Fachbereich Planen und Bauen
Fachdienst Stadtplanung und Verkehr

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 822

„Bahnhof Brügge West“

1. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Ortsteil Brügge und wird

im Norden durch die Volme,
im Osten durch die Brücke über die Volme,
im Süden durch die Bahngleise sowie
im Westen durch die Halver Straße

begrenzt und umfasst somit eine Größe von ca. 1,8 ha.

2. Anlass und Ziele der Planung

In der Vergangenheit sind größere Teile des Bahnhofsgeländes in Lüdenscheid-Brügge funktionslos geworden. Sie sind für Bahnbetriebszwecke entbehrlich. Die Stadt Lüdenscheid hat diese Flächen erworben, um sie einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Das ehemalige Bahnhofsgebäude ist aufgrund seiner Baufälligkeit bereits abgerissen worden. Die Flächen sind heute überwiegend ungenutzt. Teile des Plangebietes werden derzeit als Parkplatz genutzt. Darüber hinaus befindet sich die Bushaltestelle Brügge Bahnhof inmitten des Plangebietes.

Der Verknüpfungspunkt Bus / Bahn mit dem DB-Haltepunkt Lüdenscheid-Brügge und der Bushaltestelle soll erhalten und in seiner Funktion gestärkt werden. Dies erhält besonderes Gewicht, da die DB plant, Brügge wieder über Marienheide an Köln anzubinden. Für diese neue Verkehrsanbindung wird ein attraktiver ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit einem ausreichenden Angebot an Park-and-Ride-Plätzen erforderlich.

Eine entsprechende Durchgrünung soll den Gestaltwert des Plangebietes erhöhen und die vorgesehene Funktion unterstreichen. Dazu sollen die vorgesehenen örtlichen und überörtlichen Grün- und Fuß- / Radwegeverbindungen entlang der Volme beitragen.

Die vorliegende Bauleitplanung beinhaltet einen Teil von städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Attraktivierungsmaßnahmen entlang der Volme, die nicht nur auf das Lüdenscheider Stadtgebiet beschränkt bleiben, sondern ihre Fortsetzung auch im Rahmen der Regionale 2013 mit dem Projekt „Oben an der Volme“ in den Nachbargemeinden finden.

Das Feuerwehrgebäude der Feuerwehr Brügge soll ebenfalls an diesem Standort errichtet werden. Der aktuelle Standort befindet sich weiter nördlich, ist räumlich beengt und

entspricht nicht mehr den Anforderungen an eine leistungsfähige Feuerwehr.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Reaktivierung der Brachfläche geboten. Durch die bauliche Nutzung auf dieser Fläche kann die Siedlungstätigkeit in der freien Landschaft entsprechend verringert werden. Dies dient dem Freiraumschutz und stellt einen Beitrag zur Innenentwicklung dar. Die Stadt Lüdenscheid folgt damit der allgemeinen Bodenschutzklausel des § 1 (5) BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist.

Der Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ wird als Maßnahme der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB durchgeführt. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür liegen vor. Der Bebauungsplan dient der Wiedernutzung vormals bereits genutzter Flächen und setzt bei einer Flächengröße von insgesamt etwa 1,8 ha weniger als 20.000 qm Grundfläche fest. Eine förmliche Umweltprüfung erfolgt somit nicht. Die Ergebnisse einer Umweltprüfung sind aus einem Vorentwurf zum Umweltbericht in die Begründung übernommen worden. Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hat in Form einer Bürgerversammlung am 25.05.2011 stattgefunden. Die Entscheidung, das Planverfahren als beschleunigtes Verfahren durchzuführen, erfolgte erst nach der hieran anschließenden Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB.

Die Durchführung des beschleunigten Planverfahrens trägt einem Bedarf an Investitionen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben in der Abwägung in angemessener Weise Rechnung.

3. Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Das Plangebiet ist derzeit im Flächennutzungsplan als nachrichtliche Übernahme – Flächen für Bahnanlagen – verzeichnet. Der Entwurf zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sieht für das Plangebiet gemischte Bauflächen vor. Der Flächennutzungsplan wird nach Rechtskraft des Bebauungsplanes gem. § 13 a (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst. Eisenbahnrechtlich nicht entwidmete Flächen bleiben hiervon unberührt. Das Verfahren zur 132. Änderung des Flächennutzungsplanes wird daher nicht fortgeführt.

