

Zusammenfassende Erklärung

zum Bebauungsplan

Nr. 775 „Bahnhof Brügge“

sowie zur 6. Änderung des Flächennutzungsplanes

Für den Bebauungsplan Nr. 775 „Bahnhof Brügge“ sowie für die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes ergibt sich die Verpflichtung für eine zusammenfassende Erklärung aus § 10 a bzw. § 6 BauGB.

Die Stadt Lüdenscheid hat den Bebauungsplan Nr. 775 „Bahnhof Brügge“ aufgestellt sowie die 6. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel – Lebensmittel und Getränke – zu schaffen. Damit soll die Nahversorgung der Bevölkerung in den Ortsteilen Brügge und Stüttinghausen gesichert und weiterentwickelt werden.

1. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Stadt Lüdenscheid hat im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zur Bauleitplanung Bebauungsplan Nr. 775 „Bahnhof Brügge“ und 6. 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

Auf Grund der veränderten Topografie und der früher bereits vorhandenen flächigen Bahnnutzung mit entsprechenden Gebäuden wie auch den Folgenutzungen (z. B. Schrotthandel, Holzverkauf u. a. m.) muss das Plangebiet als bereits genutzt betrachtet werden, so dass kein neuer, erstmaliger Bedarf an Grund und Boden erkannt werden kann. Vielmehr muss eine Wiedernutzung festgestellt werden.

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist Teil des ehemaligen Bahnhofsbereiches Lüdenscheid – Brügge und damit seit ca. 150 Jahren wechselnd baulich genutzt. Die Umnutzung baulich geprägter Bahnflächen zu Gewerbeflächen verursacht keinen Bodenverbrauch. Die Flächennutzungsplanänderung ist inhaltlich nicht geeignet, negative Auswirkungen auf den Bodenverbrauch zu bewirken. Daher treten auch keine Kumulierungseffekte auf. Im Falle der Nullvariante wird das Gelände verbuschen, da es baulich als Außenbereich einzustufen ist und neue Gebäude nicht errichtet werden können. Innerhalb und auf Grund der städtischen Umgebung und bei der an der Umgebung gespiegelten Geringfügigkeit derselben wird der Eingriff im Hinblick auf den Bodenverbrauch als ‚sehr gering‘ bewertet. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Plangebietsfläche ist waagrecht einplaniert. Innerhalb des Geländes wurden wechselnd Gebäude errichtet (z. B. Lokdrehscheibe, Wasserturm, Wohnbaracken u. a. m.), entfernt und neu errichtet. Entsprechend dieser baulichen Geschichte und der Nutzung als Bahnfläche ist der (angefüllte) Boden mit Bauschutt und anderen Stoffen belastet. Im Fall der Nullvariante sind keine Änderungen der planerischen und örtlichen Situation zu erwarten. Die dargestellte Flächennutzungsplanänderung hat hinsichtlich ihres Charakters (Ausnutzungskennzahlen, Verkaufssortimente) keinen Einfluss auf die örtliche Bodenqualität. Verschlechterungen der Bodenqualität finden nicht statt. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bebauungsplan

Das Plangebiet ist Teil des ehemaligen Bahnhofsbereiches Lüdenscheid – Brügge. Als solches diente es wechselnden bahnbezogenen Nutzungen, deren Gebäude – z. B. Wasserturm und Drehscheibe – zu größten Teilen nicht mehr existieren. Als Folge der in großen Teilen aufgegebenen Bahnnutzung siedelten sich Gewerbebetriebe aller Art an – Holzverkauf, Schrotthandel, Betonfabrik. Auch diese sind größtenteils nicht mehr vorhanden. In diesem Sinne ist das Plangebiet seit ca. 150 Jahren baulich geprägt. Das Gelände ist weitgehend unversiegelt. Neuer Bodenverbrauch im Sinne der erstmaligen Nutzung ungestörter Flächen und Bodenverhältnisse findet nicht statt. Allerdings kann nach Rechtskraft des Bebauungsplanes eine Versiegelung von über 17.000 m² Fläche realisiert werden. Deren Auswirkungen werden unter den Schutzgütern ‚Wasser‘ und ‚Tiere und Pflanzen‘ beschrieben und bearbeitet. Im Fall der Nullvariante wird das Gelände verbuschen, da es ohne Bebauungsplan nicht bebaut werden kann. Ein Eingriff durch Bodenverbrauch findet nicht statt. Während die Wiedernutzung eines bereits erheblich überformten Geländes als ‚sehr geringer‘ Eingriff anzusehen und im Sinne geringen Bodenverbrauches zu begrüßen ist, wird die hohe Versiegelungsrate als ‚hoher‘ Eingriff bewertet. Die Gesamtbewertung des Eingriffes ist ‚gering‘. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Das Plangebiet umschließt den südlichen Teil des im Altlastenverdachtsflächenkataster beschriebenen Altstandortes „Bahngelände Brügge“. Geologisch besteht die natürliche Zusammensetzung des Gebietes aus alluvialen Talböden mit geschiebereichem Lehm (Material stammt aus umliegenden Berghängen). Darunter steht das Quartär mit sandigen und kalkigen Tonschiefern an. Beim Bau der Bahnstrecke wurde die westliche Bergflanke abgetragen und der Abtragungsschutt bis zu einer Höhe von 3 Metern aufgetragen. Weiterhin erfolgten Auftragungen aus künstlichen Materialien wie Bauschutt, Pflaster, Ziegel, Beton bzw. aufgrund der Verlegung der Volme eine Verfüllung des ursprünglichen Flussbettes. Damit stehen natürliche Böden nicht mehr im Plangebiet an, so dass die natürliche Ressource Boden als reproduzierendes Gut nicht mehr verfügbar ist. Das Niveau des Grundwasserspiegels orientiert sich am Vorfluter Volme, wobei es an der Grenze zum devonischen Festgestein zu Hangwasserbildungen und damit auch zu einer Vermischung von Grund- und Hangwasser kommen kann.

Historisch wurde das Gelände seit der vorletzten Jahrhundertwende mit dem Bau der Bahnstrecke Hagen-Meinerzhagen direkt durch die Bahn oder bahnangegliederte Betriebe genutzt (Zement- und Baustoffwerk - Abriss nach 1930; Güterbahnhof mit verschiedenen Einrichtungen zur Wartung von Dampfloks: Lokschuppen mit Drehscheibe - Abriss in den 60er Jahren, Kohlebeschickungsanlagen, Asche- und Schlackeböden, Werkstattgebäude, Betankungsanlage für Dieselloks und Triebwagen - Abriss in den 70er Jahren, Autoschrottpresse u. a.). Danach Nutzung durch Einzelhandel mit Gartenbedarfsartikeln und Holzartikeln, Lagerung von Holz sowie Standort einer Schleiferei. Das gesamte Bahngelände ist relativ gut untersucht worden. Es liegen hier insgesamt 17 Gutachten (tlw. unvollständig) vor, die entweder im Auftrag der Stadt Lüdenscheid, der DB oder des Investors Ten Brinke erstellt worden sind. Im

südöstlichen Teil des Bahngeländes Brügge wurde 2005 im Bereich eines ehemaligen Schrottplatzes (Flur 99, Flurstück 607 und tlw. 453) ein Kohlenwasserstoffscha-den auf einer Fläche von 940 qm bis zu einer mittleren Tiefe von 4 m durch Aushub saniert und anschließend bis zum Frühsommer 2006 wieder mit unbelastetem Mate-rial verfüllt. Diese Altlastensanierung ist im Abschlussbericht des Instituts für Boden-sanierung, Wasser- und Luftanalytik GmbH zur Sanierung des Altstandortes Gewer-begebiet Brügge vom 22.02.2006 dargestellt. Das Büro Ahlenberg Ingenieure hat im Februar 2009 auf der Grundlage aller vorliegenden Untersuchungsergebnisse eine Beurteilung der Altlastensituation vorgenommen und kam zu folgenden Ergebnissen: Im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden-Mensch werden unter der Annahme einer gewerblichen Nutzung die Prüfwerte für oberflächennahe Böden eingehalten, ebenso - mit einer Ausnahme - in der Tiefe (Überschreitung des Benzopyrengeltes). Siche-rungsmaßnahmen sind auch bei einer Neunutzung als Gewerbe- und Industriegebiet nicht erforderlich. Dieser Wirkungspfad wird ohnehin durch den Bau der geplanten Maßnahmen mit entsprechender Flächenversiegelung ständig unterbunden werden. Hinsichtlich des Austritts leichtflüchtiger Stoffe ist auf der Grundlage von 27 Boden-luftproben eine Beeinflussung der Raumluft in geschlossenen Räumen nicht zu er-warten. In Bezug auf das Grundwasser liefern die z. T. sehr hohen PAK- und Schwer-metallwerte Hinweise auf lokale eng begrenzte grundwasserrelevante Schadstoffpo-tentiale. Auffallend sind hier kontaminierte Bereiche nordwestlich der sanierten Flä- che entlang des bestehenden Gleises, auf der Lagerfläche im Süden sowie im nördli- chen Drittel der Fläche. Bei stattfindenden Tiefbauarbeiten für die Neuerschließung und Neuansiedlung von Gewerbe im Plangebiet ist mit kontaminiertem Bodenaushub zu rechnen, der aus abfallrechtlicher Sicht fachtechnisch begleitet werden muss (Auf- lagen im Baugenehmigungsverfahren). Dies belegen auch die 2017 durchgeführten Analysen des Ingenieurbüros Herbst an in 8 Rammkernsondierungen in unterschied- lichen Tiefen gewonnenem Auffüllungsmaterial (u. a. Schluff, Schlacke, Ziegelstein- bruch) und dessen Einstufung als Z1.2- bzw. Z2-Material. Möglicherweise werden – wie auch im Rahmen der Renaturierung des Volmeufers 2014 – auch tieferliegende Fundamente aus den Vornutzungen zum Vorschein kommen. So wird es zu vorüber- gehenden Bodenbewegungen kommen. Damit hat die Aufstellung des Planes auf- grund der stattfindenden lokalen Dekontamination im Hinblick auf die Bodenqualität eine positive Auswirkung. Im Fall der Nullvariante bleiben die aktuell vorgefundenen Boden- und Schadstoffverhältnisse unverändert.

Im Hinblick auf die Durchsickerbarkeit der belasteten Böden ist festzuhalten, dass zukünftig ein großer Teil des niedergehenden Regenwassers aufgefangen und in die Volme abgeleitet werden soll. Auswaschungseffekte werden dadurch in großem Um- fang minimiert. Bodenmengen, die für bauliche Zwecke entnommen werden, sind vor dem Abtransport unter Begleitung der unteren Abfallbehörde des Märkischen Kreises zu untersuchen und ordnungsgemäß zu entsorgen, wobei jeder derartig auf einer zu- gelassenen Bodendeponie entsorgte Kubikmeter Boden die örtliche Belastungssitua- tion verbessert. Die örtliche Belastungssituation dürfte sich daher durch die Planung geringfügig verbessern. Negative Veränderungen werden dagegen nicht erwartet. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

1.2 Emissionen

Flächennutzungsplan

Durch die Bundesstraßen 54 (Volmestraße) und 229 (Talstraße) ist das Plangebiet durch Verkehrslärm erheblich vorbelastet. Auch die Bahnlinie Lüdenscheid-Brügge – Meinerzhagen – unmittelbar an das Plangebiet angrenzend – stellt eine Vorbelastung des Plangebietes durch Lärmimmissionen sowie Erschütterungen dar. Im gültigen Flächennutzungsplan sind Sondergebiet und Gewerbegebiet dargestellt. Es ist beab-

sichtigt, im Flächennutzungsplan für die bereits dargestellten Nutzungen die Werte für Verkaufsflächen und die zugelassenen Sortimente zu ändern. Auf Emissionen aller Art haben diese Änderungen keinerlei Einfluss. Auch die Beibehaltung der Nullvariante ändert die Situation im Hinblick auf Emissionen aller Art und das Schutzgut Mensch nicht.

Da es sich beim Plangebiet um eine Brachfläche handelt, liegen vereinzelt Abfälle verstreut herum. Da durch die Planänderung die zulässigen Verkaufsflächen und Sortimente geändert werden sollen, ist nicht auszuschließen, dass dies Änderungen beim Anfall der Abfallmengen und -arten hervorruft. Im Allgemeinen werden daher ständig hausmüllartige gewerbliche Abfälle in einer gewissen Größenordnung anfallen. Über das Anfallen gewerblicher Abfälle können noch keine Aussagen getroffen werden. Auf durch die Bautätigkeiten anfallende Aushubmassen hat die Flächennutzungsplanänderung keinen Einfluss. Die Aussagen gelten auch für die Nullvariante.

