



Stadt Winterberg

Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“
2. Änderung und Erweiterung

Begründung

Inhalt

1.	ALLGEMEINES	3
1.1	LAGE DES PLANGEBIETES	3
1.2	ZIELE UND ANLASS DER PLANUNG	3
1.3	BESTEHENDE NUTZUNGEN IM PLANUNGSBEREICH	3
1.4	BESTEHENDES PLANUNGSRECHT	4
1.5	VERFAHREN	4
1.5.1	Vorprüfungen zur Verfahrenswahl	4
1.5.2	Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden	6
2.	VORGABEN UND BINDUNGEN	8
2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN	8
2.2	REGIONALPLAN	8
2.3	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	8
2.4	ABSTIMMUNG MIT DEN ZIELEN DER RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG	9
2.5	ALTLASTEN	9
2.6.	DENKMALSCHUTZ	9
2.7	LANDSCHAFTSPPLAN, FFH-SCHUTZGEBIET	9
2.8	KAMPFMITTEL	9
3.	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	10
4.	GEPLANTE INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES	10
4.1	ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN	10
4.1.1	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Zentraler Busbahnhof“	10
4.1.2	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride-Platz“	11
4.1.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“	11
4.1.4	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Platz“	11
4.2	PRIVATE VERKEHRSFLÄCHEN BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG „STELLPLÄTZE“	11
4.3	BAHNANLAGEN	12
4.4	GRÜNORDNUNG / AUSGLEICH DER EINGRIFFE IN NATUR UND LANDSCHAFT	12
4.5	DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE	12
5.	ERSCHLIESSUNG	13
5.1	INDIVIDUALVERKEHR	13
5.2	STELLPLÄTZE	13
5.3	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	13
6.	VER- UND ENTSORGUNG	13
6.1	SCHMUTZ- UND REGENWASSERENTSORGUNG	13
6.2	WASSER, STROM, GAS, TELEKOMMUNIKATION	13
7.	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	14
7.1	EINLEITUNG	14
7.2	BESCHREIBUNG DES UMWELTZUSTANDES UND BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN	15
7.2.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen und Artenvielfalt	15
7.2.2	Schutzgut Boden	16
7.2.3	Schutzgut Wasser	16
7.2.4	Schutzgut Klima	16
7.2.5	Schutzgut Luft	17
7.2.6	Schutzgut Mensch	17
7.2.7	Schutzgut Landschaft/Ortsbild	18
7.2.8	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	18
7.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	18
7.2.10	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen	18
7.3	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG UND VERRINGERUNG DER NACHTEILIGEN AUSWIRKUNGEN	19
7.4	MASSNAHMEN ZUM AUSGLEICH DER EINGRIFFE	19
8.	FLÄCHENBILANZ ZUM BEBAUUNGSPLAN	19
9.	BODENORDNUNG, KOSTEN, FINANZIERUNG	20

1. ALLGEMEINES

1.1 LAGE DES PLANGEBIETES

Das Plangebiet liegt im gleichnamigen Hauptort der Stadt Winterberg unmittelbar nördlich im Anschluss an den Ortskern innerhalb der Gemarkung Winterberg.

Der Änderungsbereich hat eine Größe von rd. 0,7 ha.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die Bahnfläche,
- im Osten durch die "Bahnhofstraße",
- im Süden durch die Zufahrt der Straße „Neue Mitte“,
- im Westen durch die östliche Grenze der Bahnanlagen.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ist der Planzeichnung zu entnehmen.

1.2 ZIELE UND ANLASS DER PLANUNG

Die Stadt Winterberg hat zur städtebaulichen Neuordnung und zur Stärkung der Versorgungsfunktion in den vergangenen Jahren das Areal der ehemaligen Bahnflächen zwischen Bahnhof und der Unteren Pforte erworben und entwickelt. Mit der Vermarktung der Unteren Pforte und Errichtung eines Einkaufszentrums wurde ein bisher ungenutzter Bereich unmittelbar im Zentrum der Stadt Winterberg aktiviert, städtebaulich aufgewertet und die Wirtschaftsstruktur verbessert. Das nördlich angrenzende Areal der ehemaligen Bahnfläche wurde für eine gewerbliche Bebauung hergerichtet und erschlossen. Neben dem Großteil der Fläche für das Einkaufszentrum wurde eine weitere Teilfläche an die Caritas veräußert, die bereits ihr Vorhaben auf der Fläche realisiert hat. Die Aufbereitung und Erschließung des Areals wird mit Städtebauförderungsmitteln des Bundes und des Landes NRW bezuschusst, da, bezogen auf die Gesamtmaßnahme, unrentierliche Kosten entstehen. Eine größere Teilfläche wurde bisher noch nicht vermarktet.

Das Empfangsgebäude sowie die Flächen in seinem Umfeld konnten bisher nicht in die positive Entwicklung des (ehemaligen) Bahnareals eingebunden werden. Im Februar 2015 wird in Winterberg die Bobweltmeisterschaft stattfinden. Es ist geplant, bis zu diesem Zeitpunkt den Bahnhof Winterberg und sein Umfeld zu einer neuen Verkehrsstation auszubauen und das Umfeld zu qualifizieren.

Hierzu wurde im Sommer 2012 eine städtebauliche Rahmenplanung erarbeitet, die am 25.09.2012 vom Rat der Stadt Winterberg als Grundlage der weiteren Entwicklung beschlossen wurde. In Abstimmung mit den Beteiligten der DB AG, des Zweckverbandes (NWL, ZRL), der Bezirksregierung Arnsberg und des Bauministeriums (MBWSV NRW) wurden ein Gesamtkonzept erarbeitet und die Grundlagen zur Finanzierung geklärt.

Die Planung erfordert die Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“. Die Änderung erfolgt in zwei Abschnitten. Für die Verkehrsstation mit dem P+R-Platz wird ein erster Abschnitt (Gegenstand dieser 2. Änderung) gebildet, da hier eine schnellere Zeitachse für Planung und Umsetzung vorliegt. Für die Umsetzung der Baumaßnahmen Busbahnhof und P+R-Platz ist daher zeitnahes Planungsrecht erforderlich. Für das Empfangsgebäude und das südliche Gewerbegebiet wird ein unabhängiger Abschnitt gebildet, da hierfür ein Investorenauswahlverfahren und eine Grundstücksausschreibung durchgeführt werden. Die notwendige Änderung wird dann als 3. Änderung durchgeführt. Für den gesamten Änderungs- und Erweiterungsbereich wurde am 15.03.2013 der Aufstellungsbeschluss gefasst.

1.3 BESTEHENDE NUTZUNGEN IM PLANUNGSBEREICH

Der Bereich des Bebauungsplans zwischen der Straße "Am Hagenblech", der Straße „Neue Mitte“ und der "Bahnhofstraße" umfasst die ehemals bahneigenen Flächen des Bahnhofs Winterberg. Die Flächen und Anlagen werden nur noch in kleinen Teilen genutzt.

Das Empfangsgebäude steht bis auf die Wartehalle und die Bahneinrichtungen leer. Die nördlich angrenzenden Schuppen sind ungenutzt.

Die nördlich gelegenen Flächen des Änderungsbereichs sind Schotterflächen, die als Buswar-teplatz, Stellplätze und für P+R-Plätze genutzt werden.

Die Bushaltestelle befindet sich in Höhe des Empfangsgebäudes an der Bahnhofstraße.

Östlich der Bahnanlagen ist 2011 eine Einrichtung der Caritas neu errichtet worden. Die Straße „Neue Mitte“ und die kleine Platzfläche zum Bahnhof hin sind ausgebaut. Die Gewerbefläche zwischen dieser Straße und der Straße „Am Hagenblech“ ist saniert und aufbereitet, aber noch nicht genutzt. Sie ist Gegenstand der Grundstücksausschreibung und der Investorenauswahl.