4. Städtebauliche Konzeption

Die Stadt Lüdenscheid hat im Bereich des Bahnhofes Brügge umfangreiche nicht mehr bahnnotwendige Flächen erworben. Das in Rede stehende Bahngelände lässt sich in die drei Teilbereiche

1. Brügge Ost: Bereich am Einmündungsbereich der Talstraße in die Volmestraße
2. Brügge West: Bereich um das ehemalige Empfangsgebäude (Plangebiet dieses Bebauungsplanes)
3. Gleisharfe: Bereich südlich der Ladestraße

unterteilen. Der Teilbereich 3 stellt eine mittel- bis langfristige Erweiterungsoption dar. Hinsichtlich dieser Erweiterung ist derzeit jedoch nicht absehbar, in welchem Umfang Flächen für die Bahn entbehrlich werden.

Städtebauliches Ziel ist für den Teilbereich 1 (Brügge Ost) die Entwicklung von gewerblichen Bauflächen sowie eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel als Magnet für das neue Baugebiet. Die verkehrliche Erschließung ist über einen Ausbau der Einmündung der Talstraße in die Volmestraße zu einem vierarmigen Knotenpunkt mit neuem Brückenbauwerk über die Volme vorgesehen. Mittel- bis langfristig kann dieses Baugebiet

um die Flächen des Teilbereiches 3 (südlich der Ladestraße) erweitert werden. Auch für diesen Bereich ist eine gewerbliche bauliche Nutzung vorgesehen. Im Teilbereich 2 (Brügge West) sollen die vorhandenen Bahnhofs- und Randnutzungen (Parkplätze, Bushaltestelle) erhalten und attraktiviert werden. Zudem soll die Feuerwehr Brügge im Osten des Plangebietes ein neues Feuerwehrgebäude erhalten. Die verkehrliche Erschließung kann über die vorhandenen Volmebrücken erfolgen. Die fußläufige Anbindung des Plangebietes soll durch eine Erneuerung mit einhergehender Verbreiterung der bestehenden Fußgängerbrücke langfristig attraktiver gestaltet werden.

Insgesamt wird das Plangebiet durch die Reaktivierung eine deutliche städtebauliche Aufwertung erfahren. Dabei gilt es, auch qualitätsvolle Aufenthaltsräume zu schaffen, da diese im Ortsteil Brügge kaum vorhanden sind und der Bahnhof Brügge als Kristallisationspunkt diese Funktion übernehmen kann.

5. Planinhalt

Im Norden des Geltungsbereiches verläuft die als Wasserfläche gem § 9 (1) Nr. 16 BauGB festgesetzte Volme, südlich anschließend die das Gebiet erschließende Planstraße. Im Südwesten des Plangebietes verbleiben Bahnflächen in der eisenbahnrechtlichen Widmung. Sie sind als nachrichtliche Übernahme in der Planzeichnung enthalten. Der Verknüpfungspunkt Bus / Bahn befindet sich zentral im Plangebiet und ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – ÖPNV-Verknüpfungspunkt – gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt. Östlich angrenzend liegt eine Gemeinbedarfsfläche – Feuerwehr – .

Auf der Gemeinbedarfsfläche – Feuerwehr – soll die Brügger Feuerwehr ein neues Gebäude erhalten. Dies beinhaltet neben der Fahrzeughalle und dem Umkleidetrakt auch einen Schulungsraum. Die Stellplätze für die Feuerwehr sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen östlich des Baufensters vorgesehen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 sowie die Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse (II) bestimmt. Dies korrespondiert mit der Hochbauplanung für das Feuerwehrgebäude.

Die Bauweise wird als abweichende Bauweise gem. § 22 BauNVO festgesetzt. Es gelten die Grenzabstände der offenen Bauweise. Gebäudelängen von mehr als 50,00 m sind zulässig. Nach den derzeitigen Hochbauplanungen weist das Feuerwehrgebäude eine Länge von ca. 60,00 m auf.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gem. § 23 BauNVO durch die Festsetzung von Baugrenzen determiniert. Ein durchgehendes Baufenster ermöglicht hier größtmögliche Flexibilität.

Die die Raumkante zu den Bahngleisen bildenden Bäume innerhalb der Gemeinbedarfsfläche sind als Einzelbäume gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB festgesetzt. Mit dieser Raumkante wird das Plangebiet von den Bahngleisen getrennt und optisch abgesetzt. Diese Bäume sind als säulenförmige Hainbuchen (Carpinus betulus) mit einem Stammumfang von mindestens 16 cm anzupflanzen, dauernd zu erhalten und bei Abgang in gleicher Art zu ersetzen. Die übrigen Bäume sind als Linden (Tilia cordata) vorgesehen.

6. Verkehr

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Volmestraße und die Halver Straße. Zur Überquerung der Volme stehen zwei für Kraftfahrzeuge befahrbare Brücken zur

Verfügung, im Westen die Halver Straße (B 229), im Osten die Brücke am Ortseingang. Darüber hinaus ist das Plangebiet über die Fußgängerbrücke zwischen Volmestraße 81 und 83 an den Ortsteil Brügge angebunden.