Bebauungsplan

Das Plangebiet stellt sich derzeit überwiegend als Brachfläche dar. Die bisherigen Nutzungen auf der ehemaligen Bahnfläche – der Verkauf von Gartenhäusern und sonstigen Holzgroßwaren (Holz Vöpel) sowie von Möbeln und Einrichtungsgegenständen (Garden Art) sind aufgegeben worden. Die Holzgroßwaren wurden abgefahren, das niedergebrannte Gebäude von Garden Art ist abgerissen worden.

Durch die Bundesstraßen 54 (Volmestraße) und 229 (Talstraße) ist das Plangebiet durch Verkehrslärm erheblich vorbelastet. Die Immissionsrichtwerte für reine Wohngebiete (Bereich Schlade, Am Nocken), allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete sind bereits derzeit teilweise überschritten. Dies gilt nicht für die Wohnbebauung in Eininghausen. Die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete werden hier sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum eingehalten. Im Bereich Schlade und Talstraße 148 werden die maßgeblichen Orientierungswerte von 50 dB (A) / 40 dB (A) tags / nachts bzw. 60 dB (A) / 50 dB (A) tags / nachts der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – zum Teil weit überschritten. In Einzelfällen ist mit Werten von 69 dB (A) / 61 dB (A) tags / nachts bzw. 68 dB (A) / 61 dB (A) tags / nachts die Grenze zur potenziellen Gesundheitsgefährdung bereits überschritten. Auch die Bahnlinie Lüdenscheid-Brügge – Meinerzhagen – unmittelbar an das Plangebiet angrenzend – stellt eine Vorbelastung des Plangebietes durch Lärmimmissionen sowie Erschütterungen dar.

Auf den Bundesstraßen 54 und 229 ist mit 15.900 Kfz pro Tag (Volmestraße nördlich der Einmündung Talstraße), 11.350 Kfz pro Tag (Volmestraße südlich der Einmündung Talstraße) bzw. 17.200 Kfz pro Tag (Talstraße) eine sehr hohe Verkehrsbelastung zu konstatieren. Entsprechend hoch fällt der Schadstoffausstoß durch die Kfz-Absonderungen, insbesondere in Bezug auf Kohlendioxid, Feinstaub, Stickoxide, Kohlenmonoxid, flüchtige organische Verbindungen, Schwefeldioxid, Ammoniak und Lachgas aus. Konkrete Belastungszahlen liegen jedoch nicht vor. Durch eine anzunehmende allgemeine Verkehrszunahme – nicht durch die Planung indiziert – könnte zukünftig die Belastung um weitere 3% steigen. Wirksame Minimierungsmaßnahmen zum Schadstoffausstoß werden vor allem in der Herstellung schadstoffärmerer Motoren durch die Hersteller sowie entsprechender gesetzlicher Vorgaben auf Bundesebene gesehen. Auch die Förderung verkehrsreduzierender Mobilitätskonzepte kann in diesem Zusammenhang einen Beitrag leisten. Auf diese Parameter hat die Stadt Lüdenscheid jedoch nur sehr geringen Einfluss. Auch aus den Betrieben der gewerblichen Bauflächen können Schadstoffe emittiert werden. Da auf der Ebene der Bauleitplanung nicht bekannt ist, welche Art von gewerblicher Nutzung tatsächlich realisiert wird, kann hierzu keine konkrete Aussage getroffen werden. Der verkehrliche bzw. gewerbliche Schadstoffausstoß ist kumulativer und ggf. ständiger Natur.

Für den durch die Planung verursachten Lärm wurde unter Berücksichtigung der Vorbelastungen ein Lärmgutachten durch die ‚Ingenieurgesellschaft für das Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser‘ erarbeitet. Zur Bewertung des durch die Planung verursachten zusätzlichen Verkehrslärms wurde zunächst eine Verkehrszählung durchgeführt. Mit dem Ergebnis der Zählung wurde die derzeitige Lärmbelastung durch den Verkehr auf den Bundesstraßen 54 und 229 berechnet (Analysefall). Für die zukünftige allgemeine Verkehrsentwicklung - ohne vorliegende Planung - wurde eine Prognose erstellt und so die zukünftig zu erwartende Lärmbelastung ermittelt (Nullfall). Die Ergebnisse wurden anschließend der berechneten Lärmbelastung inklusive des durch die Planung zusätzlich indizierten Verkehrs gegenübergestellt. Darüber hinaus wurden auch die Belastungen sonstiger Lärmquellen wie Anlieferungsvorgänge, Lüftungen, Einkaufswagen sowie sonstigem gewerblichen Lärm berechnet und bewertet. Demnach sind bereits im Analysefall an einigen Immissionsorten (Wohngebäude Schlade, Am Nocken und Talstraße) die relevanten Orientierungswerte für reine Wohngebiete (Schlade, Am Nocken) bzw. Mischgebiete (Talstraße) extrem überschritten. An den Wohngebäuden Schlade 1 und Talstraße 148 ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB (A) tags / nachts mit Schallpegeln von bis zu 70 / 62 dB (A) bzw. 68 / 61 dB (A) bereits erreicht bzw. überschritten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme erhöhen sich die Lärmpegel um lediglich 0,1 - 0,2 dB (A). „Das menschliche Gehör nimmt Veränderungen der Schalldruckpegel ab etwa 2 bis 3 dB (A) als Veränderung wahr. Insofern liegt die Veränderung durch die allgemeine Verkehrszunahme deutlich unter dem Bereich der Wahrnehmungsschwelle‘ (alle Angaben nach Brilon Bondzio Weiser). Durch die planbedingte Verkehrszunahme ergeben sich weitere Lärmpegelerhöhungen, die bei den genannten Immissionsorten bei 0,2 bzw. 0,3 dB (A), bei den übrigen Wohngebäuden im Bereich Schlade / Am Nocken bzw. Talstraße zwischen 0,2 und 0,5 dB (A) liegen. Für die Wohnbebauung in Eininghausen ergeben sich Pegelerhöhungen um bis zu 0,7 dB (A); hier werden die relevanten Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – für Mischgebiete von 60 / 50 dB (A) jedoch sowohl tagsüber als auch nachts eingehalten. In Eininghausen bleiben gesunde Wohnverhältnisse somit in jedem Falle gewährleistet.

Die Errichtung von passiven Schallschutzmaßnahmen in Form Schallschutzwänden oder -wällen vor den Immissionsorten ist städtebaulich nicht vertretbar und finanziell unverhältnismäßig. Für Schallschutzwälle steht zudem kein entsprechender Raum zur Verfügung.

Durch den Straßenneubau der Erschließungsstraße und den auf ihr entstehenden Verkehr sind die höchsten Lärmpegel von maximal 47 / 36 dB (A) tags / nachts an den Gebäuden in Eininghausen zu erwarten. Der für den Neubau von Straßen relevante Immissionsgrenzwert der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) von 64 / 54 dB (A) wird somit um etwa 18 dB (A) unterschritten. Für die Wohngebäude im Bereich Schlade / Am Nocken sind Beurteilungspegel von 41 / 32 dB (A) prognostiziert worden. Die hier zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59 / 49 dB (A) werden somit ebenfalls um etwa 18 dB (A) unterschritten. Durch die Anwendung der BImSchV bestehen demnach keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

Darüber hinaus wurden auch die betriebsbedingten Lärmbelastungen ermittelt und bewertet, die auf die Einzelhandelsnutzungen in den Sondergebieten zurückzuführen sind. Dazu zählen u. a. die Verkehrsgerausche von den Stellplatzanlagen des geplanten Vollsortimenters sowie des geplanten Getränkemarktes, die Verkehrsgerausche von den Zufahrten zu den Stellplatzanlagen, die Geräuschemissionen durch Einkaufswagen, die Geräusche durch die Anlieferung der geplanten Märkte, die Ladevorgänge an den Rampen, Geräusche durch haustechnische Anlagen, Müllcontainer, Presscontainer, Entsorgungsfahrten sowie durch das geplante Außenlager des Getränkemarktes. Die Ergebnisse zeigen, dass im Tageszeitraum die Orientierungs-

werte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an allen Immissionsorten teilweise deutlich eingehalten werden. Bei den Gebäuden im Wohngebiet Schlade / Am Nocken ist mit maximal 46,1 dB (A) zu rechnen, womit der Immissionsrichtwert von 50 dB (A) um knapp 4 dB (A) eingehalten ist; bei den Gebäuden im Eininghauser Weg ist der Immissionsrichtwert von 60 dB (A) mit 51,4 dB (A) um mehr als 8 dB (A) unterschritten. Im Nachtzeitraum ist dagegen an einigen Immissionsorten eine Überschreitung der jeweiligen Immissionsrichtwerte zu erwarten. Für die Gebäude am Eininghauser Weg ist die nächtliche Anlieferung maßgebend für die Überschreitung. Die Fahrbewegung des Lkw ist dabei unproblematisch; die entscheidende Rolle für die Überschreitung spielt der Ladevorgang mit Palettenhubwagen.

Für die Wohngebäude Schlade 1 und Am Nocken 27 liefern die nächtliche Nutzung des geplanten Vollsortimenter-Parkplatzes bzw. die Lüftungsanlage des geplanten Vollsortimenters die maßgeblichen Pegelbeiträge. Mit bis zu 34,8 dB (A) kann der Immissionsrichtwert von 35 dB (A) knapp eingehalten werden. Aufgrund der Vorbelastung durch die nächtliche Betriebszeit der Tankstelle ist jedoch eine Überschreitung von 35 dB (A) denkbar. Nach TA Lärm ist für jeden Immissionsort die Gesamtbelastung unter Berücksichtigung aller relevanten Geräuschquellen zu ermitteln. Dabei ist u. U. eine Vorbelastung durch andere Geräuschquellen zu berücksichtigen. Dies ist lediglich im Nachtzeitraum problematisch: Durch die Überlagerung des planindizierten Gewerbelärms mit der Vorbelastung durch die Tankstelle am Knotenpunkt B 54 / B 229 ist eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte zu erwarten.

Obzwar die planbedingten Lärmpegelerhöhungen marginaler Natur sind, werden Maßnahmen zur Verminderung der Pegelwerte und somit zur Verbesserung der Lärmbelastung der betroffenen Anwohner, insbesondere in den besonders vorbelasteten Bereichen getroffen. Die bereits vorhandene massive Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – sowie die Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung an einzelnen Immissionsorten gebieten, eine weitere Erhöhung der Lärmpegel – sei sie auch marginal und für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar – zu vermeiden und die Situation im Sinne einer Gesundheitsvorsorge insgesamt zu verbessern. Daher wird die zulässige Geschwindigkeit im Knotenpunktbereich reduziert werden. Auf den vom Knotenpunkt wegführenden Fahrstreifen ist weder auf der Volmestraße noch auf der Talstraße eine Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Daher gilt dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km / h. Durch die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km / h auf den Ausfahrten des Knotenpunktes (auf der Volmestraße in Fahrtrichtung Norden, auf der Talstraße in Fahrtrichtung Osten) tritt nach den Berechnungen des Gutachtens eine spürbare Verbesserung ein. An den am stärksten belasteten Immissionsorten Schlade 1 und Talstraße 148 sinken die Lärmpegel um bis zu 2,2 bzw. 1,1 dB (A). Somit ist mit Maximalwerten von 68 / 60 dB (A) bzw. 67 / 60 dB (A) die Grenze zur Gesundheitsgefährdung nicht mehr überschritten. An allen Immissionsorten, an denen die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – bereits derzeit überschritten sind, ist damit eine Verbesserung des Analysewertes – also des status quo – gegeben. Damit tritt insgesamt eine Verbesserung der Gesamtsituation ein; an diesen Immissionsorten wird es leiser. Auch an den übrigen Immissionsorten in Eininghausen und in der Mintenbecker Straße sinken die Lärmpegelwerte oder bleiben unverändert im Vergleich zum Nullfall.

Die Maßnahme ist bereits umgesetzt. Somit ist eine Verbesserung der Situation eingetreten.

Durch eine bauliche Abschirmung an der Laderampe mit einer Wandscheibe oder einer Torrandabdichtung kann die Schallemission bei der Anlieferung gemindert werden. Eine Nachtanlieferung ist jedoch nicht geplant. In einem den Bebauungsplan

begleitenden städtebaulichen Vertrag hat der Investor sich bzw. die Betreiber verpflichtet, keine Nachtanlieferung ohne o. g. Maßnahmen vorzunehmen. Damit kann die Einhaltung der Immissionsrichtwerte gewährleistet werden.

