

# RAT

## Beschlussvorlage

**TOP: Bebauungsplan Nr. 785 "Bahnhof Lüdenscheid", erneuter Auslegungsbeschluss**

**Vorgesehene Beratungsfolge:**

**Termine:**

Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt

24.06.2009

**Beschlussvorschlag:**

- I Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB ist der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ nebst beigefügter Begründung einschließlich des Umweltberichts erneut auszulegen. Die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind von der erneuten Auslegung zu benachrichtigen.
- II Gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanes abgegeben werden können.
- III Die Auslegungsfrist wird gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 angemessen auf eine Dauer von zwei Wochen verkürzt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Investition 2009:	€
Investition Folgejahre:	€
Einmaliger Aufwand:	€
Lfd. jährliche Aufwendungen:	€
Deckung:	Produkt: Sachkonto:

Für die Aufstellung des Bebauungsplanes entstehen Verwaltungskosten.

### **Grundlage der Aufgabe:**

Es handelt sich um eine freiwillige Aufgabe. Die Durchführung der Aufgabe erfolgt auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 20.12.1995 sowie der Beschlüsse des Ausschusses für Stadtplanung und Umwelt vom 10.12.2008 sowie 25.02.2009.

### **Begründung:**

Der Bebauungsplan Nr. 785 „Bahnhof Lüdenscheid“ zur Umstrukturierung und Revitalisierung des Bahnhofsbereichs am Haltepunkt Lüdenscheid hat aufgrund des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Umwelt vom 25.02.2009 in der Zeit vom 16.03.2009 bis 17.04.2009 öffentlich aus-  
gelegen. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert worden. Von Seiten der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind keine bebauungsplanrelevanten Anregungen vorgetragen worden.

Ein Bürger hat eine Reihe von Anregungen vorgetragen, denen sich weitere Bürger aus dem Umfeld der Bahnhofstraße / Friedhofstraße in einem separaten Schreiben angeschlossen haben. Im Einzelnen sind nachfolgend zusammengefasste Anregungen geäußert worden:

- A. Es wird angeregt, den Eingangsbereich zum Bahnhofsareal im Bereich des Verknüpfungspunktes stärker zu begrünen. Damit einhergehend wird kritisiert, dass die Gesamtplanung zu sehr unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten erstellt worden sei und zu wenig städtebauliche Qualitäten aufweise. Daher wird angeregt, für den Verknüpfungspunkt, die Bahnhofstraße und die untere Friedhofstraße Begrünungsfestsetzungen aufzunehmen, wie sie auch im Bereich der Bahnhofsallee festgesetzt wurden. Weiterhin wird vorgeschlagen, grundsätzlich mehr raumgliedernde Elemente (wie bsp. Gebäude, aber auch Grünelemente) vorzusehen.
- B. Es wird die geplante Festsetzung eines „Gewerbegebietes für nicht wesentlich störende Betriebe“ im Einmündungsbereich Bahnhofstraße/Friedhofstraße kritisiert, da sie im Widerspruch zur derzeitigen, tatsächlich ausgeübten Nutzung stehe. Es wird in diesem Zusammenhang angeregt, eine der Lage im Umfeld des Verknüpfungspunktes angemessene Gebietsausweisung zu wählen, nicht zuletzt um Planungsschaden-Ansprüche seitens des Grundstückseigentümers auszuschließen.
- C. Weiterhin wird hinterfragt, inwiefern die bestehende Wohnbebauung vor der durch das Heranrücken der Bahngleise zusätzlichen Lärmbelastung geschützt wird und wie eventuelle Entschädigungsansprüche geregelt sind.
- D. Schließlich wird angeregt, eine Verbindung vom Plangebiet westlich der Bahnhofsallee zum Areal der Phänomenta durch überlagernde Festsetzung mit dem Bahngelände vorzusehen. Die notwendigen PKW- und Bus-Stellplätze für die Phänomenta könnten somit auf dem Bahnhofsareal angeordnet werden und wären mittels einer Brücke über die Bahn mit der Phänomenta verbunden, ohne die störende Verkehrsbelastung im Bereich der Friedhofstraße zu belassen.

