

## **Begründung**

### **zum**

## **Bebauungsplan Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid"**

### **und zur**

## **85. Änderung des Flächennutzungsplanes**

### **1. Lage des Plangebietes**

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe der Lüdenscheider Innenstadt, deren zentrale Plätze im Bereich des Rathauses und der besten Geschäftslagen sich in ca. 500 m Entfernung südöstlicher Richtung vom derzeitigen Bahnhofhaltepunkt befinden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird

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

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

### **2. Anlass und Ziele der Planung**

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

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

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

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

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

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

### **3. Städtebauliche Konzeption**

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

Wesentliches Element für eine geordnete städtebauliche aber auch wirtschaftlich vertretbare Entwicklung des Geländes ist eine Verlegung des Bahngleises, um eine zentrale Erschließungsachse zu realisieren und die Zerschneidung des Geländes durch die Gleisanlage aufzuheben. Hierdurch wird es möglich, die freiwerdenden Flächen beidseitig der zentralen Erschließungsachse flexibel zu parzellieren. Das Gleis soll demnach an den Rand der Böschung

zur Mathildenstraße verlegt werden. Der Bahnsteig wird an die Bahnhofstraße herangeführt und mit einem Bussteig zu einem Verknüpfungspunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgebaut. Er berücksichtigt die Möglichkeit einer Anfahrbarkeit mit verdoppelter Zuglänge. Umsteigemöglichkeiten zum Bus und zwischen Bussen sind ohne Straßenüberquerungen von einem Bahnsteig aus möglich. Eine Überdachung soll der Komforterhöhung dienen.

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

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

#### **4. Änderung bestehender Rechtsverhältnisse**

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

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

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

1. Bebauungsplan Nr. 220 "Marktplatz" (1956)  
Fluchtlinien Bahnhofstraße (teilweise)
2. Bebauungsplan Nr. 564 "Niemöller Straße"  
Verkehrsflächen Bahnhofstraße

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

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

## **5. Planinhalt**

### **5.1 Art der baulichen Nutzung**

Für die Art der baulichen Nutzung werden im Bereich des Bahnplateaus gem. § 11 (1) BauNVO sonstige Sondergebiete mit den Zweckbestimmungen

- Bahnhofsgebiet (SO 1),
- Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet (SO 2) sowie
- Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Produktionsgebiet (SO 3)

festgesetzt. Diese Zweckbestimmungen und in der Folge die konkreten Festsetzungen zur Art der Nutzung unterscheiden sich wesentlich von den abstrakten Zweckbestimmungen anderer Baugebietstypen der BauNVO. Daher ist entsprechend der Zielsetzung der Planung die Festsetzung von Sondergebieten zweckdienlich.<sup>1</sup> Die planerische Zielsetzung kann durch die Festsetzung eines Baugebietstyps nach den §§ 2-10 BauNVO - auch unter Berücksichtigung der Feinsteuerungsmöglichkeiten des § 1 BauNVO - nicht realisiert werden.

Die Sondergebiete SO 2 (mit Ausnahme des Grundstückes, auf dem der Finanzamtneubau realisiert wurde) und SO 3 (mit Ausnahme eines nordöstlichen Teilbereiches) werden zusätzlich in vordere und hintere Bauzonen geteilt.<sup>2</sup> Ab einer Bautiefe von 20,00 m – gemessen von der Straßenbegrenzungslinie – sind jeweils zusätzlich zu den allgemein zulässigen Nutzungen dieser Baugebiete weitere Nutzungen zulässig. Dies unterstützt die Realisierung der städtebaulichen Zielvorstellungen unter besonderer Berücksichtigung einer "Adressenbildung" und der städtebaulichen Gestalt. In den vorderen Bauzonen sollen im wesentlichen nur Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke sowie Gebäude und Räume für freie Berufe (SO 2) bzw. Büro- und Verwaltungsgebäude, Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke, Hotels und Gasthäuser sowie Gebäude und Räume für freie Berufe (SO 3) untergebracht werden. Ausnahmsweise können jedoch auch andere Nutzungen zugelassen werden. Mit diesen Festsetzungen erhält die Straßenfront der zentralen Erschließungsachse ein homogenes Gesamtbild, welches die Nutzungsstruktur des Plangebietes auch nach außen hin, in den öffentlichen Raum widerspiegelt. Hallen, Gebäude für Produktionsanlagen und sonstige bauliche Anlagen sollen in den rückwärtigen Bereichen realisiert werden. Sie können jedoch ausnahmsweise auch in den vorderen Bauzonen zugelassen werden, wenn die städtebauliche Zielsetzung nicht beeinträchtigt wird. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn derartige bauliche Anlagen architektonisch an die Gestaltqualität der umgebenden allgemein zulässigen Gebäude angepasst sind oder Geschosse klar ablesbar bleiben.

---

<sup>1</sup> vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.1997

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

## **Bahnhofsgebiet**

Im festgesetzten SO 1 sollen vor allem Nutzungen etabliert werden, die den verkehrlichen Verknüpfungspunkt Bus / Bahn ergänzen: Das vorgesehene Nutzerprofil zielt auf kleinteilige Dienstleistungseinheiten, kleinflächigen Einzelhandel und ergänzend Wohnen ab. Entsprechend sind als zulässig festgesetzt:

- 1.) bahnbezogene Dienstleistungen und Einrichtungen, Dienstleistungen und Einrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Taxiunternehmen

Die Festsetzung dient der Abwicklung und Sicherheit des spurengelassenen Personennahverkehrs (SPNV) bzw. des ÖPNV und ermöglicht, diese entsprechenden Nutzungen (wie z. B. Fahrkartenverkauf, Auskunft, Reservierung u. dgl.) in einem Gebäude mit zugleich auch bahnfremden Nutzungen zu realisieren; gleichzeitig soll mit dieser Festsetzung die Möglichkeit gewährt werden, den ÖPNV an ein Taxiunternehmen anzuschließen;

- 2.) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude

In diesen Gebäuden sind Büro- und Verwaltungstätigkeiten jedweder Art zulässig; Läden (als Unterfall von Geschäften) sind in den Erdgeschossen möglich;

- 3.) Hotels und Gästehäuser

In der Abgrenzung zu den Hotels, für die insbesondere durch das Seminar- und Schulungsprogramm des EGC ein Bedarf besteht, handelt es sich bei Gästehäusern um Beherbergungsbetriebe, die nicht für jedermann zugänglich sind, sondern einem Betrieb, einem Institut oder spezifischen Einrichtungen zugeordnet sind;

