

## B e g r ü n d u n g

### zum Bebauungsplan Nr. 804 „Parkgarage Rathausinnenhof“

#### 1. Anlass und Ziel des Bebauungsplanes

Die Stadt Lüdenscheid unternimmt derzeit große Anstrengungen, um die Attraktivität ihrer Innenstadt zu erhöhen. In diesem Rahmen werden das Rathaus und das Rathausumfeld städtebaulich umgestaltet. Als erster Baustein wurde im Herbst 2003 mit der Renovierung der Außenfassade des Rathauses begonnen.

Als weiterer Baustein soll der Innenhof des Rathauses mit einer überdachten Parkgarage überbaut werden, die für ca. 70 Stellplätze ausgelegt ist und damit die jetzige Kapazität von 20 ebenerdigen Stellplätzen deutlich erhöht. Hier ist ein zusätzliches Stellplatzangebot für Besucher des Rathauses sowie für Besucher der geplanten Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe im Rathauserdgeschoss vorgesehen. Auch die im Zuge der Erweiterung des nördlichen Seitenflügels baurechtlich erforderlichen Stellplätze sollen innerhalb der geplanten Parkgarage nachgewiesen werden. Die Erschließung der Parkgarage soll über die bisherige Zufahrt zum Rathausinnenhof von der Altenaer Straße aus erfolgen.

Die Garage hat in ihrem Grundriss eine Abmessung von rund 42,0 m Länge und ca. 23,0 m Breite und wird auf dem Höhenniveau des Innenhofes errichtet. Sie ist als Parkpalette mit zwei Parkebenen auf der Westseite und mit drei Parkebenen auf der Ostseite des Innenhofes, jeweils um ein halbes Parkgeschoss versetzt, geplant.

Die Dachfläche der Parkgarage, die intensiv begrünt wird, soll als Aufenthaltsfläche für Besucher und Mitarbeiter dienen. Sie kann aber auch als Außen- und Freifläche bei Veranstaltungen im niveaugleichen Bürgerforum und / oder Rathausfoyer sowie für private gastronomische Zwecke genutzt werden. Die Begehbarkeit der Dachfläche ist sowohl vom Foyer als auch vom Bürgeramt aus ebenerdig vorgesehen.

Gleichzeitig soll im Zuge der Sanierung der Rathausfassade am nördlichen Gebäudeseitenflügel ein Büroanbau errichtet werden, der der räumlichen Erweiterung des Rathauses dient.

Ferner ist an der südlichen Rathausstirnseite zum Rathausplatz hin eine Gebäudeerweiterung im Erdgeschossbereich geplant, um einen architektonischen Akzent im Übergangsbereich von Sternplatz und Rathausplatz zu setzen. Um diesen Gebäudeteil zu einem späteren Zeitpunkt an ein projektiertes Geschäfts- und Bürohaus am Sternplatz anbinden zu können, ist auch eine Gebäudeerweiterung im Erdgeschossbereich Richtung Altenaer Straße berücksichtigt. Beide Erdgeschossenerweiterungen werden über entsprechende Baugrenzen festgelegt.

Um eine geordnete städtebauliche Einfügung der geplanten Baulichkeiten in den dortigen innerstädtischen Gebäudebestand sicherzustellen, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 804 „Parkgarage Rathausinnenhof“ erforderlich.

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lüdenscheid stellt den Bereich des Rathauses sowie der benachbarten Musikschule als Fläche für den Gemeinbedarf dar. Abweichend zur Flächennutzungsplandarstellung soll das Bebauungsplangebiet analog der umgebenden innerstädtischen Nutzung als Kerngebiet nach § 7 der Baunutzungsverordnung festgesetzt werden. Aufgrund der geringen Flächengröße des Bebauungsplangebietes ist diese, in ihrem Umfang geringfügige Abweichung von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes aus planungsrechtlicher Sicht nicht flächennutzungsplanrelevant. Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes ist daher nicht erforderlich, da der Inhalt des Flächennutzungsplanes – die Darstellung der Grundzüge der Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet im Sinne eines geordneten gesamträumlichen Entwicklungskonzeptes – durch den Bebauungsplan Nr. 804 nicht berührt wird (vgl. Urteil des BVerwG vom 26.02.1999 – 4 CN 6.98). Der planerischen Abweichung vom Flächennutzungsplan kommt im vorliegenden Fall im Rahmen der Gesamtkonzeption des Flächennutzungsplanes kein Gewicht zu.