Es bestehen mehrere Optionen zur Einhaltung des Immissionsrichtwertes für die Wohngebäude Schlade 1 und Am Nocken 27 durch die nächtliche Nutzung des geplanten Vollsortimenter-Parkplatzes bzw. die Lüftungsanlage des geplanten Vollsortimenters:

- eine Begrenzung der Öffnungszeit, so dass nach 22.00 Uhr keine Fahrbewegungen auf der Stellplatzanlage und keine Einkaufswagenrückgaben in die Sammelbox stattfinden
- eine Begrenzung der Geräuschemission der Lüftungsanlagen kann ebenfalls einen positiven Beitrag leisten
- durch Verwendung von Einkaufswagen mit Kunststoffkörben oder durch eine Einhausung der Sammelbox kann eine Pegelminderung um 6 dB (A) erzielt werden

In einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag hat der Investor sich bzw. die Betreiber verpflichtet, Einkaufswagen mit Kunststoffkörben zu verwenden oder die Einkaufswagensammelbox einzuhausen. Damit kann die Einhaltung der Immissionsrichtwerte gewährleistet werden.

Für das Gewerbegebiet wurden darüber hinaus Lärmemissionskontingente nach DIN 45691 ermittelt. Damit wird sichergestellt, dass der Gewerbelärm aus dem Gewerbegebiet so gering gehalten wird, dass an den Immissionsorten die entsprechenden Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Im Baugenehmigungsverfahren ist die Einhaltung der im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente nachzuweisen. Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass die o. g. Maßnahmen zur Minimierung des Lärms ergriffen wurden.

Auf das Plangebiet wirken Erschütterungen aus dem Bahnverkehr auf der unmittelbar angrenzenden Bahnlinie Lüdenscheid-Brügge – Meinerzhagen sowie durch den Schwerlastverkehr auf den Bundesstraßen direkt ein. Damit ist eine diesbezügliche Vorbelastung gegeben. Durch weiteren Schwerlastverkehr, verursacht durch die Anlieferung zum großflächigen Einzelhandel oder An- und Abfahrten zu bzw. von Betrieben im Gewerbegebiet werden punktuell weitere Erschütterungen hinzutreten. Diese zusätzlichen Erschütterungen werden lediglich geringe bis keine Auswirkungen haben. Aus der gewerblichen Nutzung können sich weitere (ständige) Erschütterungen ergeben. Da auf der Ebene der Bauleitplanung nicht bekannt ist, welche Art von gewerblicher Nutzung tatsächlich realisiert wird, kann hierzu keine konkrete Aussage gemacht werden.

Durch die Einzelhandels- und Gewerbenutzung werden von den zukünftigen Gebäuden sowie durch den durch die Nutzung verursachten Verkehr zusätzliche Lichtemissionen ausgehen. Eine Vorbelastung ist durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen ohnehin bereits gegeben. Tages- und jahreszeitlich bedingt kann es dadurch zu variierenden Störungen für die Fauna, insbesondere für Insekten kommen. Durch die Verwendung von Lichtquellen auf LED-Basis können die Auswirkungen deutlich verringert werden.

Durch die Einzelhandelsnutzung sowie den Fahrzeugverkehr wird im Plangebiet zusätzliche Abwärme erzeugt werden. Die Auswirkungen werden sehr gering ausfallen. Durch die gewerbliche Nutzung können – ggf. ständig – größere Abwärmemengen entstehen. Da auf der Ebene der Bauleitplanung nicht bekannt ist, welche Art von gewerblicher Nutzung tatsächlich realisiert wird, kann hierzu keine konkrete Aussage gemacht werden.

Belästigungen durch Geruch können durch die künftig anfallenden Abfälle im Plangebiet entstehen. Dies kann wirksam durch die Verwendung ausreichend großer verschließbarer Behältnisse unterbunden werden. Auch durch die gewerbliche Nutzung können – ggf. ständig – weitere Gerüche entstehen. Da auf der Ebene der Bauleitplanung nicht bekannt ist, welche Art von gewerblicher Nutzung tatsächlich realisiert wird, kann hierzu keine konkrete Aussage gemacht werden. Ferner werden durch die Bautätigkeiten anfallende Aushubmassen vorübergehend als Abfälle entsorgt bzw. je nach Abfallart wiederverwertet.

In der Nullvariante werden die genannten Auswirkungen ausbleiben, da ohne die Aufstellung des Bebauungsplanes bauliche Aktivitäten im planungsrechtlichen Außenbereich nicht zulässig sind.

Während der Bauphase ist in erster Linie mit Lärm- und Staubentwicklung zu rechnen. Diese Belästigungen sind jedoch vorübergehend. Die Staubentwicklung kann durch den Einsatz von Wasser wirksam unterbunden werden. Der Baulärm kann durch Verwendung besonders schallgedämmter Baumaschinen reduziert werden. Erheblicher Lärm wird jedoch unvermeidbar sein. Durch die Entfernung zur schützenswerten Wohnbebauung wird dies jedoch stark abgemildert. Auch Erschütterungen können in der Bauphase, insbesondere zur Baureifmachung mit ggf. erforderlichen Bodenverdichtungen oder durch Schwerlastverkehr, auftreten. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind jedoch unerheblich. Schadstoffe werden aus den Baumaschinen und Baufahrzeugen emittiert. Ihre Bedeutung ist jedoch, verglichen mit der bestehenden Vorbelastung durch die Bundesstraßen gering. Insbesondere in den Wintermonaten kann es zu verstärkten Lichtemissionen durch Ausleuchtung der Baustelle kommen. Durch die Verwendung von Lichtquellen auf LED-Basis können die Auswirkungen auf Insekten deutlich verringert werden. Sofern Blendwirkungen den Verkehr auf den Bundesstraßen gefährden, sind entsprechende Abschirmungsmaßnahmen zu treffen. Abwärmewirkungen aus der Bautätigkeit sind marginal und daher zu vernachlässigen. Geruchsbelästigungen können durch den Neubau der Erschließungsstraße auftreten. In der Nullvariante werden die genannten Auswirkungen ausbleiben.

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

1.3 Tiere und Pflanzen

Flächennutzungsplan

Die im Bereich der Planänderung bereits seit der 87. Änderung des alten Flächennutzungsplanes vorgesehene Flächenaufteilung zwischen Gewerbe- und Sondergebiet bleibt erhalten. Geändert werden lediglich die Verkaufsflächenzahlen und Sortimente. Eine Nutzungsbilanzierung kann daher auf Ebene des Flächennutzungsplanes unterbleiben. Die Änderung hat keinen Einfluss auf das Artengefüge oder bestimmte Arten, auf etwaige besonders – streng – geschützte Tier- und Pflanzenarten oder auf die Biotopvernetzung. Gleiches gilt im Fall der Beibehaltung der Nullvariante.

Schutzgebiete nach Bundes- und Landesnaturschutzrecht sind im Plangebiet nicht ausgewiesen. Das Plangebiet liegt innerhalb der Grenzen des Naturparkes ‚Sauerland – Rothaargebirge‘. Erhaltende oder pflegende Zielvorgaben für den Naturpark oder Ver- und Gebote bestehen nach mündlicher Auskunft der Geschäftsführung für den Naturpark nicht.

Im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung finden keine Eingriffe statt.

Bebauungsplan

Durch die Planänderung verschieben sich die Flächenanteile der im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen. Durch die Planung werden ca. 2,14 ha Freiraum zur Bebauung zugelassen, davon ca. 1,71 ha reine Versiegelung. Da das Gelände vorher baulich oder verkehrlich genutzt wurde, ist dieser Aspekt des Eingriffes im Hinblick auf Bodenverbrauch als weniger bedeutsam (gering) zu bewerten, da er eine im Prinzip ‚verbrauchte‘ Fläche der baulichen Wiedernutzung zuführt.

Im Hinblick auf die potentielle Versiegelbarkeit stellen sich die Verhältnisse anders dar. Zwar wurden die Flächen bislang bereits baulich und verkehrlich genutzt, waren jedoch weitgehend unversiegelt. Die Ausnutzungskennziffern der Planung lassen bei den Bauflächen einen Versiegelungsgrad von 80 % (Grundflächenzahl GRZ = 0,8) zu, bei den Verkehrsflächen von 100 %. Damit kumuliert die Planung mit dem weiterhin ungebremsten Trend zum Flächenverbrauch durch Bebauung, gemeindebezogen wie landesweit. Auf die negativen Auswirkungen wird unter dem Schutzgut ‚Wasser‘ näher eingegangen. Im Fall der Nullvariante (Aufgabe der Planung, Sukzession) fallen die beschriebenen Effekte nicht an.

Das Plangebiet liegt auf einer Einebnungsfläche, die Teil eines seit ca. 120 Jahren betriebenen Eisenbahngeländes ist. Es liegen daher keine natürlichen Bodenverhältnisse vor, die die Entwicklung der bei unbeeinträchtigten Bodenverhältnissen zu erwartende natürliche Vegetation sich entwickeln ließe. Durch Befahren mit Bahnfahrzeugen, den dafür erforderlichen Schotterungen, den späteren Einbau von Gebäuden und – nachfolgend – deren Abriss und die in den letzten 30 Jahren erfolgten Ab- und Umlagerungen oder An- und wieder Abtransport von Baustoffen und Bauschutt aller Art sind die Biotoptypen des Gebietes ‚in ständiger Bewegung‘ bzw. Überformung begriffen. Die regelmäßig nach einem flächigen Eingriff einsetzende Sukzession geht daher nicht in ältere Sukzessionsstadien über. Die angetroffenen Strukturen sind daher teilweise sehr jung. Die Aufnahme der Biotoptypen erfolgte daher vor Aufgabe der bisher relativ langfristigen Nutzungen auf dem Gelände (Versiegelungen, Holzverkauf) und vor den beginnenden Abbruchmaßnahmen des planenden Investors im Frühjahr 2017. Der offene Charakter des Plangebietes wird sich durch eine zugelassene Gesamtversiegelungsrate von über 80 % der Bau- und Verkehrsflächen drastisch ändern. Die in dieser Bebauung verbleibenden offenen Flächen werden zwar begrünt, sind aber sehr kleinflächig, erfahrungsgemäß stark pflanzlich monostrukturiert und bieten daher auch keinen Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Erwartet werden bei den Vögeln allenfalls Ubiquisten (z. B. Amsel), bei den Säugetieren Mäuse und Ratten und keine anspruchsvolleren Insekten, wie Schmetterlinge oder Libellen. Die hier beschriebenen Effekte sind kumulierender und dauerhafter Art. Im Fall der Nullvariante ist eine Entwicklung des Plangebietes mit dem Endstadium der Verwaldung über verschiedene, mehr oder minder offene und artenreiche Sukzessionsstadien zu erwarten, die vor allem in den jüngeren Stadien die Insektenfauna, in den mittleren bis älteren Stadien die Avifauna und Säugetierfauna begünstigen dürfte. Auch Reptilien und Amphibien dürften deutlich von der natürlichen Entwicklung, insbesondere auch wegen der Gewässernähe, profitieren.

Die Biotoptypen wurden erhoben, die Flächen ermittelt und die Biotopwerte des Ausgangszustandes denen des Planungszustandes (Prognose) gegenübergestellt. Die Differenz stellt den allgemeinen ökologischen Wertverlust durch die Planung, hier im Wesentlichen verursacht durch Versiegelung, dar. Unberührt von den negativen Auswirkungen bleiben allein die im Rahmen der Volmeufferrenaturierung abgeflachten Ufer der Volme. Ausgenommen hiervon ist wiederum die Lage der über die Volme zu schlagenden Brücke, die das Gelände erschließt und deren Lage und Weite bereits bei der Antragstellung zur Volmeufferrenaturierung Berücksichtigung fand und mit den zuständigen Fachbehörden entsprechend abgestimmt wurde.

Flächenwert vorher = 23,295 Wertpunkte
Flächenwert nachher = 18,68 Wertpunkte
Wertverlust = 4,615 Wertpunkte

Bezogen auf die rein flächenmäßigen Nutzungsveränderungen ergibt sich ein rechnerischer ökologischer Verlust von 4,615 Wertpunkten durch die Planung, von denen innerhalb des Plangebietes durch vorgezogene Maßnahmen in ca. 25 Jahren 3,965 Wertpunkte ausgeglichen werden können.

Der rechnerische Ausgleich des allgemeinen ökologischen Wertverlustes beträgt 4,615 Wertpunkte. Der Ausgleich soll als Anteil an der bereits in 2014 vorgenommenen Volmeufferrenaturierung erfolgen. Die Flächen liegen teils innerhalb des Plangebietes (3.987 m², Ausgleich 3,065 Wertpunkte), teils außerhalb des Plangebietes (2.016 m², 1,55 Wertpunkte). Zugrundegelegt wird der ökologisch prognostizierte Wertzuwachs der Uferrenaturierung und Uferaufweitung innerhalb von 25 Jahren.

Ausgleichsmaßnahmen im Hinblick auf die Aspekte der Biotopvernetzung sind nicht erforderlich bzw. ohne erhebliche Änderung der Planung nicht möglich (Reduzierung des Ausnutzungs- und Versiegelungsgrades, breite Wanderkorridore).

