

Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid"

und zur

85. Änderung des Flächennutzungsplanes

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 derzeitigen Bahnhofhaltepunkt befinden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird

im Norden	durch das Brückenbauwerk am Einmündungsbereich der Straße Zum weißen Pferd in die Mathildenstraße, wobei sich das Plangebiet in etwa bis auf die Breite der Brücke nach Norden hin verjüngt,
im Osten	durch die Straße Zum weißen Pferd, die Altenaer Straße sowie die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Verkaufspavillions an der Bahnhofsallee (vormals: Am Bundesbahnhof),
im Westen	durch die Mathildenstraße, die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung an der Friedhofstraße und die Friedhofstraße selbst,
im Süden	durch die Bahnhofstraße

begrenzt. Der Planbereich umfasst damit eine Fläche von ca. 11,27 ha. Er liegt innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Bahnhofstraße / Mathildenstraße.

2. Anlass und Ziele der Planung

Im Zuge der Konzentration des Güterverkehrs der Bahn auf den Bahnhof Lüdenscheid-Brügge sind große Teile des Bahnhofsgeländes in Lüdenscheid funktionslos geworden. Das Areal ist heute von brachliegenden Bahnflächen, untergeordneter, z. T. nachgenutzter, z. T. leerstehender Bebauung und zwei teilweise baufälligen Erschließungsstraßen geprägt. Zur Zeit wird die ehemalige Ladestraße als Parkplatz genutzt. In einem südlichen Teilbereich wurde ein Neubau der Finanzverwaltung errichtet. Die noch vorhandenen Gleisanlagen zerschneiden das Gebiet und behindern eine sinnvolle Neuerschließung und Neuparzellierung. Dem vor-

handenen Bahnsteig für den Personenverkehr auf der Schiene fehlt eine direkte Anbindung an den Busverkehr.

Aufgrund der Lagegunst der Brachflächen und der untergenutzten Flächen in unmittelbarer Innenstadt Nähe - fußläufig erreichbar - und der städtebaulich exponierten Situation am Bahnhof soll dieses innerstädtische Entwicklungspotenzial zukunftsweisend in die benachbarten Nutzungsstrukturen eingebunden werden. Neben der Errichtung eines städtebaulich integrierten Verknüpfungspunktes für Bus und Bahn soll ein Arbeitsplatzschwerpunkt für Dienstleistungen und Verwaltung sowie hochwertiges produzierendes Gewerbe entstehen. Die Reaktivierung dieser Flächen ist hinsichtlich der wirtschaftsstrukturellen Weiterentwicklung Lüdenscheids besonders im Bereich der wirtschaftsnahen Dienstleistungen von Bedeutung.

Das westlich an das Bahnplateau angrenzende Entwicklungs- und Gründer Centrum (EGC) hat sich in den letzten Jahren umfangreich weiterentwickelt. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Es besteht daher Bedarf, die etablierten Gewerbeegründungen aus dem EGC in dessen Umfeld umzusiedeln. Neben technologieorientierten Gewerbeegründungen sind hier drei An Institute der Südwestfälischen Fachhochschule angesiedelt. Damit besteht ein großes Potenzial von Synergieeffekten, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Lüdenscheid zukünftig auch Studienort der Südwestfälischen Fachhochschule wird und das Bahnplateau einen solchen Standort darstellen könnte. Zugleich kann eine solche Entwicklung als Kristallisationspunkt auch für weitere Nutzungen dienen. Als infrastrukturelle Ergänzung kommt im Zusammenhang mit den umfangreichen Seminarprogrammen der Institute im EGC beispielsweise auch ein Hotel höheren Standards oder ein entsprechendes seminar- und schulungsbezogenes Gästehaus in Betracht.

Insgesamt soll mit dieser städtebaulichen Neuordnung nicht nur ein attraktiver, mit hoher Gestaltungsqualität der baulichen Anlagen, des öffentlichen Straßenraumes und der Grün- und Freiflächen versehener Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Gewerbebestandort realisiert werden, sondern auch eine Aufwertung dieses Innenstadtrandbereiches erzielt und die Innenstadt, deren städtebauliche Situation im Umfeld des Rathauses bereits nutzungsstrukturell und gestalterisch aufgewertet wurde, stärker an den Bahnhof angebunden werden. Durch eine Verlegung des Bahnhaltdepotpunktes an die Bahnhofstraße kann die Wegebeziehung entsprechend verkürzt und der derzeit unbefriedigende Verknüpfungspunkt zum Busverkehr entscheidend verbessert werden.

Der Rat der Stadt Lüdenscheid hat daher am 20.02.1995 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid" und zur erforderlichen 85. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst.

3. Städtebauliche Konzeption

Im Vorfeld zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes wurden bereits umfangreiche Planungsvorgaben erarbeitet. Über konzeptionelle "Nutzungs- und Erschließungsvarianten zur Neunutzung des Bahnhofsumfeldes in der Lüdenscheider Innenstadt" wurde ein städtebaulicher Entwurf für einen Teilbereich des Plangebietes erstellt sowie Vorgespräche und Verhandlungen mit betroffenen Grundstückseigentümern geführt. Die Eckpfeiler städtebaulicher Konzeption und Gestaltung lassen sich wie folgt skizzieren:

Wesentliches Element für eine geordnete städtebauliche aber auch wirtschaftlich vertretbare Entwicklung des Geländes ist eine Verlegung des Bahngleises, um eine zentrale Erschließungsachse zu realisieren und die Zerschneidung des Geländes durch die Gleisanlage aufzu-

heben. Hierdurch wird es möglich, die freiwerdenden Flächen beidseitig der zentralen Erschließungsachse flexibel zu parzellieren. Das Gleis soll demnach an den Rand der Böschung zur Mathildenstraße verlegt werden. Der Bahnsteig wird an die Bahnhofstraße herangeführt und mit einem Bussteig zu einem Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgebaut. Er berücksichtigt die Möglichkeit einer Anfahrbarkeit mit verdoppelter Zuglänge. Umsteigemöglichkeiten zum Bus und zwischen Bussen sind ohne Straßenüberquerungen von einem Bahnsteig aus möglich. Eine Überdachung soll der Komforterhöhung dienen.

Die Leistungsfähigkeit der Verknüpfung mit dem Hauptverkehrsnetz wird durch eine Anbindung der geplanten Erschließungsachse an die Altenaer Straße über die Straße Zum weißen Pferd und den Ausbau des Einmündungsbereiches zur Bahnhofstraße optimiert. Die Gebietserschließung ist flächensparend konzipiert. Die zentrale Achse ist als Allee mit beidseitigen Parkbuchten und Gehwegen ausgestaltet. Im Zusammenhang mit einheitlichen Baufluchten entlang dieser Erschließungsstraße erhält das Gebiet eine eigene städtebauliche Charakteristik und somit eine attraktive "Adresse". Die vorhandenen Böschungsbereiche garantieren in Verbindung mit den notwendigen Abstandsflächen und der Allee zudem eine starke Durchgrünung, ohne die Überbaubarkeit der Grundstücke einzuschränken.

Der Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort gliedert sich in unterschiedliche Teilbereiche. Im unmittelbaren Bereich des Bahnhofsumfeldes sind Serviceeinrichtungen für den ÖPNV, kleinteilige Einzelhandelsnutzungen sowie ergänzende Dienstleistungen vorgesehen. In den Obergeschossen sollen auch Wohnnutzungen möglich sein. Nördlich angrenzend ist der Kern der Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen geplant. Ergänzend kann hier auch hochwertiges Gewerbe angesiedelt werden. Im nördlichen Teil des Bahnhofsgeländes öffnet sich das Nutzungsspektrum weiter für eine gewerbliche Entwicklung.

4. Änderung bestehender Rechtsverhältnisse

Für die planungsrechtliche Umsetzung der angestrebten Entwicklung ist die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Diese wird im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB durchgeführt. Das Plangebiet ist derzeit im Flächennutzungsplan als nachrichtliche Übernahme – Flächen für Bahnanlagen – verzeichnet. Mit der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes stellt dieser ein Sondergebiet – Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Produktionsgebiet – dar. Im Süden des Plangebietes wird der Verknüpfungspunkt Bus / Bahn als Fläche für den überörtlichen Verkehr dargestellt.

Im Osten des Plangeltungsbereiches wird ein ca. 65 m breiter und ca. 350 m langer Geländestreifen westlich der Altenaer Straße des seit dem 15.03.1973 rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 594 "Altenaer Straße" durch den Bebauungsplan Nr. 785 überlagert. Der Bebauungsplan Nr. 594 setzt für diesen Bereich ein Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO fest. Die überbaubaren Grundstücksflächen reichen bis in die Böschung des Bahnhofsplataeus hinein. Der Bebauungsplan Nr. 785 ersetzt innerhalb seines Geltungsbereiches die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 594 "Altenaer Straße". Gem. § 42 (3) BauGB entstehen hierfür jedoch keine Entschädigungsansprüche, da nicht in eine ausgeübte Nutzung eingegriffen wird.

Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid" befinden sich darüber hinaus folgende Fluchtlinien- und Bebauungspläne:

1. Bebauungsplan Nr. 220 "Marktplatz" (1956)
Fluchtlinien Bahnhofstraße (teilweise)

2. Bebauungsplan Nr. 564 "Niemöller Straße"

Verkehrsflächen Bahnhofstraße

Von den getroffenen Fluchtlinienfestsetzungen gehen Wirkungen wie von vorderen Baugrenzen aus.

Diese Pläne werden ebenfalls durch den überlagernden Bebauungsplan Nr. 785 ersetzt, soweit ihre Geltungsbereiche von der Überlagerung betroffen sind.

5. Planinhalt

5.1 Art der baulichen Nutzung

Für die Art der baulichen Nutzung werden im Bereich des Bahnplateaus 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. Diese Zweckbestimmungen 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.

Die Sondergebiete SO 2 (mit Ausnahme des Grundstückes, auf dem der Finanzamtneubau realisiert wurde) und SO 3 (mit Ausnahme eines nordöstlichen Teilbereiches) werden zusätzlich in vordere und hintere Bauzonen geteilt.² 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 (SO 2) bzw. Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke, Hotels und Gästehäuser sowie Gebäude und Räume für freie Berufe (SO 3) untergebracht werden. Ausnahmsweise können jedoch auch andere Nutzungen zugelassen werden. Mit diesen Festsetzungen erhält die Straßenfront der zentralen Erschließungsachse 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.

¹ vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.1997

² Eine Differenzierung in vordere und hintere Bauzone erübrigt sich in den ausgenommenen Bereichen wegen des bereits zielkonformen Gebäudebestandes der Finanzverwaltung (SO 2) bzw. aufgrund des Zuschnitts der Bauflächen (SO 3).

Bahnhofsgebiet

Im festgesetzten SO 1 sollen vor allem Nutzungen etabliert werden, die den verkehrlichen Verknüpfungspunkt 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

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 Gastehäuser

In der Abgrenzung zu den Hotels, für die insbesondere durch das Seminar- und Schulungsprogramm des EGC ein Bedarf besteht, handelt es sich bei Gastehäusern 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 Einzelhandelnutzungen 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 Einrichtungen 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 überwiegend 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

Das umfangreiche Seminarprogramm z. B. des EGC bedingt 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 Bahnhoftsplateau, 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 sie der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Einrichtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen und sofern die Gestaltungsfestsetzung Nr. 4 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten wird.

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.

Dienstleistungs- Verwaltungs- und Produktionsgebiet

Innerhalb dieses Bereiches werden ebenfalls die in den anderen Sondergebieten zulässigen Nutzungen festgesetzt. Sie werden jedoch um gewerbliche Nutzungen erweitert, da die Lagegunst dieses nördlichsten Teilbereiches des Bahnplateaus durch die zunehmende Entfernung zur Innenstadt und zum Bahnhof geringer ist. Die Aufteilung in vordere und hintere Bauzonen - wie im Sondergebiet SO 2 - wird auch hier überwiegend fortgeführt.

Vergleichbar zum Sondergebiet SO 2 werden als allgemein zulässig festgesetzt:

- 1.) Büro- und Verwaltungsgebäude,
- 2.) Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke,
- 3.) Hotels und Gästehäuser sowie
- 4.) Gebäude und Räume für freie Berufe.

Ab einer Bautiefe von 21,00 m sind darüber hinaus zulässig:

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

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- 1.) Gebäude, Räume, Anlagen und Einrichtungen für Forschungs-, Entwicklungs- und Messezwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen auch in geringerer Bautiefe,
- 2.) nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe aller Art, ausgenommen Einzelhandelsbetriebe und Vergnügungsstätten; Lagerhäuser und -plätze dürfen dabei nur einen Anteil von max. 25 % der Grundstücksfläche einnehmen,
- 3.) Anlagen und Einrichtungen für kulturelle Zwecke,
- 4.) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet sind und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
- 5.) betriebliche Kinderbetreuungseinrichtungen,
- 6.) betriebsbezogene Einrichtungen der Schank- und Speisewirtschaft,
- 7.) Parkhäuser und Großgaragen, sofern sie der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Einrichtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen und sofern die Gestaltungsfestsetzung Nr. 4 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten wird.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind dabei um nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe aller Art ergänzt worden; ausgenommen bleiben jedoch Einzelhandelsbetriebe und Vergnügungsstätten. Der Schwerpunkt dieser Nutzungen soll im Kerngebiet der Innenstadt verbleiben.

In einem nordöstlichen Teilbereich – an der Straße Zum weißen Pferd gelegen – setzt der Bebauungsplan ein allgemeines Wohngebiet fest. Dieses kann die Wohnbebauung an der Straße Zum weißen Pferd ergänzen. Das Areal wird derzeit kleingärtnerisch genutzt. Aufgrund der vorhandenen Böschung zum Bahnplateau kann lediglich ein Teil der kleingärtnerisch ge-

nutzten Fläche als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Überschlägige Geländeskizzen haben ergeben, dass lediglich im Bereich der zurückspringenden Böschung ein ausreichend breiter Geländestreifen für eine Wohnbebauung verbleibt. Obgleich die Belichtungs- und Besonnungssituation für diese Baufläche wegen der topografischen Verhältnisse und des Bewuchses der Böschung als mäßig zu bezeichnen ist, erscheint die Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (noch) vertretbar. Durch eine Vermarktung desselben kann zudem ein Beitrag zur Finanzierung der Gesamtentwicklung des Bahnofsplateaus geleistet werden. Für die südlich angrenzenden Flächen, die gelegentlich als Parkplatz genutzt werden und sich derzeit in einem verwilderten Zustand befinden, scheidet eine solche Entwicklung zu Wohnzwecken aus, da hier aufgrund der Topografie und des Bewuchses der Böschung keine einer Wohnnutzung adäquaten Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse zu erwarten sind und somit gesunde Wohnverhältnisse nicht gewährleistet werden können.