- 4.) Gebäude für freie Berufe

Die Ausübung freier Berufe ist auch in Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden zulässig. Insofern tritt diese Festsetzung ergänzend zu Nr. 2.) für nicht büroartige Nutzungen;

- 5.) Schank- und Speisewirtschaften

Diese Nutzung ergänzt typischerweise den ÖPNV-Verknüpfungspunkt;

- 6.) Läden in den Erdgeschossen mit einer max. Verkaufsfläche von jeweils 500 qm, ausgenommen Sex-Shops

Die Verkaufsflächenbegrenzung gewährleistet dabei, dass keine großflächigen Einzelhandelsnutzungen hier einen Standort finden können; eine Konkurrenzsituation zum Einzelhandelschwerpunkt der nahen Innenstadt wird somit vermieden. Sex-Shops sind geeignet, trading-down-Effekte hervorzurufen. Um derartigen Entwicklungen vorzubeugen, sind Sex-Shops in dieser städtebaulich exponierten Lage nicht zulässig;

- 7.) Wohnungen oberhalb des ersten Obergeschosses

Sie sollen das Nutzungsspektrum des Bahnhofsgebietes abrunden und zu einer Belebung des Quartiers beitragen.

Weitere Nutzungen können ausnahmsweise zugelassen werden. Dies sind:

- 1.) Gebäude, Räume, Einrichtungen und Anlagen für Schulungs- und Tagungs-, Forschungs- und Entwicklungszwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen,
- 2.) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet sind und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
- 3.) betriebliche Kinderbetreuungseinrichtungen,
- 4.) Anlagen und Einrichtungen für kulturelle Zwecke sowie
- 5.) Parkhäuser und Großgaragen, sofern sie der Unterbringung von Stellplätzen für in den Sondergebieten allgemein oder ausnahmsweise zulässige Nutzungen, Anlagen und Einrichtungen oder der Unterbringung von Park + Ride - Parkplätzen dienen und sofern die Gestaltungsfestsetzung Nr. 4 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten wird.

Die Ausnahme Nr. 1.) ist im Bebauungsplan für diesen Bereich vorgesehen, da in den angrenzenden Sondergebieten diese Nutzungen z. T. ausdrückliche Zielrichtung der Planung und damit allgemein zulässig sind. Einer ausnahmsweisen Zulässigkeit dieser Nutzungen im SO 1 steht die städtebauliche Zielsetzung der Planung insgesamt somit nicht entgegen.

Die Nutzungen Nr. 2.) bis 5.) können der Zweckbestimmung des Sondergebietes dienen. Ihre ausnahmsweise Zulässigkeit ergänzt insofern das vorgesehene Nutzungsspektrum.

### **Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet**

Das Dienstleistungs- und Verwaltungsgebiet ist überwiegend in eine vordere und eine hintere Bauzone unterteilt. Diese Differenzierung ist aus gestalterischen Gründen und zur Wahrung des angestrebten städtebaulichen Charakters erforderlich. In der vorderen Bauzone sollen nur Gebäude mit ablesbaren Geschossen entstehen. Entsprechend sind zulässig:

#### 1.) Büro- und Verwaltungsgebäude

Der Begriff "Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude" zielt vorwiegend auf gewerbliche Nutzungen, die büroartig betrieben werden, ab. Gleichwohl sind auch Läden als Unterfall von Geschäften, beispielsweise in den Erdgeschossen, zulässig. "Geschäfts- und Bürogebäude" werden als planungsrechtliche Begriffe i. d. R. als Einheit verwendet; die Einzelbestandteile der Begrifflichkeiten sind nicht definiert. Für hier vorgenommene Festsetzungen bedeutet die Reduzierung des Begriffs auf "Büro- (und Verwaltungs)gebäude", dass jegliche Einzelhandelsnutzung untersagt ist;

#### 2.) Gebäude, Räume und Anlagen für Schulungs- und Tagungszwecke

Das umfangreiche Seminarprogramm des EGC bedingt einen Bedarf für diese Nutzung. Vorhandene Ansätze von Aus- und Weiterbildungseinrichtungen sollen ausgebaut werden;

#### 3.) Gebäude und Räume für freie Berufe

Die Ausübung freier Berufe ist auch in Büro- und Verwaltungsgebäuden zulässig. Insofern tritt diese Festsetzung ergänzend zu Nr. 1) für nicht büroartige Nutzungen.

In der hinteren Bauzone – ab einer Bautiefe von 20,00 m – sind darüber hinaus Gebäude, Räume, Anlagen und Einrichtungen für Forschungs-, Entwicklungs-, und Messezwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen zulässig. Diese Nutzungen sind Bestandteil des angestrebten Nutzungsspektrums auf dem Bahnhoftsplateau, sollen jedoch

wegen ihrer üblichen Gebäudeausprägungen vorwiegend in der hinteren Bauzone realisiert werden.

Ausnahmsweise können im SO 2 zugelassen werden:

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

Die Ausnahme Nr. 1.) ist in der hinteren Bauzone allgemein zulässig. Betriebsbedingt können Notwendigkeiten bestehen, die eine ausnahmsweise Zulässigkeit auch im vorderen Baubereich bedingen. Darüber hinaus ist die Ansiedlung dieser Nutzungen originäres Ziel der Planung. Eine Durchbrechung der mit den Bauzonen angestrebten Gestaltungsabsicht ist insofern dann vertretbar, wenn die Gesamtkonzeption der Planung nicht beeinträchtigt wird.

Die Ausnahme Nr. 2.) berücksichtigt die Möglichkeit einer Ansiedlung von Gewerbebetrieben, die das Nutzungsspektrum sinnvoll ergänzen können. Der Schwerpunkt der in der Festsetzung angeführten Funktionsbereiche bezieht sich auf den Standort innerhalb des Plangebietes und nicht auf die Betriebsstruktur der Unternehmen insgesamt. Um die wertvollen, innenstadtnahen Flächen möglichst hoch auszunutzen, sind Lagerhäuser und -plätze auf einen Anteil von 25 % der Grundstücksfläche begrenzt.