Die im Bebauungsplan Nr. 27 A ausgewiesenen Kerngebietsflächen im Süden werden durch das Einkaufszentrum „Untere Pforte“ genutzt.

1.4 BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Für den südöstlichen Teil des Geltungsbereichs besteht Baurecht durch den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ in der Fassung vom 27.07.2006.

Der Geltungsbereich wird erweitert durch nördlich angrenzende Flächen der ehemaligen Bahnanlage, die zu P+R-Plätzen werden sollen. Diese Flächen sind noch als Bahnanlagen gewidmet. Der Freistellungsantrag für diese Flächen ist gestellt. Es sind bereits neue Flurstücke gebildet worden, um die Freistellung entsprechend abgrenzen zu können.

Da die gesamte Planung für die Verkehrsstation einschließlich der P+R-Plätze in enger Abstimmung mit der Bahn AG erfolgt und die Abgrenzung der Freistellung gemeinsam festgelegt wurde, ist mit keinem Problem im Freistellungsverfahren zu rechnen. Die Freistellung soll bis zum Satzungsbeschluss erfolgen.

Die bisherigen und widersprechenden Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ im Bereich der 2. Änderung treten mit Rechtskraft der 2. Änderung außer Kraft.

Um die Inhalte des Änderungsbereichs deutlich darstellen und festsetzen zu können ist, auf eine überlagernde Planzeichnung verzichtet worden. Es ist eine eigenständige Verfahrensurkunde erstellt worden. Der Bereich der 2. Änderung ist in der Planzeichnung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ kenntlich gemacht.

1.5 VERFAHREN

1.5.1 Vorprüfungen zur Verfahrenswahl

Für den Bebauungsplan ist zu prüfen, ob das „beschleunigte“ Verfahren gemäß 13 a BauGB durchgeführt werden kann.

Anforderung des BauGB § 13a „Bebauungspläne der Innenentwicklung“

(1) Ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung) kann im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Der Bebauungsplan darf im beschleunigten Verfahren nur aufgestellt werden, wenn in ihm eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung oder eine Größe der Grundfläche festgesetzt wird von insgesamt

- 1. weniger als 20.000 Quadratmetern, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind, oder*
- 2. 20.000 Quadratmetern bis weniger als 70.000 Quadratmetern, wenn auf Grund einer überschlüssigen Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 dieses Gesetzes genannten Kriterien die Einschätzung erlangt wird, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 in der Abwägung zu berücksichtigen wären (Vorprüfung des Einzelfalls); die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden können, sind an der Vorprüfung des Einzelfalls zu beteiligen.*

Wird in einem Bebauungsplan weder eine zulässige Grundfläche noch eine Größe der Grundfläche festgesetzt, ist bei Anwendung des Satzes 2 die Fläche maßgeblich, die bei Durchführung des Bebauungsplans voraussichtlich versiegelt wird. Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Das beschleunigte Verfahren ist auch ausgeschlossen, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Die Anwendungsvoraussetzungen des Verfahrens nach § 13 a BauGB sind im Einzelnen wie folgend geprüft:

Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung, da die Fläche sich innerhalb des Siedlungsgefüges befindet und bereits weitestgehend durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan mit Baugebietsfestsetzungen beplant ist. Ziel des neuen Bebauungsplans ist eine Nutzungsänderung und geringfügige Nachverdichtung innerhalb des bebauten Siedlungsbereichs.

Im Bebauungsplan wird keine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 (2) BauNVO festgesetzt. In diesem Fall wird die mögliche versiegelte Fläche als Grundlage herangezogen. Diese liegt unterhalb von 20.000 m².

Das Verfahren nach § 13 a (1) Ziffer 1 BauGB ist anwendbar.

Zur Überprüfung, ob „durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen“, wird eine Vorprüfung auf der Basis der Anforderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt.

§ 3c UVPG „UVP-Pflicht im Einzelfall“

Sofern in der Anlage 1 für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Sofern für ein Vorhaben mit geringer Größe oder Leistung eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, gilt Gleiches, wenn trotz der geringen Größe oder Leistung des Vorhabens nur aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten gemäß den in der Anlage 2 Nr. 2 aufgeführten Schutzkriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Bei den Vorprüfungen ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Bei der allgemeinen Vorprüfung ist auch zu berücksichtigen, inwieweit Prüfwerte für Größe oder Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, überschritten werden. Für das erstmalige Erreichen oder Überschreiten und jedes weitere Überschreiten der Prüfwerte für Größe oder Leistung gilt § 3b Abs. 2 Satz 1 und 2 und Abs. 3 UVPG entsprechend. Die Durchführung und das Ergebnis der Vorprüfung sind zu dokumentieren.

Für den Bebauungsplan Nr. 27 A 2. Änderung und Erweiterung wurde in der Abgrenzung des Aufstellungsbeschlusses vom 15.03.2013 (der Aufstellungsbeschluss umfasst den Bereich der 2. Änderung sowie die Fläche des Empfangsgebäudes sowie die Fläche zwischen Einkaufszentrum und Bahnhof) die erforderliche Vorprüfung durchgeführt, um den größtmöglichen Eingriff zu betrachten.

Die Anlage 1 zum UVPG enthält unter der Nummer 18.6 „Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs ein Bebauungsplan aufgestellt wird, mit einer zulässigen Geschossfläche von 5.000 qm oder mehr“ die UVP-Pflicht und „bei einer zulässigen Geschossfläche von 1.200 qm bis weniger als 5.000 qm“ die Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Die Nummer 18.8 „Bau eines Vorhabens der in den Nummern 18.1 bis 18.7 genannten Art, soweit der jeweilige Prüfwert für die Vorprüfung erreicht oder überschritten wird und für den in

sonstigen Gebieten ein Bebauungsplan aufgestellt, geändert oder ergänzt wird“, macht deutlich, dass diese Prüfpflicht nicht nur auf den Außenbereich beschränkt ist.

Die anderen Inhalte des Bebauungsplans umfassen keine möglicherweise UVP-pflichtigen Vorhaben.

Die unter 18.4 „Bau eines Parkplatzes“ genannte Mindestgröße von 5.000 m² wird durch den P+R-Platz nicht erreicht, da dessen Fläche lediglich ca. 3.500 m² beträgt.

Die Vorprüfung nach Anlage 2 UVPG kommt zu folgendem Fazit:

Aufgrund der Vorhabens- und Standortmerkmale sind auf die Nutzungen, Qualitäten und Schutzgüter am Standort und im Einwirkungsbereich nach dem derzeitigen Kenntnisstand voraussichtlich keine relevanten Auswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten.

Wesentliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht zu erwarten.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG ergibt, dass voraussichtlich keine relevanten Auswirkungen auf die Umwelt durch das Vorhaben zu erwarten sind. Insofern wird keine Veranlassung gesehen, eine förmliche UVP im Sinne des UVPG durchzuführen.

Das Verfahren nach § 13 a BauGB ist anwendbar.

Zur Überprüfung, ob „Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen,“ wurde wegen des nördlich angrenzenden NATURA 2000-Gebietes DE-4717-310 „Schluchtwald Helle bei Winterberg“ bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ eine zusätzliche Vorprüfung vorgenommen, ob eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erforderlich wird. Diese Prüfung ergab keine Beeinträchtigung des Gebiets.