Außer Wohngebäuden sind in dem allgemeinen Wohngebiet gem. § 4 BauNVO die der Versorgung des Gebietes dienenden Schank- und Speisewirtschaften und nicht störenden Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig. Ausnahmsweise können sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen zugelassen werden. In Anwendung des § 1 (5 und 6) BauNVO sind die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Tankstellen ausgeschlossen, da diese Nutzungen erheblichen Verkehr anziehen würden. Gerade auf der stark ansteigenden Straße Zum weißen Pferd würde dies die Wohnruhe beeinträchtigen. Tankstellen finden auf der unweit hiervon verlaufenden Hauptverkehrsstraße Altenaer Straße einen städtebaulich geeigneteren Standort. Dort sind auch bereits mehrere Tankstellen vorhanden. Anlagen für sportliche Zwecke und Gartenbaubetriebe sind aufgrund ihrer Flächenintensität ebenfalls gem. § 1 (5 und 6) BauNVO nicht zulässig.

An der Altenaer Straße wird ein Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO festgesetzt. Neben den allgemein zulässigen Gewerbebetrieben aller Art, Lagerhäusern und -plätzen sowie öffentlichen Betrieben, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden und Tankstellen können ausnahmsweise auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zugelassen werden. In Anwendung des § 1 (5, 6 und 9) BauNVO sind Anlagen für sportliche Zwecke aufgrund ihrer Flächenintensität sowie Vergnügungsstätten wegen der möglichen von ihnen ausgehenden trading-down-Effekte unzulässig. Darüber hinaus sind – dem Einzelhandelskonzept der Stadt Lüdenscheid³ folgend – Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 8 (2) Nr. 1 BauNVO mit Verkaufsflächen für den Verkauf von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß der Lüdenscheider Sortimentsliste aus dem Einzelhandelskonzept Lüdenscheid vom September 2005 ausgeschlossen.

³ vgl. Junker und Kruse Stadtforschung Planung: Einzelhandelskonzept Lüdenscheid, Dortmund, 2005

Zentrenrelevante Sortimente sind demnach:

<u>In der Hauptbranche</u>	<u>Sortiment</u>
Gesundheits- und Körperpflege	Parfümerie, Sanitätsbedarf (med. und orthopädische Artikel)
Schreibwaren, Papier, Bücher	Büromaschinen, Organisation, Bücher, Papier, Bürobedarf, Schreibwaren, Zeitungen, Zeitschriften
Bekleidung	Bekleidung allg. (Berufsbekleidung, Pelz- und Lederbekleidung, Motorradbekleidung etc.), Damenoberbekleidung, Herrenoberbekleidung, Kinderbekleidung, Wäsche, Miederwaren, Bademoden, Handarbeitsbedarf, Kurzwaren, Meterware Stoffe, Wolle
Schuhe, Lederwaren	Lederwaren, Schuhe, Sportschuhe
Hausrat / Glas / Porzellan	Geschenkartikel, Glas, Porzellan, Keramik, Bestecke, Hausrat
Spielwaren / Hobby / Basteln / Musikinstrumente	Künstlerbedarf, Bastelzubehör, Musikinstrumente und Zubehör, Spielwaren, Waffen, Jagdbedarf
Sportartikel/ Fahrräder/ Camping	Sportartikel, Sportbekleidung
Uhren Schmuck	Uhren, Schmuck
Unterhaltungselektronik / Musik / Video / PC / Drucker / Kommunikation	Schallplatten, CDs, Videos (ohne Verleih), Computer und Zubehör, Telekommunikation und Zubehör, Unterhaltungselektronik und Zubehör
Foto / Optik / Akustik	Foto, Hörgeräte, Optik, Augenoptik
Bettwaren, Haus-, Tisch-, Bettwäsche	Haus-, Bett-, Tischwäsche
Elektro / Leuchten / sonst. hochwertige Haushaltsgeräte	Elektrokleingeräte
Wohnungseinrichtungsbedarf, Teppiche	Bilderrahmen, Heimtextilien, Dekostoffe, Gardinen, Kunstgewerbe, Bilder
Bau- und Gartenmarktsortiment	Blumen (Schnittblumen)

Nahversorgungsrelevante Sortimente sind demnach:

<u>In der Hauptbranche</u>	<u>Sortiment</u>
Lebensmittel / Nahrungs- und Genussmittel	Backwaren, Fleischwaren, Getränke, Nahrungs- und Genussmittel
Gesundheits- und Körperpflege	Drogeriewaren (Kosmetika, Körperpflege, Putz- und Reinigungsmittel, etc.)

Ausnahmsweise zulässig ist die Ergänzung eines zulässigen Hauptsortiments mit den o.g. Sortimenten (Randsortimente) auf bis zu 10 % der jeweiligen Verkaufsfläche, wenn diese in einem funktionalen Zusammenhang zum Hauptsortiment stehen.

Ausnahmsweise zulässig ist darüber hinaus der o.g. unzulässige Einzelhandel als untergeordneter Bestandteil von Produktions-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben, wenn die Verkaufsstätte in einem unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Betrieb steht. Für Tankstellen ist die Verkaufsfläche für den Verkauf o. g. Sortimente auf maximal 100 qm begrenzt.

Der Gebäudebestand an der Friedhofstraße wird als Gewerbegebiet – nicht wesentlich störend – festgesetzt. Diese Festsetzung trägt der vorhandenen gewerblichen Nutzung in diesem Bereich sowie der umliegenden vereinzelt Wohnnutzung Rechnung und entzerrt somit die vorhandene Gemengelage. Zulässig sind nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Lagerplätze, öffentliche Betriebe sowie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude. Ausnahmsweise können Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zugelassen werden. In Anwendung des § 1 (5 und 6) BauNVO sind Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke ausgeschlossen. Tankstellen finden auf der unweit hiervon verlaufenden Hauptverkehrsader Altenaer Straße einen städtebaulich geeigneteren Standort. Dort sind auch bereits mehrere Tankstellen vorhanden. Anlagen für sportliche Zwecke sind aufgrund ihrer Flächenintensität in dieser städtebaulichen Lage – Randbereich zur Innenstadt – nicht erwünscht. Vergnügungsstätten sind wegen der möglichen von ihnen ausgehenden trading-down-Effekte unzulässig.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Sondergebieten 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 Ausnutzung gem. § 17 (1) BauNVO festgesetzt. Innerhalb des Sondergebietes 1 kann westlich der Bahnhofsallee 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 Verkehrswegen⁴ 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 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, den Bereich des Finanzamtes sowie die vordere Bauzone im Sondergebiet 2 eine Mindesthöhe baulicher Anlagen von 412,00 m über NN (Gebäudehöhe ca. 10 m) festgesetzt, um straßenbegleitend einen Korridor von Bauhöhen vorzugeben, der unter 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. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete 3 kann für untergeordnete Gebäudeteile ausnahmsweise von der minimalen Gebäudehöhe abgewichen werden, um im Einzelfall betrieblichen Notwendigkeiten begegnen zu können. 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.

⁴ hier nicht im Sinne von § 9 (1) Nr. 11 BauGB

Im Bereich der bestehenden Ladenzeile an der Bahnhofsallee wird innerhalb des Sondergebietes 1 von dieser Regelung abgewichen: Aufgrund der hier festgesetzten Art der baulichen Nutzung und der Grundstückstiefe ist hier in der baulichen Ausprägung von der Errichtung von klar ablesbaren Büro- und Wohngeschossen auszugehen, so dass in diesem Bereich die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen nicht erforderlich ist. Im Eingangsbereich zum Bahnhofsplateau sind maximal sechs Vollgeschosse zulässig, um hier die Errichtung einer städtebaulichen Dominante, d. h. eines Büro- und Wohnturmes zu ermöglichen. Zur Vergrößerung der Baufläche in diesem Bereich erstreckt sich die überbaubare Grundstücksfläche bis auf den nördlichen Teil des südlich an die jetzige Ladenzeile angrenzenden „Wiedenhof“-Grundstückes. Die hier – unterhalb des vorhandenen Fußweges – liegenden Leitungen müssten im Falle einer Bebauung dieses Bereiches nach Süden hin verlegt werden. Der Bebauungsplan setzt hierfür entlang der Grenze seines räumlichen Geltungsbereiches eine mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten der Träger der Ver- und Entsorgung zu belastende Fläche in einer Breite von 3,00 m gem. § 9 (1) Nr. 21 BauGB fest. Bepflanzungen auf dieser Fläche sind mit den Trägern der Ver- und Entsorgung abzustimmen. Ggf. kann auch das gesamte „Wiedenhof“-Grundstück zur besseren Anbindung des Bahnhofsareals an die City in die Konzeption für ein solches prägendes Gebäude im Eingangsbereich zum Bahnhofsplateau einbezogen werden, sofern dies den Planungen eines Investors entspricht und eine Einigung mit dem Grundstückseigentümer erzielt wird.

Im nördlichen Bereich der jetzigen Ladenzeile sind aufgrund der geringen Grundstückstiefe und der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen lediglich zwei Vollgeschosse zulässig.

Innerhalb des Sondergebietes 3 wird die Regelung zur Höhenbegrenzung von baulichen Anlagen wie im Sondergebiet 2 (und teilweise 1) fortgeführt. Abweichend wird jedoch die Mindesthöhe für die vordere Bauzone niedriger – auf 408,00 m über NN – festgesetzt. Während das Sondergebiet 2 als Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet hauptsächlich auf Büro-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäude ausgerichtet ist, erweitert sich das Nutzungsspektrum im Sondergebiet 3 als Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Produktionsgebiet auch auf Gewerbebetriebe, für die die Festsetzung einer größeren Mindesthöhe wenig zuträglich sein könnte. In Abwägung der unterschiedlichen Belange einer homogenen Gebäudehöhenentwicklung entlang der gesamten Bahnhofsallee und einer weniger restriktiven Gebäudehöhenmindervorgabe, die entsprechend mehr Spielraum bei der Errichtung von Gewerbebauten mit sich bringt, hat sich die Stadt Lüdenscheid für die gewerbliche Ansiedlungen erleichternde Festsetzung einer verringerten Mindesthöhenfestsetzung für die vordere Bauzone entschieden.

Für das allgemeine Wohngebiet wird die GRZ mit 0,25 sowie die GFZ mit 0,5 bei – dem maximal zweigeschossigen Gebäudebestand der Umgebungsbebauung entsprechend – maximal zwei zulässigen Vollgeschossen festgesetzt. Aufgrund der relativ geringen Grundstückstiefe und des Geländeverlaufs mit der steil ansteigenden Böschung zum Bahnhofsplateau im rückwärtigen Grundstücksbereich kann für dieses Baugebiet lediglich ein 10,00 m tiefes Baufenster festgesetzt werden. Die Festsetzung der GRZ ergibt sich aus der Größe dieses Baufensters und der voraussichtlichen Grundstücksgröße; die Festsetzung der GFZ korrespondiert mit der Festsetzung von maximal zwei Vollgeschossen. Zur Begrenzung der Gebäudehöhen innerhalb des allgemeinen Wohngebietes ist darüber hinaus eine maximale Gebäudehöhe mit 402,00 m über NN festgesetzt. Diese Festsetzung wird aufgrund der erhöhten Lage des Baufensters im Vergleich zur Wohnbebauung auf der östlichen Straßenseite der Straße Zum weißen Pferd erforderlich. Durch die Höhenbegrenzung können ausreichende Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse auch für die Bebauung auf der östlichen Straßenseite gewährleistet werden; zudem wird auf diese Weise eine erdrückende Wirkung höher gelegener Gebäude auf die Umgebungsbebauung vermieden.

In den festgesetzten Gewerbegebieten entlang der Altenaer Straße wird die GRZ mit dem Maximalwert nach § 17 BauNVO von 0,8 festgesetzt, um eine hohe bauliche Grundstücksausnutzung zwischen Altenaer Straße und rückwärtig gelegener Böschung zum Bahnofsplateau zu ermöglichen. Innerhalb des nördlichen Gewerbegebietes dürfen maximal zwei Vollgeschosse, innerhalb des südlichen Gewerbegebietes maximal drei Vollgeschosse errichtet werden. Diese Differenzierung berücksichtigt den Gebäudebestand in der Umgebung des jeweiligen Baugebietes sowie die höhere stadträumliche Lagegunst des südlichen Gewerbegebietes. Die GFZ wird für beide Baugebiete einheitlich mit 1,6 festgesetzt. Für das südliche Gewerbegebiet bedeutet dies, dass eine Bebauung mit drei Vollgeschossen ermöglicht wird, diese jedoch nicht auf allen Grundstücksteilen ausgeschöpft werden kann, was dem städtebaulichen Charakter der Umgebung ebenfalls entspricht.

Für die nicht wesentlich störenden Gewerbegebiete an der Friedhofstraße wird die GRZ ebenfalls mit 0,8 festgesetzt, um eine hohe bauliche Grundstücksausnutzung zu ermöglichen. Die Gemengelage der Umgebung weist gleichfalls einen hohen Versiegelungsgrad auf. An den Gebäudebestand angepasst sind maximal drei Vollgeschosse zulässig. Darüber hinaus wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung einer Baumassenzahl (BMZ) von 8,0 bestimmt. Die Festsetzung einer BMZ ist hier eher geeignet, das Maß der baulichen Nutzung zu begrenzen, da Gewerbebauten und -hallen nicht stets durch die Festsetzung einer GFZ ausreichend in ihren Ausmaßen erfasst werden können. Die Gewerbegebiete entlang der Altenaer Straße lassen dagegen aufgrund der geringen Grundstückstiefe sowie der geringen Tiefe der Baufenster keine vor allem in der Höhenentwicklung unverträglichen gewerblichen Bauten erwarten, so dass für sie zur Begrenzung des Maßes der baulichen Nutzung die Festsetzung einer GFZ gewählt wurde.