Die Nutzungen Nr. 3.) bis 8.) können der Zweckbestimmung des Sondergebietes dienen. Ihre ausnahmsweise Zulässigkeit ergänzt insofern das vorgesehene Nutzungsspektrum. Betriebsbezogene Einrichtungen der Schank- und Speisewirtschaft sind dabei keine jedermann zugänglichen Einrichtungen, sondern jeweils nur für Mitarbeiter und Besucher eines Betriebes vorgesehene Restaurationsbetriebsteile. Entsprechendes gilt für die festgesetzten betrieblichen Kinderbetreuungseinrichtungen. Wegen der besonderen Bedeutung einer hohen gestalterischen Qualität der Baugebiete zur Herausbildung einer "Adresse" ist die Zulässigkeit von Parkhäusern und Großgaragen u. a. an die Einhaltung einer Gestaltungsfestsetzung gem. § 86 BauO NW gebunden: Obgleich durch die vorgesehenen Nutzungen ein hoher Stellplatzbedarf hervorgerufen werden kann, soll die städtebauliche Zielsetzung zumindest nicht durch das typische Erscheinungsbild üblicher Parkbauten konterkariert werden.

## **Dienstleistungs- Verwaltungs- und Produktionsgebiet**

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

Vergleichbar zum Sondergebiet SO 2 werden als allgemein zulässig festgesetzt:

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

Ab einer Bautiefe von 20,00 m sind darüber hinaus zulässig:

- 1.) Gebäude, Räume, Anlagen und Einrichtungen für Forschungs-, Entwicklungs- und Messezwecke sowie zur Förderung technologieorientierter Betriebsgründungen,
- 2.) nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, deren Schwerpunkt in den betrieblichen Funktionsbereichen Forschung und Entwicklung, Management und Marketing oder Schulung liegt; Lagerhäuser und -plätze dürfen dabei nur einen Anteil von max. 25 % der Grundstücksfläche einnehmen.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

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

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind dabei um nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe aller Art ergänzt worden; ausgenommen bleiben jedoch Einzelhandelsbetriebe und Vergnügungsstätten. Der Schwerpunkt dieser Nutzungen soll im Kerngebiet der Innenstadt verbleiben. Die ausnahmsweise Zulassungsfähigkeit für Lagerhäuser und -plätze mit einem größeren Anteil der Grundstücksfläche resultiert aus der abnehmenden Lagegunst auf dem nördlichen Bahnplateau.



In einem nordöstlichen Teilbereich – an der Straße Zum weißen Pferd gelegen – setzt der Bebauungsplan ein allgemeines Wohngebiet fest. Dieses kann die Wohnbebauung an der Straße Zum weißen Pferd ergänzen. Das Areal wird derzeit kleingärtnerisch genutzt. Aufgrund der vorhandenen Böschung zum Bahnofsplateau kann lediglich ein Teil der kleingärtnerisch genutzten Fläche als allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden. Überschlägige Geländeskizzen haben ergeben, dass lediglich im Bereich der zurückspringenden Böschung ein ausreichend breiter Geländestreifen für eine Wohnbebauung verbleibt. Obgleich die Belichtungs- und Besonnungssituation für diese Baufläche wegen der topografischen Verhältnisse und des Bewuchses der Böschung als mäßig zu bezeichnen ist, erscheint die Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (noch) vertretbar. Durch eine Vermarktung desselben kann zudem ein Beitrag zur Finanzierung der Gesamtentwicklung des Bahnofsplateaus geleistet werden. Für die südlich angrenzenden Flächen, die gelegentlich als Parkplatz genutzt werden und sich derzeit in einem verwilderten Zustand befinden, scheidet eine solche Entwicklung zu Wohnzwecken aus, da hier aufgrund der Topografie und des Bewuchses der Böschung keine einer Wohnnutzung adäquaten Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse zu erwarten sind und somit gesunde Wohnverhältnisse nicht gewährleistet werden können.

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

An der Altenaer Straße wird ein Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO festgesetzt. Neben den allgemein zulässigen Gewerbebetrieben aller Art, Lagerhäusern und -plätzen sowie öffentlichen Betrieben, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden und Tankstellen können ausnahmsweise auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke zugelassen werden. In Anwendung des § 1 (5, 6 und 9) BauNVO sind Anlagen für sportliche Zwecke aufgrund ihrer Flächenintensität sowie Vergnügungsstätten wegen der möglichen von ihnen ausgehenden trading-down-Effekte unzulässig. Darüber hinaus sind – dem Einzelhandelskonzept der Stadt Lüdenscheid<sup>3</sup> folgend – Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 8 (2) Nr. 1 BauNVO mit Verkaufsflächen für den Verkauf von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß der Lüdenscheider Sortimentsliste aus dem Einzelhandelskonzept Lüdenscheid vom September 2005 ausgeschlossen.

---

<sup>3</sup> vgl. Junker und Kruse Stadtforschung Planung: Einzelhandelskonzept Lüdenscheid, Dortmund, 2005

Zentrenrelevante Sortimente sind demnach:

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

Nahversorgungsrelevante Sortimente sind demnach:

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

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

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

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

## **5.2 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Sondergebieten durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), einer Geschossflächenzahl (GFZ) sowie Festsetzungen zur Begrenzung der Höhe baulicher Anlagen bestimmt. Da für das Bahnplateau eine hohe bauliche Dichte angestrebt wird, sind für die GRZ mit 0,8 sowie für die GFZ mit 2,4 die Höchstmaße der baulichen Ausnutzung gem. § 17 (1) BauNVO festgesetzt. Innerhalb der Sondergebiete wird zudem die maximale Höhe baulicher Anlagen mit 418,00 m über NN (dies entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 16m) festgesetzt, da durch die festgesetzte Art der baulichen Nutzung die Festsetzung einer GFZ allein oder einer maximalen Zahl von Vollgeschossen die Höhenentwicklung von baulichen Anlagen nicht hinreichend begrenzt werden könnte. Zugleich wird für das Sondergebiet 1, den Bereich des Finanzamtes sowie die vordere Bauzone im Sondergebiet 2 eine Mindesthöhe baulicher Anlagen von 412,00 m über NN (Gebäudehöhe ca. 10 m) festgesetzt, um straßenbegleitend einen Korridor von Bauhöhen vorzugeben, der unter Zugrundelegen üblicher Geschosshöhen eine drei- bis viergeschossige Bebauung erlaubt. Durch die Vermeidung größerer Höhendifferenzen benachbarter Gebäudekörper soll das straßenseitige Erscheinungsbild der Bahnhofsallee vereinheitlicht und zur Bildung einer „guten Adresse“ beigetragen werden. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete 3 kann für untergeordnete Gebäudeteile ausnahmsweise von der minimalen Gebäudehöhe abgewichen werden, um im Einzelfall betrieblichen Notwendigkeiten begegnen zu können. Westlich der Bahnhofsallee kann innerhalb der festgesetzten Sondergebiete SO 1 und SO 2 die festgesetzte Mindesthöhe für Parkhäuser ausnahmsweise unterschritten werden, um so auch Parkbauten mit nur zwei oder drei Ebenen zu ermöglichen. Die Gebäudetypik von Parkhäusern bewirkt generell eine andere Höhenentwicklung dieser baulichen Anlagen, die eine solche Ausnahme rechtfertigt.