1.5.2 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit ist nach vorheriger Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 7 der Stadt Winterberg in der Zeit vom 04.06. – 04.07.2013 durch Offenlage des Rahmenplanes sowie des Vorentwurfs mit Begründung im Rathaus durchgeführt worden. Anregungen seitens der Öffentlichkeit wurden nicht vorgetragen.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB erfolgte durch Anschreiben vom 27.05.2013 der berührten Behörden und Träger durch die Stadt Winterberg. Es wurden folgende Stellungnahmen abgegeben.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH, Bochum verweist auf vorhandene Leitungen in der „Bahnhofstraße“ und der Straße „Neue Mitte“. Da die Leitungen außerhalb des Bereiches der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ verlaufen und keine baulichen Veränderungen in diesen Bereichen vorgesehen sind, ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Alle Leitungsträger werden von der Stadt Winterberg im weiteren Verfahren beteiligt.

Die Westnetz GmbH, Regionalzentrum Arnsberg hat keine Bedenken, weist jedoch auf die das Plangebiet querenden Versorgungsleitungen hin. Die Leitungen tangieren das Plangebiet am nördlichen Rand mit der Zufahrt zum P+R-Platz. Durch die Ausweisung als „öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ ist der Bestand der Leitung gesichert. Der Leitungsträger wird in die weitere Planung eingebunden.

Der LWL Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, Münster hat keine Bedenken, empfiehlt allerdings das Bahnhofsgebäude aufgrund seiner Bedeutung für die Ortsgeschichte und den Ausbau des Eisenbahnnetzes als erhaltenswerte Bausubstanz zu bewahren. Das Empfangsgebäude ist nicht Bestandteil des Änderungsbereichs, da es Teil des Investorenauswahlverfahrens ist und somit in dem demnächst noch folgenden 3. Änderungsverfahren überplant wird.

Die Stellungnahme der IHK Arnsberg Hellweg-Sauerland bezieht sich auf Inhalte, die nicht im Geltungsbereich dieses 2. Änderungsverfahrens liegen. Sie werden im Rahmen der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ behandelt.

Die DB Services Immobilien GmbH, NL Köln äußert keine Bedenken. Die Hinweise auf die Anforderungen zur Entwässerung und zur Beleuchtung sowie zum Wegerecht werden in der Planung berücksichtigt. Die DB SImm ist in die Planung eingebunden.

Die Bezirksregierung Arnsberg hat vor dem Hintergrund, dass wegen des laufenden Investorenauswahlverfahrens noch keine konkreten Aussagen zu Nutzungen auf dem Grundstück zwischen Einkaufszentrum und Bahnhof gemacht werden können, mitgeteilt, dass eine landesplanerische Stellungnahme noch nicht möglich ist. Allerdings werde vermutlich eine sogen. Auswirkungsanalyse notwendig. Diese wird dann im Rahmen der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ zu erstellen sein.

Der Hochsauerlandkreis nimmt mit vier Fachdiensten Stellung.

Der Fachdienst 34 - Abfallwirtschaft und Bodenschutz verweist auf zwei eingetragene Altablagerungen bzw. Altstandorte. Beide Standorte sind im verbindlichen Sanierungsplan zum Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ enthalten und entsprechend den Zielen des Sanierungsplans saniert worden.

Der Fachdienst 35 – Untere Landschaftsbehörde, Naturparke – verweist auf erhaltenswerte Bäume (nicht im Bereich dieses Änderungsbereichs) und auf mögliche Bauzeitenbeschränkungen aufgrund der artenschutzrechtlichen Anforderungen. Das Fachgutachten hierfür liegt vor. Bauzeitenbeschränkungen für den Abbruch des ehemaligen Empfangsgebäudes sind erforderlich. Dieses liegt nicht im Geltungsbereich der 2. Änderung, sondern innerhalb des weiteren Änderungsverfahrens (3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“).

Der Fachdienst 51 – Bauaufsicht, Wohnen, Immissionsschutz – macht Hinweise auf die benötigten Löschwassermengen und den möglichen Radius der Entnahmestellen. Diese Hinweise richten sich in erster Linie an die in dem dritten Änderungsverfahren vorgesehenen Baumaßnahmen. Sie werden dort bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass die neuen Planungsinhalte eine erneute schallschutztechnische Betrachtung notwendig machen. Diese Hinweise richten sich in erster Linie an die im Verfahren zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ vorgesehenen Baumaßnahmen. Sie werden dort bei der weiteren Planung berücksichtigt. Für den Bereich der 2. Änderung können Angaben aus vorliegenden Gutachten abgeleitet werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB erfolgte durch öffentliche Auslegung vom 23.09.2013 bis 23.10.2013 sowie durch Anschreiben vom 10.09.2013 der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durch die Stadt Winterberg. Es wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Die DB Services Immobilien GmbH, NL Köln hat keine Bedenken und verweist lediglich auf (allgemeine) Hinweise und Auflagen zur Beleuchtung, zur Entwässerung, zum Anspruchsverzicht bei Immissionen und zu Wegerechten.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH erklärt, dass sich Anlagen der Telekommunikation innerhalb des Plangebiets befinden. Die Reserven der vorhandenen Kommunikationslinie dürften zur Versorgung des Gebiets ausreichen.

Die Unitymedia / Kabel BW hat keine Einwände gegen die Planung. Im Planbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Unitymedia. Kabelschutzanweisungen sind zu beachten.

Die Stadtwerke Winterberg AöR haben keine Bedenken. Sie verweisen darauf, dass Leitungen und Kanäle im Plangebiet nicht überbaubar sind, es müssen Schutzabstände beachtet werden.

Die Westnetz GmbH hat keine Bedenken und verweist lediglich auf vorhandene querende Versorgungsleitungen.

Der Hochsauerlandkreis hat keine Bedenken. Der Fachbereich Wasserwirtschaft erklärt, dass für die Einleitung von Niederschlagswasser in den Vorfluter Helle gemäß § 8 WHG eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen ist. Der Fachbereich FB 34 Abfallwirtschaft und Bodenschutz erläutert: „Das Verzeichnis der Altablagerungen und Altstandorte des Hochsauerlandkreises enthält für den Änderungsbereich eine Eintragung. Flächennummer 194817-2001: Nach den vorliegenden Informationen handelt es sich bei diesem Altstandort, um den ehemaligen Durchgangsbahnhof der Stadt Winterberg. Weiterhin befanden sich auf diesem Gelände ein ehemaliges Stellwerk, ein Lagerplatz für Müll und Bauschutt, ein LKW-/ Busabstellplatz und eine Ölumladestelle. Untersuchungen auf dem Gelände des Altstandortes ergaben Belastungen in mehreren Bereichen mit überwiegend Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und po-

lyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffen (PAK). Im Jahr 2006 wurde das Areal weitgehend in Teilflächen saniert. Sanierungszielwerte waren hier für die jeweiligen Teilflächen die Prüfwerte der BBodSchV Park/ Freizeit und Gewerbe sowie dort wo diese nicht greifen LAGA-Werte von < Z 2. Das Sanierungsziel gilt als erreicht.“

Das Straßenverkehrsamt regt an: „Die Tempo 30-Zone in der Bahnhofstraße sollte so verändert werden, dass die neue Einmündung noch in dieser liegt.“

Ein Bürger hat eine Stellungnahme abgegeben, in der er fordert: „Das bisherige Gleis Nr. 8 oder Ladegleis soll erhalten bleiben, um zukünftigen Veränderungen oder Anforderungen im Bahnbetrieb zu genügen.“

Diese Stellungnahme betrifft die kommunale Bauleitplanung nicht. Die Einrichtungen der Bahninfrastruktur auf gewidmeten Bahnanlagen sind nicht durch die kommunale Bauleitplanung beeinflussbar, da diese nach anderen gesetzlichen Regelungen über entsprechende Planfeststellungsverfahren festgesetzt werden. Die Feststellung der Entbehrlichkeit einzelner Bahnanlagen (damit sind auch einzelne Gleise oder andere technische Einrichtungen gemeint) erfolgt durch die Bahn AG und wird in Form eines Freistellungsverfahrens durch das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde bestätigt. Im vorliegenden Fall hat die Bahn das Ladegleis als entbehrlich betrachtet und für die Umgestaltung des Bahnhofs Winterberg als Standort für Einrichtungen des neuen elektronischen Stellwerks und zur Anlage des erforderlichen neuen Bahnsteigs genutzt.