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

Die Bauweise wird in allen Sondergebieten als abweichende Bauweise festgesetzt. Dabei sind die Grenzabstände der offenen Bauweise einzuhalten, Baulängen über 50,0 m sind zulässig. Innerhalb der angestrebten hohen baulichen Dichte sollen Gebäudekörper von über 50,0 m Länge durchaus ermöglicht werden, an den 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, um Begrünungsmöglichkeiten an den Grundstücksgrenzen zu schaffen. 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 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.

In den Gewerbegebieten – nicht wesentlich störend – ist eine offene Bauweise festgesetzt, da Baulängen über 50,0 m hier bereits aufgrund der Grundstückszuschnitte nicht in Frage kommen und entsprechende Grenzabstände eingehalten werden sollen, um bei dem hohen festgesetzten Maß der baulichen Nutzung durch Zäsuren an den Grundstücksgrenzen ein zu massives Erscheinungsbild sowie erdrückende Wirkungen von Gebäudekörpern – die Baugrenzen reichen hier in Anlehnung an den Umgebungsbestand straßenseitig bis an die Straßenbegrenzungslinie und ermöglichen so ein Heranrücken einer Bebauung bis unmittelbar an den Gehweg – zu vermeiden.

In den übrigen Baugebieten wurde auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, da sich dies durch die sonstigen getroffenen Festsetzungen erübrigt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen gem. § 23 BauNVO determiniert. In den Sondergebieten wird straßenseitig mit Ausnahme der Bereiche der jetzigen Ladenzeile, des Finanzamtneubaus, eines Teilbereiches nördlich des Busbahnhofs sowie eines Teilbereiches im Norden des Bahnofsplateaus (westlich der Bahnhofsallee) eine Baulinie in einem Abstand von 5,00 m von der Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Durch die Festsetzung von Baulinien wird künftig eine einheitliche Bauflucht auf beiden Straßenseiten der Bahnhofsallee erzeugt. Diese trägt in Verbindung mit der zu pflanzenden Allee und anderen Festsetzungen zur Bildung einer „guten Adresse“ bei und wirkt städtebaulich positiv auf den Straßenraum. 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 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.

Für die innerhalb der Sondergebiete von den Baulinienfestsetzungen ausgenommenen straßenseitigen Bereiche bedarf es einer solchen Festsetzung nicht: Der Bereich der jetzigen Ladenzeile erfordert aufgrund der geringen Grundstückstiefe eine andersartige Bebauungsstruktur mit geringeren Gebäudehöhen. Daher soll den zukünftigen Grundstückseigentümern durch die straßenseitige Festsetzung von Baugrenzen, die deckungsgleich mit der Straßenbegrenzungslinie verlaufen, einerseits die Möglichkeit gegeben werden, Gebäude unmittelbar an der Straße zu errichten, andererseits wird durch die Festsetzung von Baugrenzen eine größere Flexibilität bei der baulichen Ausnutzung gegeben. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Bahnhofsallee befindet sich überwiegend der geplante Verknüpfungspunkt Bus / Bahn, so dass sich insgesamt ein andersartiger Eingangsbereich zum Bahnofsplateau darstellt,⁵ an den sich erst nördlich, etwa auf der Höhe des Fußweges von der Bahnhofsallee zur Altenaer Straße, der mit einheitlichen Baufluchten geplante Verlauf der Bahnhofsallee anschließt. Der Neubau des Finanzamtes ist bereits im Wesentlichen auf der geplanten Bauflucht errichtet worden, so dass sich hier eine Baulinienfestsetzung erübrigt. Die vorhandenen Fassadenrücksprünge des Finanzamtes sind mit dem städtebaulichen und gestalterischen Gesamtkonzept für das Bahnofsplateau vereinbar. Im Norden des Bahnofsplateaus kann westlich der Bahnhofsallee dort auf die Festsetzung einer Baulinie verzichtet werden, wo auf der Ostseite der Bahnhofsallee aufgrund des Grundstückszuschnittes ohnehin keine überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt sind, und die einheitlichen Baufluchten sich insgesamt somit auflösen.

⁵ Die planungsrechtlichen Festsetzungen zur Errichtung eines Wohn- und Büroturmes unterstreichen die differierende Struktur des Eingangsbereiches zum Bahnofsplateau.

Die Baugrenzen bzw. -linien sind innerhalb der Sondergebiete mit Ausnahme des Bereiches der jetzigen Ladenzeile und eines Teilbereiches nördlich des Verknüpfungspunktes Bus / Bahn mit einem Abstand von 5,00 m zur Straßenbegrenzungslinie der Bahnhofsallee festgesetzt. Dadurch entseht 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. Zur Durchgrünung des Plangebietes ist innerhalb der Sondergebiete nach den örtlichen Bauvorschriften gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 LBO NRW entlang der Grundstücksgrenzen jeweils ein Grundstücksstreifen von mindestens 3,00 m Breite zu begrünen. Ausgenommen hiervon sind lediglich die mit den Eckpunkten A, B, C und D markierten Flächen, da diese unmittelbar an die Böschung zum Bahnhofsplateau grenzen und diese Böschung bereits bewachsen ist. Somit kann auf einen zu begrünenden Streifen in 3,00 m Breite entlang der Böschung verzichtet werden. Stattdessen können diese Flächen für die Unterbringung von Stellplätzen, Carports und Garagen sowie Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO genutzt werden.

Aufgrund der relativ geringen Grundstückstiefe und des Geländeverlaufs mit der steil ansteigenden Böschung zum Bahnhofsplateau im rückwärtigen Grundstücksbereich kann für das allgemeine Wohngebiet lediglich ein 10,00 m tiefes Baufenster festgesetzt werden.

Die Baugrenzen in den Gewerbegebieten entlang der Altenaer Straße orientieren sich am Bestand; sie reichen zum Teil bis an die in der Böschung vorhandenen Stützmauern heran und ermöglichen so eine effiziente Ausnutzung dieser in ihrer Tiefe ungünstigen Gewerbegrundstücke. Gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 594 „Altenaer Straße“ werden die überbaubaren Grundstücksflächen vor dem Gebäude Altenaer Straße 31 a zurückgenommen, um so das in die Liste des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Lüdenscheid eingetragene Gebäude freizustellen und den Straßenraum aufzuwerten. Dadurch wird nicht in eine ausgeübte Nutzung eingegriffen. Eine Entschädigungspflicht gem. § 42 BauGB entsteht nicht.

In den Gewerbegebieten – nicht wesentlich störend – an der Friedhofstraße orientieren sich die festgesetzten Baugrenzen am Gebäudebestand.

5.3 Grünordnerische Festsetzungen

Von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Gestalt des öffentlichen Raumes innerhalb der Sondergebiete ist die Anpflanzung einer zweireihigen Allee innerhalb der zentralen Erschließungsachse. Die Allee trägt dabei nicht nur gestaltwirksam zu einer verstärkten Identifikation mit dem Plangebiet bei, sondern erhöht auch die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes. Zudem begünstigt eine solche Anpflanzung das Kleinklima. Daher setzt der Bebauungsplan die Standorte der Alleebäume gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB fest. Anzupflanzen sind Ulmen mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm (gemessen in 1,00 m Höhe). Die Bäume sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang in gleicher Art zu ersetzen. Um einen sicheren Anwuchs zu gewährleisten sind die Pflanzungen der Bäume in Pflanzgruben mit einer oberirdischen Größe von mindestens 2,00 m x 2,00 m vorzunehmen. Für die Realisierung des Bebauungsplanes ist eine möglichst frühe Anpflanzung der Bäume vorgesehen, auch um potentiellen Investoren vor Ort ein Bild zu präsentieren, das den Endausbauzustand erkennen lässt.

Die bewachsenen Böschungen zum Bahnhofsplateau weisen vor allem eine stadtgliedernde Funktion auf. Der Bewuchs wird daher gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB mit einem dauerhaften Erhaltungsgebot belegt. Verluste sind zu ersetzen. Ergänzend sind weitere Böschungsf lächen wie zum Beispiel die derzeit kleingärtnerisch genutzte Fläche südlich des WKM-Parkplatzes sowie die durch die Anbindung der Bahnhofsallee an die Straße Zum weißen Pferd neu ent-

stehenden Böschungen gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB mit einheimischen, standortgerechten Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Zur Durchgrünung des Plangebietes sind weitere Regelungen als örtliche Bauvorschriften gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW in den Bebauungsplan aufgenommen worden. So ist in den festgesetzten Sondergebieten entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen jeweils ein Streifen von mindestens 3,00 m Breite mit standortgerechten Gehölzen flächendeckend mindestens im Verband 1,00 m x 1,00 m zu begrünen. 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.

Darüber hinaus ist in den festgesetzten Sondergebieten ebenfalls für nicht überbaute Stellplatzanlagen je 7 Stellplätze ein Baum der Gattung Ahorn (*acer*) in einer Pflanzgröße von mindestens „Hochstamm 14/16 cm“ anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten. Verluste sind entsprechend zu ersetzen. Offene Pflanzbeete dürfen eine Größe von 5,00 m (Länge) x 2,00 m (Breite) x 1,20 m (Tiefe) nicht unterschreiten. Pflanzgruben dürfen nicht flacher als 1,50 m angelegt werden und dürfen ein Volumen von 12 Kubikmetern nicht unterschreiten. Für eine ausreichende Belüftung des Wurzelraumes ist zu sorgen; für die Anpflanzung ist ein geeignetes Pflanzsubstrat zu verwenden; die Bäume sind mit einem Anfahrerschutz vor Überfahren zu sichern. Mit dieser Regelung soll ein tristes Erscheinungsbild von Stellplatzanlagen vermieden und zur Gestaltqualität innerhalb der Sondergebiete insgesamt beigetragen werden.

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 gleichfalls zu einer Verringerung der Menge des abfließenden Niederschlagswassers bei.

5.4 Flächen für Bahnanlagen

Der Bebauungsplan enthält Bahnflächen als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 (6) BauGB. In der Planzeichnung dargestellt ist das zukünftig verlegte und in Richtung Bahnhofstraße verlängerte Gleis mit den notwendigen Nebenflächen. Diese Fläche wird dauerhaft eisenbahnrechtlich gewidmet bleiben. Die Plangenehmigung für die Verlegung von Gleis und Bahnsteig im Bahnhof Lüdenscheid wurde vom Eisenbahn-Bundesamt bereits erteilt. Ein östlicher Teilbereich des Bahnofsplateaus ist bereits eisenbahnrechtlich entwidmet.⁶ Von diesem Teilbereich wird wiederum der Teil, der durch die teilentwidmete Bahnofsallee erschlossen ist, zusammen mit den außerhalb des Bahnofsplateaus gelegenen Flächen nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens rechtskräftig. Für die übrigen – noch gewidmeten – Flächen des Bahnofsplateaus wird gem. § 9 (2) BauGB eine bedingte Festsetzung getroffen, da zunächst die Gleisverlegung erfolgen muss. Die Verlegung wird bei laufendem Bahnbetrieb vorgenommen werden. Daher können die Flächen, die nach der Verlegung nicht mehr bahnbetriebsnotwendig sein werden, erst im Anschluss an die Verlegung entwidmet werden. Die Nutzungen innerhalb der Flächen mit aufschiebend bedingter Nutzung werden am Tag nach der Bestandskraft des Freistellungsbescheides gem. § 23 AEG zulässig. Der Bedingungseintritt muss

⁶ Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

bis zum 31.12.2012 erfolgen.

6. Verkehr

6.1 Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt hauptsächlich über die Bahnhofstraße und die Altenaer Straße über die Anbindung der Straße Zum weißen Pferd sowie über die Mathildenstraße. Durch den geplanten verbesserten Verknüpfungspunkt Bahn / Bus wird das Plangebiet hervorragend an ÖPNV und SPNV angeschlossen, wodurch die Eignung des Bahnhofsplataeus für die vorgesehene Nutzung noch erhöht wird.

Die innere Erschließung des Bahnhofsplataeus erfolgt über die Bahnhofsallee. Sie erhält folgenden Ausbaquerschnitt:

- Fahrbahn	6,50 m
- Parkstreifen beidseitig	je 2,00 m
- Geh- und Radweg (westliche Straßenseite)	2,25 m
- Gehweg (östliche Straßenseite)	1,75 m

Die Fahrbahnbreite ermöglicht nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Straßenentwurf - ⁷ einen Begegnungsverkehr für Linienbusse (maximale Busbreite 2,25 m). Die Gehwege sind ausreichend dimensioniert, um die notwendigen Versorgungsleitungen unter ihnen unterzubringen.

Die übrigen Bauflächen werden durch die Friedhofstraße, die Altenaer Straße sowie die auszubauende Straße Zum weißen Pferd erschlossen. Die Straße Zum weißen Pferd wird verbreitert, erhält beidseitig einen Gehweg und auf ihrer Westseite einen straßenbegleitenden Entwässerungsstreifen. Für die Bahnhofsallee sowie für die Straße Zum weißen Pferd liegt bereits eine Entwurfsplanung vom Ingenieurbüro Spettmann + Kahr, Altenbeken, vor.

Sämtliche Straßen sind insgesamt gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Dies gilt ebenfalls für den Fußweg zur Altenaer Straße sowie für den Fuß- und Radweg von der Bahnhofsallee zur Brücke Zum weißen Pferd. Der bereits vorhandene Fußweg wird somit planungsrechtlich gesichert, der Geh- und Radweg ist Bestandteil eines auszubildenden Radwegesystems von der Lüdenscheider Innenstadt in das weitere Stadtgebiet. Der Fußweg südlich der jetzigen Ladenzeile von der Bahnhofsallee in Richtung Osten entfällt zu Gunsten einer erweiterten Baufläche. Auf diesen Fußweg kann bei gleichzeitiger planungsrechtlicher Sicherung des nur ca. 100 m weiter nördlich verlaufenden Fußweges verzichtet werden.

Um auf der zentralen Erschließungsachse für die Sondergebiete, der Bahnhofsallee, einerseits Baumanpflanzungen vornehmen zu können, andererseits ausreichend Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anbieten zu können, werden die privaten Grundstückszufahrten 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.

