

Zusammenfassende Erklärung
zum Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“
und zur
85. Änderung des Flächennutzungsplanes
im Bereich dieses Bebauungsplanes

Für den Bebauungsplan ergibt sich die Verpflichtung für eine zusammenfassende Erklärung aus § 10 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 BauGB, für den Flächennutzungsplan aus § 6 Abs. 5 Satz 2 BauGB.

Die Stadt Lüdenscheid hat den Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ sowie die 85. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich dieses Bebauungsplanes aufgestellt, um das brachliegende bzw. untergenutzte Bahnhofsareal einer neuen Nutzung zuzuführen.

1. **Berücksichtigung der Umweltbelange**

Die Stadt Lüdenscheid hat im Rahmen der Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ sowie zur 85. Änderung des Flächennutzungsplanes eine Umweltprüfung durchgeführt, deren Ergebnisse im Umweltbericht veröffentlicht worden sind. Auf die detaillierten Ausführungen im Umweltbericht wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

1.1 **Grund und Boden**

Die Entwicklung des Areals zu Gewerbe- bzw. Sonderbauflächen erfolgt durch die Inanspruchnahme bisheriger Lagerplätze sowie unter Verlust von 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 oder brachgefallen sind. Insgesamt wird dadurch jedoch kein neuer Grund und Boden verbraucht.

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 Ort, ausgeglichen.

Die Zielplanung sieht die vollständige Bebauung des Geländes beidseitig einer Erschließungsstraße vor, wobei sie einen Versiegelungsgrad von fast durchgehend 80 Prozent, der als Maßstab für die Eingriffsintensität gelten kann, festsetzt.

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

Die Abnahme der versiegelbaren Flächen von Bestand zu Planung liegt in dem hohen Anteil vorhandener, völlig versiegelter Flächen begründet.

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.

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 ein Wertverlust von 0,061 Wertpunkten.

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 Bahnofsplateau 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.

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 dargestellt worden (insbesondere das „Sanierungskonzept für das Bahnhofs-gelände in Lüdenscheid“ (2000) sowie der „Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter“ (2001) von Deneke und Klewer).

Auf Basis dieser Gutachten entschloss sich die Stadt Lüdenscheid mit Unterstützung des Altlastensanierungs- und -aufbereitungsverband NRW (AAV) das Gelände zu sanieren.

Die Sanierungsuntersuchung vom 30.01.2008 bestätigte im Wesentlichen die bekannten Verunreinigungsschwerpunkte auf der westlichen Bahnofsfläche – allerdings mit genauerer Eingrenzung. Es handelt sich um die mit Kohlenwasserstoffen belasteten Bereiche einer ehemaligen Kfz-Werkstatt, einer ehemaligen Tankstelle sowie um einen südlich davon gelegenen Bereich. Darüber hinaus ergeben sich keine sanierungsrelevanten Flächen, wobei allerdings bei Baumaßnahmen auf dem gesamten Bahnofs-gelände immer wieder Material auftauchen wird, das der Entsorgung zugeführt werden muss.

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 unterer Bodenschutzbehörde am 10.04.2008 nach Bundesbodenschutzgesetz für verbindlich erklärt.

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 Bereich der ehemaligen Kfz-Werkstatt 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 Zuge der Bautätigkeiten können weitere Beprobungen und Analysen erforderlich werden.

1.2 Lärmimmissionen

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

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 2,00 m hohe Lärmschutzwand fest.

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.

In den Baugenehmigungsverfahren sind die festgesetzten Maßnahmen zum Lärmschutz nachzuweisen.

1.3 Tiere und Pflanzen

Das Bahnhofsgelände wurde im April und Mai des Jahres 2007 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 auf Grund des Verlustes von Lebensraum einige Arten verschwinden oder wegen des stärker gestörten Lebensraumes ausdünnen.

Im Bereich des Bahnhofes Lüdenscheid wurden keine besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten nachgewiesen. Nach Auskunft der unteren Landschaftsbehörde des Märkischen Kreises kommt für den Bahnhof Lüdenscheid auf Grund der Biotopstruktur allenfalls die Zwergfledermaus 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.

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 Kleingärten genutzt.

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.

1.4 Luft und Klima

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 Gestaltung des Stadtraumes beiträgt, von großer Bedeutung.

Die Umgestaltung des Bahnhofsbereiches wird daher keine größeren mikroklimatischen Veränderungen mit sich bringen.

1.5 Landschaft

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.