Zu den Anregungen ist aus fachlicher Sicht folgendes anzumerken:

- A. Eine grundsätzlich wünschenswerte Fortführung der Baumallee auch im Bereich des Verknüpfungspunktes scheitert an den dortigen beengten Platzverhältnissen. Die Fortführung einer Baumreihe auf der Westseite der Bahnhofsallee ist aus Platzgründen (Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof, Wartehäuschen) nicht möglich. Auf der Ostseite wird aufgrund der zum Teil geringen Grundstückstiefe (12 m), die durch die Anlage einer solchen Baumreihe weiter verringert würde, darauf verzichtet. Andernfalls müssten die dort festgesetzten Bauflächen entfallen, dies widerspricht aber der Zielsetzung, den dortigen Verkehrsplatz möglichst allseitig mit Bebauung zu begrenzen, nicht zuletzt um dem kritisierten Fehlen raumgliedernder Elemente zu begegnen. Sollte eine Bebauung dieses Grund-

stücksbereiches aufgrund der dennoch geringen Grundstückstiefe nicht zu realisieren sein, besteht unabhängig vom Bebauungsplan dann die Möglichkeit, dort eine Begrünung / Baumpflanzung vorzusehen und dies mittels Kaufvertrag abzusichern.

Gleichwohl wird der Anregung nach mehr Begrünung insofern gefolgt, als dass sechs zusätzliche Bäume im Bereich des Busbahnhofes vorgesehen und bei der Ausschreibung der Tiefbaumaßnahmen bereits berücksichtigt wurden. Weiterhin wird derzeit geprüft, inwiefern im Bereich der Bahnhofstraße noch weitere Baumpflanzungen im Straßenraum möglich sind. Dies ist aber unabhängig von der Ausführungsplanung zum Verknüpfungspunkt und zur Bahnhofsallee.

Alle diese Begrünungsmaßnahmen befinden sich zudem im öffentlichen Straßenraum und brauchen daher nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Damit bewahrt sich die Stadt die notwendige Flexibilität, was die Standorte und genaue Ausformung solcher straßenbegleitender Begrünungsmaßnahmen angeht. Das gleiche gilt für die bereits bestehende Baumallee in der Friedhofstraße. Der Erhalt der auf städtischen Flächen stehenden Bäume in der Friedhofstraße kann auch ohne eine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan durch hinreichende Pflegemaßnahmen gewährleistet werden. Dass – entgegen dem vorgenannten – die geplanten Bäume entlang der Bahnhofsallee im Bebauungsplanentwurf festgesetzt worden sind, begründet sich mit der herausragenden Bedeutung dieser Baumpflanzungen für die Attraktivität dieser Straße, die das Rückgrat und damit die Adresse des Quartiers bildet. Nicht minder wichtig ist zudem, dass über die Festsetzung der Standorte sichergestellt ist, dass die bestehenden Zufahrten zum Finanzamt beibehalten werden können, während sich die Zufahrten zu den neu zu erschließenden Grundstücken zwingend in das festgesetzte Baumraster einpassen müssen. Nur damit kann eine gleichbleibende Straßenraum-Qualität und der Eindruck einer Allee durchgesetzt werden. Zudem gewährleistet diese Festsetzung, dass der zwischen den Baumstandorten verbleibende Raum optimal für die Anlage von straßenbegleitenden Parkplätzen genutzt werden kann.

Die Verkehrsflächen des Verknüpfungspunktes als solche sind keinesfalls überdimensioniert, sondern bewegen sich im Gegenteil am unteren Rand dessen was nötig ist, um einen funktional reibungslosen Betrieb sicherstellen zu können. Daher ist der Spielraum für weitere Begrünungsmaßnahmen im Bereich des eigentlichen Verknüpfungspunktes – bis auf die o.a. bereits geplanten Baumpflanzungen – gering, ohne den Platzbereich insgesamt vergrößern zu müssen.

B. Die tatsächliche Nutzung dieses Baugebietes steht keineswegs im Widerspruch zur geplanten Festsetzung. Es befindet sich dort ein Büro- und Lagergebäude, welches augenscheinlich derzeit nicht genutzt ist, sowie im Gebäude der ehem. Gaststätte eine dazugehörige Wohnung und im Erdgeschoss ein Blumenladen. Diese Nutzungen genießen Bestandsschutz und sind weitestgehend mit der geplanten Festsetzung vereinbar. Dennoch wird die Anregung aufgegriffen und es wird die gleiche Nutzungsfestsetzung – nämlich SO 1 – getroffen, wie sie auch an den anderen Raumkanten des Verknüpfungspunktes festgesetzt worden ist (vergleiche dazu Änderungsbereich 3).