⁷ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Straßenentwurf – : Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006

Zur Anbindung an die Straße Zum weißen Pferd muss die Bahnhofsallee im nördlichen Bereich abgesenkt werden. Östlich der Bahnhofsallee ergeben sich in diesem Bereich zwischen Straße und Böschung lediglich geringe Grundstückstiefen, so dass eine überbaubare Grundstücksfläche hier nicht festgesetzt ist. Die Fläche kann jedoch zur Errichtung von Stellplätzen, Carports und Garagen sowie von Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO genutzt werden. Um weitere Böschungen zum Anschluss der Fläche an die Bahnhofsallee zu vermeiden, ist hier auf einer Länge von 25,00 m ein Zu- und Abfahrtsverbot gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt. Somit kann die Fläche über eine südlich hiervon gelegene Zu- und Abfahrt effizienter genutzt werden. Auf der westlichen Straßenseite wurde aufgrund der größeren Grundstückstiefe – und damit einhergehend – der festgesetzten Baufläche auf einen solchen Bereich ohne Zu- und Ausfahrt verzichtet.

Zur Verbesserung der fußläufigen Erschließung sollte zu gegebener Zeit eine Fußgängerbrücke von der Phänomenta über die Bahntrasse in das Sondergebiet hineingeführt werden. Hierfür wird jedoch ein Planfeststellungsverfahren bzw. eine Plangenehmigung erforderlich. Eine solche Planung kann unabhängig vom Bauleitplanverfahren – z. B. im Rahmen weiterer Überlegungen zur „Denkfabrik“, einer Initiative der Stadt Lüdenscheid für die REGIONALE 2013 – erfolgen.

6.2 Ruhender Verkehr

Derzeit werden Teile des Bahnhofsgeländes als Parkplatz genutzt. Diese Parkmöglichkeiten werden durch die Entwicklung des Bahnhofsplataeus entfallen. Als teilweiser Ausgleich zu den entfallenden Parkplätzen und zur Ausgestaltung eines modernen Verknüpfungspunktes für Bus und Bahn ist westlich des verlegten Gleises ein Park und Ride-Parkplatz geplant, der gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Park und Ride-Parkplatz – festgesetzt ist. Vorgesehen ist die Errichtung von etwa 50 Parkplätzen. Eine Entwurfsplanung hierfür ist bereits ebenfalls durch das Ingenieurbüro Spettmann + Kahr erarbeitet worden. Der Park und Ride-Parkplatz wird über die Friedhofstraße erschlossen.

In der Bahnhofsallee werden zudem beidseitig Parkstreifen in einer Breite von 2,00 m angelegt. Auf der Westseite der Bahnhofsallee sind nördlich angrenzend an den Verknüpfungspunkt Bus / Bahn Behindertenparkplätze in Längsaufstellung in einer Breite von 3,50 m vorgesehen. Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar ist, wo zukünftig Grundstückszu- und / oder abfahrten liegen werden, sind diese Parkplätze im öffentlichen Straßenraum als Darstellung ohne Normcharakter in der Planzeichnung enthalten.

Im Übrigen wurden in der Vergangenheit auf dem neu angelegten Parkplatz an der Martin-Niemöller-Straße zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen, so dass sich die Situation des ruhenden Verkehrs im Bahnhofsumfeld insgesamt entschärft.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind in den jeweiligen 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. 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 erfüllen⁸. 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 bzw. Baugrenze (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.

6.3 ÖPNV und SPNV

Der geplante Verknüpfungspunkt Bus / Bahn wird gem. § 9 (11) Nr. 11 BauGB als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verknüpfungspunkt Bus / Bahn – festgesetzt. Damit wird die Situation des ÖPNV und des SPNV entscheidend verbessert. Durch die Verlängerung des Gleises bis zur Bahnhofstraße werden die Umsteigewege erheblich verkürzt. Durch eine geplante Überdachung des Verknüpfungspunktes sollen die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen geschützt werden. Der Verknüpfungspunkt erhält zusätzlich Behindertenparkplätze sowie Taxistände als Abrundung eines modernen, zentralen Bus- und Bahnhofpunktes. Eine fußläufige Verbindung mit dem geplanten Park und Ride-Parkplatz ist gegeben. Auch für den Verknüpfungspunkt liegt eine Entwurfsplanung durch das Ingenieurbüro Spettmann + Kahr vor.

Bereits derzeit ist das Plangebiet über die Bushaltestelle Wiedenhof / Bahnhof mit den Linien S 1 (Schnellbuslinie), 41, 42, 44, 46, 47, 246, N 4, N 11, N 13, N 15 (Citybuslinien), 49, 54, 87 und 134 (Regionalbuslinien) sowie über die Haltestelle Bahnhof mit den Linien S 2 (Schnellbuslinie), 43 (Citybuslinie) und 52 (Regionalbuslinie) hervorragend an das Lüdenscheider Stadtgebiet sowie an die Region angeschlossen. Weitere Bushaltestellen befinden sich zudem im Umfeld des Plangebietes. Inwieweit sich die Buslinienführung nach Fertigstellung des Verknüpfungspunktes verändern wird, wird zukünftig von der Märkischen Verkehrsgesellschaft geprüft werden. Durch den Anschluss der Bahnhofsallee an die Straße Zum weißen Pferd und somit an die Altenaer Straße ergeben sich Beschleunigungspotenziale in der Linienführung

⁸ vgl. Festsetzungen gem. § 86 BauO NW

und somit Fahrzeitorientierungen.

7. Eingriff in Natur und Landschaft

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 sind für die vorliegende Planung gegeben. Somit ist eine Ausgleichsbilanzierung entbehrlich. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich. Gleichwohl trifft der Bebauungsplan Festsetzungen im Sinne von Natur und Landschaft.⁹ Zudem erfährt das Medium Boden durch die Beseitigung vorhandener Bodenverunreinigungen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens eine deutliche Verbesserung.¹⁰

8. Ver- und Entsorgung

Zur Abwasserbeseitigung setzt der Bebauungsplan eine von der Bahnhofsallee zur Altenaer Straße verlaufende Trasse als mit Leitungsrechten zugunsten des Stadtentwässerungsbetriebes Lüdenscheid (SEL) zu belastende Fläche gem. § 9 (1) Nr. 21 BauGB fest.

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.¹¹ 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. In den Sondergebieten sind darüber hinaus nicht überbaute Stellplätze, deren Zufahrten, befestigte, nicht überdachte Hof- und Lagerflächen sowie Grundstückszu- und abfahrten in offenporigen 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. Flächen für das Parken von Fahrzeugen (Parkstreifen) sind in der Bahnhofsallee in offenporigen Materialien mit einem Abflussbeiwert von max. 0,4 herzustellen.

⁹ vgl. Kapitel 5.3 Grünordnerische Festsetzungen

¹⁰ vgl. Kapitel 9 Bodenverunreinigungen und Bodenschutz

¹¹ vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Bericht zu geohydrologischen Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser auf dem Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid, 2000

9. Bodenverunreinigungen und Bodenschutz

Das Plangebiet ist im Altlastenkataster des Märkischen Kreises als Altlastenfläche eingetragen. Die Bodenbelastungen, die aufgrund der Vornutzung durch angesiedelte Industriebetriebe sowie durch den Bahnbetrieb entstanden sind, sind in mehreren Gutachten, die entweder im Auftrag der Stadt Lüdenscheid oder der Deutschen Bahn erstellt wurden, dargestellt worden. Die Schwerpunkte der Bodenverunreinigungen werden im „Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid“¹² sowie im „Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter“¹³ der beratenden Geologen Denecke & Klewer beschrieben. Demnach wurden einige Teilflächen als von Kohlenwasserstoffen und Schwermetallen verunreinigte Flächen festgestellt:

Im Bereich der ehemaligen Tankstelle bestand eine Untergrundbelastung durch Kohlenwasserstoffe. Im direkten Bereich des früheren Tanklagers wurden 1993 zwischen 2.000-5.000 mg/kg Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (9.400 mg/kg in 1997) nachgewiesen.

Das Areal der früheren Anodenfabrik wies eine Untergrundbelastung durch Cadmium auf. Die Gehalte im obersten Bodenmeter lagen zwischen 82 und 149 mg/kg im Feststoff, die Eluatuntersuchung zeigte mit 0,02 mg/l eine vorhandene Mobilität an.

Im Bereich der Autoreparaturwerkstatt bestand eine deutliche Untergrundbelastung durch Kohlenwasserstoffe auf dem Areal einer früheren Fassondreherei. Als Maximalwert wurden 7.400 mg/kg angetroffen.

Im Bereich der früheren Bahngleise gab es weitere lokale Verunreinigungen durch Schmierfette. Oberflächennah unter den Bahnschottern wurden häufig Beimengungen von Kohle-, Schlacken- und Aschenresten sowie Bauschutt angetroffen, in denen stellenweise leicht erhöhte Gehalte von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Kohlenwasserstoffen nachgewiesen wurden. Im östlichen Teil des Bahngeländes wurden bisher lokal begrenzte Bodenverunreinigungen im Bereich eines früheren Tanklagers mit PAK und Kohlenwasserstoffen festgestellt.

Auf dieser Basis entschloss sich die Stadt Lüdenscheid, mit Unterstützung des Altlastensanierungs- und -aufbereitungsverbandes NRW (AAV) das Gelände zu sanieren. Hierzu wurde im September 2007 ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (Teil I) zwischen der Stadt Lüdenscheid, dem AAV und dem Märkischen Kreis geschlossen. Das Erdbaulaboratorium Ahlenberg wurde mit der Sanierungsuntersuchung, der Erstellung eines Rückbaukonzeptes und eines Sanierungsplanes beauftragt.

Die Sanierungsuntersuchung vom 30.01.2008 bestätigte im Wesentlichen die bisher bekannten Verunreinigungsschwerpunkte auf der westlichen Bahnhofsfäche – allerdings mit genauerer Eingrenzung. Es handelte sich um die mit Kohlenwasserstoffen belasteten Bereiche einer ehemaligen KFZ-Werkstatt (Sanierungsbereich 1), einer ehemaligen Tankstelle (einschließlich der ehemaligen Anodenfabrik; Sanierungsbereich 2) sowie um einen südlich davon gelegenen Bereich um die Sondierung 42 (Sanierungsbereich 3). Darüber hinaus ergaben sich keine sanierungsrelevanten Flächen, wobei allerdings bei Baumaßnahmen auf dem gesamten Bahn-

¹² vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid, 2000

¹³ vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter, Lüdenscheid, 2001

hofsgelände immer wieder Material auftauchen wird, das der Entsorgung zugeführt werden muss.

Sanierungsbereich 1:

vrstl. bis zu 2.700 t Aushubmaterial mit Kohlenwasserstoff-Gehalten zwischen 800 und 8.000 mg/kg

Sanierungsbereich 2:

vrstl. Bodenbelastungen bis zu einer Tiefe von 4 Metern und einem Kohlenwasserstoff-Gehalt bis 10.000 mg/kg im Feststoff auf einer Fläche von ca. 3.300 qm

Sanierungsbereich 3:

vrstl. 2.700 t Aushubmaterial mit Kohlenwasserstoff-Gehalten von bis zu 5.300 mg/kg auf einer Fläche von ca. 500 qm

Für die eigentliche Sanierung wurde durch das Gutachterbüro Ahlenberg Ingenieure mit Datum vom 14.02.2008 ein Sanierungsplan erstellt. Dieser wurde durch den Märkischen Kreis als Untere Bodenschutzbehörde am 10.04.2008 nach Bundesbodenschutzgesetz (BbodSchG) für verbindlich erklärt.

Für den Rückbau und die Sanierung der drei Sanierungsbereiche wurde am 05.05.2008 Teil II des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Stadt Lüdenscheid und dem AAV geschlossen.

Da die Sanierungsbereiche teilweise überbaut waren, erfolgte zunächst in den Monaten Juli bis September 2008 auf der Basis des vorliegenden Rückbaukonzeptes vom 24.01.2008 der Rückbau der Gebäude. Die Bauwerke wurden nur bis zur Oberkante Keller abgebrochen, um die darunter liegenden Schadstoffbereiche gegen Auswaschung durch Niederschläge zu schützen. Der unbelastete Bauschutt wurde gebrochen und zur Wiederverfüllung der Baugruben nach der Bodensanierung verwendet.

Von September bis Dezember 2008 erfolgte die eigentliche Bodensanierung, in der Hauptsache Auskofferungsarbeiten mit Entsorgung der kontaminierten Böden. Zudem wurde der Abbruch der verbliebenen Gebäudereste, die Beseitigung von zwei unterirdischen Öltanks und die Entfernung der Schwarzdecken durchgeführt.

Im Sanierungsbereich 1 konnten aufgrund des zu erhaltenden Gebäudebestandes der Fa. Damrosch die Sanierungsarbeiten in nördliche Richtung nicht abgeschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass es über den Graben der bekannten Produktenleitung zukünftig zumindest lokal zu Restkontaminationen von Kohlenwasserstoffen in voraussichtlich linearer Ausbildung und räumlich enger Begrenzung unterhalb der bestehenden Lagerhallen kommt.

Im Sanierungsbereich 2 wurden die KW-verunreinigten Füllböden bis auf die Oberkante des anstehenden Felsens entfernt. Eine weiteres Auskoffern mit vertretbaren finanziellen Mitteln war nicht möglich. Die festgestellten KW-Gehalte lagen über dem für die Randbereiche als Sanierungsziel ausgewiesenen KW-Gehalt von 500 mg/Kg. Der Verfüllung stimmte der Märkische Kreis als Genehmigungsbehörde zu. Zur Kontrolle wurde am Tiefpunkt des Baufeldes ein Kontrollschacht gesetzt, um ggf. Grundwasserbelastungen zu sammeln und abpumpen zu können.

Im Sanierungsbereich 3 wurde die unterirdische Stahlbetonkonstruktion einer ehemaligen Waage angetroffen, die ca. 3,0 m unterhalb der derzeitigen Geländeoberfläche gegründet war.

Der Rückbau der Konstruktion sowie der Aushub der KW-belasteten Auffüllungen wurde bis auf das anstehende Festgestein durchgeführt.

Der Abschlussbericht über die erfolgte Sanierung sowie die Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde stehen z.Zt. noch aus.

Aufgrund der Sanierung erübrigt sich eine Kennzeichnung gem. § 9 (5) BauGB.

10. Immissionsschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat das Ingenieurbüro Graner + Partner aus Bergisch Gladbach ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem Verkehrslärm- sowie Gewerbelärmimmissionen untersucht wurden¹⁴. 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.