Ergänzend ist anzumerken, dass der neue Kombibahnsteig Bahn/Bus zusätzlichen Platzbedarf erfordert hat (u.a. Bahnsteig wird breiter, zum Befahren des Zentralen Omnibusbahnhofs mit Bussen werden bestimmte Radien benötigt, beide Einrichtungen grenzen unmittelbar höhenmäßig aneinander). Des Weiteren lassen die vorgesehenen weiteren Nutzungen in diesem Bereich wie Park + Ride-Anlage sowie Stellplatzanlage eine Nutzung als Lager-/Verladefläche nicht zu. Damit ist auch eine Nutzung von Gleis 8 als Ladegleis nicht möglich. Der Rat hat sich deshalb nach umfangreicher Vorstellung der Rahmenplanung zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes Winterberg in seiner Sonderratssitzung am 25.09.2012 in einer Abwägungsentscheidung insgesamt für die Umsetzung der mit allen Beteiligten entwickelten Rahmenplanung für den Neubau des Hausbahnsteigs durch die DB sowie den Bau einer Verkehrsstation mit Zentralem Omnibusbahnhof sowie Park + Ride-Anlage und damit gegen den Erhalt des Gleises 8 (Ladegleis) ausgesprochen. Nur so waren die verkehrstechnischen Ziele und Anforderungen an eine neue, leistungsfähige und fahrgastfreundliche Verkehrsschnittstelle zu erreichen und eine Förderung mit öffentlichen Mitteln möglich.

2. VORGABEN UND BINDUNGEN

2.1 LANDESENTWICKLUNGSPLAN

Die Stadt Winterberg ist entsprechend dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) Mittelzentrum mit 25.000 bis 50.000 Einwohnern im Mittelbereich mit Konzentration mittelzentraler Einrichtungen.

Winterberg liegt im Schnittpunkt von Entwicklungsachsen 2. Ordnung und 3. Ordnung.

2.2 REGIONALPLAN

Der Regionalplan (früher Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – östlicher Teil, Kreis Soest und Hochsauerlandkreis von März 2012 stellt den Geltungsbereich südlich des Bahnhofs als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) und nördlich des Bahnhofs als Gewerbe- und Industriebereich (GIB) dar.

2.3 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Winterberg ist das Plangebiet nördlich des Empfangsgebäudes als Bahnanlage dargestellt. Der Bereich um das Empfangsgebäude ist als gemischte Baufläche und der südliche Bereich als gewerbliche Baufläche ausgewiesen.

Der Flächennutzungsplan wird nach Abschluss des Verfahrens im Wege der Berichtigung angepasst.

2.4 ABSTIMMUNG MIT DEN ZIELEN DER RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG

Die Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung erfolgte im Rahmen der Auslegung. Mit Stellungnahme vom 18.09.2013 erklärte die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 32: Die 2. Änderung und Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ ist mit den Zielen der Raumordnung gemäß § 34 Landesplanungsgesetz NRW vereinbar.

2.5 ALTLASTEN

Für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ wurde im Jahr 2005 ein Sanierungsplan gem. BBschG erarbeitet und genehmigt. Die Umsetzung des Sanierungsplans wurde in den folgenden Jahren erfolgreich betrieben und mit der Dokumentation der Bodensanierung durch das Büro Mull & Partner, Hagen im Februar 2009 abgeschlossen.

Eine belastete Teilfläche aus dem Sanierungsplan, die unterhalb des Empfangsgebäudes und Güterschuppens (KRB 12-14) liegt, konnte bisher nicht saniert werden. Sie wurde daher im Bebauungsplan gekennzeichnet. Diese Teilfläche liegt außerhalb des Änderungsbereichs des Bebauungsplans (2. Änderung) in einem Bereich, der erst später im Zusammenhang mit einer Investorenmaßnahme umgesetzt und nach Abriss des Empfangsgebäudes saniert werden soll (Bereich der 3. Änderung).

Im 2. Änderungsbereich des Bebauungsplans sind auf Grundlage der Untersuchungen für den Sanierungsplan Bereiche mit Belastungen (PAK - KRB 24, 25,29 und MKW - KRB 55) > Z 2 gem. LAGA-Zuordnung ermittelt und bewertet worden. Für den Umgang mit diesen Bodenbelastungen wird im Rahmen der Baumaßnahmen für den ZOB sowie die P&R-Anlagen mit dem Hochsauerlandkreis ein Konzept (abdecken, versiegeln und/oder entsorgen) abgestimmt. Das Konzept zum Umgang mit den belasteten Böden sowie die fachgutachterliche Baubegleitung soll durch das Büro Mull & Partner, Hagen erfolgen. Die Baumaßnahmen sind für das Frühjahr 2014 geplant.

2.6. DENKMALSCHUTZ

Innerhalb des Geltungsbereichs sind keine Bau- oder Bodendenkmale bekannt oder eingetragen.

Das benachbarte Empfangsgebäude ist nach Empfehlung des LWL für Denkmalpflege erhaltenswert. Das Empfangsgebäude liegt außerhalb des Geltungsbereichs der 2. Änderung des Bebauungsplanes und ist damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der Geltungsbereich liegt nicht innerhalb einer Gestaltungsatzung.

2.7 LANDSCHAFTSPLAN, FFH-SCHUTZGEBIET

Der Landschaftsplan Winterberg des Hochsauerlandkreises (HSK), rechtsverbindlich seit 15.05.2008, stellt in der Festsetzungs- und der Entwicklungskarte für den Geltungsbereich des Bebauungsplans keine Festsetzungen oder Entwicklungsziele dar.

Der Geltungsbereich liegt in geringer Entfernung (unter 100 m) zum Natura-2000-Gebiet DE-4717-310 „Schluchtwald Helle bei Winterberg“. Im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsvorprüfung wurden bereits bei der Aufstellung des rechtskräftigen Bebauungsplans mögliche Auswirkungen untersucht und im Ergebnis ausgeschlossen. Das Natura-2000-Gebiet wird fast vollständig vom Naturschutzgebiet 2.1.31 „Schluchtwald Helle“ überlagert.

2.8 KAMPFMITTEL

Es liegt kein Kampfmittelverdacht vor.

3. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Innerhalb der Bebauungsplanänderung sollen die Ziele des Rahmenplans umgesetzt werden. Die Flächensicherung für die geplante Verkehrsschnittstelle mit Busbahnhof und P+R-Platz soll erfolgen. Im Rahmen des weiteren Änderungsverfahrens (3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“) sollen die Ziele der Ansiedlung von ergänzendem Einzelhandel und Dienstleistungen sowie baulichen Nutzungen im Zusammenhang mit dem Bahnhof umgesetzt werden.

Die neue Verkehrsstation erhält einen neuen Bahnsteig, der niveaugleich in einen Bussteig an dem neu ausgebauten Busbahnhof (ZOB) übergeht. Der Busbahnhof ist mit drei Haltestellen ausgestattet.

Die genannte Verkehrsstation (Bahnhof und ZOB) erhält Kurzzeit- und Behindertenparkplätze sowie ca. 50 Park&Ride-Plätze. Für den P&R-Platz ist eine Erweiterung des bisherigen Bebauungsplans Nr. 27 A nach Norden erforderlich.

4. GEPLANTE INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

4.1 ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN

Die Erschließung von Busbahnhof und P+R Platz erfolgen über die vorhandene „Bahnhofstraße“, die außerhalb des Geltungsbereichs der Bebauungsplanänderung liegt.