## 2. Art der baulichen Nutzung

Die Stadt Lüdenscheid plant im Zuge der Umgestaltung des Rathauses und des Rathausumfeldes im Erdgeschoss des Rathauses Flächen für Einzelhandelsbetriebe und Gastronomiebetriebe, um den dortigen Platzabschnitt für die Bürger optisch interessant zu gestalten, zum Schauen und Verweilen zu animieren und somit zu beleben. Das Rathausumfeld wird entscheidend durch die innerstädtische Lage und die damit verbundenen Geschäfts- und Freizeiteinrichtungen sowie die zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur geprägt. Aufgrund dieser citytypischen Nutzungen in der Umgebung und der vorgesehenen Einzelhandels- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss des Rathauses wird der Planbereich von seiner Art der baulichen Nutzung als Kerngebiet (MK) im Sinne des § 7 der Baunutzungsverordnung festgesetzt. Die im Rathausinnenhof geplante Parkgarage ist in einem Kerngebiet allgemein zulässig.

Die einzelnen, gut sortierten Fachgeschäfte der Innenstadt nehmen in ihrer Gesamtheit eine über Jahrzehnte gewachsene Versorgungsfunktion für die Lüdenscheider Bevölkerung wahr. Eine Unterbrechung dieser innerstädtischen Einzelhandelsnutzung durch Vergnügungsstätten mit ihren bekannten Negativwirkungen (z. B. Qualitätsverlust der gewachsenen Angebots- und Nutzungsvielfalt, Verdrängungseffekte des traditionellen Einzelhandels) läuft der städtebaulichen Zielsetzung einer Erhaltung der vorhandenen Einzelhandelsvielfalt in der Lüdenscheider City entgegen. Um die Einkaufszonen in ihrer Attraktivität für die Lüdenscheider Bevölkerung zu erhalten und eine Niveauabsenkung der Einkaufsstraßen und insbesondere des städtebaulich sensiblen Rathausplatzes zu vermeiden (Gefahr des „trading-down“-Effektes durch Vergnügungsstätten), werden daher im Planbereich Vergnügungsstätten ausgeschlossen.

Nach dem innerstädtischen Leitbild bzw. der städtebaulichen Gesamtkonzeption einer attraktiven Lüdenscheider Innenstadt sind Vergnügungsstätten in den Randbereichen der City und auf Flächen, die der Einkaufzone abgewandt sind und daher von den Einzelhandelskunden weniger frequentiert werden, allgemein zulässig.

Da Tankstellen eine relativ große Fläche in Anspruch nehmen, für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sorgen, oft mit Geruchsbelästigungen verbunden sind und sich dadurch nicht in die Eigenart eines für den Fußgänger attraktiv gestalteten Rathausum-

feldes (Fußgängerzone) einfügen, sind Tankstellen im gesamten Plangebiet städtebaulich unerwünscht und daher unzulässig.

### 3. Maß der baulichen Nutzung

Um die Parkgarage in ihrer Bauhöhe in den dortigen bebauten Bereich optimal einzufügen, werden maximale Bauhöhen (OK) festgesetzt. So ist das Dach der Parkgarage (OK = 414,25 m ü NN) niveaugleich mit der Ebene des Rathausforums, des Bürgeramtes und der Erdgeschosebene eines geplanten Geschäftshauses am Sternplatz vorgesehen (Oberkante Fertig-Fußboden OKFFB = 414,28 m ü NN).