Das Plangebiet wird von den Trassen der B 54 / B 229, den Gleisen der Bundesbahn und der Volme linienförmig eingerahmt und von den Talhängen abgeschnitten. Eine besonders starke Trennwirkung üben die Trassen der Bundesstraßen aus, da diese von steilen Uferböschungen oder -mauern zur Volme durchgehend begleitet werden. Das wenig befahrene Gleis des Bahnabschnittes Brügge – Meinerzhagen stellt dagegen für die meisten größeren Tiere ein weniger beachtliches Hindernis dar. Austauschbewegungen von der Volme nach Westen sind daher – wenn auch eingeschränkt – möglich. Zur Trennwirkung dieses Austausches trägt allerdings auch die Breite der heute noch offenen Ruderalflächen bei. Austauschbewegungen entlang der Volme wurden durch die Abflachung und Aufweitung der Volmeufer verbessert; die Verbesserung dient aber vorzugsweise wasserabhängigen Arten. Flugbewegungen sind nicht eingeschränkt. Im Fall der Nullvariante wird das Gelände im Rahmen der dann einsetzenden Sukzession mit verschiedenen Zwischenstadien erst verbuschen und sich dann bewalden. Im Falle der Planrealisierung ist mit erheblichen Einschränkungen von Migrationsbewegungen zu rechnen, sowie mit einer Minimierung von Lebensraumarealen. Letzteres betrifft besonders offenlandabhängige Insekten- und Vogelarten. Gewässerabhängige Arten sind weniger betroffen, da sich ihre Bewegungen hauptsächlich auf den Gewässerverlauf beschränken. Die Beeinträchtigungen werden – auch ausweislich der Untersuchungen zur Fauna – als ‚mittel‘ bewertet.

Alle für das Messtischblatt 4711 (1:25.000) vom LANUV (Landesanstalt für Naturschutz, Umwelt und Verbraucherschutz) angegebenen Arten werden bezüglich ihres potentiellen Vorkommens im Untersuchungsraum betrachtet. Da für die allermeisten der oben aufgeführten, planungsrelevanten Arten geeignete Biotop- oder Habitatstrukturen fehlen, kann ein Vorkommen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Nachfolgend wird aber für jede einzelne Art begründet, warum ein Auftreten im Untersuchungsgebiet nicht anzunehmen ist.

Grünlandabhängige Arten

Mehlschwalbe, Rauchschnalbe und Kiebitz besiedeln ländliche Gebiete mit ausgedehnten Freiflächen. Sie benötigen zur Jagd strukturierte Grünland- oder Ackerflächen. Diese Strukturen sind in dem untersuchten Gebiet nicht vorhanden. Ein Vorkommen von grünlandabhängigen Arten auf dem Vorhabengrundstück ist somit auszuschließen.

Offenlandabhängige Arten

Greifvögel wie Mäusebussard, Rotmilan, Sperber und Turmfalke brauchen eine offene bis halboffene, gut strukturierte Kulturlandschaft, um ihren Nahrungsbedarf zu decken. Ihre Nistplätze befinden sich in der Regel in hohen Bäumen oder Gebäuden. Neuntöter, Gartenrotschwanz, Wiesenpieper und die Schlingnatter benötigen zum Überleben die offene Landschaft mit eingestreuten Feldgehölzen und Hecken. Da die Lebensraumsprüche der oben beschriebenen Arten nicht erfüllt werden, ist mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ein Vorkommen auszuschließen.

Gewässerabhängige Arten

Arten wie die Kleine Bartfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Schwarzstorch, Eisvogel, Geburtshelferkröte und Kammmolch sind alle vom Vorkommen mehr oder weniger großer, offener Wasserflächen abhängig. Da sich auf dem Vorhaben Grundstück keine offenen Wasserflächen befinden, also keine geeigneten Biotopstrukturen vorhanden sind, um die artspezifischen Ansprüche zu erfüllen, ist ein Vorkommen von gewässerabhängigen Arten auszuschließen.

Waldabhängige Arten

Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Habicht, Waldkauz, Waldohreule, Grauspecht, Kleinspecht und der Schwarzspecht leben, brüten oder jagen in Wäldern. Da auf dem Gelände lediglich Stockausschläge und Jungbäume zu finden sind reichen die vorgefundenen Strukturen nicht aus, um den oben aufgeführten Arten ein Überleben zu ermöglichen. Auch ein Vorkommen der Haselmaus – sie lebt bevorzugt in Laub- und Laubmischwäldern mit gebüschreichem Unterwuchs – ist auszuschließen. Die sowohl für die Ernährung als auch für den Bau der kugelförmigen Schlaf- und Wurfneester notwendigen Sträucher wie Haselnuss, Himbeeren oder auch Holunder sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Ein Vorkommen einer der oben beschriebenen, waldabhängigen Arten ist somit auszuschließen.

Untersuchungsumfang

Zwischen den Monaten März bis Mai 2017 wurden zwei Begehungen des Untersuchungsgebietes vorgenommen worden. Folgende Vogelarten konnten dabei beobachtet werden:

Nahrungsgäste: Rabenkrähe, Zaunkönig

Auf eine Untersuchung mit dem BAT-Detektor wurde verzichtet, da jagende Fledermäuse nur entlang der Volme erwartet werden, dort aber von dem Vorhaben nicht betroffen sind. Die abgerissenen Gebäude wurden vor dem Abriss auf das Brutvorkommen streng geschützter Arten untersucht. Da nicht gänzlich auszuschließen ist, dass in dem verbliebenen Jungaufwuchs doch noch Vögel brüten könnten, sollte dieser, um Verbotstatbestände nach § 44 zu vermeiden, zwischen Oktober und März eines Jahres entfernt werden.

Artenbezogene Ausgleichsmaßnahmen oder CEF-Maßnahmen sind nicht erforderlich. Trotz intensiver Nachsuche und Kartierungen sind im Plangebiet weder besonders streng geschützte Wildtiere, Amphibienarten oder Brutplätze europäischer Vogelarten noch besonders geschützte Pflanzenarten gefunden worden. Bei Einhaltung der oben beschriebenen, begleitenden Maßnahmen ist weder mit einer Verletzung oder Tötung planungsrelevanter Tier- oder europäischer Vogelarten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) noch mit der Zerstörung von deren Nist- und Brutstätten zu rechnen. Bei Einhaltung der oben beschriebenen, begleitenden Maßnahmen werden keine streng geschützten Wildtiere, Amphibienarten oder europäische Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- oder Wanderzeiten erheblich

gestört (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Da im Plangebiet nicht vorhanden, werden weder Fortpflanzungs- noch Ruhestätten besonders geschützter Tierarten entnommen, beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) noch besonders geschützte Pflanzenarten oder deren Entwicklungsformen aus der Natur entnommen oder deren Standorte beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Das Plangebiet liegt im Naturpark ‚Sauerland - Rothaargebirge‘. Es liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Nr. 3 ‚Lüdenscheid‘ des Märkischen Kreises. Schutzgebiete sind nicht festgesetzt. Gesetzlich geschützte Biotoptypen sind nicht kartiert. Eingriffe in Schutzkategorien finden nicht statt.

1.4 Luft und Klima

Flächennutzungsplan

Lüdenscheid liegt nach den Messungen und Kartierungen des LANUV in einem sonstigen Gebiet (urbane Bereiche und ländlicher Raum), in dem die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV noch nicht überschritten sind (s. a. § 1 (6) Nr. 7 Buchstabe h alt) Baugesetzbuch). Klimatische Grundlagendaten zur Vergleichsanalyse liegen für Lüdenscheid – Brügge und Umgebung nicht vor. Im Vergleich mit anderen Bereichen in Tallage ist die Ortslage Brügge weder topografisch – strukturell noch verkehrlich als Problembereich anzusehen. Maßstab für steigende Belastungen kann daher nur eine signifikante Zunahme des Verkehrs sein, der durch entsprechende Verkehrszählungen langfristig beobachtet wird. Die in der Flächennutzungsplanänderung vorgesehenen Sortimentsänderungen haben keinen Einfluss auf das Lokalklima. Auswirkungen sind daher weder im Planfall noch im Fall der Nullvariante zu erwarten. Die klimatischen Auswirkungen der möglichen zusätzlichen baulichen Verdichtung werden als sehr gering eingestuft. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bebauungsplan

Lüdenscheid liegt nach den Messungen und Kartierungen des LANUV in einem sonstigen Gebiet (urbane Bereiche und ländlicher Raum), in dem die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV noch nicht überschritten sind (s. a. § 1 (6) Nr. 7 Buchstabe h alt) Baugesetzbuch). Lüdenscheid liegt in einem überwiegend maritim geprägten Bereich mit allgemein kühlen Sommern und relativ milden Wintern, was in der Regel von einem guten Luftaustausch begleitet wird. Gelegentlich setzt sich jedoch auch ein kontinentaler Einfluss durch, der mit wolkenarmem Himmel und geringen Windgeschwindigkeiten (Hochdruckwetterlage) zu einem erschwerten Luftaustausch führt. Das Lüdenscheider Stadtgebiet ist weder in topographischer noch in städtebaulicher Hinsicht ein homogener Körper. Dies hat eine starke mikroklimatische Differenzierung zur Folge; im Stadtteil Brügge kommt sie besonders zum Ausdruck. Der ehemalige Bahnhof Brügge liegt im Volmetal, westlich des Stadtkörpers, auf einer Höhe zwischen 260 m ü. NHN und 270 m ü. NHN. Da die Klimadaten für Lüdenscheid auf der Höhe von 444 m ü. NHN gemessen werden, muss eine Korrektur der für Lüdenscheid gängigen Aussagen vorgenommen werden. Mit zunehmender Höhe sinkt die Temperatur, steigen die Niederschläge und auch die Windgeschwindigkeiten nehmen zu, was einen besseren Luftaustausch garantiert. Umgekehrt bedeutet dies: das Bahnhofsgelände Brügge ist wärmer (ca. 1°C), trockener (ca. 100 mm weniger an Jahresniederschlag) und weniger gut durchlüftet als Lüdenscheid. Der oft auftretende Südwind kann das südoffene Tal zwar gut passieren, aber der mäanderartige Verlauf des Tales grenzt bestimmte Talbereiche topografisch von den positiven Effekten der Durchlüftung aus. Da Brügge westlich von Lüdenscheid liegt, bleibt es, wegen der vorherrschenden südlichen bis westlichen (60 %) Windrichtungen von den negativen Wirkungen des Stadtkörpers unberührt. Das Gelände Bahnhof Brügge untersteht

dem inversionsanfälligen Einflussbereich des Volmetales, das bis in eine Höhe von ca. 360 m ü. NHN reicht. Dieses wird, bei sog. autochthonen Wetterlagen (Hochdruckwetterlage) besonders im Herbst und Winter, durch Talnebel, verminderten Luftaustausch und erhöhte Luftfeuchtigkeit gekennzeichnet. Das Volmetal ist gleichzeitig ein Kaltluftammel-, -abfluss- und -konzentrationsgebiet für in der Nähe erzeugte Schadstoffe. Im Winter ist hier zusätzlich mit einer geminderten Besonnung zu rechnen (einerseits steht die Sonne tief am Horizont, andererseits verursacht der öfter auftretende Talnebel einen zusätzlichen Heizbedarf).

Ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung des Einflusses von Bebauung auf die klimatischen Gegebenheiten einer Fläche ist die Gewährung des Luftaustausches; in diesem Fall ist es die Vermeidung von Barrierewirkungen. Daher ist bei der Bebauung des Geländes des ehem. Bahnhofs Brügge auf die Höhe und die Ausrichtung der Baukörper zu achten. Hohe Gebäude, quer in das Volmetal platziert, würden Brügge von einer wichtigen Frischluftzufuhrquelle abschneiden und andererseits zur Entstehung eines Kaltluftsees führen, das Sammelbecken für Verkehrsverunreinigungen der stark befahrenen B 54 und der Talstraße werden würde. Aus gleichen Gründen sind auch die Emissionen in Grenzen zu halten, da der Luftaustausch besonders bei autochthonen Wetterlagen erschwert ist. Im Fall der Nullvariante sind keine Änderungen der örtlichen klimatischen Situation zu erwarten. Die klimatischen Auswirkungen der möglichen zusätzlichen baulichen Verdichtung werden als sehr gering eingestuft. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

1.5 Landschaft

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist randlicher Teil des Naturparkes Rothaargebirge, dessen Grenze entlang der Bundesstraßen 54 und 229 gezogen wurde und der auch Siedlungslagen umfasst. In der Umgebung liegen ansonsten keine großflächigen oder überregional bedeutsamen Erholungsgebiete oder Erholungseinrichtungen. Die Änderung der Verkaufsflächenzahlen und Sortimentslisten im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung ist nicht erholungsrelevant. Da die Vornutzung bereits baulich geprägt und entsprechend dargestellt war, ändert sich durch die Umplanung nichts. Erholungsbereiche sind nicht berührt. Besiedelte Bereiche stehen dem Zweck des Naturparkes nicht entgegen. Eine mündliche Rückfrage bei der Geschäftsführung des Naturparkes am 05.02.2018 hat keine Ziele oder Restriktionen erwiesen, die der baulichen Umnutzung des ehemaligen Bahngeländes entgegenstünden und somit Erholungszwecke beeinträchtigen könnten. Im Fall der Nullvariante treten keine Veränderungen auf.

