

B e g r ü n d u n g
für die erste Änderung
des Bebauungsplanes Nr. 734 "Lösenbacher Landstraße"

I. Anlaß der Bebauungsplanänderung

Wesentlicher Inhalt des Bebauungsplanes ist die neugeplante Lösenbacher Landstraße, die als Teil der "Nordtangente" für das Hauptverkehrsnetz der Stadt Lüdenscheid große Bedeutung hat. Mit dem Bau der Lösenbacher Landstraße ist inzwischen begonnen worden. Dabei hat sich herausgestellt, daß einige Festsetzungen des Bebauungsplanes geändert werden müssen. Die Änderungen beziehen sich u. a. auf die Führung des Fußgängerverkehrs und auf die Höhe der beiderseits der Straße geplanten Schallschutzmaßnahmen.

Die Änderungen des Bebauungsplanes sind insgesamt so umfangreich, daß eine Neuauftellung des Bebauungsplanes am sinnvollsten erscheint. Im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung wurden die wesentlichen Punkte der Änderung mit den interessierten und betroffenen Bürgern erörtert. Die in dieser Bürgerversammlung vorgebrachten Gesichtspunkte wurden in die Abwägung über die Art der Änderungen einbezogen.

II. Beschreibung und Begründung für die einzelnen Teile der Planänderung

1. Planung einer Fußgängerbrücke anstelle der geplanten Fußgängerunterführung

Die Planung der Fußgängerunterführung unter der geplanten Lösenbacher Landstraße soll nicht aufrechterhalten werden. Da der Fußgängertunnel auch die nördlich der Landstraße geplanten Lärmschutzwälle unterqueren muß, verlängert er sich von 45 auf 60 m. Bei derartigen Abmessungen entstehen erhebliche Sicherheits- und Unterhaltungsprobleme. Fußgänger werden einen derartigen Tunnel nur widerstrebend benutzen.

Ein ersatzloser Wegfall des Fußgängertunnels wird nicht für möglich erachtet, weil damit die stark frequentierte Fußwegeverbindung im Zuge der Wege "Kattendiek" und "Tannenkamp" unterbrochen wäre, die nach Zählungen täglich von 500 bis 600 Personen benutzt wird. Die neugeschaffene Fußwegeverbindung über die Einmündung der Straße "Unterm Freihof" kann einem großen Teil der Fußgänger nicht zugemutet werden, weil diese Verbindung gegenüber den bestehenden Fußwegen große Umwege und erhebliche Höhenunterschiede mit sich bringt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit erscheint die Schaffung eines ebenerdigen Fußgängerüberweges nicht vertretbar. Die Lärmschutzwände und die Lärmschutzdämme verhindern, daß die Fußgänger, die den Überweg benutzen wollen, von den Kraftfahrzeugfahrern in ausreichender Entfernung gesehen werden können. Auch eine druckknopfgesteuerte Signalanlage für die Fußgänger verringert das Sicherheitsrisiko nicht ausreichend, weil erfahrungsgemäß ein großer Prozentsatz der Fußgänger Ampelanlagen nicht benutzt und weil auch die Kraftfahrer auf der zügig trassierten Lösenbacher Landstraße die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen voraussichtlich häufig überschreiten werden.

So wird nur der Bau einer Fußgängerbrücke allen Belangen der Bürger gerecht, die auf die bisherige - durch den Straßenneubau unterbrochene - Fußgänger Verbindung angewiesen sind. Die Stadt ist der Auffassung, daß die mit dieser Lösung verbundenen hohen Kosten in Kauf genommen werden müssen, weil jede andere Lösung für den Fußgängerverkehr erhebliche Sicherheitsprobleme oder Unbequemlichkeiten mit sich bringt.

Um die Fußgänger auf die Fußgängerbrücke zu führen, ist der Bau einer Rampe erforderlich, die parallel zur Trasse der Lösenbacher Landstraße an der rückwärtigen Grenze von Wohnhausgrundstücken angelegt werden muß. Durch die Blickbeziehung von dieser Rampe in die Wohnhausgrundstücke hinein entstehen Nachteile, die jedoch nicht vermieden werden können. Die mit der Fußgängerbrücke verbundenen Vorteile für die vielen Bewohner der benachbarten Wohngebiete werden für wesentlich gewichtiger angesehen, als die beschriebenen Nachteile für die Eigentümer der Wohnhäuser.