Im Bereich der bestehenden Ladenzeile an der Bahnhofsallee wird innerhalb des Sondergebietes 1 von dieser Regelung abgewichen: Aufgrund der hier festgesetzten Art der baulichen Nutzung und der Grundstückstiefe ist hier in der baulichen Ausprägung von der Errichtung von klar ablesbaren Büro- und Wohngeschossen auszugehen, so dass in diesem Bereich die Festsetzung von maximalen Gebäudehöhen nicht erforderlich ist. Im Eingangsbereich zum Bahnplateau sind maximal sechs Vollgeschosse zulässig, um hier die Errichtung einer städtebaulichen Dominante, d. h. eines Büro- und Wohnturmes zu ermöglichen. Zur Vergrößerung der Baufläche in diesem Bereich erstreckt sich die überbaubare Grundstücksfläche bis auf den nördlichen Teil des südlich an die jetzige Ladenzeile angrenzenden „Wiedenhof“-Grundstückes. Ggf. kann auch das gesamte „Wiedenhof“-Grundstück zur besseren Anbindung des Bahnhofsareals an die City in die Konzeption für ein solches prägendes Gebäude im Ein-

gangsbereich zum Bahnplateau einbezogen werden, sofern dies den Planungen eines Investors entspricht und eine Einigung mit dem Grundstückseigentümer erzielt wird.

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

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

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

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

Für die nicht wesentlich störenden Gewerbegebiete an der Friedhofstraße wird die GRZ ebenfalls mit 0,8 festgesetzt, um eine hohe bauliche Grundstücksausnutzung zu ermöglichen. Die Gemengelage der Umgebung weist gleichfalls einen hohen Versiegelungsgrad auf. An den Gebäudebestand angepasst sind maximal drei Vollgeschosse zulässig. Darüber hinaus wird

das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung einer Baumassenzahl (BMZ) von 8,0 bestimmt. Die Festsetzung einer BMZ ist hier eher geeignet, das Maß der baulichen Nutzung zu begrenzen, da Gewerbebauten und -hallen nicht stets durch die Festsetzung einer GFZ ausreichend in ihren Ausmaßen erfasst werden können. Die Gewerbegebiete entlang der Altenaer Straße lassen dagegen aufgrund der geringen Grundstückstiefe sowie der geringen Tiefe der Baufenster keine vor allem in der Höhenentwicklung unverträglichen gewerblichen Bauten erwarten, so dass für sie zur Begrenzung des Maßes der baulichen Nutzung die Festsetzung einer GFZ gewählt wurde.

### **5.3 Bauweise, Baugrenzen, Baulinien, überbaubare Grundstücksflächen**

Die Bauweise wird in allen Sondergebieten als abweichende Bauweise festgesetzt. Dabei sind die Grenzabstände der offenen Bauweise einzuhalten, Baulängen über 50,0 m sind jedoch zulässig. Innerhalb der angestrebten hohen baulichen Dichte sollen Gebäudekörper von über 50,0 m Länge durchaus ermöglicht werden, an den Grundstücksgrenzen sollen die Grenzabstände der offenen Bauweise jedoch eingehalten werden, um Begrünungsmöglichkeiten an den Grundstücksgrenzen zu schaffen. Dadurch wird eine Auflockerung der Bebauung trotz hoher baulicher Dichte bewirkt sowie ein monoton erscheinendes Straßenbild einer geschlossenen Bauweise vermieden.

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

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

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen gem. § 23 BauNVO determiniert. In den Sondergebieten wird straßenseitig mit Ausnahme der Bereiche der jetzigen Ladenzeile, des Finanzamtneubaus, eines Teilbereiches nördlich des Busbahnhofes sowie eines Teilbereiches im Norden des Bahnofsplateaus (westlich der Bahnhofsallee) eine Baulinie in einem Abstand von 5,00 m von der Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Durch die Festsetzung von Baulinien wird künftig eine einheitliche Bauflucht auf beiden Straßenseiten der Bahnhofsallee erzeugt. Diese trägt in Verbindung mit der zu pflanzenden Allee und anderen Festsetzungen zur Bildung einer „guten Adresse“ bei und wirkt städtebaulich positiv auf den Straßenraum. Da Baulinien generell eine relativ restriktive Festsetzung darstellen, kann ausnahmsweise eine Überschreitung der Baulinie für unwesentliche Gebäudeteile wie Treppen, Treppenhäuser und -türme, Erker, Vordächer und Eingänge, Aufzugsschächte sowie Fassadengliedernde Elemente zur Straßenbegrenzungslinie hin um maximal 1,00 m oder ein Zurücktreten von der Baulinie für unwesentliche Gebäudeteile wie architektonische Fassadengliederungen, Einsprünge und Schlitze um maximal 1,00 m gestattet werden, sofern

- die Frontlänge dieser unwesentlichen Gebäudeteile 5,00 m nicht übersteigt,
- ein wesentlicher Gebäudeteil mit mindestens 5,00 m Frontlänge beidseitig an die Überschreitung bzw. das Zurücktreten angrenzt,

- die Summe der Frontlängen hervortretender bzw. zurücktretender unwesentlicher Gebäudeteile 20 % der Gebäudefrontlänge insgesamt nicht übersteigt.

Die Frontlängenmaße beziehen sich auf die entsprechende Baulinie.

Für die innerhalb der Sondergebiete von den Baulinienfestsetzungen ausgenommenen straßenseitigen Bereiche bedarf es einer solchen Festsetzung nicht: Der Bereich der jetzigen Ladenzeile erfordert aufgrund der geringen Grundstückstiefe eine andersartige Bebauungsstruktur mit geringeren Gebäudehöhen. Daher soll den zukünftigen Grundstückseigentümern durch die straßenseitige Festsetzung von Baugrenzen, die deckungsgleich mit der Straßenbegrenzungslinie verlaufen, einerseits die Möglichkeit gegeben werden, Gebäude unmittelbar an der Straße zu errichten, andererseits wird durch die Festsetzung von Baugrenzen eine größere Flexibilität bei der baulichen Ausnutzung gegeben. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Bahnhofsallee befindet sich überwiegend der geplante Verknüpfungspunkt Bus / Bahn, so dass sich insgesamt ein andersartiger Eingangsbereich zum Bahnofsplateau darstellt,<sup>4</sup> an den sich erst nördlich, etwa auf der Höhe des Fußweges von der Bahnhofsallee zur Altenaer Straße, der mit einheitlichen Baufluchten geplante Verlauf der Bahnhofsallee anschließt. Der Neubau des Finanzamtes ist bereits im Wesentlichen auf der geplanten Bauflucht errichtet worden, so dass sich hier eine Baulinienfestsetzung erübrigt. Die vorhandenen Fassadenrücksprünge des Finanzamtes sind mit dem städtebaulichen und gestalterischen Gesamtkonzept für das Bahnofsplateau vereinbar. Im Norden des Bahnofsplateaus kann westlich der Bahnhofsallee dort auf die Festsetzung einer Baulinie verzichtet werden, wo auf der Ostseite der Bahnhofsallee aufgrund des Grundstückszuschnittes ohnehin keine überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt sind, und die einheitlichen Baufluchten sich insgesamt somit auflösen.