Das Orts- und Landschaftsbild ist von bewaldeten, das Volmetal und damit das Plangebiet rahmenden Höhen eingefasst. In Tallage sind siedlungstypische, bauliche Elemente seit altersher prägend. Die Volme wird wegen ihrer Tieflage (4 m unter Talbodenniveau) nur aus der unmittelbaren Nähe wahrgenommen, stellvertretend jedoch der gewässerbegleitende Gehölzsaum. Das Landschaftsbild ist nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung. Die umliegenden, bewaldeten Höhen sind durchweg als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Schutzziel ist der Erhalt der waldgeprägten Raumkulisse. Im Übrigen beinhaltet die Flächennutzungsplanänderung keine das Landschaftsbild beeinträchtigenden oder verändernden Aspekte. Im Fall der Nullvariante treten keine Veränderungen auf.

Auswirkungen auf Ebene des Flächennutzungsplanes sind nicht vorhanden. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bebauungsplan

Spazier- und Wanderwege sind nicht vorhanden. Das Gelände wird von zahlreichen Hundebesitzern zum Ausführen ihrer Hunde genutzt. Freizeiteinrichtungen existieren nicht. Die Stadt Lüdenscheid sieht im Plangebiet die Trassierung eines regionalen Volmetalradweges durch Festsetzung einer entsprechenden Verkehrsfläche vor. Im Fall der Nullvariante treten keine Veränderungen auf. Die Planungsvariante nimmt die vorherige Situation des Bahnbetriebes quasi auf, wobei die Gesamtprägung des Talraumes durch die bewaldeten Höhen erhalten bleibt. Die Möglichkeit des Spazierens wird durch die Ausweisung eines Fuß- und Radweges entlang der Volme erhalten wie erweitert. Im Fall der Nullvariante sind keine Veränderungen der Erholungssituation zu erwarten. Auch in diesem Fall wird die Stadt Lüdenscheid die Realisierung des volmebegleitenden Geh- und Radweges weiter verfolgen.

Das Landschaftsbild ist von bewaldeten, das Volmetal und damit das Plangebiet rahmenden Höhen eingefasst. In Tallage sind siedlungstypische, bauliche Elemente seit altersher prägend. Die Volme wird wegen ihrer Tieflage (4 m unter Talbodenniveau) nur aus der unmittelbaren Nähe wahrgenommen, stellvertretend jedoch der gewässerbegleitende Gehölzsaum. Das Ortsbild (Wahrnehmung aus der Planfläche heraus) wird vornehmlich durch aufgegebene, geschotterte, d. h. ruderale, Flächen und durch aufgegebene Baukörper geprägt.

Das Plangebiet ist nicht Teil des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Nr. 3 ‚Lüdenscheid‘ des Märkischen Kreises.

Im Falle der Nullvariante wird sich das Plangebiet mit Sukzessionswald bestocken und verwalden. Im Fall der Planrealisierung wird das sich Ortsbild durch großvolumige Baukörper in typischerweise optisch wenig ansprechenden Formen und Farben verändern. Auf Grund der Tallage wird die Bebauung nur aus der unmittelbaren Umgebung heraus wahrnehmbar sein. Uferbegleitende Gehölze entlang der Volme werden die Objekte zumindest im Sommer zu den stark befahrenen Bundesstraßen abschirmen. Für einen gewissen Ausgleich negativer optischer Auswirkungen sorgt eine intensive Begrünung der Außenanlagen der geplanten Gewerbebetriebe, die vertraglich festgesetzt wird.

Die Auswirkungen werden insgesamt als ‚gering‘ bewertet. Dabei werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild mit ‚mittel‘, die auf die Erholungsfunktion als ‚sehr gering‘ bewertet, da diese Funktion bei späterer Realisierung des Radweges an Wert zunehmen wird. Ausgleichsmaßnahmen sind im Hinblick auf die Erholungsfunktion nicht erforderlich. Mögliche Ausgleichsmaßnahmen für das Ortsbild sind:

- > *gedeckte Farben in der Außengestaltung der Gebäude*
- > *Vorschriften zur Größe von Werbeeinrichtungen*
- > *Begrünungsvorschriften für Außenanlagen*
- > Dachbegrünung (auch zur Wasserretention)
- > Fassadenbegrünung

Davon abgesichert durch Bebauungsplan und städtebaulichen Vertrag sind die kursiv gesetzten Maßnahmen. Als Maßnahmen zum Monitoring sind die Kontrolle des Anwuchserfolges der Pflanzungen; erforderlichenfalls Nachbesserungen und die Beachtung sonstiger vertraglicher Vereinbarungen im Rahmen des Bauantrages vorgesehen.

1.6 Wasser

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist nicht in der zentralen Entwässerungsplanung erfasst, jedoch im rechtsgültigen Flächennutzungsplan entsprechend der Aufteilung der beabsichtigten Änderung bereits als Sondergebiet und Gewerbegebiet ausgewiesen. Daher sind keine Auswirkungen gegeben.

Stehende, auf Ebene des Flächennutzungsplanes relevante Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Am Rand des Plangebietes fließt die Volme als größtes Fließgewässer der Region. Die Volme wurde in den Jahren 2013/2014 durch Uferabflachung und punktuelle Gewässeraufweitung renaturiert. Nördlich des Plangebietes quert der Eininghauser Bach verrohrt das Plangebiet. Weitere Fließgewässer sind nicht bekannt. Es sind keine Auswirkungen gegeben.

Wasserschutzgebiete sind im Planbereich nicht vorhanden. Die Hochwassergefahrenkarte stellt Teile des Plangebietes als Überschwemmungsgebiet im Fall des 100-jährigen Hochwassers dar. Im Rahmen der Volmeuferrenaturierung wurde der Gewässerquerschnitt auf ca. 750 m Länge aufgeweitet und eine ehemalige Brücke als rückstauendes Abflusshindernis beseitigt sowie zwei Gewässeraufweitungen angelegt. Ferner wurde im dargestellten Überschwemmungsbereich das Gelände erhöht. Mit Überschwemmungen im Fall des HQ 100 ist daher nicht mehr zu rechnen. Im Übrigen hat die Änderung der Sortimente und Verkaufsflächenzahlen auf Ebene des Flächennutzungsplanes keinen Einfluss auf das Gewässer. Im Fall der Nullvariante sind ebenfalls keine Änderungen zu erwarten.

Die Auswirkungen im Bereich des Gewässerhaushaltes sind insgesamt als ‚sehr gering‘ zu bewerten. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bebauungsplan

Das Plangebiet ist nicht in der zentralen Entwässerungsplanung erfasst. Schmutzwasser und Niederschlagswasser nach §§ 54 und 55 Wasserhaushaltsgesetz sind bislang nicht zu entsorgen. Das Plangebiet ist derzeit weitgehend unversiegelt, allerdings in vielen Bereichen stark verdichtet. Die Topografie ist weitgehend eben. Das Niederschlagswasser versickert daher zur Zeit auf den potentiellen Bauflächen. Das Niederschlagswasser kann mengenmäßig und auslastungsbezogen nicht an einen öffentlichen Kanal angeschlossen werden. Mit Grundwasser ist auf Grund Beobachtungen aus der Gewässerrenaturierung erst ab einer Tiefe von 3 m zu rechnen.

Nach § 44 Absatz 1 Landeswassergesetz NRW in Verbindung mit § 55 (2) Wasserhaushaltsgesetz ist Niederschlagswasser nach Möglichkeit primär vor Ort zu versickern oder zu verrieseln und erst sekundär direkt oder indirekt, jedoch ohne Vermischung mit Schmutzwasser einem Gewässer oder einer Kläranlage zuzuführen. Der Märkische Kreis als untere Abfallbehörde und untere Wasserbehörde hat in einem Gespräch zwischen Kreis und dem Investor sowie der Stadtentwässerung Lüdenscheid AöR eine Versickerung oder Retention im Gelände ausgeschieden. Dies wird durch die Belastungen des flächig aufgefüllten und belasteten Untergrundes und die Gefahr der Eluierbarkeit der Schadstoffe begründet. Durch Ausscheiden der drei vorgenannten Alternativen bleibt für eine Entsorgung nur der Weg der Direkteinleitung in die Volme.

Insgesamt werden durch die Planung 17.988 m² Gewerbeflächen neu geschaffen. Bei einer Grundflächenzahl von GRZ = 0,8 können 80 % dieser Flächen = 14.390 m² zzgl. 4.160 m² Verkehrsflächen, zusammen 18.550 m², erstmalig versiegelt werden, wobei die bisherigen versiegelten Flächen nicht in Differenz zu setzen sind, da sie bei Regenereignissen in die Umgebung entwässerten. Bei einem jährlichen Jahresmittel von 1.215 mm Niederschlag werden dadurch zukünftig 22.538 m³ Wasser jährlich direkt in die Volme eingeleitet. Im Fall der Planrealisierung ist mit einer realistischen Versiegelung von über 18.500 m² zu rechnen, deren Niederschläge direkt in die Volme eingeleitet werden sollen. Der Effekt ist im Gewässersystem der Volme kumulativ, wobei im Falle der unmittelbaren Einleitung ohne zwischengeschaltete Versickerung oder Retention die Auswirkungen auf das Hochwasser der Volme – auch im Falle des 100-jährigen Hochwassers – nicht bekannt sind. Berechnungen hierzu wurden nach Kenntnis und Rückfrage seitens der Stadt nicht angestellt. In einer Stellungnahme per Mail an das vom Investor beauftragte Fachplanungsbüro hat jedoch die untere Wasserbehörde die Direktenleitung für unbedenklich erklärt, so dass für die Stadt kein Anlass für weitergehende Berechnungen besteht.

Potentiell besteht die Gefahr der Grundwasserverunreinigung über Betriebsabläufe bzw. Betriebsmittel, z. B. aus Autoverkehr (auslaufende Treibstoffe, Öle, auch aus Unfällen u. ä.); diese können bei Einleitung in die Volme zur Schädigung der Gewässerfauna führen.

Das Schmutzwasser aus den Betrieben wird gesammelt und im Verlauf der neu über die Volme zu errichtenden Brücke in den Schmutzwasserkanal in der Bundesstraße 54/229 gepumpt. Verschmutztes Niederschlagswasser von den großflächigen Parkplatzanlagen wird über einen Schmutzabscheider direkt in die Volme eingeleitet. Das Niederschlagswasser der Erschließungsstraße wird ohne Abscheider in die Volme eingeleitet, auch wenn die Fahrzeugbewegungen auf diesen Flächen erkennbar größer sind als die auf den privaten Parkplatzflächen. Dies liegt unter Bezug auf die einschlägigen technischen Regeln darin begründet, dass bei Fahrzeugbewegungen unter 2.000 KFZ – wie im Beurteilungsfall gegeben – eine Abscheideanlage nicht verpflichtend ist. Im Fall der Nullvariante sind keine Auswirkungen oder naturgegebene Änderungen der Abflusssituation zu erwarten

Stehende Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Entlang des Plangebietes verläuft die Volme als größtes Fließgewässer der Region. Der Gewässerverlauf der Volme ist weitgehend überformt. Ursprünglich wechselte die Volme ab Höhe der Einmündung B 54/B 229 talabwärts die Talseite und querte das heutige Bahngelände. Möglicherweise sind Verfüllungen über 4 m in von dem heutigen Volmeverlauf entfernteren Bereichen ursächlich dem früheren Verlauf zuzuordnen. Im Verlauf des heutigen Laufes befanden sich Gräben und Hammerteiche, die später – bei Einebnung des Bahngeländes – für die Verlegung der Volme in nicht störende Randbereiche genutzt wurden. In dieser Lage wurde das Gewässer von festen Einbauten und Böschungssicherungen durch Böschungsaufweitungen und Gewässeraufweitungen nach Möglichkeit renaturiert.

Bis auf die Einleitung von Niederschlagswasser hat die angestrebte Nutzung keinen negativen Einfluss auf das Gewässer. Die Erschließung des Bauwerkes muss mit einer neuen Brücke über die Volme erfolgen, deren Querprofil bereits im Rahmen der Genehmigung für die Renaturierung festgelegt wurde. Im Fall der Nullvariante sind keine Veränderungen zu erwarten.