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der baulichen Vorgaben wird eine geschlossene Bauweise mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt. Aus städtebaulicher Sicht kann auf die Festlegung einer Geschossflächenzahl (GFZ) verzichtet werden.

Für die geplante Rathuserweiterung an der nördlichen Seitenspanne des Rathauses wird eine Baugrenze festgesetzt. Die maximale Gebäudehöhe ist über ein festgesetztes Höhenmaß (OK), das sich am Gebäudebestand orientiert, definiert.

Die an der südlichen Rathausstirnseite vorgesehenen Gebäudeerweiterungen im Erdgeschossbereich werden über entsprechende Baugrenzen festgelegt und vermaßt. Sie überdecken öffentliche Verkehrsflächen (Platzflächen) und Teile einer öffentlichen Grünfläche südöstlich des Rathauses. Die ursprünglichen Festsetzungen des überplanten Bebauungsplanes Nr. 564 „Niemöllerstraße“ (Rechtskraft am 11.01.1972) und des Bebauungsplanes Nr. 564/III „Dritte Ergänzung zum Bebauungsplan Nr. 564 verlängerte Niemöllerstraße“ (Rechtskraft am 07.02.1978) treten in den überplanten Teilbereichen mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 804 außer Kraft.

Die maximale Gebäudehöhe dieser Erdgeschossenerweiterungen ist über ein Höhenmaß von OK = 418,50 m ü NN festgelegt und entspricht der Erdgeschosshöhe des Rathauses.

Die festgelegten Gebäudehöhen des Hauptgebäudes des Rathauses sowie des Ratssaales orientieren sich am vorhandenen Bestand.

### 4. Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung der Parkgarage soll über die bisherige Zufahrt zum Rathausinnenhof von der Altenaer Straße aus erfolgen

Die Ingenieurgruppe IVV aus Aachen hat wegen der Erweiterungsabsicht des Stellplatzangebotes im Bereich des Rathausinnenhofes eine Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen sowie evtl. notwendiger Ausbaumaßnahmen im unmittelbar hiervon betroffenen Straßenraum vorgenommen. Das Untersuchungsgebiet umfasst hierbei den Straßenzug Altenaer Straße – Thünenstraße sowie den Einmündungspunkt Altenaer Straße / Thünenstraße. Auf Basis von Verkehrszählungen an einem Donnerstag und einem Samstag wurde das Prognoseverkehrsaufkommen ermittelt.

Es wurde festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen am Samstag insbesondere unter Berücksichtigung der städtischen Verkehre für die Prüfung der Leistungsfähigkeitsprüfung dimensionierungsrelevant ist. Am Samstag stellten sich in der Zeit zwischen 12.00 Uhr und 13.00 Uhr die höchsten Verkehrsbelastungen im städtischen Verkehrsnetz ein. Die Prognose geht bei der Annahme einer gleich bleibenden Umschlaghäufigkeit (Stellplatzwechsel/h) von  $U=1,4$  im Quellverkehr und  $U=1,2$  im Ziel-

verkehr am Samstag von einem Prognoseverkehrsaufkommen von rd. 210 Quellverkehrsfahrten und 180 Zielverkehrsfahrten pro Stunde aus. Hierbei wurde bereits eine optionale Erweiterung der Parkgarage für das am Sternplatz angestrebte Büro- und Geschäftshaus berücksichtigt.

Somit ergibt sich laut IVV – Gruppe im Vergleich zu heute eine etwa 2,5-fach höhere Verkehrsbelastung für den Parkbereich des Rathauses. Durch entsprechende Anpassungen im Verkehrsausbau des Einmündungspunktes Altenaer Straße / Thünenstraße und der Thünenstraße sind die Prognoseverkehre jedoch innerhalb des Untersuchungsraums in leistungsfähiger Form abzuwickeln. Durch eine zusätzliche Berücksichtigung der geänderten Parkraumsituation im städtischen Parkleitsystem Lüdenscheid wird nach Aussage von IVV ein zielgerichteter Parkverkehr erreicht