Eine bauliche Veränderung der „Bahnhofstraße“ erfolgt nicht, die Straße hat eine ausreichende Breite. Bereits heute verkehren hier die Buslinien mit den Haltestellen im Bereich der „Bahnhofstraße“.

In Zusammenhang mit dem neuen Busbahnhof kommen keine zusätzlichen Linienverbindungen hinzu und der vorhandene Fahrplan wird nicht ausgeweitet.

Die vorhandene Verkehrsfrequenz auf der „Bahnhofstraße“ ermöglicht ein gefahrloses Ein- und Ausfahren für Busse.

4.1.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Zentraler Busbahnhof“

Auf der Fläche werden in Form eines Kombibahnsteigs mit direktem Übergang zur Bahn drei Halteplätze für Busse angelegt, die die bisherigen Haltestellen an der Bahnhofstraße ersetzen. Die bisherigen Buslinien sowie die Nachtbusse N2 und N9 werden die neue Haltestelle im unveränderten Fahrplan anfahren. Durch den Kombibahnsteig werden die Umsteigebeziehungen deutlich einfacher und komfortabler.

Die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Zentraler Busbahnhof“ umfasst die Zulässigkeit von allen Verkehrsflächen für Busse und Fahrgäste, Haltestellen mit Überdachungen, Nebenanlagen wie kleinere Abstellräume oder technische Einrichtungen sowie WC-Anlagen. Hierfür werden keine überbaubaren Flächen ausgewiesen. Bestandteil des Busbahnhofs sind Parkplätze für Behinderte, Kiss+Ride, Park+Ride sowie Taxenstellplätze. Die Anlage von überdachten Fahrradabstellanlagen ist zulässig.

Die Zufahrt erfolgt von der „Bahnhofstraße“ nördlich vom „Forsthausweg“. Der Busbahnhof ist nur in Einbahnrichtung zu befahren. Die Ausfahrt erfolgt nördlich des Empfangsgebäudes ungefähr in Höhe der heutigen Zu- und Ausfahrt zum Bahnhofsgebäude.

Durch den Busbahnhof wird kein zusätzlicher Verkehr erzeugt. Die bereits heute auf der Bahnhofstraße verkehrenden Busse werden lediglich an einer neuen Haltestelle gebündelt. Eine neue Belastung oder eine Verkehrsmehrbelastung auf der „Bahnhofstraße“ erfolgt nicht. Eine neue oder zusätzliche Lärmbelastung für die Anwohner der „Bahnhofstraße“ ergibt sich nicht, da nicht mehr Busse als zuvor fahren werden.

Die zusätzlichen Einrichtungen Behindertenparkplätze, Kiss+Ride, Park+Ride sowie Taxenstellplätze sind ebenfalls bereits heute vor dem Empfangsgebäude und auf den nördlich an-

grenzenden Schotterflächen vorhanden. Auch hier erfolgt nur eine Neuordnung, keine Ausweitung und somit auch keine neue oder zusätzliche Belastung der Anwohner.

4.1.2 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride-Platz“

Der nördliche Teil des Geltungsbereichs wird als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park+Ride-Platz“ festgesetzt. Hier sind öffentliche Parkplätze mit ihren Zufahrten und notwendigen Nebenanlagen (Böschungen, Begrünung) zulässig. Geplant sind ca. 50 Parkplätze. Die Zufahrt von der „Bahnhofstraße“ erfolgt in Höhe der „Orkestraße“. An dieser Stelle war bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ die Zufahrt zu den festgesetzten P+R-Plätzen vorgesehen, die sich allerdings nach Süden und nicht wie jetzt nach Norden anschlossen. Bereits damals waren ca. 50 Parkplätze vorgesehen. Über den P+R-Platz wird auch das auf der angrenzenden Bahnfläche errichtete neue Stellwerk erschlossen.

Der P+R-Platz erhält von Norden eine Zufahrt, über die auch Busse zu drei möglichen Wartepätzen gelangen können.

Die P+R-Anlage mit ca. 50 Parkplätzen war bereits Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ von 2005. Der P+R-Platz ist jetzt zwar in seiner Lage nach Norden verschoben, hat aber den gleichen Minimalabstand zu den auf der „Bahnhofstraße“ (Ostseite) gegenüberliegenden Häusern. Da auch weiterhin keine Nachnutzung zu erwarten ist, weil keine Züge im Nachtzeitraum verkehren, sind die Werte aus den damaligen Gutachten analog zu übernehmen.

Die Immissionspegel an den nächstgelegenen Wohnhäusern (Abstand zwischen P+R-Platz und Wohnbebauung verbleibt gegenüber dem Gutachten aus 2005 – wie zuvor ausgeführt - gleich) liegen nach dem Gutachten bei ca. 37 dB (A) und damit weit unter den Orientierungswerten von 60 dB(A) für die im Bebauungsplan Nr. 10 „Orkestraße“ als Mischgebiet festgesetzten Bauflächen an der „Bahnhofstraße“.

Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.1.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“

Zwischen der Bahnanlage und der privaten Verkehrsfläche ist ein Streifen für die Fußwegeverbindung von P+R-Platz zum Busbahnhof und zum Bahnsteig festgesetzt. So wird die Erreichbarkeit ohne Nutzung der privaten Verkehrsfläche sichergestellt. Die öffentliche Verkehrsfläche überlagert die noch nicht freigestellte aber nach Abstimmung mit der Bahn entbehrliche und damit freistellungsfähige Bahnanlage. Der Nutzungszweck der Bahnanlage als Zugangfläche für den Bahnsteig wird in gleicher Form durch die öffentliche Verkehrsfläche übernommen.

4.1.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Platz“

Südlich des Empfangsgebäude ist eine öffentliche Platzfläche festgesetzt, die zur Aufwertung des Umfelds des Empfangsgebäudes, zur Sicherung des Bahnsteigzugangs aus Richtung Süden und zur Verbindung mit der bereits fertig gestellten Platzfläche im Einmündungsbereich zur Straße „Neue Mitte“ dient. Diese Fläche war bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ enthalten.

Hinzugekommen ist ein Flächenteil, der bisher als Bahnfläche dargestellt war. Da diese Fläche noch nicht freigestellt ist, wird hier die Bahnanlage durch die öffentliche Verkehrsfläche überlagert. Die Bahnfläche ist entbehrlich und freistellungsfähig, sie dient dem Bahnsteigzugang. Dieser Zweck wird durch die öffentliche Verkehrsfläche übernommen.

4.2 PRIVATE VERKEHRSLÄCHEN BESONDERER ZWECKBESTIMMUNG „STELLPLÄTZE“

Zwischen der P+R-Anlage und dem ZOB wird eine private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Stellplätze“ festgesetzt, die einen Teil der notwendigen Stellplätze für die Nutzungen im Empfangsgebäude bzw. den Ersatzbau aufnehmen wird.

Die Zufahrt erfolgt über die öffentliche P+R-Anlage. Eine direkte Zufahrt von der „Bahnhofstraße“ oder vom Busbahnhof wird mittels zeichnerischer Festsetzung ausgeschlossen. Es sind maximal ca. 25 Stellplätze möglich. Die Trasse des querenden Kanals und von elektrischen Leitungen wird über Leitungs- und Fahrrechte zugunsten der Versorgungsträger gesichert.

Entlang der westlichen Grenze zur Bahnlinie verläuft ein Gehweg mit der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg“, um die Verbindung zum Bahnsteig und Busbahnhof sicherzustellen.

4.3 BAHNANLAGEN

Die ehemaligen Bahnflächen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ liegen und dort als Baugebiete festgesetzt waren, sind freigestellt.