Im Rahmen der Volmeuferrenaturierung wurden der Gewässerquerschnitt auf ca. 750 m Länge aufgeweitet und eine ehemalige Brücke als rückstauendes Abflusshindernis beseitigt sowie zwei Gewässeraufweitungen angelegt. Ferner wurde im dargestellten

Überschwemmungsbereich das Gelände erhöht. Mit Überschwemmungen im Fall des HQ 100 ist daher nicht mehr zu rechnen. Ob die massive Einleitung von Niederschlagswasser an anderer Stelle (unterliegende, nächste Brücke, Brügge) zu Hochwasserproblemen führen kann (kumulierende Effekte), ist eine Frage, die sich aus der Kenntnis und Berechnung des Einzugsgebietes und der Einleitungsmenge beantwortet; hierfür liegen der Stadt Lüdenscheid keine Erkenntnisse vor. Auf die Stellungnahme der unteren Wasserbehörde wird verwiesen.

Angesichts der Prüfungsfolge für die Niederschlagswasserbeseitigung bestehen zu einer Direkteinleitung in die Volme keine Alternative und damit auch keine Ausgleichsmöglichkeiten. Das Dachflächenwasser der Gebäude innerhalb der Sondergebietsflächen soll direkt in die Volme eingeleitet werden, da ein Anschluss an das Kanalsystem in der Straße topografisch zu einer sehr tiefen Verlegung des Kanals führen würde, so dass seine Ausmündung in die Volme bereits bei häufigeren Hochwasserereignissen unter Wasser läge und zu Rückstau führen würde. Das Gewerbegebiet im Süden des Plangebietes entwässert über den Regenwasserkanal in der Erschließungsstraße ebenfalls direkt in die Volme. Die Gefahr der Verschmutzung der Volme durch KFZ-Betriebsmittel soll durch den Einbau von Regenwasserbehandlungsanlagen im Bereich der betrieblichen Fahrflächen, nach Aussage der unteren Wasserbehörde nicht jedoch im Bereich der Verkehrsflächen, reduziert werden. Ein technisches Erfordernis besteht in beiden Fällen nicht.

1.7 Landwirtschaft, Jagd und Fischerei

Flächennutzungsplan

Landwirtschaftliche und gartenbauliche Nutzungen werden im Plangebiet nicht ausgeübt oder sind nicht von der Planung betroffen. Landwirtschaftliche Wege sind nicht vorhanden. Es bestehen daher keine Auswirkungen.

Das Gebiet unterlag als Gewerbegebiet, davor als Bahnfläche nicht der Jagd. Die Jagdausübung ist im übrigen nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung. Es bestehen daher keine Auswirkungen.

Befischbares Gewässer im Plangebiet ist die Volme. Die Fischerei wird von den Ufern der Volme ausgeübt. Im Übrigen ist die Ausübung der Fischerei nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung. Weder die derzeitige noch die geplante Flächennutzungsplandarstellung behindert die Ausübung der Fischerei. Auswirkungen sind nicht zu erkennen. Im Fall der Nullvariante ändern sich die Verhältnisse nicht.

Beeinträchtigungen der vorgenannten Nutzungen finden insgesamt nicht statt. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Bebauungsplan

Landwirtschaftliche und gartenbauliche Nutzungen werden im Plangebiet nicht ausgeübt oder sind nicht von der Planung betroffen. Es bestehen daher keine Auswirkungen.

Als (vormals) besiedeltes Gebiet wird das Plangebiet nicht bejagt. Es bestehen daher keine Auswirkungen in jagdlicher Hinsicht..

Die Volme wird als befischbares Gewässer im Plangebiet befischt. Die Ufer sind zu diesem Zweck begehbar; diese Möglichkeit ändert sich durch die Planung nicht. Änderungen sind auch im Fall der Nullvariante nicht zu erwarten.

Beeinträchtigungen der drei Nutzungen finden nicht statt. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

1.8 Forstwirtschaft

Wald- und Forstflächen sind im Plangebiet und seiner Umgebung nicht vorhanden bzw. von der Planung nicht betroffen. Auch Forsterschließungseinrichtungen sind nicht betroffen.

1.9 Kultur- und sonstige Schutzgüter

Erhaltenswerte Kultur- und Sachgüter oder eingetragene Denkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden.

1.10 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen bestehen vor allem zwischen dem Boden und den von ihm getragenen regenerativen Funktionen. Ursächlich ist die extreme Versiegelungsrate im geplanten Baugebiet, die offene Böden – auch wenn es sich nur um gestörte Böden handelt – als Träger aktueller oder potentieller Biotope in Anspruch nimmt. Sie trägt damit zur Floren- und Faunenverarmung bei. Darüber hinaus werden erhebliche Niederschlagsmengen des Gebietes nicht mehr zur Versickerung gebracht, was zwar die Verlagerung von Bodenschadstoffen minimiert, andererseits aber einen Eingriff in den Gewässerhaushalt durch Direkteinleitung in die Volme darstellt. Zusammen mit anderen Vorhaben gleicher Art führt dies in den Unterläufen zu vermehrtem und höherem Hochwasser.

1.11 Fazit

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

2. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

2.1 Märkischer Kreis

Flächennutzungsplan

Der Märkische Kreis bemerkte, dass die Verbesserung der Geländesituation im Volmeverlauf nicht zwangsläufig zu einer für die Retention (im Sinne des Hochwasserschutzes) ausreichenden Situation führe. Dies solle im Rahmen der Planungen entsprechend berücksichtigt werden.

Grundsätzlich bestünden keine wasserrechtlichen Bedenken. Dem Planverfasser sei bekannt, dass seitens der unteren Wasserbehörde eine Retention vor der Einleitung nicht für erforderlich gehalten wird.

Dem Planvorhaben stünden aus Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken entgegen. Wie der Wirkungsanalyse von Junker und Kruse (Stadtforschung Planung) zu entnehmen sei, werde zur bauplanungsrechtlichen Sicherung des Standortes für die

großflächigen Einzelhandelsbetriebe eine Festsetzung als Sondergebiet unter Nutzung des entsprechenden Feinsteueringstrumentariums (u. a. Festsetzung Gesamtverkaufsfläche, Sortimente) empfohlen. Bei Öffnungszeiten bis 22.00 Uhr bzw. Nachtanlieferungen seien entsprechende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. In diesem Zusammenhang werde auf die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 775 „Bahnhof Brügge“ verwiesen.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Der Hochwasserschutz ist durch die Volmeuferrenaturierung – auch für das HQ 100 („hundertjährige Hochwasser“) – ausreichend. Durch die vorliegende Planung entstehen nach Angabe der zuständigen unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises keine Probleme durch das zusätzlich eingeleitete Niederschlagswasser. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.

Entsprechende Festsetzungen des Feinsteueringstrumentariums finden sich im Bebauungsplan Nr. 775 „Bahnhof Brügge“.

Nachtanlieferungen sind nicht vorgesehen. Die Maßgaben des Lärmgutachtens werden im Bebauungsplan – so weit möglich – festgesetzt. Darüber hinaus gehende Maßnahmen werden in einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag geregelt.

Den Anregungen wurde somit teilweise gefolgt.

Bebauungsplan

Die Nutzbarmachung und die Berücksichtigung einer Trasse für den Volmetalradweg würden begrüßt. Der Radweg sei jedoch im Gesamtverlauf durch weitere Verfahren zu genehmigen.

Die Nutzung einer vorbelasteten Fläche solle aus ökologischer Sicht und das Landschaftsbild betreffend nicht zwangsläufig eine so intensive Bebauung begründen. Bei einem Versiegelungsgrad von 80 % sowie den zu erwartenden massiven und weithin wirkenden Baukörpern werde hier eine weitere Verschlechterung des Zustands eintreten. Die vorliegende Planung solle daher dringend hinsichtlich des Versiegelungsgrades sowie des Landschaftsbildes überarbeitet werden. Hier entstehe trotz Vorbelastung ein hoher, auch ökologischer Wertverlust. In den Festsetzungen fehlten ausreichend große und dauerhaft wirksame öffentliche Grünflächen. Hier seien insbesondere Baumreihen entlang der Volme bzw. des potenziellen Volmetalradweges zu nennen. Die vorhandene Grünstruktur an der Volme sei dort nicht ausreichend, weil sie kaum wahrnehmbar sei. Wichtig sei hier eine zusätzliche Abgrenzung (Bäume, Gehölze) des Geh- und Radweges zum Sondergebiet / Gewerbefläche. Ein weiterer Ansatz sei, die südliche und recht schmale Spitze des Gebietes durch Grünstrukturen aufzuwerten.

Für die Baureifmachung seien die Verbotstatbestände nach § 44 BNatschG zu beachten. Zum Satzungsbeschluss solle der verbliebene Ausgleichsbedarf von 1,55 Wertpunkten nachgewiesen und gesichert sein. Aus formalen Gründen sei der Umweltbericht um eine Inhaltsangabe / Gliederung und insbesondere eine allgemeinverständliche Zusammenfassung zu ergänzen.

Die untere Naturschutzbehörde verfüge über keine konkreten Erkenntnisse zum Vorkommen besonders und streng geschützter Tierarten im Einwirkungsbereich des Vorhabens, welche Auswirkungen auf die Zulässigkeit haben könnten und daher detaillierte Untersuchungen rechtfertigen würden. Dies berechtige aber nicht zu dem

Schluss, dass diese Arten im Einwirkungsbereich nicht vorkämen und ggf. Nachteile erleiden könnten. Sollte vor oder während der Baumaßnahme festgestellt werden, dass solche Arten vorkämen, so sei unverzüglich die untere Naturschutzbehörde zu informieren.

Im Zusammenhang mit der im Umweltbericht aufgeführten hohen Schadstoffbelastung wird angeregt, entsprechende Potenziale im Rahmen der Bebauung zu schaffen und nicht nur auf eine allgemeine Verbesserung der Motorisierung zu hoffen. Die Dachflächen böten die Möglichkeit zur Erzeugung regenerativer Energie ohne Schadstoffbelastung. Es böte sich an, mit diesem Strom die Ladung von E-Mobilen vor Ort zu ermöglichen.

Die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde erfolge nur unter Vorbehalt, da der Umweltbericht in Teilen noch unvollständig sei. Dies betreffe insbesondere die Bilanzierung der Eingriffsfolgen und deren Ausgleich sowie die Festsetzung des angelegten höheren Grünflächenanteils.

Dem Planvorhaben stünden aus Sicht des Immissionsschutzes keine Bedenken entgegen, wenn die unter Ziffer 6 der schalltechnischen Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser sowie die im Verkehrsgutachten der Ingenieurgesellschaft Brilon Bondzio Weiser unter Ziffer 5 aufgeführten Maßnahmen berücksichtigt und umgesetzt würden. Wie der Wirkungsanalyse von Junker + Kruse Stadtforschung Planung zu entnehmen sei, werde zur bauplanerischen Sicherung des Standortes für die großflächigen Einzelhandelsbetriebe eine Festsetzung als Sondergebiet unter Nutzung des entsprechenden Feinsteueringesetzes (u. a. Festsetzung Gesamtverkaufsfläche, Sortimente) empfohlen. Bei Öffnungszeiten bis 22.00 Uhr bzw. Nachtanlieferungen seien entsprechende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Wasserrechtliche Bedenken bestünden grundsätzlich nicht. Es werde angeregt, bezüglich der südlichen GE-Flächen die wasserrechtlichen Anträge nicht durch den Erschließungsträger, sondern zu gegebener Zeit vom konkreten Bauherren stellen zu lassen. Folgende Auflagen seien zu beachten:

1. Da die Anforderungen an den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im einzelnen Bauvorhaben geprüft würden, sei eine Einzelfallbeteiligung bei den Bauvorhaben notwendig, wo wassergefährdende Stoffe verwendet werden sollen. Dies gelte vor allem für den Bebauungsplanbereich, wo u. a. die Errichtung einer Tankstelle ermöglicht werden soll.

2. Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen mit einem Volumen $> 1 \text{ m}^3$ oberirdisch sowie unterirdische Anlagenteile unterlägen einer einmaligen bzw. wiederkehrenden Prüfung durch einen Sachverständigen gem. § 53 AwSV. Diese Anlagen seien der unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises anzuzeigen.

3. Die Vorgaben des § 50 AwSV (Anforderungen an Anlagen in festgesetzten und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten) seien bei der Planung und Errichtung von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu beachten.