Wenngleich ein zügiger und flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet bleibt, so sind zu Verkehrsspitzenzeiten, wie bei 100%-tiger Auslastung der Parkbereiche mit entsprechenden Rückstauerscheinungen, temporäre Behinderungen im allgemeinen Verkehrsfluss nicht gänzlich auszuschließen. Unter Berücksichtigung eines geänderten Verkehrsausbaus für den Knotenpunkt Altenaer Straße / Thünenstraße mit aufgeweiteter Querungshilfe für die Fußgänger und verkürzter Rechtsabbiegespur für die Zufahrt zur Tiefgarage Stern-Center ist dieser Einmündungsbereich auch künftig ohne Lichtsignalanlage in leistungsfähiger Form zu betreiben.

Durch eine vor dem Einmündungspunkt eingerichtete Beschilderung kann neben einer Vorsortierung der Zielverkehre zu den Parkbereichen auch eine Steuerung durch das vorhandene Lüdenscheider Parkleitsystem erreicht werden. Die verkehrliche Erschließung lässt sich durch diese Maßnahmen angemessen optimieren.

Die IVV – Gruppe geht davon aus, dass das erhöhte Stellplatzangebot insbesondere während der Spitzenzeiten zu einer Entspannung des in diesem Bereich hohen Parkdruckes führen wird.

#### 5. Verkehrslärm der Garagenzufahrt

Das Ingenieurbüro für Akustik und Bauphysik Schwetzke & Partner aus Dortmund hat für die geplante Parkgarage eine Geräuschimmissions-Untersuchung durchgeführt, um die Lärmauswirkungen auf die Umgebung zu ermitteln. Hierbei wurde auch eine optionale Erweiterung der Parkgarage berücksichtigt.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Geräuschimmissions-Richtwerte (IRW) der TA Lärm für eine öffentliche Parkhausnutzung (Tageszeitraum IRW = 60 dB(A) / Nachtzeitraum IRW = 45 dB(A) ) nur an einem Immissionspunkt – nämlich an der Fassade des Gebäudes Altenaer Straße 5 – im Nachtzeitraum überschritten wird (Beurteilungspegel = 56 dB(A), d. h. der IRW von 45 dB(A) wird folglich um 11 dB(A) überschritten). Der Tagesrichtwert von 60 dB(A) wird jedoch mit einem Beurteilungspegel von 52 dB(A) unterschritten. Hierbei handelt es sich jedoch um zwei städtische Hausmeisterwohnungen. Die Stadt Lüdenscheid wird im Zusammenhang mit dem Bau der Parkgarage die betroffenen Fenster der Hausmeisterwohnung durch höherwertige Schallschutzfenster austauschen, um gesunde Wohnverhältnisse entsprechend des Geräuschimmissions-Richtwertes für die Nacht zu gewährleisten. Entsprechend den Empfehlungen des Gutachtens werden in den Kinderzimmern und den Schlafzimmern schallgedämpfte Lüftungseinrichtungen zur Be- und Entlüftung der Räume eingebaut.

Der dem Parkhaus zugeordnete Verkehr auf den öffentlichen Straßen Altenaer Straße, Thünenstraße und Humboldtstraße wird nach dem Berechnungsverfahren der RLS 90 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ in Verbindung mit der 16.

BImSchV ermittelt. Diese Richtlinie ist nach Ansicht des Staatlichen Umweltamtes in Hagen anzuwenden, da es sich um eine wesentliche Änderung der Verkehrsführung handelt. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) für ein Kerngebiet (Tageszeitraum IGW = 64 dB(A) / Nachtzeitraum IGW = 54 dB (A) ) werden aufgrund der höheren Ausgangswerte entsprechend deutlicher unterschritten.