Der Bereich des zukünftigen P+R-Platzes ist noch Bahnanlage. Es sind jedoch bereits neue Flurstücke gebildet und ein Freistellungsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt ist gestellt. Daher sind diese Flächen auch als Verkehrsfläche überplant. Entlang der Bahnstrecke erstreckt sich bis fast an das Empfangsgebäude ein Grundstücksstreifen, der aufgrund der neuen Planung als Bahnanlage entbehrlich wird. Er nimmt teilweise die Böschung zwischen Bahnstrecke und P+R-Platz auf, teilweise ist er Weg entlang der Stellplätze und wird dann Teil des Kombibahnsteigs am Busbahnhof. Diese Planung ist Gegenstand der Abstimmung zwischen Bahn AG und dem Träger des Busbahnhofs. Die Fläche ist entbehrlich. Einer Freistellung dürfte hier nichts im Wege stehen. Die Fläche ist aus diesem Grund als öffentliche Verkehrsfläche, die die Bahnanlage überlagert, festgesetzt.

Die noch verbleibenden notwendigen Bahnflächen (Bahnsteig) sind im Bebauungsplan entsprechend dargestellt.

Das heute noch bahnbetrieblich notwendige Empfangsgebäude (außerhalb des Geltungsbereichs) wird nach Abschluss der Arbeiten zur Errichtung eines elektronischen Stellwerks entbehrlich und dann freigestellt.

Im Rahmen der Planungen zum Ausbau der Verkehrsstation sind Lage und Abgrenzung der Bahnsteiganlagen genau festgelegt.

4.4 GRÜNORDNUNG / AUSGLEICH DER EINGRIFFE IN NATUR UND LANDSCHAFT

Im Rahmen der Anwendung des Verfahrens gemäß § 13 a BauGB „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ ist die Änderung nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft zu betrachten.

Die Änderung stellt auch gegenüber den ursprünglichen Planinhalten keine neuen Eingriffe dar. Bisherige Baugebiete bzw. Flächen für die P+R-Anlage werden zu Flächen für den Busbahnhof. Die Versiegelung bleibt daher gleich. Die Flächen des neuen P+R-Platzes betreffen heutige Bahnanlagen. Die geschotterten Flächen werden als Lagerflächen und für Stellplätze (P+R) genutzt. Der Versiegelungsgrad wird geringfügig erhöht.

4.5 DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE

Zu schützende Bau- und Bodendenkmale sind im Plangebiet nicht vorhanden. Dennoch wird in den Textteil des Bebauungsplans folgender Hinweis aufgenommen:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Winterberg als Untere Denkmalbehörde und/oder dem LWL Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, (Tel: 02761/93750; Fax: 02761/937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monate in Besitz zu nehmen (§16 Abs. 4 DSchG NW).

5. ERSCHLIESSUNG

5.1 INDIVIDUALVERKEHR

Die Erschließung erfolgt über die vorhandene „Bahnhofstraße“, die außerhalb des Geltungsbeereichs der Bebauungsplanänderung liegt.

Die Straße ist vorhanden, ein Ausbau ist nicht erforderlich.

5.2 STELLPLÄTZE

Für den Bereich des heutigen Empfangsgebäudes können bei einer Hotel- und/oder Gastronomienutzung nicht alle notwendigen Stellplätze in einer städtebaulich vertretbaren Form im direkten Umfeld nachgewiesen werden. Die Lage als Stadteingang und die Nutzungen erfordern einen hochwertig gestalteten Freiraum mit Außengastronomie. Aus diesem Grund soll ein Teil der baurechtlich notwendigen Stellplätze zwischen dem zentralen Busbahnhof und dem P+R-Platz ermöglicht werden. Hierfür ist eine private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Stellplätze“ ausgewiesen worden.

5.3 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Mit der Regionalbahnverbindung von Dortmund über Bestwig nach Winterberg wird die Stadt Winterberg im Taktverkehr als touristisches Ziel gut angebunden.

Die neue Verkehrsstation erhält einen neuen Bahnsteig, der niveaugleich in einen Bussteig an einem neu ausgebauten Busbahnhof (ZOB) übergeht. Die genannte Verkehrsstation (Bahnhof und ZOB) erhält Kurzzeit- und Behindertenparkplätze sowie 50 Park- und Ride-Plätze.

Busbahnhof und P+R-Plätze werden als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen.

6. VER- UND ENTSORGUNG

6.1 SCHMUTZ- UND REGENWASSERENTSORGUNG

Die Entsorgung des anfallenden Schmutzwassers erfolgt über die vorhandene Mischwasserkanalisation in der "Bahnhofstraße" sowie die Trennkanalisation in den Straßen „Neue Mitte“ und "Am Hagenblech". Das Schmutzwasser wird der Kläranlage Elkeringhausen zugeführt. Das Regenwasser wird in den Vorfluter "Helle" eingeleitet.

Die Trasse des vorhandenen Regenwassersammlers, die den P+R-Platz, den Stellplatz und den Busbahnhof durchquert, wird nicht tangiert. Eine Verlegung ist nicht erforderlich. In der privaten Verkehrsfläche erfolgt eine Sicherung der Trasse durch ein Leitungs- und Fahrrecht zugunsten des Versorgungsträgers. Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ist dieses nicht erforderlich.

6.2 WASSER, STROM, GAS, TELEKOMMUNIKATION

Die Versorgung des Plangebiets mit Wasser, Gas und Strom wird durch die Stadtwerke Winterberg AöR und die Westnetz GmbH sichergestellt. Die technischen Infrastruktureinrichtungen zur Versorgung des Gebiets sind vorhanden.

7. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

7.1 EINLEITUNG

Im Rahmen des vereinfachten Verfahrens gem. § 13a BauGB ist die Anfertigung des Umweltberichts nicht verpflichtend. Dennoch werden die Bestandssituation und die möglichen Auswirkungen durch die Planung auf alle Schutzgüter in Berichtform dargestellt, um eine übersichtliche Abwägungsgrundlage vorzulegen. Dieser Bericht entspricht, um dem vereinfachten Verfahren gerecht zu werden, im formalen Aufbau und Inhalten nicht allen Details aus dem für Umweltberichte im Regelverfahren vorgegebenen umfangreicheren Rahmen der Anlage 2 zum BauGB.

Inhalte und Ziele des Bebauungsplans sind - ebenso wie die geplanten Festsetzungen - in der Begründung ausführlich dargestellt.

Tabellarische Darstellung der für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes der entsprechenden Fachgesetze und Fachplanungen.

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
Tiere und Pflanzen	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW)	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für künftige Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass <ul style="list-style-type: none"> - die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, - die Regenerationsfähigkeit und die nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, - die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie - die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
Boden	Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als <ul style="list-style-type: none"> - Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere und Pflanzen, - Bestandteil des Naturhaushalts mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, - Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), - Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen, - der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, - Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, - die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten.
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Landeswassergesetz NW (LWG)	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen.
Klima	Landschaftsgesetz Nordrhein- Westfalen (LG NW)	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts (und damit der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen.
Luft	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen, TA-Luft	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge.
Mensch	Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen,	Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähn-

	TA-Lärm	liche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
Landschaft, Ortsbild	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz NW (LG NW)	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für künftige Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswerts von Natur und Landschaft.
Kultur- u. Sachgüter	Denkmalschutzgesetz	Denkmale sind zu schützen, zu pflegen, sinnvoll zu nutzen und wissenschaftlich zu erforschen. Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

7.2 BESCHREIBUNG DES UMWELTZUSTANDES UND BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN

7.2.1 Schutzgut Tiere, Pflanzen und Artenvielfalt

Umweltzustand

Innerhalb des Planbereichs sind keine schützenswerten Biotope vorhanden. Das Plangebiet besteht zu großen Teilen aus den versiegelten oder brachliegenden Flächen von Bahnanlagen, Parkplatz, Gebäuden und Straßen/Wegen.

Die restlichen Flächen sind Böschungen.