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

Im Übrigen ist die Planung von Bahnanlagen außerhalb der Planungshoheit der Stadt Lüdenscheid, der Bebauungsplan übernimmt somit nur die vom Eisenbahnbundesamt bereits genehmigte Streckenplanung. Die Berücksichtigung der bahnbedingten Immissionsbelastungen obliegt damit dem Planungsträger. Das Baurecht wurde vom Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Essen, mit Schreiben vom 23.08.2006 erteilt.

D. Die nicht nur hier angeregte Verbindung zwischen dem Bahnhofsareal und der Gustav-Adolf-Straße soll im Rahmen der weiteren Überlegungen zur „Denkfabrik“ – einer Projektidee der Stadt Lü-

denscheid für die Regionale 2013 – und der damit verbundenen Planungen für das Gesamtquartier berücksichtigt werden. Eine diesbezügliche Festsetzung im Bebauungsplan zum derzeitigen Zeitpunkt scheidet allerdings aus zwei Gründen aus. Zum einen muss eine solche Verbindung, da sie die Bahngleise überquert, einem späteren eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren unterzogen werden und kann nicht im Vorfeld allein seitens der Stadt Lüdenscheid festgesetzt werden. Zum anderen ist der genaue Standort und die Breite dieser Verbindung noch nicht bekannt, so dass zunächst die Planung einer solchen Brückenverbindung und die anschließende Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt abgewartet werden muss. Ob dann für den Bau der Brücke eine Bebauungsplanänderung notwendig ist, oder aber eine Befreiung erteilt werden kann, muss zum gegebenen Zeitpunkt geprüft werden.

Neben der o.a. Änderung im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße / Friedhofstraße sind während der öffentlichen Auslegung für zwei weitere Teilbereiche Änderungsnotwendigkeiten aufgetaucht, die berücksichtigt werden müssen:

1. Um die Benutzbarkeit des westlich der Bahnhofsallee geführten Geh- und Radweges im nördlichen Plangebiet zu verbessern, soll dieser – bevor er separat entlang der Bahn zur Brücke „Am Weißen Pferd“ geführt wird – in einer Breite von 2,50 m nahezu ebenerdig fortgeführt werden. Andernfalls müssten Radfahrer zunächst der Topographie der Straße folgend auf verschmälerte Breite bergab fahren, um dann rechtwinklig in den breiteren, separat geführten Geh- und Radweg einbiegen zu können, der wiederum bergauf führt. Um eine solche unkomfortable Wegeführung zu vermeiden sollen daher die festgesetzten Straßenverkehrsflächen entsprechend angepasst werden.
2. Im Bereich des Bus-Bahn-Verknüpfungspunktes und des angrenzenden geplanten Büro- und Geschäftshauses mit bahnaffinen Nutzungen soll die südliche Baugrenze für eben dieses Gebäude um ca. 3 nach Süden verschoben werden und die festgesetzte Verkehrsfläche damit entsprechend verkleinert werden. Die neue Festsetzung stimmt dann mit der bereits beschlossenen Ausführungsplanung des Planungsbüros Spettmann + Kahr überein.
3. Wie unter dem o.a. Punkt B ausgeführt wurde, soll die Art der baulichen Nutzung für die Baufläche im Einmündungsbereich Bahnhofstraße / Friedhofstraße von „Gewerbegebiet nicht wesentlich störend“ in „SO 1“ geändert werden. Gleichzeitig wird die Festsetzung einer Baumassenzahl (BMZ 8,00) ersetzt durch die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ 2,4).

Wird der Entwurf eines Bauleitplanes nach der öffentlichen Auslegung geändert, ist er erneut auszuliegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dabei kann bestimmt werden, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Zudem kann die Frist zur Stellungnahme angemessen verkürzt werden. Von beiden Möglichkeiten soll hier Gebrauch gemacht werden.

Lüdenscheid, den 16.06.2009

In Vertretung:

gez. Theissen  
Beigeordneter

Anlage/n:

Begründung einschließlich Umweltbericht