## 6. Schadstoffimmissionen

Die GfA Consult GmbH aus Münster hat die Kfz-bedingten Schadstoffimmissionen im Bereich des geplanten Parkhauses gutachterlich untersucht. Auch dabei wurde eine die optionale Erweiterung der Parkgarage berücksichtigt. Die Beurteilung der Immissionsbelastung durch Kfz-bedingte Luftschadstoffe – hier Benzol, Partikel, Ruß und Stickstoffdioxid – wurde anhand der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11.09.2002 vorgenommen. In dieser Verordnung sind für die genannten Stoffe Immissionsgrenzwerte und Toleranzmargen festgelegt. Ergänzend wurden Beurteilungskriterien der novellierten Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) hinzugezogen.

Zur Simulation der Schadstoffausbreitung wurde das dreidimensionale Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM der Universität Mainz eingesetzt. MISKAM ist ein Modell zur Prognose von Windfeldern und Immissionskonzentrationen in Modellgebieten bis zu mehreren 100 m Ausdehnung. Neben dem Rathausinnenhof mit angrenzenden Gebäuden wurde auch der Gebäudebestand der unmittelbaren Nachbarschaft erfasst, um dessen Einfluss auf die Strömungsverhältnisse zu berücksichtigen. Die Berechnung der Emissionen von Benzol, Partikeln, Ruß und Stickstoffoxiden erfolgte gemäß VDI 3782 Blatt 7 auf der Grundlage des Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs vom Umweltbundesamt (UBA 1999). Diese Datenbank enthält Emissionsfaktoren für verschiedene Verkehrszustände (z. B. Standzeiten, Beschleunigen, Verzögern, Stop-and-Go-Verkehr). Entsprechend der Parkplatzlärmstudie (Bayerisches Landesamt für Umweltschutz 2001) ist für gebührenpflichtige Parkhäuser in der Innenstadt von 0,47 Fahrzeugbewegungen je Stellplatz auszugehen. Ferner wurden für die Parkebenen mittlere Wegelängen der Fahrzeuge angesetzt und in der Modellrechnung berücksichtigt. Es wurde von einer ganzjährigen Öffnung des Parkhauses einschließlich der Sonn- und Feiertage ausgegangen. Im Ergebnis ergibt die Immissions-Untersuchung, dass die Konzentrationen aller untersuchten Stoffe unterhalb von 1 % der zugehörigen Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwert IWJ) liegen. Im Sinne der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft 2002) gilt die Unterschreitung von 3 % der Immissionsgrenzwerte als irrelevant. Das heißt, die vorhandene Luftbelastung im Rathausinnenhof wird durch die Zusatzbelastung, ausgelöst durch den Parkhausverkehr auch bei einer baulichen Erweiterung der Parkgarage, nicht in relevantem Maße erhöht.

Lediglich im Bereich oberhalb der Parkhausein- und -ausfahrt ergeben sich für die Stoffe Benzol und Stickstoffdioxid mit 4 % bzw. 6 % der jeweiligen Immissionsjahreswerte lokal Überschreitungen der Irrelevanzschwellen von 3 % der Immissionsjahreswerte. Daher war zu prüfen, ob im Falle von Stickstoffdioxid und Benzol die jeweiligen Kenngrößen der Gesamtbelastung (Summe aus Vor- plus Zusatzbelastung) die Immissionsgrenzwerte überschreiten. Diese maximale Gesamtbelastung (Vor- und Zusatzbelastung im Bereich der Parkhausein- und -ausfahrt) durch Stickstoffdioxid beträgt laut Gutachten höchstens 69 % des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid und zu 44 % des Immissionsgrenzwertes für Benzol. Ebenfalls auszuschließen ist eine Überschreitung des Kurzzeitwertes von 200 µg/m<sup>3</sup> (98-Prozentwert) bei Stickstoffdioxid; rein additiv ergibt sich ein theoretischer Kurzzeitwert von 84 µg/m<sup>3</sup>.

Eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten kann nach den Ergebnissen des Gutachtens somit bei allen Komponenten auch für den Bereich mit der höchsten Immissionszusatzbelastung an der Fensterfront oberhalb der Parkhausein- und -ausfahrt mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

7. Ver- und Entsorgung / Entwässerung / Niederschlagswasserbeseitigung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und Strom wird durch vorhandene Leitungen sichergestellt.