Die angrenzenden Schutzbereiche des Natura 2000- und des Naturschutzgebiets liegen nicht im Geltungsbereich und sind daher nicht betroffen.

Artenschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt am Nordrand des Messtischblattes 4817 Winterberg im Übergang zum nördlich anschließenden Messtischblatt 4717 Niedersfeld. Für beide Messtischblätter sind aktuell insgesamt 46 planungsrelevante Arten nachgewiesen worden.

Säugetiere: Braunes Langohr (N) | Breitflügelfledermaus (N) | Haselmaus (W+N) | Luchs (N) | Kleiner Abendsegler (W) | Nordfledermaus (W+N) | Zwergfledermaus (W+N) |

Amphibien: Geburtshelferkröte (W+N)

Reptilien: Schlingnatter (N) |

Vögel: Baumpieper (W+N), Braunkehlchen (W+N) | Eisvogel (W) | Feldlerche (W+N) | Feldschwirl (W+N) | Feldsperling (W+N) | Flussregenpfeifer (N) | Gartenrotschwanz (W+N) | Grauspecht (W+N) | Habicht (W+N) | Kiebitz (W+N) | Mäusebussard (W+N) | Mehlschwalbe (W+N) | Neuntöter (W+N) | Raubwürger (W+N) | Rauchschwalbe (W+N) | Rebhuhn (W) | Rotmilan (W+N) | Schleiereule (W) | Schwarzkehlchen (N) | Schwarzspecht (W+N) | Schwarzstorch (W+N) | Sperber (W+N) | Turmfalke (W+N) | Turteltaube (W+N) | Wachtel (W+N) | Wachtelkönig (W+N) | Waldkauz (W+N) | Waldlaubsäger (W+N) | Waldohreule (W+N) | Waldschnepfe (W+N) | Wespenbussard (W+N) | Wiesenpieper (W+N) | Ziegenmelker (N)

Schmetterlinge: Blauschillernder Feuerfalter (*Lycaena helle*) (W) | Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*) (W) |

Erläuterung:

(W) Nur für das Messtischblatt 4817 Winterberg nachgewiesen

(N) Nur für das Messtischblatt 4717 Niedersfeld nachgewiesen

(W+N) für beide Messtischblätter nachgewiesen

Insgesamt weist das Plangebiet intensiv genutzte und gestaltete Lebensräume mit hohem Versiegelungsgrad auf.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung wurde für den Änderungsbereich nach Aufstellungsbeschluss vom 15.03.2013 durchgeführt.

Im Rahmen der Prüfung wurde festgestellt, dass für die durch das vorliegende Änderungsverfahren betroffenen Flächen nur geringe artenschutzrechtliche Relevanz besteht. Der vorhandene Schotterparkplatz sowie die Bahnbrache ohne weitere Strukturelemente stellen keinen geeigneten Biotoptyp für die möglicherweise betroffenen planungsrelevanten Arten dar.

Lediglich das damalige Empfangsgebäude stellt sich als zeitweilig genutztes Fledermausquartier (kein Winterquartier) dar. Zum Schutz der Fledermäuse werden (prophylaktisch) Bauzeiten- und Abbruchregelungen sowie die Installierung von Ersatzquartieren vorgeschlagen. Diese Regelungen erfolgen in der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“.

7.2.2 Schutzgut Boden

Umweltzustand

Der gesamte Geltungsbereich ist anthropogen überformt und durch Bahnanlagen, Gebäude, Parkplatz, Straßen und Wege versiegelt. Ungestörte Bodenbereiche sind nicht vorhanden.

Auswirkungen

Durch Versiegelung werden die Bodenfunktionen nachhaltig und nicht umkehrbar gestört. Da die zusätzlichen Versiegelungen jedoch nur eine geringe Größe haben, sind die Auswirkungen als nicht wesentlich zu betrachten.

7.2.3 Schutzgut Wasser

Umweltzustand

Nach Angabe des Sanierungsplanes (Mull & Partner 2005) ist die Grundwasserfließrichtung generell nach Osten gerichtet. Ein im Plangebiet gelegener Bach quert die Fläche im Bereich des (heutigen) Busabstellplatzes. Der Bach ist verrohrt, allerdings ist von einer Dränagewirkung der umliegenden Bachsedimente auszugehen. Lokal ist in diesem Bereich mit Fließrichtungen nach Norden/Nordosten bzw. Süden/Südosten zu rechnen.

Der Grund- bzw. Schichtwasserabstand beträgt im Norden ca. 2,5-5,1m, im Südwesten (Bereich ehemaliger Lagerplatz) ca. 3-4m und im Süden rd. 2,25-2,5m "(Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, 2003, 2005).

Die Ergebnisse der Grundwasseruntersuchungen im Rahmen der Altlastenuntersuchung lassen keine Gefährdung des Grund- bzw. Schichtwassers erkennen.

Auswirkungen

Die Schmutzwasserentsorgung der bisherigen genehmigten Einrichtungen erfolgt durch Anschluss an die vorhandenen Systeme. Die Regenwasserbeseitigung erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Trennsystem. Das Regenwasser wird in den Vorfluter "Helle" eingeleitet.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut werden als nicht erheblich eingestuft.

7.2.4 Schutzgut Klima

Umweltzustand

Mikroklimatisch ist der Geltungsbereich dem Klimatyp „bebauter Bereich mit hohem Versiegelungsgrad“ zuzuordnen.

Auswirkungen

Die geringfügige Erhöhung der Versiegelung führt zu einer negativen Beeinflussung des Mikroklimas am Standort. Durch Begrünung der Stellplatzanlagen wird dieser Effekt wesentlich gemindert und kompensiert.

Wesentliche Auswirkungen auf größere klimatische Bereiche sind nicht zu erwarten.

7.2.5 Schutzgut Luft

Umweltzustand

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich keine besonderen Emittenten.

Möglicherweise vorhandene Luftschadstoffe im Plangebiet setzen sich aus der großräumig vorhandenen so genannten Hintergrundbelastung und der Zusatzbelastung aus lokalem Verkehr zusammen. Die Hintergrundbelastung wiederum setzt sich zusammen aus den Immissionen von Industrie/Gewerbe, Hausbrand und häuslichen Schadstoffimmissionen sowie außerhalb des Untersuchungsraums liegendem Verkehr und weitläufigem Schadstofftransport.

Insgesamt sind für den Untersuchungsbereich keine besonderen Luftschadstoffkonzentrationen bekannt und wegen der geringen allgemeinen großräumigen Belastung auch nicht zu erwarten.

Auswirkungen

Aus den Planungsinhalten und Festsetzungen des Plans sind keine besonderen Luftbelastungen zu erwarten. Das Verkehrsaufkommen steigt durch die Nutzungen nicht, da Nutzungen nur verlagert aber nicht neu geschaffen werden.

7.2.6 Schutzgut Mensch

Es sind die möglichen Auswirkungen durch Verkehrslärm zu betrachten.

Umweltzustand

Betrachtungsbereich ist der Geltungsbereich und die angrenzende Wohnbebauung an der „Bahnhofstraße“. Der Bebauungsplan Nr. 10 „Orkestraße“ setzt für die Bebauung in der Nachbarschaft ein Mischgebiet fest. Die Wohnnutzungen werden bereits heute durch den Verkehr auf der „Bahnhofstraße“ und durch den Bahnbetrieb sowie die Stellplätze auf der Bahnbrache tangiert.

Auswirkungen

Für den Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ wurde eine schalltechnische Untersuchung TÜV Nord (Gutachten Nr. 3.3/229/2005 vom 15. Juni 2005) erarbeitet.