Aus Sicht des Fachdienstes Gesundheitsschutz werde angeregt, die Wohnsituation für die Häuser Schlade 1 und Talstraße 148 wegen der erheblichen Schallbelastung zu prüfen, da durch die hohen Lärmwerte eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden könne.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Der Hinweis zum Gesamtverlauf des Geh- und Radweges wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung ist wegen der Großflächigkeit der Nutzungen (EDEKA, Getränkemarkt) und der erforderlichen bzw. vorgesehenen Anzahl der Stellplätze nicht mit einem geringeren Versiegelungsgrad zu realisieren; dies zeigen nicht nur bereits vorliegende Berechnungen der Grundflächenzahl (GRZ), sondern auch bereits umgesetzte Einzelhandelsstandorte (z. B. der Standort Kölner Straße). Für das geplante Gewerbegebiet ist die Festsetzung einer GRZ von 0,8 ein übliches Maß, da eine größtmögliche Variationsbreite möglicher Nutzungen gewährleistet werden soll. Aufgrund der Vorbelastungen in lärmtechnischer Hinsicht sind diesbezüglich ohnehin einschränkende Festsetzungen getroffen worden. Gleiches gilt für die Baukörper und die entsprechend hoch festgesetzte Baumassenzahl (BMZ). Der ökologische Wertverlust wurde in einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung berechnet und ist im Rahmen der Volmeufferrenaturierung bereits ausgeglichen worden. In einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag werden Regelungen zur Begrünung der Sondergebiete getroffen. Dazu zählen die Anpflanzung von Bäumen entlang der geplanten Erschließungsstraße sowie innerhalb der Stellplatzanlagen, die Anpflanzung von Sträuchern sowie von Rasen. Im Übrigen ist die Reaktivierung der Brachflächen bzw. untergenutzten Flächen aus städtebaulicher Sicht geboten. Durch eine bauliche Nutzung auf diesen Flächen kann die Siedlungstätigkeit in der freien Landschaft entsprechend verringert werden. Dies dient dem Freiraumschutz und stellt einen Beitrag zur Innenentwicklung dar. Die Stadt Lüdenscheid folgt damit der allgemeinen Bodenschutzklausel des § 1 (5) BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist.

Öffentliche Grünflächen sind aufgrund der geplanten Nutzungen im Plangebiet nicht vorgesehen. Es ist auch nicht ersichtlich, warum das Gewerbegebiet oder die Sondergebiete durch öffentliche Grünflächen aufgewertet werden sollten. Dies gilt nicht für die vorgeschlagene Begrünung, insbesondere die Anpflanzung von Bäumen entlang des Geh- und Radweges an der Volme. Diesbezüglich wird die Auffassung des Märkischen Kreises – zumindest teilweise – geteilt. Obzwar für das Landschaftsbild keine weiteren Bäume erforderlich sind, da in der Böschung zum Volmeufer ausreichend Bäume stehen, die bereits jetzt wahrnehmbar sind und in einigen Jahren deutlich an Größe hinzugewonnen haben werden, werden eine Baumreihe sowie weitere Anpflanzungen westlich des Geh- und Radweges an der Volme für die Erholungsfunktion als sinnvoll erachtet. Ein weiteres Abrücken der geplanten Gebäude von der Böschung mit ansprechender Bepflanzung zwischen der hier massiven, langen Fassade des geplanten Lebensmittelmarktes und dem Geh- und Radweg entlang der Volme wäre wünschenswert. Die vorliegende Planung ist in dieser Hinsicht gegenüber einer vorherigen Fassung bereits verbessert worden. Ein weiteres Abrücken der geplanten Gebäude von der Böschung würde der aktuellen Planungskonzeption des Investors zuwiderlaufen; bauordnungsrechtlich erforderliche Abstandsflächen könnten mitunter nicht eingehalten werden, was eine Umplanung der Gesamtkonzeption bedingen würde. Aus städtebaulicher Sicht erscheint dies nicht undenkbar. Allerdings benötigen die vorgesehenen Betreiber nach Angaben des Investors jeweils einen vorwiegend rechteckigen, nicht zu schmalen Gebäudezuschnitt, um ihre Filialkonzepte umsetzen zu können. Für den geplanten Lebensmittelmarkt ist im Westen der Abstand zur Bahnlinie inkl. Einfriedung einzuhalten. Zudem ist die Trasse für die Umverlegung des 10-KV-Stromkabels zur Versorgung von Eininghausen, die nicht überbaut werden kann, zu berücksichtigen. Durch die innere Gebäudekonzeption des geplanten Marktes reicht dieser sehr dicht an den Geh- und Radweg an die Volme heran. Eine Umstellung der Gesamtkonzeption mit einem Vorziehen der geplanten Gebäude in die (z. T. nur wenig) breiteren Bereiche direkt angrenzend an die Erschließungsstraße würde eine Verlagerung der Stellplätze in die rückwärtigen Bereiche bedingen, was zu zusätzlichen inneren Erschließungswegen und zu einer weniger effizienten

Raumaufteilung führen würde, da derzeit die Stellplätze kundenfreundlich mit kurzen Wegen vor den Märkten platziert sind. Zudem können die Anlieferungsbereiche derzeit straßenabgewandt realisiert werden.

Innerhalb des Gewerbegebietes sind die überbaubaren Grundstücksflächen möglichst weit gefasst worden, um den zukünftigen Bauherren weite Spielräume bei der Ausnutzung der Grundstücke zu geben. Durch den nach Süden schmal zulaufenden Grundstückszuschnitt, die zum Schutz der umliegenden Wohnbebauung erforderliche Lärmkontingentierung sowie die vorhandenen Anschüttungen auf dem Gelände des zukünftigen Gewerbegebietes bestehen ohnehin bereits Restriktionen. Die Ausnutzung der Fläche zu gewerblichen Zwecken soll daher nicht weiter erschwert werden. An dem festgesetzten Baufenster wird daher festgehalten. Eine Begrünung der verbleibenden nicht überbaubaren Grundstücksfläche südlich des geplanten Baufenssters ist aufgrund der Kleinflächigkeit und der isolierten Lage (Begrenzung durch die Volme und durch die Eisenbahnlinie) in ökologischer Hinsicht zu vernachlässigen. Gestalterisch könnte eine Begrünung in diesem Bereich zu einer Aufwertung führen. Dies soll aus den angeführten Gründen jedoch den zukünftigen Bauherren anheimgestellt werden.

Der Hinweis auf die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Ausführungen finden sich im Umweltbericht. Der ökologische Ausgleich für die Planung ist im Rahmen der Volmeufferrenaturierung bereits erfolgt.

Der Hinweis zum Artenschutz wird zur Kenntnis genommen. Trotz intensiver Nachsuche und Kartierungen sind im Plangebiet weder besonders streng geschützte Wildtiere, Amphibienarten oder Brutplätze europäischer Vogelarten noch besonders geschützte Pflanzenarten gefunden worden.

Die Anregung zur Erzeugung regenerativer Energien wird zur Kenntnis genommen; es wird den zukünftigen Bauherren des Plangebietes anheimgestellt, die Dachflächen der geplanten Gebäude zur Erzeugung von regenerativen Energien zu nutzen.

Der Umweltbericht ist vor der öffentlichen Auslegung gem. § 3(2) BauGB vervollständigt worden. Eine allgemein verständliche Zusammenfassung findet sich am Ende des Umweltberichtes. Auf ein Inhaltsverzeichnis wird verzichtet. Ein rechtliches Erfordernis hierfür wird nicht gesehen; eine nachvollziehbare Lesbarkeit des Berichtes ist auch in der vorliegenden Form gewährleistet.

Die Einhaltung der Maßnahmen zum Immissionsschutz ist durch Festsetzungen im Bebauungsplan oder – soweit nicht festsetzungsfähig – durch entsprechende Regelungen in einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag gewährleistet. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km / h auf Teilabschnitten der Volmestraße und der Talstraße ist bereits umgesetzt.

Für die Sondergebiete wurden Verkaufsflächenobergrenzen und Sortimentsbeschränkungen festgesetzt. Nachtanlieferungen sind nicht vorgesehen.

Es ist vorgesehen, dass die Bauherren für Flächen innerhalb des Gewerbegebietes die erforderlichen wasserrechtlichen Anträge beim Märkischen Kreis stellen. Die Hinweise der unteren Wasserbehörde, insbesondere zur Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV), werden zur Kenntnis genommen.

Da durch die bereits erfolgte Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung nach den Berechnungen des Lärmgutachters die Situation insgesamt verbessert wird, wird im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung kein Raum für weitere Maßnahmen gese-

hen. In der Abwägung widerstreitender Interessen – hier: der Verwirklichung der vorliegenden Planung und somit der Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung in den Ortsteilen Brügge und Stüttinghausen / Oeneking sowie der Wiedernutzbarmachung brachgefallener und untergenutzter Flächen einerseits und der Vermeidung zusätzlichen Verkehrs durch die Planung in durch Verkehrslärm extrem vorbelasteten Bereichen andererseits – (bei einem Verzicht auf die Planung wäre bei gleichzeitiger Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km / h in den Ausfahrten des Knotenpunktes B 54 / B 229 (auf der Volmestraße in Fahrtrichtung Norden, auf der Talstraße in Fahrtrichtung Osten) eine noch weitergehende Lärminderung für die betroffenen Anwohner zu erzielen) – entscheidet sich die Stadt Lüdenscheid für die Durchführung der Planung, da ein Verzicht der positiven Auswirkungen für eine nur geringfügig weitergehende Lärminderung unverhältnismäßig wäre. Die Errichtung von passiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden oder -wällen vor den Immissionsorten ist vor dem Hintergrund der bereits erzielten Verbesserung der Gesamtsituation städtebaulich nicht vertretbar und finanziell unverhältnismäßig. Für Schallschutzwälle steht zudem kein entsprechender Raum zur Verfügung. Zukünftig ist zu prüfen, welche Maßnahmen zu weiteren Verbesserungen führen können. Beispielsweise könnte die vorgezogene Realisierung des geplanten Geh- und Radweges entlang der Volme ggf. einen – wenn auch kleinen – Beitrag zur Verkehrsreduzierung zwischen Brügge und dem Plangebiet leisten.

2.2 Westnetz

Flächennutzungsplan

Angrenzend an das Plangebiet verlaufe die Erdgashochdruckleitung L.-Str.116 und das Steuerkabel 021-K. Im anliegenden Übersichtsplan sei die Lage der Erdgashochdruckleitung und des Steuerkabels zu entnehmen. Es wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass im Zuge von Erschließungsarbeiten (Kanalanschluss, Gas- / Wasser- und Stromleitungsverlegungen etc.) die Erdgashochdruckleitung und das Steuerkabel Berücksichtigung finden. Es werde davon ausgegangen, dass das Geländenniveau nicht wesentlich verändert werde. Sofern neue Anlagen oder Änderungen von Straßen und Wegen, wasserwirtschaftlichen Anlagen, Grundstücken (Eigentumsverhältnissen), Geländehöhen, Grünanlagen und Bepflanzungen im Bereich der Versorgungsanlagen zu erwarten seien, müssten anhand von Detailplanungen rechtzeitig Abstimmungen erfolgen. Die Erdgashochdruckleitung sei in einem Schutzstreifen von 1,5 m Breite (jeweils 0,75 m rechts und links der Leitung) verlegt worden. Der Schutzstreifen sei grundbuchlich gesichert und sei von jeglicher Bebauung freizuhalten und dürfe auch nicht mit Bäumen bepflanzt werden. Oberflächenbefestigungen im Bereich der Erdgashochdruckleitung seien in Beton nicht zulässig. Das Lagern von Bauelementen, schwertransportablen Materialien, Mutterboden oder sonstigem Bodenabtrag sei in dem Schutzstreifenbereich nicht gestattet. Größere Bodenauf- und abträge (>0,20 m) seien ebenfalls ohne Absprache nicht zulässig. Unter Berücksichtigung des Vorgenannten würden keine Bedenken erhoben. Als Anlage seien das Merkblatt „Berücksichtigung von unterirdischen Erdgashochdruckleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen“ sowie die Anweisungen zum Schutz von Gasversorgungsleitungen (inkl. Begleitkabel) von Westnetz beigelegt und zu beachten.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Die Erdgashochdruckleitung und das Steuerkabel verlaufen außerhalb des Plangebietes. Die Anregungen und Forderungen sind daher im Wesentlichen nicht planrelevant. Gleichwohl wurde die Stellungnahme mit dem Merkblatt und den Anweisungen

zum Schutz von Gasversorgungsleitungen zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und künftigen Bauherren weitergeleitet.