2. Änderung der Lärmschutzhöhen

Weil die von der neuen Lösenbacher Landstraße zu erwartenden Immissionen sich störend auf die beiderseits der Straße gelegenen Wohngebiete auswirken können, sollen beiderseits der Straße Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände errichtet werden. Die Höhe dieser Lärmschutzeinrichtungen wird in dem Bebauungsplan festgesetzt. Gegenüber den bisher festgesetzten Höhen müssen Änderungen vorgenommen werden, weil inzwischen neue Berechnungsunterlagen verwendet werden. Wurden die bisherigen Lärmschutzhöhen nach dem Entwurf der DIN 18005 ermittelt, so dient nunmehr eine Richtlinie des Landschaftsverbandes aus dem Jahre 1975 als Rechnungsunterlage.

Aus der geänderten Berechnung ergibt sich, daß die Lärmschutzhöhen sich im wesentlichen erhöhen. Die Absicht der Stadt, auf der Nordseite der Straße Lärmschutzdämme anstelle von Lärmschutzwänden herzustellen, wird daher aus städtebaulichen Gründen beibehalten. Lärmschutzwände in der Größenordnung,

wie sie sich aus der Berechnung ergeben, wirken sich auf das Landschaftsbild und das Wohnumfeld im Bereich der Lösenbacher Landstraße nachteilig aus. Dieser gestalterische Nachteil soll dadurch ausgeglichen werden, daß anstelle der Wände Erdwälle hergerichtet werden, die insgesamt bepflanzt werden können. Die der Straße zugewandte Seite der Erdwälle wird relativ steil angelegt werden müssen, damit die erforderlichen Lärmschutzhöhen überhaupt erreicht werden können. Eine Befestigung dieser steilen Böschungswand durch Betonkonstruktionen ist daher erforderlich. Gewährleistet sein muß jedoch hierbei, daß auch diese Böschungsteile bepflanzt werden können, um eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Wohnumfeldes zu vermeiden.

Auf der Nordseite sollen die Lärmschutzwälle so flach wie möglich ausgebildet werden. Dies geschieht einmal mit Rücksicht auf die Einfügung des Walles in die Umgebung und das Landschaftsbild, zum anderen aus der wirtschaftlichen Überlegung, daß damit während des Straßenbaues anfallende Erdmassen preiswert ohne hohe Transport- und Lagerkosten untergebracht werden können.

3. Fortfall einer zweiten Fußgängerbrücke über die Bundesbahn

Der Bebauungsplan empfiehlt neben der bereits bestehenden Fußgängerbrücke über die Bundesbahn im Bereich der Friesenstraße noch eine weitere Fußgängerbrücke über die Bundesbahn im Bereich des Wendeplatzes des Wikinger Weges. Diese Fußgängerbrücke soll aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben werden. Es wird erwartet, daß nur sehr wenig Fußgänger von dieser Brücke Gebrauch gemacht hätten. Angesichts der Tatsache, daß der Bau und die Unterhaltung derartiger Brücken einen hohen finanziellen Aufwand erfordern, läßt sich die Beibehaltung dieser Planung nicht rechtfertigen.

Mit dem Wegfall der Fußgängerbrücke entfällt auch der Weg, der zu dieser Brücke führte.

4. Änderung der Einmündung Märkenstück

Der Bebauungsplan umfaßt südlich der Bundesbahn auch die Einmündung der Straße Märkenstück in die Bayernstraße. Diese Einmündung soll aus topographischen Gründen geringfügig nach Westen verschoben werden.

5. Änderung des Regenrückhaltebeckens

Aufgrund neuer Berechnungen kann das südlich der Lösenbacher Landstraße geplante Regenrückhaltebecken erheblich verkleinert werden. Die hierdurch freiwerdende Fläche soll zur Vergrößerung des westlich anschließenden Gewerbegebietes genutzt werden.