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

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

Die Baugrenzen in den Gewerbegebieten entlang der Altenaer Straße orientieren sich am Bestand; sie reichen zum Teil bis an die in der Böschung vorhandenen Stützmauern heran und ermöglichen so eine effiziente Ausnutzung dieser in ihrer Tiefe ungünstigen Gewerbe-

---

<sup>4</sup> Die planungsrechtlichen Festsetzungen zur Errichtung eines Wohn- und Büroturmes unterstreichen die differierende Struktur des Eingangsbereiches zum Bahnofsplateau.

grundstücke. Gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 594 „Altenaer Straße“ werden die überbaubaren Grundstücksflächen vor dem Gebäude Altenaer Straße 31 a zurückgenommen, um so das in die Liste des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Lüdenscheid eingetragene Gebäude freizustellen und den Straßenraum aufzuwerten. Dadurch wird nicht in eine ausgeübte Nutzung eingegriffen. Eine Entschädigungspflicht gem. § 42 BauGB entsteht nicht.

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

### **5.3 Grünordnerische Festsetzungen**

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

Die bewachsenen Böschungen zum Bahnofsplateau weisen vor allem eine stadtgliedernde Funktion auf. Der Bewuchs wird daher gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB mit einem dauerhaften Erhaltungsgebot belegt. Verluste sind zu ersetzen. Ergänzend sind weitere Böschungflächen wie zum Beispiel die derzeit kleingärtnerisch genutzte Fläche südlich des WKM-Parkplatzes sowie die durch die Anbindung der Bahnofsallee an die Straße Zum weißen Pferd neu entstehenden Böschungen gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB mit einheimischen, standortgerechten Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Zur Durchgrünung des Plangebietes sind weitere Regelungen als örtliche Bauvorschriften gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW in den Bebauungsplan aufgenommen worden. So ist in den festgesetzten Sondergebieten entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen jeweils ein Streifen von mindestens 3,00 m Breite mit standortgerechten Gehölzen flächendeckend mindestens im Verband 1,00 m x 1,00 m zu begrünen. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete sind die straßenseitigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu begrünen, sofern sie nicht durch Grundstückszu- oder abfahrten in Anspruch genommen werden. Der Anteil von Rasenflächen darf 25 % nicht überschreiten. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Innerhalb der festgesetzten Sondergebiete sind darüber hinaus die nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang der Bahnflächen, die nicht durch ausnahmsweise zulässige Stellplätze, Carports und Garagen sowie Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO in Anspruch genommen werden, mit kleinwüchsigen Gehölzen im Verband von mindestens 1,00 m x 1,00 m zu bepflanzen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen.

Darüber hinaus ist in den festgesetzten Sondergebieten ebenfalls für nicht überbaute Stellplatzanlagen je 7 Stellplätze ein Baum der Gattung Ahorn (acer) in einer Pflanzgröße von mindestens „Hochstamm 14/16 cm“ anzupflanzen und dauerhaft zu erhalten. Verluste sind entsprechend zu ersetzen. Offene Pflanzbeete dürfen eine Größe von 5,00 m (Länge) x 2,00 m (Breite) x 1,20 m (Tiefe) nicht unterschreiten. Pflanzgruben dürfen nicht flacher als 1,50 m angelegt werden und dürfen ein Volumen von 12 Kubikmetern nicht unterschreiten. Für eine aus-

reichende Belüftung des Wurzelraumes ist zu sorgen; für die Anpflanzung ist ein geeignetes Pflanzsubstrat zu verwenden; die Bäume sind mit einem Anfahrerschutz vor Überfahren zu sichern. Mit dieser Regelung soll ein tristes Erscheinungsbild von Stellplatzanlagen vermieden und zur Gestaltqualität innerhalb der Sondergebiete insgesamt beigetragen werden.

Parkdecks sind auf der Fläche der obersten Etage mit einem Flächenanteil von mindestens 15 % zu begrünen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten, Verluste sind zu ersetzen. Diese Festsetzung ist nicht nur gestaltwirksam, sondern trägt gleichfalls zu einer Verringerung der Menge des abfließenden Niederschlagswassers bei.

#### **5.4 Flächen für Bahnanlagen**

Der Bebauungsplan enthält Bahnflächen als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 (6) BauGB. In der Planzeichnung dargestellt ist das zukünftig verlegte und in Richtung Bahnhofstraße verlängerte Gleis mit den notwendigen Nebenflächen. Diese Fläche wird dauerhaft eisenbahnrechtlich gewidmet bleiben. Die Plangenehmigung für die Verlegung von Gleis und Bahnsteig im Bahnhof Lüdenscheid wurde vom Eisenbahn-Bundesamt bereits erteilt. Ein östlicher Teilbereich des Bahnplateaus ist bereits eisenbahnrechtlich entwidmet.<sup>5</sup> Von diesem Teilbereich wird wiederum der Teil, der durch die teilentwidmete Bahnhofsallee erschlossen ist, zusammen mit den außerhalb des Bahnplateaus gelegenen Flächen nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens rechtskräftig. Für die übrigen – noch gewidmeten – Flächen des Bahnplateaus wird gem. § 9 (2) BauGB eine bedingte Festsetzung getroffen, da zunächst die Gleisverlegung erfolgen muss. Die Verlegung wird bei laufendem Bahnbetrieb vorgenommen werden. Daher können die Flächen, die nach der Verlegung nicht mehr bahnbetriebsnotwendig sein werden, erst im Anschluss an die Verlegung entwidmet werden. Die Nutzungen innerhalb der Flächen mit aufschiebend bedingter Nutzung werden am Tag nach der Bestandskraft des Freistellungsbescheides gem. § 23 AEG zulässig. Der Bedingungseintritt muss bis zum 31.12.2012 erfolgen.