Hinsichtlich der Verkehrslärmimmissionen (Straßenverkehr und Schienenverkehr) sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Der Bebauungsplan setzt gem. § 9 (1) Nr. 24 BauGB folgende Maßnahmen zum Schallschutz fest:

Entlang der Bahnhofsallee wird im nördlichen Bereich eine 45,00 m lange und 2,00 m hohe Lärmschutzwand festgesetzt. Dabei können alle Wandkonstruktionen, die die Vorgaben der „Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen Lärmschutzwand 2006“ (ZTV Lsw06) erfüllen, ausgeführt werden. Eine Schalldämmung von mindestens 24 dB und eine Schallabsorption von mindestens 8 dB ist durch Prüfzeugnisse nachzuweisen.

Darüber hinaus sind in Abhängigkeit von den maßgeblichen Außenlärmpegeln Lärmpegelbereiche an den Bauflächen festgesetzt. Innerhalb der festgesetzten 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.

¹⁴ vgl. Graner + Partner Ingenieure: Schalltechnisches Planungsgutachten Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“, April 2008

Spalte	1	2	3	4	5
	Lärm- pegel- bereich	Maßgeblicher Außenlärm- pegel dB (A)	Raumarten		
Bettenräume in Kranken- anstalten und Sanatorien			Aufenthalts- räume in Wohnungen, Übernach- tungsräume in Beherber- gungsstätten, Unterrichts- räume und ähnliches	Büro- räume und ähn- liches (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.

11. Örtliche Bauvorschriften

Der Bebauungsplan beinhaltet gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 LBO NW Festsetzungen zu örtlichen Bauvorschriften. Die städtebauliche und ortsgestalterische Zielsetzung 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 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 werden weitere rahmensetzende Festsetzungen zu Werbeanlagen, z. B. zu Anzahl und Größe, getroffen.

Auch zur Begrünung des Plangebietes enthält der Bebauungsplan örtliche Bauvorschriften, insbesondere zu Böschungsf lächen, Flächen entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen,

Stellplatzanlagen 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 werden ergänzend auch Vorschriften zur Gestaltung in den Bebauungsplan aufgenommen. So sind die jeweiligen Geschosse von überirdischen Parkhäusern und Großgaragen zur Bahnhofsallee hin durch eine geschlossene Fassade zu verbinden. Technisch erforderliche Öffnungen (z. B. zur Entlüftung) können zugelassen werden. Die Fassade ist zur Bahnhofsallee hin 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.

12. Denkmalschutz und Denkmalpflege

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

1. Bahnhofstraße 34, lfd. Nr. 024 der Denkmalliste, eingetragen am 3.12.1984; 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), lfd. Nr. 122 der Denkmalliste, eingetragen am 20.7.1992; 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, lfd. 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 den Bebauungsplan nicht beeinträchtigt. Auf die Bestimmungen des DSchG NW wird hingewiesen.

Darüber hinaus befindet sich innerhalb des Plangebietes ein weiteres schützenswertes Kulturgut, das jedoch kein in die Denkmalliste eingetragenes Kulturdenkmal darstellt. Es handelt sich dabei um folgendes Objekt:

Altenaer Straße 31 a (ehemalige Polizeibehörde),
Verwaltungsgebäude als Winkelbau mit Satteldächern und Biberschwanzdeckung, zweigeschossig, auf hohem Sockel ruhend; Umnutzung zu Büro Zwecken;

Der Bebauungsplan berücksichtigt dieses schützenswerte Kulturgut und trifft keine dieses Gebäude beeinträchtigenden Festsetzungen.

In der Umgebung des Plangebietes finden sich weitere 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;

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 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).

13. Erhaltungssatzung

Der Bebauungsplan liegt mit seinem Geltungsbereich zu großen Teilen innerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung gem. § 172 (1) Nr. 1 BauGB „Bahnhofstraße / Mathildenstraße“. Der Geltungsbereich dieser Satzung umfasst den Bereich der Martin-Niemöller-

Straße, der Bahnhofstraße, der Karolinenstraße und der Mathildenstraße sowie die von diesen Straßen umschlossenen Baublöcke. Die städtebauliche Eigenart dieses Gebietes ist aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt zu erhalten. Diese städtebauliche Eigenart wird durch kleinteilige Bau- und Grundstücksstrukturen, durch eine Vielfalt des Einzelhandels und des Handwerkes und zu einem Teil durch wertvolle Gebäudeensembles - im wesentlichen aus der Gründerzeit - geprägt. Nutzungen, Gebäude, Bauteile und Baugestalt, wie z.B. Geschossigkeit, Fassaden und Fenstergliederung oder Dachformen, Mauern, Einfriedungen (z. B. Bruchsteinmauern, Ziergitter, Tore, Bepflanzungen), wie auch Werbeanlagen erfüllen als Einzelelemente die Tatbestände, die das Erhaltenswerte dieses Stadtgebietes darstellen. In der Bahnhofstraße herrscht in den Obergeschossen die Wohnnutzung vor, während in den Erdgeschossen Läden und Dienstleistungsbetriebe anzutreffen sind. Diese Nutzungsstruktur sowie die Bausubstanz aus der Gründerzeit wird mit der Satzung geschützt. Die Errichtung, der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung bedürfen der Genehmigung der Stadt Lüdenscheid. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind aufgrund der Vornutzung nur wenige Gebäude betroffen.

14. Sanierungsgebiet

Der Bebauungsplan 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. Durch die Überplanung des Areals 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.

Finanzen 19.8

*Bet 03/08/09
Hü 07/08/09*

Umweltbericht
zum Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“

1. Einleitung

Der vorliegende Umweltbericht entspricht dem Stand des Verfahrens und bedarf im weiteren Planverfahren ggf. noch Überarbeitungen.

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele der Bauleitplanung

Die Stadt Lüdenscheid stellt den Bebauungsplan für das ehemalige Bahnhofsgelände Lüdenscheid auf, um die Flächennutzung neu zu ordnen.

Durch eine Verlegung der Gleisanlagen an den Rand des Bahnhofsgeländes und eine Verlängerung des Gleises bis zur Bahnhofsstraße wird es möglich, eine Verknüpfung der Haltestellen des Omnibusverkehrs und der Bahn herzustellen.

Die Herausnahme des Bahngleises aus der Mitte des Geländes erlaubt ferner die Verlängerung der Bahnhofsallee als Erschließung für ein neues Sondergebiet auf der früheren Gleisanlage, die bereits seit Jahren zurückgebaut und brachgefallen ist. Der äußere Rahmen aus Gehölzen bleibt dabei als rahmende Eingrünung des Gebietes erhalten, während die Erschließung als beidseitige Allee ausgebildet wird. Die Bahnhofsallee selbst wird bis an die Straße ‚Zum Weißen Pferd‘ verlängert, so dass keine Sackgasse entsteht. In diesem Bereich entstehen durch Aufgabe von Kleingartennutzungen Wohnbauflächen in untergeordnetem Umfang.

Der Bereich des Bahnhofsgeländes stellt eine große Einebnung durch Ab- und Auftrag dar. Durch mitverkippte Materialien sowie durch die Nutzung als Bahngelände entstand eine Altablagerung / Altlast, die im Rahmen der Planaufstellung untersucht wurde. Hierzu wird auf die Aussagen zum Schutzgut ‚Boden‘ verwiesen.

Probleme des Immissionsschutzes wurden ebenfalls gutachterlich untersucht; hierzu wird auf die Aussagen zum Schutzgut ‚Mensch‘ verwiesen.

1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Bedeutung für die Bebauungsplanänderung

Als Ziele des Umweltschutzes werden die einschlägigen Gesetze, Rechtsverordnungen, Erlasse, Verwaltungsvorschriften und Technischen Anleitungen zu Grunde gelegt, die für die jeweiligen Schutzgüter in Bauleitplanverfahren anzuwenden sind. Die Ziele des Umweltschutzes werden zu den einzelnen Schutzgütern näher beschrieben.

Die Eingriffsregelung in den Naturhaushalt und in die Landschaft im Sinne des § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bzw. des § 4 des Landschaftsgesetzes NW (LG NW) wurde beachtet und angewendet.

1.3 Bedarf an Grund und Boden

Hierzu wird auf Punkt 2.1 ‚Schutzgut Pflanzen und Tiere, ökologische Vielfalt‘ und die dort aufgeführte Nutzungstabelle verwiesen.

Die Erweiterung der Gewerbe- bzw. Sonderbauflächen auf etwa das Doppelte der bisherigen Flächen erfolgt durch die Inanspruchnahme bisheriger Lagerplätze sowie unter Verlust der Pionier- und Sukzessionsflächen. Bei allen Flächen handelt es sich um bis vor wenigen Jahren für gewerbliche Zwecke oder von der Bundesbahn intensiv genutzte Flächen, die teils umgenutzt wurden (Lagerplätze) oder brachgefallen sind (Pioniergehölze, Sukzession). Insgesamt wird dadurch jedoch kein neuer Grund und Boden verbraucht.

Geringer Bodenverbrauch für bauliche Zwecke wird durch die Inanspruchnahme von Dauerkleingärten für Wohnbauland verursacht. Ferner erfahren die Bahnflächen und Verkehrsflächen eine Zunahme, was durch die Bahngleisverlängerung und die Neukonzeption der Bahnhofsallee – Anbindung an die Straße ‚Zum Weißen Pferd‘ – verursacht wird.

Verluste im Bereich der älteren Laubmischbestände und der Parkanlage am Bahnhof, beide verursacht durch den neuen Zuschnitt der Verkehrsflächen, werden in der Summe der Flächen in etwa durch neue Gehölzanpflanzungen, teilweise am gleichen Standort, teilweise an anderem Orte, ausgeglichen. Überschläglich und gerundet führt dies aber nicht zu einem Verbrauch an Boden.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen / Eingriffsregelung

Die im nachfolgenden nicht aufgeführten Schutzgüter sind nach Ermittlung und Beurteilung der Stadt Lüdenscheid nicht betroffen.

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

Schutzgut Mensch

Ziele des Umweltschutzes

DIN 4109 und 18005, Bundesimmissionsschutzgesetz, 16. und 18. BImSch-Verordnung, Technische Anleitung Lärm, Freizeitlärmerlaß, Baugesetzbuch (gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse), Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL)

Voraussichtliche Auswirkungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat das Ingenieurbüro Graner + Partner

aus Bergisch-Gladbach ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem Verkehrslärm- sowie Gewerbelärmimmissionen untersucht wurden¹. 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.

Hinsichtlich der Verkehrslärmimmissionen ist das Plangebiet teilweise vorbelastet. Durch die vorliegende Planung wird insbesondere der Fahrzeugverkehr auf der Bahnhofsallee und auf der Straße ‚Zum weißen Pferd‘ erheblich zunehmen, so dass die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete aufgrund des Straßen- und Schienenverkehrs teilweise überschritten werden. Für Sondergebiete wird in der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –, Beiblatt 1 kein einzelner Orientierungswert, sondern eine Spannbreite genannt, da Sondergebiete gebietstypisch unterschiedlich sein können und z. B. Einkaufszentren oder aber auch Altenwohnheime umfassen können. Im vorliegenden Fall wurden daher für die Planung innerhalb des Gutachtens mischgebietstypische Werte von tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zugrunde gelegt. Dies korrespondiert mit den Festsetzungen zur Nutzung im Bebauungsplan, da neben gewerblichen Nutzungen (teilweise) auch Wohnnutzungen zulässig sind.

Bewertung

In einer 5-stufigen Skala werden die Auswirkungen als ‚mittel‘ einzustufen sein.

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
-------------	--------	---------------	------	-----------

Ausgleichsmaßnahmen

Zum Schutze der nördlich angrenzenden Wohnnutzung setzt der Bebauungsplan im nördlichen Verlauf der Bahnhofsallee – im Bereich des Anschlusses an die Straße ‚Zum weißen Pferd‘ – auf einer Länge von 45,00 m eine Lärmschutzwand fest. Die Lärmschutzwand erhält eine Höhe von 2,00 m. Dabei können alle Wandkonstruktionen, die die Vorgaben der ZTV Lsw06 erfüllen, ausgeführt werden.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen fest: So werden in Abhängigkeit von der Lage der Baufenster unterschiedliche Lärmpegelbereiche an den Baugrenzen bzw. Baulinien festgesetzt. Diese Lärmpegelbereiche determinieren Anforderungen von Außenbauteilen an die Luftschalldämmung für schutzbedürftige Räume die zum dauernden Aufenthalt von Menschen geeignet sind.

Maßnahmen zum Monitoring

Für die Lärmschutzwand ist eine Schalldämmung von mindestens 24 dB und eine Schallabsorption von mindestens 8 dB durch Prüfzeugnisse nachzuweisen.

Hinsichtlich der passiven Schallschutzmaßnahmen sind im Baugenehmigungsverfahren die erforderlichen Schalldämmmaße für die Teilflächen der Außenbauteile anhand der genauen Raumkonfiguration (Raumart, Raumgröße, Fensterflächenanteil,

¹ vgl. Graner + Partner Ingenieure: Schalltechnisches Planungsgutachten Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“, April 2008

verwendete Baukonstruktion) und der Lage zu bestimmen und nachzuweisen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen, ökologische Vielfalt

Ziele des Umweltschutzes

Eingriffsregelung im Baugesetzbuch (§ 1A), Bundesnaturschutzgesetz und Landschaftsgesetz NW, Artenschutzvorschriften, FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie VRL

Voraussichtliche Auswirkungen, Prognose Nullvariante

Das Bahnhofsgelände wurde im April und Mai des Jahres 2007 je 1X begangen und auf ornithologische Besonderheiten hin untersucht. Während der beiden Begehungen konnten lediglich Ubiquisten wie Amsel, Buchfink, Blau- und Kohlmeise, Heckenbraunelle, Elster, Rabenkrähe und Haussperling beobachtet werden. Auf Grund der fehlenden Vegetationsstrukturen innerhalb des Untersuchungsgebietes ist allerdings davon auszugehen, daß - mit Ausnahme des Sperlings - die beobachteten Arten nicht im Gebiet brüten. Aus diesem Grund ist auf eine detaillierte Untersuchung verzichtet worden. Durch die Bebauung werden auch von den genannten Arten auf Grund des Verlustes von Lebensraum einige verschwinden, wie z.B: der Haussperling oder die Heckenbraunelle, oder wegen des stärker gestörten Lebensraumes ausdünnen. Der Eingriff wird als ‚gering‘ bewertet. Im Falle der Nullvariante ist durch zunehmende höhere Vegetationsstrukturen und Vegetationsdichte mit einer Arten- und Individuenzunahme zu rechnen.