Die Planung ermöglicht die Verdichtung der baulichen Substanz. Der nordöstliche Planbereich wird an landschaftlichem Wert verlieren, da hier größere Freiflächen und Grünbestände für Straßenausbau verwendet werden sollen und zudem noch eine Fläche für Wohnen festgesetzt ist.

1.6 Wasser

Bereits im Jahr 1999 wurden die Bodenverhältnisse im Hinblick auf die Niederschlagswasserbeseitigung von Deneke & Klewer untersucht. 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 einer mehrere Meter hohen Anschüttung und steilem Böschungsabfall zur Altenaer Straße.

Im Ergebnis ist eine Versickerung im westlichen Bereich (etwa halbmondförmig bis zum Bahngleis) über dem Fels nicht möglich. Im mittleren, sichelförmigen Bereich entlang des Gleises ist die Versickerung dann möglich, wenn Rigolen in die versickerungsfähigen Schichten des ursprünglichen, heute etwas überschütteten Bodenprofils eingebunden werden. Im Bereich der großen östlichen Anschüttungen ist eine Versickerung auf Grund der Inhomogenität des Materials zwar möglich, würde aber zu Quellaustritten in der Böschung führen.

Die Beseitigung des Niederschlagswassers über das Kanalnetz stellt einen Eingriff für den betreffenden Vorfluter dar. Um plötzlich auftretende Spitzen in der Kanalisation und im Vorfluter zu vermeiden, werden daher im Bebauungsplan verschiedene Maßnahmen festgesetzt, die den schadlosen Abfluss des Niederschlagswassers gewährleisten. Eine negative Beaufschlagung von zusätzlichen Wassermengen über den Kanal in das nächste Gewässer (Rahmede) wird somit vermieden.

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

Stehende oder fließende Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

1.7 Fazit

Umweltbelange wurden hinreichend beachtet und werden durch die vorliegende Bauleitplanung nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt. Maßnahmen zur Umweltüberwachung sind im Umweltbericht dargestellt.

2. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

2.1 Begrünungsmaßnahmen

Verschiedene Bürger haben angeregt, den Eingangsbereich zum Bahnhofsareal im Bereich des Verknüpfungspunktes stärker zu begrünen.

Eine grundsätzlich wünschenswerte Fortführung der Baumallee auch im Bereich des Verknüpfungspunktes scheidet an den dortigen beengten Platzverhältnissen. Die Fortführung einer Baumreihe auf der Westseite der Bahnhofsallee ist aus Platzgründen (Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof, Wartehäuschen) nicht möglich. Auf der Ostseite wird aufgrund der zum Teil geringen Grundstückstiefe (12 m), die durch die Anlage einer solchen Baumreihe weiter verringert würde, darauf verzichtet.

Gleichwohl wurde der Anregung nach mehr Begrünung insofern gefolgt, als dass sechs zusätzliche Bäume im Bereich des Busbahnhofes vorgesehen und bei der Ausschreibung der Tiefbaumaßnahmen bereits berücksichtigt wurden.

2.2 Lärmemissionen

Weiterhin wurde von Bürgern gefragt, wie die bestehende Wohnbebauung vor der durch das Heranrücken der Bahngleise zusätzlichen Lärmbelastung geschützt wird.

Die Lärmemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs sowie des Gewerbelärms sind mittels eines schalltechnischen Gutachtens ermittelt worden. Die Lärmwerte nach DIN 18005 für ein Mischgebiet werden durch die Lärmemissionen der Bahn nicht überschritten, die ermittelte Lärmbelastung ist vielmehr in erster Linie auf die Bahnhofstraße zurückzuführen. Demnach sind die im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzvorkehrungen auch eine Reaktion auf die bereits bestehende Lärmbelastung durch die Bahnhofstraße und resultieren nicht aus dem Heranrücken der Bahn.

3. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

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 überwiegend gewerblich bzw. durch die Bahn gewerbeähnlich genutzt wurde, würde eine Aufgabe dieser Nutzung dazu führen, dass an anderem Ort erstmalig freie Landschaft verbraucht werden müsste.

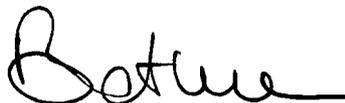
Dies gilt ebenfalls für die potentielle Nutzung als Forstfläche. Auch kann eine solche Nutzung in dieser isolierten Lage nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Andere bauliche Nutzungen, wie etwa Wohnnutzung, empfehlen sich auf Grund der benachbarten gewerblichen Nutzungen nicht.

Lüdenscheid, den 06.01.2010

Der Bürgermeister
Im Auftrag:

Bartmann



Wai, 06.01.2010