### **6. Verkehr**

#### **6.1 Erschließung**

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

Die innere Erschließung des Bahnplateaus erfolgt über die Bahnhofsallee. Sie erhält folgenden Ausbauquerschnitt:

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

Die Fahrbahnbreite ermöglicht nach den Empfehlungen zur Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Straßen-

<sup>5</sup> Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)



entwurf - <sup>6</sup> einen Begegnungsverkehr für Busse und Lastkraftwagen. Die Gehwege sind ausreichend dimensioniert, um die notwendigen Versorgungsleitungen unter ihnen unterzubringen.

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

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

Um auf der zentralen Erschließungsachse für die Sondergebiete, der Bahnhofsallee, einerseits Baumanpflanzungen vornehmen zu können, andererseits ausreichend Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anbieten zu können, werden die privaten Grundstückszufahrten in der Breite auf ein notwendiges Maß begrenzt: Es ist wahlweise eine gemeinsame Zu- und Abfahrt von max. 8,00 m Breite oder jeweils getrennt eine Zufahrt und eine Abfahrt mit einer max. Breite von je 6,00 m zulässig.

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

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

---

<sup>6</sup> vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Straßenentwurf – : Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, Köln, 1985, S. 65

## 6.2 Ruhender Verkehr

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

In der Bahnhofsallee werden zudem beidseitig Parkstreifen in einer Breite von 2,00 m angelegt. Da zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar ist, wo zukünftig Grundstückszu- und / oder abfahrten liegen werden, sind diese Parkplätze im öffentlichen Straßenraum als Darstellung ohne Normcharakter in der Planzeichnung enthalten.

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

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind in den jeweiligen Baugebieten auf den entsprechenden Grundstücken selbst unterzubringen. Aufgrund der angestrebten hohen Nutzungsdichte ist zu erwarten, dass insgesamt eine erhebliche Anzahl privater Stellplätze erforderlich wird. Da jedoch gleichzeitig der wertvolle innenstadtnahe Grund und Boden möglichst hoch für betriebliche Ansiedlungen und nicht zur Errichtung von Stellplätzen oder Garagen ausgenutzt werden soll, wird den Bauherren empfohlen, insbesondere die Möglichkeiten einer Überbauung von Garagen- oder Teilgaragengeschossen zu nutzen. Dies kann in Form von geschlossenen Geschossen oder Teilgeschossen, aber auch in Form von über Stellplätzen auf Pfeilern aufgeständerten Gebäuden erfolgen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Tiefgaragen zu errichten und erforderliche Stellplätze damit in ebenfalls kompakter, flächensparender Weise unterzubringen.

Alternativ gewährt der Bebauungsplan ausnahmsweise auch die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge in Parkhäusern und Großgaragen abzustellen. Parkhäuser genügen der Stellplatzpflicht für Fahrzeuge der Bediensteten eines Betriebes sowie dessen Besucher, dienen somit in der Regel zum Großteil dem stundenweisen Parken. Dies schließt jedoch nicht aus, dass bestimmte Stellflächen fest vermietet sind. Die Stellplätze oder Einzelboxen der Großgaragen sind dagegen meist fest vermietet. Beide Typen von Parkbauten können in den Sondergebieten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ausnahmsweise errichtet werden, wenn sie bestimmte gestalterische Anforderungen erfüllen<sup>7</sup>. Somit kann eine räumliche Konzentration von Stellplätzen auch für mehrere Betriebe bewirkt werden.

Um die Effektivität von Parkbauten hinsichtlich der Anzahl von Stellplätzen zu erhöhen, können entsprechende teil- oder vollmechanische Parkeinrichtungen (verschiebbare Parkplatten, Parkaufzüge, Parktürme, Umlaufparker u. w. m.) eingebaut werden. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen kann damit zusätzlich Raum für weitere Stellplätze geschaffen werden. Der finanzielle Mehraufwand kann u. U. durch eine bessere Ausnutzbarkeit der Grundstücke oder den Kauf kleinerer Grundstücke aufgefangen werden.

---

<sup>7</sup> vgl. Festsetzungen gem. § 86 BauO NW

Der Bebauungsplan enthält für die Sondergebiete Festsetzungen, die die Anordnung von Stellplätzen, Carports und Garagen auf den jeweiligen Grundstücken regeln: Um ein homogenes städtebauliches Gesamtbild zu erzielen, sind Stellplätze, Carports und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zwischen der festgesetzten Straßenbegrenzungslinie und der Baulinie bzw. Baugrenze (in der Vorzone) unzulässig. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind Stellplätze, Carports und Garagen in einer Bautiefe bis 20,00 m (gemessen von der Straßenbegrenzungslinie) nur ausnahmsweise zulässig. Mit diesen Festsetzungen wird einerseits eine große Flexibilität gewährleistet, andererseits das städtebauliche Ziel sichergestellt, den ruhenden Verkehr entweder in die rückwärtigen Grundstücksbereiche zu lenken oder durch entsprechende Fassadengestaltungen von Parkbauten unauffällig zu platzieren und dadurch das Erscheinungsbild des gesamten Straßenverlaufes aufzuwerten.

### **6.3 ÖPNV und SPNV**

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

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

## **7. Eingriff in Natur und Landschaft**

Durch das Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz – LG) des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.07.2007 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen – Nr. 14 vom 04.07.2007) gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung (Natur auf Zeit) gem. § 4 (3) Nr. 3 nicht als Eingriff in Natur und Landschaft. Diese Tatbestandsvoraussetzungen sind für die vorliegende Planung gegeben. Somit ist eine Ausgleichsbilanzierung entbehrlich. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich. Gleichwohl trifft der Bebauungsplan Festsetzungen im Sinne von Natur und Landschaft.<sup>8</sup> Zudem erfährt das Medium Boden durch die Beseitigung vorhandener Bodenverunreinigungen im Rahmen des Bau-