Eine erste Biotopkartierung wurde bereits im Jahr 1998 begonnen, jedoch nicht zu Ende gebracht, da die Aktualität der städtebaulichen Planung nicht mehr gegeben war. Die Bestandskartierung und –bewertung wurde daher im Mai 2008 erneut vorgenommen.

Das Plangebiet ist – topografisch wie nutzungsbezogen – völlig anthropogen überformt. Topografisch sind nur kleine Bereiche an der Straße ‚Zum weißen Pferd‘ unverändert und natürlich; sie werden als Dauerkleingärten genutzt. Die topografische Überformung des Plangebietes rührt im Wesentlichen aus seiner Nutzung als Bahnhofsgelände. In Richtung Westen (Friedhof) wurde eine große Abgrabung vorgenommen, in Richtung Osten (Altenaer Straße) eine noch voluminösere Aufschüttung, um eine nutzbare ebene Fläche für Gleisanlagen, Bahnhof und bahnbegleitende Nutzungen zu erhalten.

Die heute anzutreffenden Nutzungen sind in keiner Weise natürlich. Zu einem überwiegenden Teil liegen bauliche (gewerbliche) bzw. verkehrliche Nutzungen vor, so Straßen, Wege, Gleisanlagen, Betriebsgebäude und Lagerplätze sowie Bürogebäude. Im Norden bestehen zu geringen Anteilen Wohnbauflächen sowie Dauerkleingärten als noch relativ naturnahe menschliche Nutzungs- und Biotoptypen. Die Böschungen sind mit mittelaltem Laubholzmischbestand, hervorgegangen aus Pionierwald, bestockt, wobei der Bergahorn dominiert. Es handelt sich um die ungestörtesten Biotoptypen des Plangebietes mit besonderer Funktion für die Biotopvernetzung einerseits und die Avifauna andererseits.

Die Gleisanlagen selbst wurden mangels Bedarf in den letzten 15 Jahren systematisch zurückgebaut und unterliegen seitdem keiner weiteren Nutzung. Dies spiegelt sich in ihrem Bewuchs wieder, der sich durch unterschiedliche Stadien eines Pionierwaldes, hervorgegangen aus Ruderalflächen auf Bahnschotter (i.d.R. Grauwacke), auszeichnet. Grasnarbe und Gehölzaufwuchs schließen je nach Dauer der Nut-

zungsaufgabe unterschiedlich dicht. Die Aufschüttung aus Schotter sorgt für langsame Bodenbildung und relativ trockene Standorte ohne hohen Stickstoffanteil. Während die Pioniergehölzentwicklung, den Möglichkeiten des Standortes angepasst, als natürlich bezeichnet werden muß, sind die Standortbedingungen als solche - und dies trifft ebenso auf die böschungsbegleitenden Gehölzriegel zu - unnatürlich.

Den hier beschriebenen Biotoptypen – bauliche, ständig stark überformt, tw. zu 100 Prozent versiegelt – und den ‚natürlichen‘ – Pionierstadien auf anthropogenen Standorten – stehen vom Menschen durch dauerhafte, regelmäßige Pflege beeinflusste Biotoptypen gegenüber; hier handelt es sich um die Parkanlage im Eingangsbereich des Bahnhofes, die angesprochenen Dauerkleingartenanlagen und die Umlagen der Wohnhausbebauung im nördlichen Planbereich sowie die Außenanlage des Finanzamtes. In diesen Biotoptypen wird durch mehr oder minder intensive und regelmäßige Pflegeeingriffe ein definierter Standard der jeweiligen Grünfläche als Biotoptyp unterhalten.

Die in der Anlage angehängten Tabellen geben den im Mai 2008 bewerteten Ausgangszustand der Biotoptypen wieder und prognostizieren den Wert des gleichen Geländes nach Durchführung der Planung. Die nachstehende Tabelle gibt die Änderungen der Nutzungen in Hektar wieder.

Nutzung	Bestand	Planung	Saldo
Verkehrsflächen (Straßen, Wege, Parkplätze)	1,325	1,53	+ 0,205
Bahnanlagen	0,38	0,525	+ 0,145
Gewerbeflächen, Büroflächen	2,635	5,3	+ 2,665
Lagerplätze	1,575	---	- 1,575
Wohnbaugebiete mit Gärten	0,26	0,385	+ 0,125
Dauerkleingärten	0,38	---	- 0,38
Parkanlagen, Einzelbäume	0,245	---	- 0,245
Sukzessionsflächen	0,405	---	- 0,405
Pioniergehölze	0,87	---	- 0,87
Laubholzmischbestände	1,535	1,415	- 0,885
Gehölzanzpflanzungen	---	0,455	+ 0,455
Summe Saldo	9,61	9,61	0,0

Flächenwert vorher	=	66,865	Wertpunkte
Flächenwert nachher	=	59,635	Wertpunkte
Wertverlust	=	7,25	Wertpunkte
Wertverlust in Prozent	=	10,84	Prozent

Die Zielplanung sieht die vollständige Bebauung des Geländes beidseitig einer Erschließungsstraße mit Baumbestand vor, wobei sie einen Versiegelungsgrad von fast durchgehend 80 Prozent, der als Maßstab für die Eingriffsintensität gelten kann, festsetzt. Die Versiegelbarkeit des Plangebietes hat auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt innerhalb des Plangebiets.

Für die Versiegelbarkeit des Plangebietes im Bestand und in der Planung wurden folgende Werte ermittelt:

Versiegelbare Flächen im Bestand:	63.245,62 m ²
Versiegelbare Flächen in der Planung:	58.740,62 m ²
Versiegelbare Flächen Straßen:	14.596 m ²
Versiegelbare Flächen Gewerbe:	42.398 m ²
Versiegelbare Flächen Wohnen:	1.747 m ²

Die Abnahme der versiegelbaren Flächen von Bestand zu Planung liegt in dem hohen Anteil vorhandener, völlig versiegelter Flächen begründet, die als Bestandsschutz gewertet wurden. Die planungsrechtliche Analyse stuft das Bahngelände im übrigen nach § 34 Baugesetzbuch als im Zusammenhang bebauter Ortsteil ein, wobei im Falle von Bauanträgen für die noch nicht bebauten Grundstücke eine Grundflächenzahl von 0,8 zur Ermittlung der Versiegelbarkeit angenommen wurde (s.a. Baunutzungsverordnung). Tatsächlich werden aber aktuell die noch aufstockenden Gebäude im Rahmen der Altlastensanierung abgerissen, so dass auf diesen Grundstücken bei einer Neubebauung geringere Versiegelungszahlen erreicht werden, da diese zu 100 % bebauten Grundstücke dann nur noch zu 80 % versiegelt werden dürfen.

Da die Flächen bereits heute im Prinzip bebaubar sind, ist kein Potentialverlust des Bodens in Rechnung zu stellen. Im Übrigen ist dieser bei den anthropogen überformten Standorten auch nicht abzuschätzen. Es wird daher nur der Eingriff in die bestehende Situation bewertet und ausgeglichen.

Ergänzung zur Wohnbebauung ‚Am Weißen Pferd‘

Die zusätzlichen Bauflächen des allgemeinen Wohngebietes an der Straße Zum weißen Pferd sowie die zusätzlichen Verkehrsflächen für den Anschluss der Bahnhofsallee an die Straße Zum weißen Pferd und des Fuß- und Radweges hinauf zur Brücke Zum weißen Pferd unterliegen nicht dem Regime des § 4 (3) Nr. 3 LG NW, d. h., es handelt sich nicht um vormals bereits bebaut gewesene Bereiche. Diese Bereiche sind somit grundsätzlich ausgleichspflichtig.

Demnach ergibt sich für eine Wohnbauflächenzunahme von 1.350 m² eine Neuversiegelung von rund 500 m² bei einer Grundflächenzahl von GRZ 0,375 gem. § 19 Absatz 4 Baunutzungsverordnung. Dies entspricht 0,85 % der Gesamtversiegelung des Plangebietes, Planungsprognose. Dieser Prozentanteil weist dem Baugebiet einen Wertverlust von 0,061 Wertpunkten von 7,25 Wertpunkten Verlust der Planungsprognose zu.

Der bislang entlang der Altenaer Straße rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 594 „Altenaer Straße“ setzt in diesem Bereich ein Gewerbegebiet mit Bauflächen von bis zu 40 m Tiefe fest. Diese Bauflächen ragen somit weit in die vorhandene Böschung zum Bahnplateau hinein.

Durch die deutliche Zurücknahme der Tiefen der Bauflächen auf den baulichen Bestand in diesem Bereich sowie durch den Wegfall der Baufläche vor dem ehemaligen Polizeigebäude (Altenaer Straße 31 a) wird der Ausgleichsbedarf der o. a. zusätzlich versiegelbaren Flächen kompensiert.

Besonders geschützte Arten (‚planungsrelevante‘ Arten)

Die nach EU-Recht bzw. Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten sind von der Landesanstalt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) als sogenannte ‚planungsrelevante Arten‘ hinsichtlich ihrer Verbreitung und ihres Vorkommens maßstäblich erfasst und dargestellt.

Im Bereich des Bahnhofes Lüdenscheid wurden keine dieser Arten nachgewiesen. Nach Auskunft der unteren Landschaftsbehörde des Märkischen Kreises kommt von den für das Messtischblatt 4711 resp. den Bahnhof Lüdenscheid auf Grund der Biotopestruktur allenfalls die Zwergfledermaus (*Pipistrella pipistrella*) in Betracht; allerdings sind für den Bereich Bahnhof bisher keine Nachweise dieser Art bekannt. Eine

Gefährdung durch die Planung unterstellt die Fachbehörde aber selbst bei einem Nachweis dieser Art im Plangebiet weder für den Lüdenscheider Raum noch die Population innerhalb der Landesgrenzen.

Bewertung

Der prozentuale Wertverlust liegt bei 10,8 % und ist vergleichsweise gering. Im Hinblick auf Planalternativen an der Peripherie der Stadt wird der Eingriff als ‚gering‘ bewertet. Planungsrelevante Arten (s.o.) sind nicht betroffen.

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

Da Ruderalflächen bzw. die folgenden Sukzessionsstadien in der vorliegenden Größenordnung nicht geschaffen oder dauerhaft unterhalten werden können, wäre als Ausgleichsmaßnahme ein rechnerischer Ausgleich nach Ökopunkten an anderem Orte vorzusehen. Tatsächlich ist juristisch ein Ausgleich jedoch nicht erforderlich, da das Landschaftsgesetz NW dies für Planfälle vormals bereits bebaut gewesener Bereiche (§ 4 (3) Nr. 3 LG NW) so bestimmt.

Maßnahmen zum Monitoring

Maßnahmen zum Monitoring sind nur im Hinblick auf den Vollzug der Rekultivierungsmaßnahme Brake erforderlich. Es handelt sich um Anpflanzungen, Anwuchskontrolle und die erforderlichen Pflegemaßnahmen, wie Durchforstung der Erstaufforstung und Pflege und Schnitt der Obstbäume sowie regelmäßige Mahd der geplanten Obstwiese.

Schutzgut Luft und Klima

Ziele des Umweltschutzes

Baugesetzbuch, Bundesimmissionsschutzgesetz, Durchführungsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz (z.B. 22. BImSchVO)

Voraussichtliche Auswirkungen, Prognose Nullvariante

Das Plangebiet liegt am Rande der Lüdenscheider Innenstadt auf einer Verebnungsfläche auf ca. 400 m ü NN, somit oberhalb der Talnebelobergrenze, d.h. - bei autochthonen Wetterlagen - oberhalb des inversionsanfälligen und durch einen verminderten Luftaustausch und höhere Konzentration von Schadstoffen gekennzeichneten Gebietes. Die mikroklimatischen Eigenschaften der versiegelten Flächen werden hier also stark gedämpft.

Aufgrund der Höhe und der vorherrschenden Windrichtungen aus Süd bis West werden die nördlich bis östlich liegenden Gebiete von mikroklimatischen Veränderungen der Bahnhofsfäche betroffen, also der Neue Evangelische Friedhof als Grünfläche, und die Bereiche entlang der Altenaer Straße. Bei letzteren handelt es sich um eine inversionsanfällige, zusätzlich noch aufgrund des sehr starken Verkehrsaufkommens schadstoffbereicherte Passage. Ein vorhandener grüner Streifen trennt jedoch diese Fläche vom Plangebiet und leistet somit Abhilfe. Aus diesem Grund ist die Beibehaltung dieser Begleitgrünzone, die hier eine Filter- und Pufferfunktion übernimmt und gleichzeitig zur Optik der Landschaft beiträgt, von großer Bedeutung.

Die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches wird daher keine größeren mikroklimatischen Veränderungen mit sich bringen. Im Falle der Nullvariante sind keine Veränderungen zu erwarten.

Bewertung:

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

sind nicht erforderlich.

Schutzgut Landschaft

Ziele des Umweltschutzes

Baugesetzbuch, Bundesnaturschutzgesetz, Landschaftsgesetz NW, Denkmalschutzgesetz

Auswirkungen des Vorhabens, Prognose Nullvariante

Das Plangebiet ist topografisch anthropogen überformt. Die gestaltenden Elemente haben im Wesentlichen baulichen Charakter. Grünsubstanz findet sich lediglich auf den angrenzenden Böschungen. Lediglich im nordöstlichen Planbereich finden sich grünbetonte Nutzungen als Grabeland. Freie Landschaft als Erholungswert ist im Plangebiet nicht mehr festzustellen.

Im Falle der Nullvariante wird sich der Charakter des Plangebietes in seinen bebauten Bereichen nicht ändern; die nicht bebauten Bereiche werden mangels umsetzbarer baulicher Alternativen verbuschen und sich als Brachflächen entwickeln.

Der Planungsfall implementiert die Verdichtung der baulichen Substanz als Weiterentwicklung der vorhandenen Situation. Der nordöstliche Planbereich wird an gestalterischem Wert verlieren, da hier größere Freiflächen und Grünbestände für Straßenausbau verwendet werden sollen und zudem noch eine Fläche für Wohnen ausgewiesen werden soll.

Bewertung:

Da der Planbereich bereits stark durch Siedlungsstrukturen überformt ist und die geplanten Änderungen der vorhandenen bzw. angrenzenden Struktur angepaßt sind, wird der Eingriff als ‚gering‘ bewertet. Im Falle der Nullvariante ist ein Zuwachsen des Geländes bis zum Waldstadium zu erwarten, wodurch sich der heutige Freiflächencharakter des Ortsbildes verändern würde.