6. Änderung der verlängerten Bayernstraße

Die in unmittelbarer Nähe des Bahnüberganges von der Bayernstraße nach Westen hin abzweigende verlängerte Bayernstraße soll nach dem Bebauungsplan einen verkehrsgerechten Ausbau erhalten. Um Schwierigkeiten beim Ausbau zu vermeiden, soll die Trasse geringfügig verschoben werden, weil dadurch weniger Fremdgrundstücke in Anspruch genommen werden müssen.

7. Änderung der Anbindung Brahmweg/Mozartstraße

Nach dem Ausbau der Kreuzung Lösenbacher Landstraße/Mozartstraße kann die bestehende Einmündung des Brahmweges in die Lösenbacher Landstraße nicht aufrechterhalten bleiben. Der Bebauungsplan sah eine neue Anbindung des Brahmweges an die Mozartstraße ca. 200 m nördlich der Kreuzung vor. Aus topographischen Gründen soll auf diese Einmündung verzichtet werden, statt dessen wird der Brahmweg künftig ca. 40 m nördlich der Kreuzung in die Mozartstraße einmünden. Der größte Teil der Trasse des Brahmweges wird als Fußweg, befahrbar nur für Anlieger, festgesetzt.

8. Erweiterung einer überbaubaren Grundstücksfläche südlich der Lösenbacher Landstraße

Auf Antrag eines Grundstückseigentümers soll die Baugrenze parallel der Bundesbahntrasse südlich der Lösenbacher Landstraße und westlich des Bahnüberganges um ca. 5 m näher an den Bahndamm herangeschoben werden. Zugleich soll das Maß der baulichen Nutzung erhöht werden.

9. Reduzierung der öffentlichen Grünfläche Unterm Freihof

Die bisher geplante öffentliche Grünfläche parallel der Lösenbacher Landstraße soll in unmittelbarer Nähe der Straße Unterm Freihof zugunsten einer privaten Grundstücksfläche um ca. 5 m schmaler gemacht werden. Für das private Grundstück ergeben sich dadurch Möglichkeiten einer besseren baulichen Ausnutzung.

10. Änderung der Flächen für die Deutsche Bundesbahn

Der Bebauungsplan setzte die der Deutschen Bundesbahn gehörenden Flächen als "Bahnanlagen" fest. Diese Festsetzung soll um die Fläche verringert werden, die von der Stadt nördlich der Bundesbahn erworben wurde.

11. Verschiebung der Fläche für eine Wartehalle

Im westlichen Bereich der Lösenbacher Landstraße ist eine Fläche für eine Wartehalle in die Festsetzung "Verkehrsfläche" einbezogen worden. Diese Fläche soll geringfügig nach Westen verschoben werden.

III. Bestehende Rechtsverhältnisse

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes in der Fassung der ersten Änderung treten an die bisher bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes.

IV. Maßnahmen zur Verwirklichung der geänderten Festsetzungen

Es ist beabsichtigt, den neugeplanten Fußweg herzustellen, sobald die Erdanschüttungen hinter den Lärmschutzwällen vorgenommen worden sind. Voraussichtlich werden diese Maßnahmen unmittelbar nach Abschluß des Planänderungsverfahrens im Jahre 1983 durchgeführt. Die z. Z. bestehende Fußwegeverbindung bleibt auch während der Bauarbeiten bestehen.

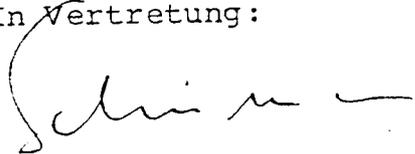
V. Kosten

Durch die Änderung der geplanten Fußwegführung entstehen der Stadt Mehrkosten in Höhe von über 200.000,00 DM. Die geänderten Schallschutzhöhen verteuern die Maßnahme. Genaue Kosten können z. Z. noch nicht angegeben werden.

Lüdenscheid, den 22. Oktober 1982

Der Stadtdirektor

In Vertretung:



(Schünemann)
Techn. Beigeordneter