---

<sup>8</sup> vgl. Kapitel 5.3 Grünordnerische Festsetzungen

leitplanverfahrens eine deutliche Verbesserung.<sup>9</sup>

## **8. Ver- und Entsorgung**

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

Zur ordnungsgemäßen Beseitigung des Niederschlagswassers sind spezifische Festsetzungen gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 51 a LWG NW im Bebauungsplan verankert. Die Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers wurde 1999/2000 durch das Büro für Umwelt- und Hydrogeologie Denecke & Klewer – Beratende Geologen – untersucht. Demnach ist aufgrund der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse auf dem Bahnofsplateau die Errichtung von Versickerungsanlagen nur sehr eingeschränkt möglich. Eine Flächenversickerung ist unter Berücksichtigung der Altlastensituation jedoch grundsätzlich möglich.<sup>10</sup> Zur Verringerung des Oberflächenwasserabflusses trifft der Bebauungsplan daher verschiedene Festsetzungen: In den festgesetzten Sondergebieten sind mindestens 60 % der Dachflächen mindestens extensiv mit einem maximalen Abflussbeiwert von 0,3 zu begrünen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten. Verluste sind zu ersetzen. Ausnahmsweise kann hiervon abgewichen werden, wenn ein Abflussbeiwert von 0,43 für das Gesamtgrundstück nicht überschritten wird. In den Sondergebieten sind darüber hinaus nicht überbaute Stellplätze, deren Zufahrten, befestigte, nicht überdachte Hof- und Lagerflächen sowie Grundstückszu- und abfahrten in offenporigen Materialien mit einem Abflussbeiwert von max. 0,4 herzustellen. Ausnahmsweise können andere Materialien zugelassen werden, wenn ein Abflussbeiwert von 0,43 für das Gesamtgrundstück nicht überschritten wird. Flächen für das Parken von Fahrzeugen (Parkstreifen) sind in der Bahnhofsallee in offenporigen Materialien mit einem Abflussbeiwert von max. 0,4 herzustellen.

## **9. Bodenverunreinigungen und Bodenschutz**

Das Plangebiet ist im Altlastenkataster des Märkischen Kreises als Altlastenfläche eingetragen. Die Bodenbelastungen, die aufgrund der Vornutzung durch angesiedelte Industriebetriebe sowie durch den Bahnbetrieb entstanden sind, sind in mehreren Gutachten, die entweder im Auftrag der Stadt Lüdenscheid oder der Deutschen Bahn erstellt wurden, dargestellt worden. Die Schwerpunkte der Bodenverunreinigungen werden im „Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid“<sup>11</sup> sowie im „Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter“<sup>12</sup> der beratenden Geologen Denecke & Klewer beschrieben. Demnach wurden einige Teilflächen als von Kohlenwasserstoffen und Schwermetallen verunreinigte Flächen festgestellt:

---

<sup>9</sup> vgl. Kapitel 9 Bodenverunreinigungen und Bodenschutz

<sup>10</sup> vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Bericht zu geohydrologischen Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser auf dem Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid, 2000

<sup>11</sup> vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Sanierungskonzept für das Bahnhofsgelände in Lüdenscheid, Lüdenscheid, 2000

<sup>12</sup> vgl. Denecke & Klewer - Beratende Geologen - : Bericht zu weitergehenden Untersuchungen im Bereich der Gleisschotter, Lüdenscheid, 2001

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

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

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

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

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

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

Sanierungsbereich 1:

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

Sanierungsbereich 2:

vrstl. Bodenbelastungen bis zu einer Tiefe von 4 Metern und einem Kohlenwasserstoff-Gehalt bis 10.000 mg/kg im Feststoff auf einer Fläche von ca. 3.300 qm; im Zuge dieser Aushubmaßnahme werden auch die Cadmianreicherungen im Bereich der ehem. Anodenfabrik beseitigt.

Sanierungsbereich 3:

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

Da die Sanierungsbereiche teilweise überbaut sind, wird vor der eigentlichen Sanierung der Rückbau der Gebäude erfolgen. Das hierzu vorliegende Rückbaukonzept vom 24.01.2008 beinhaltet eine Bestandsaufnahme der Gebäude sowie eine Untersuchung der abzubrechenden Baustoffe.

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

Für den Rückbau und die Sanierung der drei Sanierungsbereiche wurde am 05.05.2008 Teil II des öffentlich-rechtlichen Vertrages zwischen der Stadt Lüdenscheid und dem AAV geschlossen. Aufgrund der Sanierung, die bis zur Rechtskraft des Bebauungsplanes abgeschlossen sein wird, erübrigt sich eine Kennzeichnung gem. § 9 (5) BauGB.

## **10. Immissionsschutz**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat das Ingenieurbüro Graner + Partner aus Bergisch Gladbach ein schalltechnisches Gutachten erstellt, in dem Verkehrslärm- sowie Gewerbelärmimmissionen untersucht wurden<sup>13</sup>. Hinsichtlich des Gewerbelärms kann demnach festgestellt werden, dass keine relevanten Geräuschimmissionen aus dem Plangebiet auf umliegende Nutzungen einwirken. Auch muss aufgrund der Umgebungssituation davon ausgegangen werden, dass Geräuschimmissionen von vorhandenen Gewerbebetrieben auf die geplanten Sondergebiete innerhalb des Bebauungsplanes ausgeschlossen werden können.

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

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

Darüber hinaus sind in Abhängigkeit von den maßgeblichen Außenlärmpegeln Lärmpegelbereiche an den Bauflächen festgesetzt. Innerhalb der festgesetzten Lärmpegelbereiche müssen die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen geeignet sind, die entsprechenden Anforderungen der nachfolgenden Tabelle an die Luftschalldämmung erfüllen. Im Baugenehmigungsverfahren sind die erforderlichen Schalldämmmaße für die Teilflächen der Außenbauteile anhand der genauen Raumkonfiguration (Raumart, Raumgröße, Fensterflächenanteil, verwendete Baukonstruktion) und der Lage zu bestimmen.

Für die LPB IV und V sind für Schlafräume schallgedämmte fensterunabhängige Lüftungselemente vorzusehen.

---

<sup>13</sup> vgl. Graner + Partner Ingenieure: Schalltechnisches Planungsgutachten Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“, April 2008

Spalte	1	2	3	4	5
	Lärm- pegel- bereich	Maßgeblicher Außenlärm- pegel  dB (A)	Raumarten		
Bettenräume in Kranken- anstalten und Sanatorien			Aufenthalts- räume in Wohnungen, Übernach- tungsräume in Beherber- gungsstätten, Unterrichts- räume und ähnliches	Büro- räume und ähn- liches (1)	
Erf. R'w,res. des Außenbauteils in dB					
1	I	bis 55	35	30	-
2	II	56 bis 60	35	30	30
3	III	61 bis 65	40	35	30
4	IV	66 bis 70	45	40	35
5	V	71 bis 75	50	45	40
6	VI	76 bis 80	(2)	50	45
7	VII	> 80	(2)	(2)	50

(1) An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

(2) Die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen.

Auf die Festsetzung der Lärmpegelbereiche I und II wurde verzichtet, da bei einer Neubebauung der Einbau von nach der Energieeinsparverordnung (EnEV) vorgeschrieben Wärmeschutzfenstern vorzunehmen ist. Diese weisen ausreichend große Schallschutzeffekte auf.