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
-------------	---------------	--------	------	-----------

Ausgleichsmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahmen sind nicht möglich. Allerdings wird eine klare städtebauliche Gestaltung durch Festsetzung von Gestaltungskriterien für Fassaden, Fassadenstellung sowie durch Festsetzung einer Allee in der Erschließungsstraße angestrebt, so daß das Ortsbild klar gegliedert und neugestaltet wird.

Maßnahmen zum Monitoring

Die gestalterischen Festsetzungen werden im Rahmen der einzelnen Bauvorhaben kritisch begleitet, deren Realisierung zeitlich nicht fixiert und vorweggenommen werden kann. Die örtliche Situation soll im Abstand von 3 Jahren jeweils städtebaulich und grüngestalterisch begutachtet werden, um Fehlentwicklungen, die der beabsichtigten gestalterischen Zielsetzung entgegenlaufen, zu erkennen.

Schutzgut Boden

Ziele des Umweltschutzes

Baugesetzbuch § 1A, Bundesbodenschutzgesetz, Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung, Landesbodenschutzgesetz

1. Auswirkungen d. Vorhabens auf den Bodenverbrauch, Prognose Nullvariante

Wie bereits zum Schutzgut ‚Pflanzen und Tiere, ökologische Vielfalt‘ ausgeführt, werden zwar defacto, nicht jedoch planerisch neue Flächen versiegelt. Die Versiegelbarkeit der Flächen wird nach Rechtskraft der Planung etwa gleich oder geringfügig unter der bisherigen Versiegelbarkeit liegen, die sich nach § 34 Baugesetzbuch beurteilt (63.245,62 m² : 58.740,62 m²). Damit findet im Prinzip kein erstmaliger Bodenverbrauch statt. Trotz der nach Nutzungsaufgabe sich in Teilen des Geländes wiederfindenden Sukzessionsstadien handelt es sich letztlich um anthropogen überformtes Gelände, dessen teilweise Belastung ebenfalls für diese Feststellung spricht.

Bewertung

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	--------	--------	------	-----------

Ausgleichsmaßnahmen

sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

sind nicht erforderlich.

2. Auswirkungen des Vorhabens auf die Bodenqualität, Prognose Nullvariante

Das Plangebiet ist im Altlastenkataster des Märkischen Kreises als Altlastenfläche eingetragen.

Die Bodenbelastung, die aufgrund der Vornutzung durch angesiedelte Gewerbebetriebe sowie durch den Bahnbetrieb entstanden ist, ist in mehreren Gutachten, die entweder im Auftrag der Stadt Lüdenscheid oder der Deutschen Bahn erstellt worden sind, dargestellt worden.

Grundlage über Schwerpunkte der Bodenverunreinigungen bildete zunächst (bis Ende 2007) das „Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid“ (2000) sowie der „Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter“ (2001) von Deneke und Klewer.

Demnach wurden einige Teilflächen als von Kohlenwasserstoffen und Schwermetallen verunreinigte Flächen festgestellt:

- > Im Bereich der ehemaligen Tankstelle besteht eine Untergrundbelastung durch Kohlenwasserstoffe. Im direkten Bereich des früheren Tanklagers wurden 1993 zwischen 2.000-5.000 mg/kg Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (9.400 mg/kg in 1997) nachgewiesen.
- > Das Areal der früheren Anodenfabrik weist eine Untergrundbelastung durch Cadmium auf. Die Gehalte im obersten Bodenmeter liegen zwischen 82 und 149 mg/kg im Feststoff, die Eluatuntersuchung zeigt mit 0,02 mg/l eine vorhandene Mobilität an.
- > Im Bereich der Autoreparaturwerkstatt besteht eine deutliche Untergrundbelastung durch Kohlenwasserstoffe auf dem Areal einer früheren Fasson-dreherei. Als Maximalwert wurden 7.400 mg/kg angetroffen.
- > Im Bereich der früheren Bahngleise gibt es weitere lokale Verunreinigungen durch Schmierfette. Oberflächennah unter den Bahnschottern wurden häufig Beimengungen von Kohle-, Schlacken- und Aschenresten sowie Bauschutt angetroffen, in denen stellenweise leicht erhöhte PAK- und Kohlenwasserstoff-Gehalte nachgewiesen wurden.
- > Im östlichen Teil des Bahngeländes wurden bisher lokal begrenzte Bodenverunreinigungen im Bereich eines früheren Tanklagers mit PAK und Kohlenwasserstoffen festgestellt.

Auf dieser Basis entschloss sich die Stadt Lüdenscheid mit Unterstützung des Altlastensanierungs- und -aufbereitungsverband NRW (AAV) das Gelände zu sanieren. Hierzu wurde im September 2007 ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (Teil I) zwischen der Stadt Lüdenscheid, dem AAV und dem Märkischen Kreis geschlossen. Das Büro

„Erdbaulaboratorium Ahlenberg“ wurde mit der Sanierungsuntersuchung, der Erstellung eines Rückbaukonzeptes und eines Sanierungsplanes beauftragt.

Die Sanierungsuntersuchung vom 30.01.2008 bestätigt im wesentlichen die bisher bekannten Verunreinigungsschwerpunkte auf der westlichen Bahnhofsfäche – allerdings mit genauerer Eingrenzung. Es handelt sich um die mit Kohlenwasserstoffen belasteten Bereiche einer ehemaligen KFZ-Werkstatt (Bezeichnung: Sanierungsbereich 1), einer ehemaligen Tankstelle (einschließlich der ehemaligen Anodenfabrik; Bezeichnung: Sanierungsbereich 2) sowie um einen südlich davon gelegenen Bereich um die Sondierung 42 (Bezeichnung: Sanierungsbereich 3). Darüber hinaus ergeben sich keine sanierungsrelevanten Flächen, wobei allerdings bei Baumaßnahmen auf dem gesamten Bahnhofsgelände immer wieder Material auftauchen wird, das der Entsorgung zugeführt werden muss.

Zu den einzelnen Sanierungsbereichen:

Sanierungsbereich 1: Es wird auf dieser Fläche mit bis zu 2.700 to Aushubmaterial mit KW-Gehalten zwischen 800 und 8.000 mg/kg gerechnet.

Sanierungsbereich 2: Auf einer Fläche von ca. 3.300 qm sind Bodenbelastungen bis zu einer Tiefe von 4 Metern und einem KW-Gehalt bis 10.000 mg/kg im Feststoff zu erwarten. Im Zuge dieser Aushubmaßnahme werden auch die Cadmiumanreicherungen im Bereich der ehem. Anodenfabrik beseitigt.

Sanierungsbereich 3: Die 2.700 to Aushubmaterial mit KW-Gehalten von bis zu 5.300 mg/kg fallen auf einer Fläche von ca. 500 qm an.

Für die eigentliche Sanierung wurde durch das Gutachterbüro Ahlenberg Ingenieure mit Datum vom 14.02.2008 ein Sanierungsplan erstellt. Dieser wurde durch den Märkischen Kreis als Untere Bodenschutzbehörde am 10.04.2008 nach BBodSchG für verbindlich erklärt.

Für den Rückbau und die Sanierung in der 3 Sanierungsbereiche wurde am 05.05.2008 Teil II des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Stadt Lüdenscheid und dem AAV geschlossen.

Da die Sanierungsbereiche teilweise überbaut waren, erfolgte zunächst in den Monaten Juli bis September 2008 auf der Basis des vorliegenden Rückbaukonzeptes vom 24.01.2008 der Rückbau der Gebäude. Die Bauwerke wurden nur bis zur Oberkante Keller abgebrochen, um die darunter liegenden Schadstoffbereiche gegen Auswaschung durch Niederschläge zu schützen. Der unbelastete Bauschutt wurde gebrochen und zur Wiederverfüllung der Baugruben nach der Bodensanierung verwendet.

Von September bis Dezember 2008 erfolgte nach einer EU-weiten Ausschreibung die eigentliche Bodensanierung, in der Hauptsache Auskofferungsarbeiten mit Entsorgung der kontaminierten Böden. Zudem wurde der Abbruch der verbliebenen Gebäudereste, die Beseitigung von zwei unterirdischen Öltanks und die Entfernung der Schwarzdecken durchgeführt. Insgesamt wurden fast 13.000 to Boden bewegt.

Im Sanierungsbereich 1 konnten aufgrund des zu erhaltenden Gebäudebestandes der Fa. Damrosch die Sanierungsarbeiten in nördliche Richtung nicht abgeschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass es über den Graben der bekannten Produktleitung zukünftig zumindest lokal zu Restkontaminationen von Kohlenwasserstoff-

fen in voraussichtlich linearer Ausbildung und räumlich enger Begrenzung unterhalb der bestehenden Lagerhallen kommt.

Im Sanierungsbereich 2 wurden die KW-verunreinigten Füllböden bis auf die Oberkante des anstehenden Felsens entfernt. Eine weiteres Auskoffern mit vertretbaren finanziellen Mitteln war nicht möglich. Die festgestellten KW-Gehalte lagen über dem für die Randbereiche als Sanierungsziel ausgewiesenen KW-Gehalt von 500 mg/Kg. Der Verfüllung stimmte der Märkische Kreis als Genehmigungsbehörde zu. Zur Kontrolle wurde am Tiefpunkt des Baufeldes ein Kontrollschacht gesetzt, um ggf. Grundwasserbelastungen zu sammeln und abpumpen zu können.

Im Sanierungsbereich 3 wurde die unterirdische Stahlbetonkonstruktion einer ehemaligen Waage angetroffen, die ca. 3,0 m unterhalb der derzeitigen Geländeoberfläche gegründet war. Der Rückbau der Konstruktion sowie der Aushub der KW-belasteten Auffüllungen wurde bis auf das anstehende Festgestein durchgeführt.

Der Abschlussbericht über die erfolgte Sanierung sowie die Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde stehen z.Zt. noch aus.

Bewertung

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
-------------	---------------	--------	------	-----------

Ausgleichsmaßnahmen

Es sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

Abschlussbericht über die Sanierung der Sanierungsbereiche bleibt abzuwarten. Für das restliche Plangebiet könnte im Zuge der Bautätigkeiten Bodenbeprobung sowie Analytik erforderlich werden.

Schutzgut Wasser

Gesetzliche Grundlagen

Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz, Bundesnaturschutzgesetz, Landschaftsgesetz

Auswirkungen des Vorhabens, Prognose Nullvariante

Oberflächenwasser

Bereits im Jahr 1999 wurden die Bodenverhältnisse im Bereich des Bahnhofes Lüdenscheid im Hinblick auf die Niederschlagswasserbeseitigung eines Baugebietes im Gesamtbereich von Deneke & Klewer untersucht. Deneke & Klewer stellten fest, dass die Topographie des Ausgangsgeländes von Westen nach Osten Richtung Altenaer Straße und quer zur Bahntrasse geneigt war. Für die Herstellung der Gleisanlagen wurde das Gesamtgebiet durch Abtrag im Westen und Auftrag im Osten eingeebnet, wobei die Bahntrasse höhenmäßig in etwa im ursprünglichen Gelände liegt.

Danach ergeben sich drei Bereiche unterschiedlichen Bodenaufbaus: der westliche Bereich weist relativ geringe, bis 1 m mächtige Anschüttungen über dem anstehenden, angewitterten Fels auf. Ihm folgt nach Osten, im Bereich des noch vorhandenen Gleises, ein schmales, sichelförmiges Band mit Anschüttungen bis 2 m, wiederum gefolgt nach Osten von der eigentlichen Anschüttung mit mehreren Meter hohen Anschüttungen und steilem Böschungsabfall zur Altenaer Straße.

In allen Bereichen wurden Baggerschürfe, möglichst gleichmäßig verteilt, erstellt und mit definierten Wassermengen gefüllt. Das Ergebnis zeigt, dass die Versickerung im westlichen Bereich (etwa halbmondförmig bis zum Bahngleis) über dem Fels nicht möglich ist. Im mittleren, sichelförmigen Bereich entlang des Gleises ist die Versickerung dann möglich, wenn die Rigolen in die versickerungsfähigen Schichten des ursprünglichen, heute etwas überschütteten, Bodenprofils eingebunden werden. Dies muß so erfolgen, damit das versickerte Wasser nicht über die – heute unterirdische – ehemalige Bodenoberfläche abläuft und im Schüttkörper oder an dessen Hangfuß zu Auswaschungen führt. Im Bereich der großen östlichen Anschüttungen ist eine Versickerung auf Grund der Inhomogenität des Materials zwar möglich, führt aber zu dem vorgenannten Problem und scheidet daher aus. Die Untersuchung hat ergeben, dass bereits unter den bestehenden Verhältnissen Regenwasser auf dem Sickerwege an verschiedenen Stellen des Hangfußes quellartig austritt.

Deneke & Klewer verzeichnen in ihrem Gutachten auch verschiedene Altlastenverdachtsflächen, die sich insbesondere im hangseitigen Plangebiet konzentrieren und - unabhängig von den geogenen Versickerungsmöglichkeiten über Fels – eine Versickerung in diesem Bereich verbieten. Zu den Altablagerungen und Altlasten siehe auch Kapitel ‚Schutzgut Boden‘.

Der zuständige Stadtentwässerungsbetrieb Lüdenscheid teilt Mitte 2000 mit, dass das Plangebiet nur in seiner alten Form als Bahnhofsgelände in das Fassungsvermögen der Kläranlage Rahmede eingerechnet ist. Um einen Abflussbeiwert für das gesamte Gebiet in einer angenommenen Flächengröße von 6,6 ha, Grundflächenzahl 0,8 (= 80 % möglicher Versiegelung) von 0,5 (50 % des Niederschlagswassers verbleiben im Gebiet oder 0,3 (30 % verbleiben) gewährleisten zu können, ist die Festsetzung begrünter Dächer mit einem definierten Abflussbeiwert vorzusehen. Die versiegelbare Fläche des gesamten Plangebietes einschließlich der bereits bebauten Flächen, jedoch ohne randliche Wohnbauflächen, beläuft sich auf 59.994 m², also 60.000 m². Dies entspricht einer zu entsorgenden Regenmenge von jährlich rd. 70.400 m³ Niederschlag bei einem jährlichen Regenmittel von 1.235 mm/a.