Die Zufahrt von der Halver Straße aus befindet sich im Eigentum der Stadt Lüdenscheid, ist jedoch noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Die eisenbahnrechtliche Entwidmung ist im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens vorgesehen. Im Bereich der östlichen Zufahrt ist ein Grundstückszuerwerb von der Bahn sowie gleichfalls ein entsprechendes Entwidmungsverfahren für diesen Grundstücksteil erforderlich. Auch dies ist im Verlauf des Bauleitplanverfahrens vorgesehen. Obgleich das Plangebiet de facto durch eine vorhandene Straße erschlossen wird, ist die Verwirklichung mindestens einer dieser Maßnahmen zwingend erforderlich, da eine formelle Erschließung anderenfalls nicht vorliegt.

Der Verküpfungspunkt Bus / Bahn bleibt funktional erhalten, soll jedoch neu gestaltet und erweitert werden. Durch die vorgesehene Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nach Köln wird ein weiterer Bahnsteig erforderlich werden. Die entsprechenden Planungen der Bahn hierzu sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Daher ist die zukünftige Lage dieses Bahnsteiges derzeit nicht bekannt. Dies gilt gleichfalls für die fußläufige Anbindung des Bahnsteiges an die vorhandene Bushaltestelle sowie alle weiteren Fußwegebeziehungen. Daher setzt der Bebauungsplan großflächig eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 (1) Nr. 11 BauGB fest. Auf ihr können die erforderlichen Einrichtungen sowie ein vergrößertes Angebot an Park-and-Ride-Parkplätzen untergebracht werden. Ein ursprünglich geplantes Baugebiet (Mischgebiet) musste zugunsten der Flächenerweiterung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes aufgegeben werden.

Die Bushaltestelle Brügge Bahnhof, die von den Linien

47 Halver Ostendorf Schule – LÜD Brügge Bahnhof – LÜD Sauerfeld ZOB – LÜD Eichholz
55 LÜD Kulturhaus – LÜD Brügge Bahnhof – Wipperfürth Busbahnhof
56 LÜD Wehberg Wendestelle – Haus Schöneck – Brügge – Halver Ostendorf – LÜD Ahelle – Mintenbecke
57 LÜD Brügge Bahnhof – Schalksmühle – Hagen Rummenohl
58 LÜD Kulturhaus – LÜD Brügge Bahnhof – Kierspe Tannenbaum – Meinerzhagen Stadthalle ZOB
59 LÜD Kulturhaus – LÜD Brügge Bahnhof – Kierspe Feuerwehrgerätehaus
134 Radevormwald Busbahnhof – Sparkasse ZOB – Ehringhausen – (Halver, Oberbrügge Schule) - LÜD Brügge Bahnhof – LÜD Kulturhaus

angefahren wird, befindet sich am DB-Haltepunkt und gewährleistet somit ein komfortables Umsteigen.

Für die Fußgängerbrücke über die Volme sieht der Bebauungsplan langfristig eine Verbreiterung auf 3,00 m vor, um so auch die fußläufige Anbindung des Plangebietes an die Volmestraße noch attraktiver zu gestalten. Die Brücke ist gleichfalls als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die derzeit vorhandenen Stufen auf der Südseite der Fußgängerbrücke können im Zuge einer solchen attraktivierenden Maßnahme durch eine kleine Rampe ersetzt und somit die Anbindung behindertengerecht ausgeführt werden.

7. Eingriff in Natur und Landschaft

Zum Vorentwurf dieses Bebauungsplanes hat der Fachdienst Umweltschutz und Freiraum der Stadt Lüdenscheid einen entsprechenden Vorentwurf zum Umweltbericht erarbeitet. Da der Bebauungsplan nunmehr jedoch im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB fortgeführt wird, erübrigt sich dieser. Die wesentlichen Inhalte des Umweltberichtes mit

Planstand Vorentwurf sind zusammengefasst in die Begründung zum Bebauungsplan eingeflossen.

Bedarf an Grund und Boden

Es entsteht kein neuer Bedarf an Grund und Boden. Das Plangebiet umfasst ausschließlich Bereiche, die bereits baulich, verkehrlich oder für Bahnzwecke genutzt waren bzw. werden und umgenutzt werden sollen.