## 11. Örtliche Bauvorschriften

Der Bebauungsplan beinhaltet gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 LBO NW Festsetzungen zu örtlichen Bauvorschriften. Die städtebauliche und ortsgestalterische Zielsetzung gebietet eine Ergänzung der nach § 9 (1) BauGB getroffenen Festsetzungen um diese örtlichen Bauvorschriften.

So sind für die neu zu errichtenden Gebäude in den Sondergebieten als Dachformen Flachdächer festgesetzt. Im Zusammenhang mit den übrigen Festsetzungen gem. § 9 (1) BauGB wird dadurch eine einheitliche Baugestaltung sichergestellt. Dazu trägt auch der Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb der Traufenoberkante eines Gebäudes (Schnittkante zwischen Dachfläche und Außenfläche der Außenwand) bei. Auch die Realisierung einer Dachbegrünung verlangt eine entsprechende Festsetzung der Dachform.

Zur Gestaltung des Plangebietes werden weitere rahmensetzende Festsetzungen zu Werbeanlagen, z. B. zu Anzahl und Größe, getroffen.

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

Stellplatzanlagen und nicht überbaubaren Grundstücksflächen in den Sondergebieten.

Darüber hinaus sind auch Parkdecks auf der Fläche der obersten Etage mit einem Flächenanteil von mindestens 15 % zu begrünen. Diese Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten, Verluste sind zu ersetzen. Diese Bestimmung dient gleichzeitig der Verringerung des Niederschlagswasserabflusses.

Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Bepflanzungsplan, der Angaben über Pflanzenarten, Pflanzort, Pflanzengröße und -menge trifft, für die unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke vorzulegen.

Ausnahmen von den Vorschriften können gestattet werden, wenn sie aus topografischen oder anderen Gründen, die des besonderen Nachweises bedürfen, im Zusammenhang mit baulichen Anlagen erforderlich sind.

Aufgrund der hohen Anforderungen an die Gestaltqualität des Plangebietes werden ergänzend auch Vorschriften zur Gestaltung in den Bebauungsplan aufgenommen. So sind die jeweiligen Geschosse von überirdischen Parkhäusern und Großgaragen zur Bahnhofsallee hin durch eine geschlossene Fassade zu verbinden. Technisch erforderliche Öffnungen (z. B. zur Entlüftung) können zugelassen werden. Die Fassade ist zur Bahnhofsallee hin architektonisch zu gliedern. Das Erscheinungsbild herkömmlicher, gestalterisch unbefriedigender Parkbauten soll so vermieden werden.

Zur Vermeidung monotoner Fassaden sind ungegliederte Fassadenabschnitte mit einer Länge von mehr als 40 m unzulässig.

Werden die örtlichen Bauvorschriften vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfüllt, liegt gem. § 84 Abs. 1 BauO NRW eine Ordnungswidrigkeit vor, auf die die Bußgeldvorschriften des § 84 BauO NRW angewendet werden.

## **12. Denkmalschutz und Denkmalpflege**

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

1. Bahnhofstraße 34,  
Ifd. Nr. 024 der Denkmalliste, eingetragen am 3.12.1984; Wohn- und Geschäftshaus als Teil einer dreigeschossigen historischen Mietshauszeile mit Mansarddächern (Nr. 28 bis 38); Häuserzeile durchweg vierachsig, erhaltener Dreiecksgiebel bei Nr. 32 und 34; Ladeneinbauten im Erdgeschoss nur wenig verändert;

2. Gustav-Adolf-Straße 4 (ehemalige Fabrik Berg),  
Ifd. Nr. 122 der Denkmalliste, eingetragen am 20.7.1992; dreigeschossiger, das Stadtquartier beherrschender Putzbau mit gewaltigen Ausmaßen; gegen 1900 errichtet; überregional von Bedeutung für die Luftfahrtgeschichte als erste Werft der Zeppeline; nach erfolgter Sanierung Nachnutzung durch das EGC.

3. Alter evangelischer Friedhof,  
Ifd. Nr. 140 der Denkmalliste, eingetragen am 12.10.1999; mehrfach wiederbelegter Friedhof,



zuletzt als neubarocke Gartenanlage mit Achse, im Wesentlichen aus dem 19. Jahrhundert

Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege werden durch den Bebauungsplan nicht beeinträchtigt. Auf die Bestimmungen des DSchG NW wird hingewiesen.

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

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

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

In der Umgebung des Plangebietes finden sich weitere Objekte, die in die Liste des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Lüdenscheid eingetragen sind. Dies sind:

1. Bahnhofstraße 28, 30, 32, 34, 36, 38 (s. a. o.),  
dreigeschossige historische Mietshauszeile aus Wohn- und Geschäftshäusern mit Mansarddächern; Häuserzeile durchweg vierachsig; z. T. erhaltene Dreiecksgiebel; Ladeneinbauten im Erdgeschoss nur wenig verändert, geschlossener Gesamteindruck; Eckhäuser an der Friedhof- und Lutherstraße mit geschrägten Ecken, Eckerkern und Türmchen;

2. Friedhofstraße 3,  
Villa (1902) mit zwei Geschossen und Erkerturm, Krüppelwalmgiebelhaus mit Jugendstilformen; rückwärtig schlichte Fabrik mit handwerklicher Nutzung;

Die Belange dieser schützenswerten Kulturgüter werden durch den Bebauungsplan gleichfalls nicht beeinträchtigt.

Auch bodendenkmalpflegerische Belange werden durch die Planung nicht berührt. Gleichwohl können bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als unterer Denkmalbehörde und / oder dem Westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Telefon: 02761/93750; Fax: 02761/2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW - DSchG NW -), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 (4) DSchG NW).

### **13. Erhaltungssatzung**

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

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

#### **14. Sanierungsgebiet**

Der Bebauungsplan befindet sich zudem vollständig innerhalb des Sanierungsgebietes IV „Bahnhofstraße / Mathildenstraße“. In Teilen des Sanierungsbereiches sind bereits Erfolge sichtbar, so zum Beispiel mit der Umnutzung der ehemaligen Fa. Berg zum EGC. Durch die Überplanung des Areals sollen weitere Impulse für die Sanierung ausgehen.

Zur Durchführung der Sanierung ist im Übrigen die Anwendung der Vorschriften der §§ 152 - 156 BauGB (besondere sanierungsrechtliche Vorschriften) nicht erforderlich. Ihre Anwendung ist deshalb ausgeschlossen.