig. Abgrenzungen von Freisitzen sind bis zu einer Höhe von 1,9 m und einer Länge von 6,0 m zulässig.

Böschungen innerhalb der bebauten Grundstücke dürfen nicht steiler als im Verhältnis 1:1,5 angelegt werden. Sie sind mit einheimischen standortgerechten Gehölzen flächendeckend zu bepflanzen und dauerhaft gärtnerisch zu unterhalten.

11. Eisenbahnrecht

Die Flurstücke 244, Flur 19 und 160, Flur 55, Gemarkung Lüdenscheid Stadt an der Bahnstrecke 2813 (Lüdenscheid – Brügge) sind zum 01.08.2008 gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden und unterliegen somit der Planungshoheit der Stadt Lüdenscheid.

12. Planverfahren

In das BauGB wurde durch das Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21. Dezember 2006 § 13 a eingefügt, nach dem Bebauungspläne für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungspläne der Innenentwicklung) in einem beschleunigten Verfahren aufgestellt werden können. Eine solche Fallgestaltung ist hier gegeben. Der Bebauungsplan dient der Entwicklung einer ehemaligen Bahnfläche, die dreiseitig von Bebauung umgeben ist und insgesamt dem Innenbereich zuzuschlagen ist, mithin somit der In-

nenentwicklung. Die Voraussetzungen des § 13 a (1) Nr. 1 BauGB sind erfüllt.⁴ Eine Umweltprüfung erfolgt somit nicht. Die Durchführung des beschleunigten Planverfahrens trägt einem Bedarf an Investitionen zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum in der Abwägung in angemessener Weise Rechnung.

Lüdenscheid, den 18.3.09


Dr. Schröder
Beigeordneter

Wei, 18.03.2009
Dot 18/03/09
VCC 18/03/09

⁴ Demnach dürfen beschleunigte Verfahren nur angewendet werden, wenn in dem Bebauungsplan eine zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 (2) BauNVO oder eine Größe der Grundfläche von insgesamt weniger als 20.000 qm festgesetzt wird. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 0,47 ha.