Die Beseitigung von Niederschlagswasser wurde bei der Novellierung des Landeswassergesetzes (LWG NW) vom 07.03.1995 in § 51 a neu geregelt, indem die gesetzliche Grundpflicht zur ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung eingeführt worden ist. Da es sich bei dem Plangebiet um ein innerstädtisches Baugrundstück innerhalb der baulich verdichteten und hoch versiegelten Citylage handelt, das bereit vor dem 01.01.1996 bebaut und befestigt und an die öffentliche Kanalisation angeschlossen war, greift § 51 a LWG im vorliegenden Fall nicht.

Das Oberflächenwasser der jetzigen versiegelten Stellplatzfläche im Rathausinnenhof wird im Hofbereich über einen Privatkanal, der innerhalb der Hofzufahrt liegt, in den Mischwasserkanal des Stadtentwässerungsbetriebs Lüdenscheid (SEL) in der Altenaer Straße abgeleitet. Die Entwässerung des Oberflächenwassers der geplanten Parkgarage kann in gleicher Weise erfolgen.

8. Eingriffsregelung / Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Aufgrund seiner geringfügigen Flächengröße und der vorhandenen Versiegelung fällt der Bebauungsplan nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben gemäß § 3 in Verbindung mit Anlage 1 des Umweltverträglichkeitsgesetzes.

Durch das Vorhaben werden unversiegelte Flächen im Randbereich der jetzigen Stellplatzanlage baulich in Anspruch genommen. Somit ergibt sich ein ökologischer Eingriff im Sinne des § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bzw. des § 4 des Landschaftsgesetzes NW (LG NW). Es handelt sich um eine Flächengröße von ca. 150 m<sup>2</sup>. Insgesamt entfallen zugunsten der Planung 12 Birken, zwei Fichten sowie einige Sträucher, deren ökologischer Wert nach Ludwig mit 12 Wertpunkten je ha zu bemessen ist. Der Wertverlust beträgt demnach 0,18 Wertpunkte

Besondere sowie seltene Tier- und Pflanzenarten konnten nicht festgestellt werden. Insofern besteht kein artspezifischer Ausgleichsbedarf. Ein Eingriff in die Funktionsbereiche Forstwirtschaft, Landwirtschaft oder Erholung findet nicht statt.

Der Eingriff in die Grünschubstanz kann an Ort und Stelle vollständig durch die vorgesehene Begrünung des Daches der Gemeinschaftsgarage ausgeglichen werden.

Durch die vorgesehene Dachbegrünung ergibt sich ökologisch und gestalterisch eine wesentliche Aufwertung des bisher sehr unansehnlichen Innenhofes.

9. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Bei Bodeneingriffen können 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 Untere Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bo-

dendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Telefon: 02761/1261, Fax 02761/2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und § 16 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für die wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen).

Anzeichen dafür, dass Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege betroffen sind, liegen der Stadt Lüdenscheid nicht vor.

10. Mittelstandsverträglichkeitsprüfung

Anzeichen dafür, dass durch den Bebauungsplan Belange des Mittelstandes im Sinne des § 5 des Gesetzes zur Förderung und Stärkung des Mittelstandes (Mittelstandsgesetz) des Landes NW vom 08.07.2003 negativ betroffen sind, liegen der Stadt Lüdenscheid nicht vor. Die Südwestfälische Industrie- und Handelskammer zu Hagen hat im Rahmen der Trägerbeteiligung als Interessenvertretung des Mittelstandes keine Bedenken gegen die Bauleitplanung vorgetragen.

11. Kosten

Der Stadt Lüdenscheid entstehen Kosten für erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen im Bereich der Altenaer Straße / Thünenstraße.

Lüdenscheid, den 28.04.2004

Der Bürgermeister  
In Vertretung:

gez. Ziemann

Techn. Beigeordnete