Bebauungsplan

Im Plangebiet verlaufe die Erdgashochdruckleitung L.-Str.116 und das Steuerkabel 021-K. Im anliegenden Übersichtsplan sei die Lage der Erdgashochdruckleitung und des Steuerkabels zu entnehmen. Es wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass im Zuge von Erschließungsarbeiten (Kanalanschluss, Gas- / Wasser- und Stromleitungsverlegungen etc.) die Erdgashochdruckleitung und das Steuerkabel Berücksichtigung finden. Es werde davon ausgegangen, dass das Geländenniveau nicht wesentlich verändert werde. Sofern neue Anlagen oder Änderungen von Straßen und Wegen, wasserwirtschaftlichen Anlagen, Grundstücken (Eigentumsverhältnissen), Geländehöhen, Grünanlagen und Bepflanzungen im Bereich der Versorgungsanlagen zu erwarten seien, müssten anhand von Detailplanungen rechtzeitig Abstimmungen erfolgen. Die Erdgashochdruckleitung sei in einem Schutzstreifen von 1,5 m Breite (jeweils 0,75 m rechts und links der Leitung) verlegt worden. Der Schutzstreifen sei grundbuchlich gesichert und sei von jeglicher Bebauung freizuhalten und dürfe auch nicht mit Bäumen bepflanzt werden. Oberflächenbefestigungen im Bereich der Erdgashochdruckleitung seien in Beton nicht zulässig. Das Lagern von Bauelementen, schwertransportablen Materialien, Mutterboden oder sonstigem Bodenabtrag sei in dem Schutzstreifenbereich nicht gestattet. Größere Bodenauf- und abträge (>0,20 m) seien ebenfalls ohne Absprache nicht zulässig. Unter Berücksichtigung des Vorgenannten würden keine Bedenken erhoben. Als Anlage seien das Merkblatt „Berücksichtigung von unterirdischen Erdgashochdruckleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen sowie die Anweisungen zum Schutz von Gasversorgungsleitungen (inkl. Begleitkabel) von Westnetz beigefügt und zu beachten.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Die Erdgashochdruckleitung und das Steuerkabel verlaufen – soweit im Plangebiet – innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen. Eine Berücksichtigung der Erdgashochdruckleitung und des Steuerkabels ist im Zuge der Erschließungsarbeiten vorgesehen. Eine wesentliche Änderung des Geländenniveaus ist nicht vorgesehen. Gleichwohl wurde die Stellungnahme mit dem Merkblatt und den Anweisungen zum Schutz von Gasversorgungsleitungen zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und künftigen Bauherren weitergeleitet. Der Kreuzungsbereich, in dem auch das Steuerkabel liegt, wird umgebaut. Der Straßenbaulastträger, der Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde entsprechend informiert. Zu gegebener Zeit wird eine entsprechende Abstimmung erfolgen.

2.3 Landesbetrieb Straßenbau NRW

Flächennutzungsplan

Es bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Nachfolgende Punkte seien zu beachten:

Solange die inneren und die äußeren verkehrlichen Erschließungsanlagen nicht zumindest einschließlich der Tragschicht fertig gestellt seien, gelte die Erschließung im Sinne von § 132 Abs. 2 BauGB nicht als gesichert. Vorher dürfe nicht mit der Durchführung von Einzelbauvorhaben begonnen werden.

Beleuchtungsanlagen seien im Bebauungsplan als Festsetzung nicht vorgesehen. Ihre Genehmigung durch die Bauaufsicht bedürfe daher in jedem Einzelfall der Zu-

stimmung, eventuell auch der Genehmigung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 FStrG.

Anlagen der Außenwerbung im Bereich von freien Strecken der Bundesfernstraßen seien im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Grundsatz nicht erwünscht. Um eine Beteiligung des Straßenbulasträgers bei der Genehmigung von Werbeanlagen sicherzustellen, sei in die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes ein Hinweis aufzunehmen, dass diese in jedem Einzelfall der Zustimmung bzw. der Genehmigung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 FStrG bedürften, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern von der Bundesfernstraße aus eingesehen werden könnten.

Es wird um weitere Beteiligung am Verfahren gebeten.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Die drei genannten Punkte sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht relevant, werden jedoch für das Bebauungsplanverfahren zur Kenntnis genommen.

Eine weitere Beteiligung ist vorgesehen.

Bebauungsplan

Es bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Nachfolgende Punkte seien zu beachten:

Solange die inneren und die äußeren verkehrlichen Erschließungsanlagen nicht zumindest einschließlich der Tragschicht fertig gestellt seien, gelte die Erschließung im Sinne von § 132 Abs. 2 BauGB nicht als gesichert. Vorher dürfe nicht mit der Durchführung von Einzelbauvorhaben begonnen werden.

Beleuchtungsanlagen seien im Bebauungsplan als Festsetzung nicht vorgesehen. Ihre Genehmigung durch die Bauaufsicht bedürfe daher in jedem Einzelfall der Zustimmung, eventuell auch der Genehmigung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 FStrG.

Anlagen der Außenwerbung im Bereich von freien Strecken der Bundesfernstraßen seien im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Grundsatz nicht erwünscht. Um eine Beteiligung des Straßenbulasträgers bei der Genehmigung von Werbeanlagen sicherzustellen, sei in die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes ein Hinweis aufzunehmen, dass diese in jedem Einzelfall der Zustimmung bzw. der Genehmigung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 FStrG bedürften, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern von der Bundesfernstraße aus eingesehen werden könnten.

Es wird um weitere Beteiligung am Verfahren gebeten.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Der Hinweis auf § 132 Abs. 2 BauGB wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis auf die Beleuchtungsanlagen wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde an die Bauaufsicht der Stadt Lüdenscheid weitergeleitet. Beleuchtungsanlagen sind jedoch in der Regel – in Abhängigkeit von ihrer Größe – baugenehmigungsfrei. Daher wurde mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vereinbart, dass die Beleuchtungsanlagen unabhängig vom Bauantragsverfahren – in einem un-

abhängigen Verfahren – mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen sind. Dies wird in einem den Bebauungsplan begleitenden städtebaulichen Vertrag entsprechend geregelt.

Der Hinweis auf die Zustimmung bzw. Genehmigung von Werbeanlagen durch die Straßenbauverwaltung wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde an die Bauaufsicht der Stadt Lüdenscheid sowie an den Investor mit der Bitte um Beachtung weitergeleitet. Ein entsprechender Hinweis wurde in der Planzeichnung und in der Begründung ergänzt.

2.4 Deutsche Bahn AG

Flächennutzungsplan

Es bestünden keine Bedenken, wenn nachfolgende Hinweise beachtet würden:

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstünden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z. B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen könnten gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden.

Bei konkreten Bauvorhaben zur Bahntrasse sei die DB Netz AG zu beteiligen. Die Bauanträge (inkl. Baubeschreibung, maßstabsgetreuer / prüfbarer Pläne, Querschnitten) seien der DB Immobilien, Region West einzureichen.

Die Abstandsflächen nach BauO NRW seien zu beachten. Bei Unterschreitung sei der Abschluss eines kostenpflichtigen Gestattungsvertrages notwendig.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z. B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. habe der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen seien und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkämen.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Der Hinweis auf die Vorbelastung des Plangebietes wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis zu konkreten Bauvorhaben wird zur Kenntnis genommen und wurde zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und zukünftigen Bauherren weitergeleitet.

Die Beachtung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen ist vorgesehen.

Der Hinweis zur Beleuchtung wird zur Kenntnis genommen und wurde zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und zukünftigen Bauherren weitergeleitet.

Bebauungsplan

Es bestünden keine Bedenken, wenn nachfolgende Hinweise beachtet würden:

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstünden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z. B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen könnten gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden.

Bei konkreten Bauvorhaben zur Bahntrasse sei die DB Netz AG zu beteiligen. Die Bauanträge (inkl. Baubeschreibung, maßstabsgetreuer / prüfbarer Pläne, Querschnitten) seien der DB Immobilien, Region West einzureichen.

Die Abstandsflächen nach BauO NRW seien zu beachten. Bei Unterschreitung sei der Abschluss eines kostenpflichtigen Gestattungsvertrages notwendig.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z. B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. habe der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen seien und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkämen.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Der Hinweis auf die Vorbelastung des Plangebietes wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis zu konkreten Bauvorhaben wird zur Kenntnis genommen und wurde zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und zukünftigen Bauherren weitergeleitet.

Die Beachtung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen ist vorgesehen.

Der Hinweis zur Beleuchtung wird zur Kenntnis genommen und wurde zur Kenntnis und mit der Bitte um Beachtung an den Investor und zukünftigen Bauherren weitergeleitet.

2.5 Enervie Südwestfalen Energie und Wasser

Bebauungsplan

Es bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird auf die Stellungnahme 21.01.2010 im Rahmen der 87. Änderung des Flächennutzungsplanes verwiesen.

Enervie unterhalte im Gebiet und angrenzend zahlreiche Einrichtungen für die Versorgung mit Wasser, Strom und LWL. Für die Versorgung der geplanten Bebauung sei die Errichtung einer oder mehrerer 10-KV-Stationen erforderlich. Ein neues Netzkonzept sei nicht erforderlich.

Eine Versorgung mit Gas sei nur bei Nachweis der konkreten Nachfrage und unter Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit der notwendigen Erschließungsinvestitionen gewährleistet.

Stellungnahme vom 21.01.2010:

Es bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Die im Planbereich vorhandenen bzw. daran angrenzenden Versorgungsleitungen seien von Überbauung, Aufschüttungen oder Anpflanzungen freizuhalten sowie vor Tiefbaumaßnahmen zu sichern.

Eine Gasversorgung sei in diesem Bereich nicht möglich.

Die Maßnahmen zur Leitungssicherung und ggf. Leitungsneuverlegung seien mit Enervie abzustimmen.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Eine 10-KV-Station kann im Plangebiet ohne gesonderte Festsetzung errichtet werden. Der Hinweis auf die Gasversorgung wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde an den Investor als zukünftigen Bauherr zur Kenntnis weitergeleitet. Eine Leitungsneuverlegung der 10-KV-Leitung nach Eininghausen ist mit Enervie bereits abgestimmt worden. Der Bebauungsplan enthält eine festgesetzte Fläche, die mit einem entsprechenden Leitungsrecht zu belasten ist. Weitere Leitungen sind im Plangebiet nicht mehr vorhanden.

2.6 Telekom

Bebauungsplan

Im Plangebiet befänden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus einem beigefügtem Plan ersichtlich seien. Die Aufwendungen der Telekom müssten bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes so gering wie möglich gehalten werden. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssten weiterhin gewährleistet bleiben. Es wird gebeten, die Verkehrswege so an die vorhandenen umfangreichen Telekommunikationslinien der Telekom anzupassen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen. Es wird gebeten, folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen: „In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 1,00 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.“ Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989, insbesondere Abschnitt 3 zu beachten. Es wird gebeten, sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Ausweislich einer Ortsbesichtigung am 05.03.2018 ist die im Lageplan verzeichnete Leitung bereits gekappt und somit nicht mehr in Betrieb; ausweislich eines Leitungsbestandsplanes der DB - Vivico Real Estate – vom 10.04.2002 handelt es sich offenbar um eine Leitung zur Firma Dormann, die bereits seit mehreren Jahren abgerissen ist. Sofern die Telekom im Plangebiet noch Leitungen benötigt, hat sie dies in eigener Initiative mit der Stadt Lüdenscheid und dem späteren Grundstückseigentümer abzustimmen. Dies ist der Telekom bereits fernmündlich mitgeteilt worden. Im Übrigen richtet sich die Stadt Lüdenscheid bei der Planung von Verkehrswegen nicht allein nach der Lage der Telekommunikationslinien der Telekom. Hier sind auch andere Parameter wie zum Beispiel Topografie, Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit u. v. m. zu berücksichtigen.

Unter öffentlichen Straßen und Gehwegen können Telekommunikationslinien untergebracht werden; einer Festsetzung einer Trasse mit einer Leitungszone bedarf es hierfür nicht. Im Übrigen wäre dies auch nicht zweckdienlich, da ohne eine solche Festlegung die Breite der öffentlichen Verkehrsfläche in voller Breite – mit entsprechender Flexibilität – zur Verlegung von Leitungen genutzt werden kann.

Die Pflanzung von Bäumen ist im öffentlichen Straßenraum nicht vorgesehen. Der Investor wurde auf das Merkblatt und die Bitte von Enervie zu Baumpflanzungen hingewiesen.

2.7 Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 (1) und 3 (2) BauGB

Die Anwohner wünschen sich eine sichere Erreichbarkeit zum Einkaufszentrum mit dem Rad und zu Fuß. Der Geh- und Radweg sollte möglichst vorzeitig – zumindest vom Feuerwehrgebäude in Brügge bis zur neuen Brücke – mit gebaut werden.

Abwägend wurde mit dieser Kritik wie folgt umgegangen:

Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie für den Gesamtverlauf des überörtlichen Geh- und Radweges erarbeitet, die voraussichtlich bis Ende 2018 vorliegt. Es ist vorgesehen, dass die Stadt Lüdenscheid Ende 2018 einen Vertrag mit dem Baulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, abschließt und 2019 mit der konkreten Ausführungsplanung beginnt, um ggf. den Geh- und Radweg zeitnah bauen zu lassen.

3. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Flächennutzungsplan

Bei Verzicht auf die Planung kann das Plangebiet für gleichartige Nutzungen verwandt werden, jedoch mit unterschiedlicher Ausnutzbarkeit.

Bebauungsplan

Ohne Bebauungsplanverfahren kann das Plangebiet nicht ordnungsgemäß erschlossen werden, zumal das Plangebiet derzeit als Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch einzuordnen ist. Die Nichtdurchführung der Planung würde zu einer natürlichen Sukzession der Vegetation auf den Plangebietsflächen führen.

Lüdenscheid, den 19.10.2018

Der Bürgermeister
Im Auftrag:

gez. Vöcks

Vöcks