Innerhalb des Geltungsbereichs der 2. Änderung werden keine schutzbedürftigen Nutzungen ausgewiesen. Auswirkungen auf benachbarte schützenswerte Nutzungen aus dem Plangebiet können nur aus dem Betrieb des Busbahnhofs und des P+R-Platzes sowie der Stellplätze und dem sich daraus ergebenden Verkehr entstehen.

Die möglichen Auswirkungen aus der Verkehrsbelastung der „Bahnhofstraße“ bleiben unverändert, da bereits heute alle Buslinien auf der Straße fahren und die Haltestelle Bahnhof bedienen. Die P+R-Plätze sind bereits heute auf der geschotterten Bahnbrache vorhanden. Hier werden auch zeitweise Busse abgestellt oder wenden dort. Des Weiteren sind noch vor dem Bahnhof Stellplätze vorhanden. Da die „Bahnhofstraße“ in ihrer Form unverändert bleibt, ist eine neue Betrachtung des Verkehrslärms nicht erforderlich. Die Aussagen zum Bebauungsplan Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ können bestehen bleiben. Hiernach sind an der „Bahnhofstraße“ aus dem Straßenverkehr keine Überschreitungen der Orientierungswerte für die benachbarte Bestandsbebauung zu befürchten. Überschreitungen aus dem Schienenverkehr betreffen nur die Baugebiete, die nicht Gegenstand der vorliegenden 2. Änderung sind.

Die Haltestellen des Busbahnhofs liegen durch den Kombibahnsteig unmittelbar an den Gleisen und somit in einem größeren Abstand zu den Wohnhäusern. Es wird der Schluss gezogen, dass bei gleicher Anzahl der Busse und größerem Abstand sich keine Mehrbelastung ergeben wird.

Ähnliches gilt für den P+R-Platz. Innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 27 A „Bahnareal Winterberg“ war ein P+R-Platz mit ca. 50 Parkplätzen und einem Abstand von minimal ca. 25 m zur Wohnbebauung an der „Bahnhofstraße“ Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung. Da im Nachtzeitraum keine Züge verkehren, ist nur von Tagbetrieb für den P+R-Platz auszugehen. Unter diesen Bedingungen wurde nachgewiesen, dass bei einem be-

rechneten Pegel von 37,3 dB(A) die Orientierungswerte von 60 dB(A) tags weit unterschritten wurden. Die Verlagerung des P+R-Platzes mit gleicher Größe weiter nach Norden führt dazu, dass nun andere Wohngebäude betroffen sind, die allerdings ebenfalls ca. 25 m Abstand zur Grenze des P+R-Platzes aufweisen. Da auch weiter kein Nachtbetrieb besteht, wird aus den vorliegenden Daten geschlossen, dass keine wesentlich andere Belastung an der Wohnbebauung auftreten wird.

Die Verkehrsfläche für die private Verkehrsfläche „Stellplatzanlage“ liegt in einem Bereich, dem keine Wohnnutzung gegenüber liegt. Da nur ca. 25 Stellplätze möglich sind und die Abstände zur Wohnnutzung weit größer sind, kann auch hier davon ausgegangen werden, dass die Orientierungswerte eingehalten werden.

Die Auswirkungen aus dem Verkehrslärm werden als nicht wesentlich betrachtet.

Schutzgut Landschaft/Ortsbild

Umweltzustand

Das Ortsbild der Altstadt Winterbergs wird durch die historische Bebauung der Bergkuppe und die die Bebauung überragende Silhouette der Kirche St. Jacobus geprägt.

Auswirkungen

Die festgesetzten Verkehrsflächen haben keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Umweltzustand

Es sind im Plangebiet keine Bau- oder Bodendenkmale bekannt. Der angrenzende Ortskern enthält eine Vielzahl von Baudenkmalen und unterliegt in Gänze der Gestaltungssatzung der Stadt Winterberg.

Sachgüter stellen die vorhandenen Gebäude und Anlagen dar.

Auswirkungen

Auswirkungen auf Kulturgüter sind nicht gegeben. Der Beseitigung der Sachgüter stehen die neuen und in Inhalt und Form höherwertigen Nutzungen des Vorhabens entgegen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut werden als nicht erheblich eingestuft.

7.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und dort dargelegt.

7.2.10 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Schutzgut	Funktion	Auswirkung	Erheblichkeit	Maßnahmen
Tiere, Pflanzen	Biotopfunktion	Verlust von geringwertigen Biotopstrukturen	nicht erheblich	
Boden	Bodenfunktion	geringfügige Neuversiegelung, Altlastensicherung	nicht erheblich	
Wasser	Grundwasser	geringfügige Neuversiegelung, Regenwasserbeseitigung und Einleitung in die Vorflut	nicht erheblich	
Klima, Luft	Klimafunktion	Bebauung in lokalklimatisch nicht bedeutenden Bereich	nicht erheblich	
	Luftqualität	Schadstoffemissionen durch Verkehrserzeugung	nicht erheblich	
Mensch	Gesundheit	Lärmemissionen durch Verkehrserzeugung	nicht erheblich	

Landschaft, Ortsbild	Ortsbild	Veränderungen der Randkulisse der Bahnanlage	nicht erheblich	
Kultur- und Sachgüter	Bodendenkmal	keine Auswirkung	nicht erheblich	
	Baudenkmale	keine Auswirkung	nicht erheblich	
	gewerbliche Nutzung	Kündigung bisheriger Pachtverhältnisse	nicht erheblich	
Wechselwirkungen		erhebliche Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten	nicht erheblich	

7.3 MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG UND VERRINGERUNG DER NACHTEILIGEN AUSWIRKUNGEN

Durch geeignete Maßnahmen kann der Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild gemindert werden. Unter dem Ziel: „Beeinträchtigung der Biotopfunktionen und des Landschaftsbildes durch die Baumaßnahme vermeiden bzw. minimieren“ sind folgende Maßnahmen im Bebauungsplan vorgesehen:

- Die versiegelten Flächen sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
- Das anfallende Niederschlagswasser ist in den natürlichen Wasserkreislauf zurückzuführen.
- Zu erhaltende Einzelbäume, Baumgruppen und Gehölzbestände sind während der Baumaßnahme entsprechend den Vorgaben der RAS-LP4 sowie der DIN 18920 zu schützen.
- Bei der Erschließungsplanung sind die Geländehöhen an dem Baumbestand zu berücksichtigen. Anschüttungen oder Abgrabungen sind zu vermeiden.
- Die Stämme und Kronen der Bäume sind während der Bauphase durch geeignete Schutzmaßnahmen zu sichern.
- Baumaterialien sind außerhalb der Kronentraufflächen der Bäume zu lagern.
- Die Wurzelbereiche der Bäume dürfen (auch während der Bauphase) nicht mit schweren Maschinen befahren werden.

7.4 MASSNAHMEN ZUM AUSGLEICH DER EINGRIFFE

Der Bebauungsplan wird nach § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung durchgeführt. Gemäß § 13 a (2) BauGB entfällt für diese Planverfahren die Erforderlichkeit eines Ausgleichsnachweises im Sinne der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

8. FLÄCHENBILANZ ZUM BEBAUUNGSPLAN

Öffentliche Verkehrsfläche P+R	3.414	m ²
Öffentliche Verkehrsfläche ZOB	2.113	m ²
Öffentliche Verkehrsfläche Fußweg	64	m ²
Öffentliche Verkehrsfläche Platz	476	m ²
Private Verkehrsfläche Stellplatz	675	m ²
Bahnanlage	605	m ²
<hr/>		
Geltungsbereich	7.347	m ²

9. BODENORDNUNG, KOSTEN, FINANZIERUNG

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Die durch die Planung zu verändernden Flächen innerhalb des Geltungsbereichs sind im Eigentum der Stadt Winterberg oder werden erworben.

Winterberg, den 18.02.2014

Der Bürgermeister

Im Auftrag

gez. Brieden