Zur Zeit versickert das Niederschlagswasser bis auf wenige Bereiche flächig im Plangebiet. Eine Bebauung mit potentieller Versiegelungsrate zwischen 80 % und 90 % des Plangebietes würde ausreichend große Flächen für Versickerungsanlagen in ebener Lage, die nicht vorhanden sind, erfordern. Ferner würde das punktuelle Einleiten größerer Mengen von Niederschlagswasser zu den oben beschriebenen Problemen von Ausspülungen im Untergrund bzw. zu punktuell verstärkten Wasseraustritten am Hangfuß des Anschüttungsbereiches führen. Punktuelle Versickerungsanlagen sollten möglichst unter Inanspruchnahme anderer Möglichkeiten vermieden werden oder ausschließlich gem. vorliegendem Gutachten und nochmaliger Begutachtung des Einzelfalles erfolgen.

Stehende oder fließende Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Grundwasser

Die Grundwasserlage ist als fern zu bezeichnen. Eine Grundwasseruntersuchung erfolgte im Rahmen der Boden- und Niederschlagswasseruntersuchungen nicht. Auswaschungen sind auf der ehemaligen Geländeoberfläche am Anschüttungsfuß zu erwarten, besonders dann, wenn Niederschlagswasser zur Versickerung gebracht wird (s.o.). Eine Verschärfung dieser Situation würde sich auf Grund der Versiegelungen mit Ableitung von Oberflächenwasser in die Mischwasserkanalisation gem. festgesetztem Abflussbeiwert nicht ergeben.

Grundwasserbrunnen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Bewertung

sehr gering	gering	mittel	Hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

Niederschlagswasser/Vorfluter

Die Beseitigung des Niederschlagswassers über das Kanalnetz stellt einen Eingriff für den betreffenden Vorfluter dar. Um plötzlich auftretenden Spitzen in der Kanalisation und im Vorfluter zu vermeiden, soll daher ein Abflussbeiwert festgesetzt werden. Die so über begrünte Dachflächen erzielte Rückhaltung des Niederschlagswassers bewirkt eine zeitversetzte Abgabe des Niederschlags an die Kanalisation und den Vorfluter. Diese Maßnahme wurde auf Grundlage der vorhandenen hydraulischen Möglichkeiten des Kanalnetzes in Abhängigkeit der Netz- und Behandlungsanlagen-genehmigungen von SEL ermittelt und im Bebauungsplan festgesetzt. Flächige Beläge, wie Garageneinfahrten und Stellplätze sind in offenporigen Materialien herzustellen. Eine negative Beaufschlagung von zusätzlichen Wassermengen über den Kanal in das nächste Gewässer (Rahmede) wird somit vermieden.

Durch diese Maßnahmen ist die im Bebauungsplan konzipierte Bebauung entsorgungstechnisch möglich.

Grundwasser

Im Hinblick auf das Grundwasser sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

Im Rahmen der Bauantragstellung ist die ordnungsgemäße Beseitigung des Niederschlagswassers nachzuweisen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele des Umweltschutzes

Baugesetzbuch, Bundesnaturschutzgesetz, Denkmalschutzgesetz

Auswirkungen des Vorhabens, Prognose Nullvariante

Schützens- und erhaltenswerte Kultur- und Sachgüter sind von der Planung nicht betroffen. Ein Eingriff findet nicht statt. Auch im Falle der Nullvariante sind die genannten Nutzungen nicht betroffen.

Bewertung:

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

sind nicht erforderlich.

Schutzgut forstwirtschaftliche Nutzungen

Ziele des Umweltschutzes

Bundeswaldgesetz, Landesforstgesetz, Baugesetzbuch, Bundesnaturschutzgesetz, Landschaftsgesetz, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Auswirkungen des Vorhabens, Prognose Nullvariante

Forstwirtschaftliche Flächen und Wald sind von der Planung nicht betroffen. Ein Eingriff findet nicht statt. Auch im Falle der Nullvariante ist die Forstwirtschaft nicht betroffen.

Bewertung

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

sind nicht erforderlich.

Schutzgut landwirtschaftliche Nutzungen /Schutzgut Jagd und Fischerei

Ziele des Umweltschutzes

Baugesetzbuch, Bundesnaturschutzgesetz, Landschaftsgesetz, Bundesbodenschutzgesetz, Gülleverordnung, Bundes- und Landesjagdgesetz, Bundes- und Landesfischereigesetz, Wasserhaushaltsgesetz und Landeswassergesetz, Bundesartenschutzverordnung

Voraussichtliche Auswirkungen, Prognose Nullvariante

Landwirtschaftliche Flächen, Jagd und Fischerei (mangels Gewässer) sind von der Planung nicht betroffen und haben auch im Bestand keine Relevanz. Ein Eingriff findet nicht statt. Auch im Falle der Nullvariante sind die genannten Nutzungen nicht betroffen.

Bewertung:

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
--------------------	---------------	---------------	-------------	------------------

Ausgleichsmaßnahmen

sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Monitoring

sind nicht erforderlich.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern

Eine Übersicht über die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter und ihre Wechselwirkung vermittelt die nachstehende Tabelle:

	Mensch	Tiere Pflanzen	Boden	Wasser	Klima Luft	Landschaft	Kulturgüter Sachgüter
--	--------	-------------------	-------	--------	---------------	------------	--------------------------

Mensch		---	---	---	---	---	---
Tiere Pflanzen	---		X	X	---	X	---
Boden	---	X		X	---	X	---
Wasser	---	X	X		---	---	---
Klima Luft	---	---	---	---		---	---
Landschaft	---	X	X	---	---		---
Kulturgüter Sachgüter	---	---	---	---	---	---	

Wechselwirkungen bestehen vor allem zwischen dem Boden und den von ihm getragenen regenerativen Funktionen Wasser, Pflanzen und Tiere sowie dem Erscheinungsbild der Landschaft (s.o.).

Die Wechselwirkungen zwischen Boden und Wasser betreffen vor allem die Belastung der Böden mit Altlasten und die dadurch potentiell hervorgerufenen Gefährdungen für das Grundwasser. Ferner beeinflusst die Bodenversiegelung die Abfluß- und Grundwasserverhältnisse.

Die Wechselwirkungen zwischen Tieren und Pflanzen einerseits und Boden andererseits betreffen den Verlust des Standortes für Pflanzen und damit mittelbar auch für Tiere, umgekehrt aber auch die Bodenbildung durch die Pflanzendecke.

Bewertung

sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
-------------	--------	--------	------	-----------

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung bzw. Nichtdurchführung der Planung

Bei Verzicht auf die Planung finden die vorgenannten Eingriffe nicht statt. In diesem Fall werden sich die Pioniergesellschaften im Laufe von ca. 50 Jahren zu geschlossenen Laubgehölzbeständen entwickeln.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Im Bereich der Schutzgüter Klima/Luft, Forstwirtschaft, Landwirtschaft, Fischerei und Jagd, Kultur- und Sachgüter sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Im Bereich ‚Schutzgut Mensch‘ werden die potentiellen Verlärmungen durch Bau einer Lärmschutzwand in dem gefährdeten Bereich, sowie durch die Festsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen aufgefangen.

Im Bereich des Schutzgutes Tiere/Pflanzen ist ein rechnerischer Ausgleich von 10,84 Wertpunkten erforderlich, der nach Landschaftsgesetz NW nicht auszugleichen ist und auch nicht freiwillig ausgeglichen werden soll.

Im Bereich des Orts- und Landschaftsbildes werden die rahmenden Gehölzstrukturen erhalten und ergänzt, um das Baugebiet nach außen einzugrünen. Die baulichen Maßnahmen im Plangebiet werden das Ortsbild nicht ausgleichbar verändern; allerdings soll das Baugebiet durch Anlage einer zweireihigen Baumallee entlang der Erschließungsachse und die Festsetzung von Baulinien sowie freizuhaltenden Grünflächen auf den Baugrundstücken zwischen Baulinie und Straßenbegrenzungslinie begrünt werden.

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten / Planungsalternativen

Als anderweitige Nutzungen kommen in Betracht:

Nullvariante, Brachfallen der Fläche
Nutzung als Forstfläche
Nutzung für andere bauliche Nutzungen
Gewerbliche Planung an anderem Orte

Die vorgenannten Nutzungsalternativen werden aus folgenden Gründen ausgeschieden:

Die Nullvariante durch Brachfallen erhöht zwar den ökologischen Zugewinn auf der Fläche selbst, allerdings ist dieser als relativ gering zu betrachten, da das Plangebiet von geschlossener Siedlung umgeben ist. Außerdem ist der gesamte Bereich anthropogen überformt, besonders im Hinblick auf die Bodenstruktur und Topografie. Da die Fläche früher bereits tw. gewerblich bzw. durch die Bahn gewerbeähnlich genutzt wurde, würde eine Aufgabe dieser Nutzung dazu führen, daß an anderem Orte erstmalig freie Landschaft verbraucht werden müßte.

Die gleiche Aussage läßt sich ebenfalls für die potentielle Nutzung als Forstfläche treffen. Auch kann eine forstliche Nutzung in dieser isolierten Lage mit bebauter Nachbarschaft und den gestörten Bodenstrukturen als Wachstumsvoraussetzung nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Andere bauliche Nutzungen als Gewerbe und gewerbeähnliche Nutzungen, wie etwa Wohnnutzung, empfehlen sich auf Grund der benachbarten gewerblichen Nutzungen sowie des Gleisanschlusses nicht.

Wie sich bereits aus Absatz 1 ergibt, soll durch die Wiedernutzung des Geländes für gewerbliche Zwecke der Verbrauch freier Landschaft möglichst minimiert werden.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Technische Verfahren waren bei der Erstellung der Untersuchung und Ausarbeitung lärmschutztechnisch nicht erforderlich.

3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen

Maßnahmen zur Überwachung im Bereich des Schallschutzes werden im Rahmen bauaufsichtlicher Verfahren wahrgenommen.

3.3 Verwendete Grundlagen, Erhebungen

eigene Begehungen zur Vegetation und Avifauna

Gefährdungsabschätzung für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid – Mitte, Iserlohn 1992

Institut für Bodensanierung, Wasser und Luftanalytik GmbH

Bericht zu geohydrologischen Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser auf dem Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid 2000
Deneke & Klewer

Historische Erkundung und Erstbewertung (Stufe I HE) für das Gelände der Deutschen Bahn AG im Bereich Bahnhof Lüdenscheid – Standort-Nr. 8451', Bochum 1997
Jessberger und Partner

Gefährdungsabschätzung I – Orientierende Untersuchung (Stufe IIa: OU) für das Gelände der Deutschen Bahn AG im Bereich Bahnhof Lüdenscheid – Standort Nr. 8451, Bochum 1997

Jessberger und Partner

Kurzbericht zur Bewertung von ZEIL-Objekten im Bereich des Märkischen Kreises – Stufe I: HE – Objekt Nr. 100625: Lüdenscheid, Güterschuppen, Bochum 1999

Jessberger und Partner

Kurzbericht zur Bewertung von ZEIL-Objekten im Bereich des Bf Lüdenscheid (Märkischer Kreis) – Stufe IIa: OU-Objekt Nr. 100271: Ladestraße Bf – Lüdenscheid, Bochum 1999

Jessberger und Partner

Gutachten zur Detailuntersuchung, Stufe IIa für den DB –Standort 8451 Bf Lüdenscheid Teilbereich B-008451-006 ehem. Tankstelle Fa. Koslowski, Bochum 2002
GeoConsult David/Linnenberg

Gefährdungsabschätzung – Detailuntersuchung (Stufe IIa: DU) zur Altlastensituation im Bereich Bahnhof Lüdenscheid – Projekt Nr. 8451, Dortmund 1998

ANGEWANDTE GEOLOGIE Rummel & Knüfermann

Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid 2000
Deneke & Klewer

Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter auf dem Bahnhofs­gelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid 2001
Deneke & Klewer

Gewerb­bestandort Bahnhof Lüdenscheid in Lüdenscheid – Sanierungs­untersuchung, Herdecke 01/08
Ingenieur­gesellschaft für Geotechnik und Umwelt, Erdbaulaboratorium Ahlenberg

Gewerb­bestandort Bahnhof Lüdenscheid-Mitte in Lüdenscheid – Rückbau­konzept, Herdecke 01/08
Ingenieur­gesellschaft für Geotechnik und Umwelt, Erdbaulaboratorium Ahlenberg

Sanierungs­plan – Gewerb­bestandort Bahnhof Lüdenscheid in Lüdenscheid, Herdecke 02/08
Ingenieur­gesellschaft für Geotechnik und Umwelt, Erdbaulaboratorium Ahlenberg

Junker und Kruse – Stadtforschung – Planung, Einzelhandels­konzept Lüdenscheid, Dortmund 2005

Forschungs­gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeits­gruppe Straßen­entwurf, Empfehlungen für die Anlage von Erschließungs­straßen, Köln 1985

Graner und Partner Ingenieure, Schall­technisches Planungsgutachten Bebauungs­plan Nr. 785 ,Bahnhof Lüdenscheid, April 2008

Geschützte Arten in NRW, Dr. Ernst Friedrich Kiel, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, 12/2007

Berechnungen zum Ausgleich, Stadt Lüdenscheid, intern, 10/2008

3.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Lüdenscheid sieht die Neunutzung des ehemaligen Bahngeländes Lüdenscheid als Sonderbaugelände vor. Geplant ist die mittige Erschließung über eine Allee und nach außen der Erhalt und die Ergänzung vorhandener Grünstrukturen zur Eingrünung.

Das Baugelände verursacht Eingriffe in das Ortsbild, den Boden, den Wasserhaushalt und die Tier- und Pflanzenwelt. Diese können vor Ort nur teilweise und auch an anderen Orten nur teilweise ausgeglichen werden. Vor Ort nicht ausgleichbar sind Eingriffe in die Biotopstruktur, Tier- und Pflanzenwelt, den Boden durch Versiegelung, den Gewässerhaushalt durch Entwässerung als Folge der Versiegelung. Das Ortsbild wird durch Festsetzungen des Bebauungsplanes neu gestaltet. Im Vorfeld der Bebauungsplanung wird ein Abriß nicht erhaltenswerter Bausubstanz mit dem Ziel der Bodensanierung der ermittelten Altlasten vorgenommen.

Lüdenscheid, den 19.10.2009
Der Bürgermeister
In Vertretung:

Theissen
Beigeordneter

Lüdenscheid, den .2009

Der Berichtverfasser