Lärm

Auf der im Bebauungsplan festgesetzten Gemeinbedarfsfläche ist die Art der baulichen Nutzung durch die Zweckbestimmung Feuerwehr determiniert. Dadurch sind in der Umgebung keine unzumutbaren Lärmbelastungen zu erwarten, zumal die Umgebungsbebauung bereits durch den Straßenverkehr auf der Volmestraße verlärmt ist. Der künftige Bauherr muss ggf. im späteren Bauantragsverfahren die immissionsseitige Unbedenklichkeit, insbesondere in Bezug auf den Einsatz von Sirenen und Martinshörnern, gutachterlich nachweisen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Reduzierung von Lärm können ggf. im Rahmen dieser Gutachten oder gutachterlichen Stellungnahmen empfohlen werden und erforderlichenfalls von der Baugenehmigungsbehörde als Auflage in die Baugenehmigung aufgenommen werden. Sofern lärmmindernde Auflagen in Baugenehmigungen enthalten sind, kann die Einhaltung dieser Auflagen bei der Bauabnahme kontrolliert werden.

Nutzungsbilanz

Der Versiegelungsgrad innerhalb des Plangebietes wird sich deutlich erhöhen. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes verteilen sich die Nutzungen – überschlägig ermittelt – auf folgende Flächengrößen:

Verkehrsfläche (ohne Straßenbegleitgrün)	4.642 qm
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	3.387 qm
überbaubare Gemeinbedarfsfläche (Grundstücksgröße x 0,8 max. Vers.)	2.727 qm
Bahnflächen (Bahnsteig, Gebäude und sonstige Versiegelung)	671 qm
nicht überbaubare Gemeinbedarfsflächen	682 qm
Wasserflächen	3.743 qm
Pflanzflächen (uferbegleitend, tw. bahnbegleitend und sonstige Pflanzflächen)	1.227 qm
Straßenbegleitgrün	934 qm
begrünte Bahnflächen (ohne Gebäude)	809 qm

Damit geht gleichzeitig ein Potenzialverlust auf nach der Planung versiegelbaren Flächen einher.

Biotoptypen

Eingriffe in besonders geschützte Biotoptypen nach Bundesnaturschutzgesetz oder Landschaftsgesetz werden nicht vorgenommen. Nach Landschaftsrecht geschützte Gebiete und Objekte sind nicht betroffen. Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Nr. 3 ‚Lüdenscheid' des Märkischen Kreises.

Biotopvernetzung und geschützte Arten

Außer für siedlungsangepasste Vögel, Kleinsäuger und Insekten nimmt das Plangebiet keine Funktionen für die Biotopvernetzung wahr. Das Gebiet ist Teil eines größeren Siedlungsgebietes, technisch überformt und weist keine größeren eigenständigen Freiflächen auf. Auf der Westseite grenzen Bahnflächen, teils mit Mauern, an. Insgesamt ist das Umfeld für die meisten Tierarten unattraktiv. Eingriffe in die Biotopvernetzung finden nicht statt.

Zur Feststellung besonders geschützter Arten wurde im Juli 2011 eine Geländebegehung durchgeführt. Da sich die Neugestaltung im Wirkungsbereich einer bereits vorhandenen, durch den Menschen stark überformten Fläche vollzieht, also nur mit einem sehr geringen Eingriff zu rechnen ist, wurde auf eine spezielle faunistische Kartierung verzichtet.

Alle für das Messtischblatt 4711 (1:25.000) vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) angegebenen Arten werden bezüglich ihres potentiellen Vorkommens im Untersuchungsraum betrachtet.

Da für die allermeisten der oben aufgeführten, planungsrelevanten Arten geeignete Biotop- oder Habitatstrukturen fehlen, kann ein Vorkommen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Nachfolgend wird für jede einzelne Art begründet, warum ein Auftreten im Untersuchungsgebiet nicht anzunehmen ist.

Grünlandabhängige Arten

Mehlschwalbe, Rauchschwalbe und Kiebitz besiedeln ländliche Gebiete mit ausgedehnten Freiflächen. Sie benötigen zur Jagd strukturierte Grünland- oder Ackerflächen. Da sich auf der Fläche keine Gebäude befinden, an denen Schwalben ihre Nester anbringen könnten und auch im näheren Umfeld die lebensnotwendigen Nahrungshabitate fehlen, ist ein Vorkommen von grünlandabhängigen Arten im Plangebiet auszuschließen.

Offenlandabhängige Arten

Greifvögel wie Mäusebussard, Rotmilan, Sperber und Turmfalke brauchen eine offene bis halboffene gut strukturierte Kulturlandschaft, um ihren Nahrungsbedarf zu decken. Ihre Nistplätze befinden sich in der Regel in hohen Bäumen.

Sie teilen sich das Nahrungshabitat mit der Zweifarbfledermaus. Allerdings nutzt diese Säugetierart alte Gebäude als Unterschlupf. Da weder Gebäude noch hohe Bäume vorhanden sind, kann keine der beschriebenen Arten dort brüten oder Schutz finden.

Neuntöter, Gartenrotschwanz, Wiesenpieper und die Schlingnatter benötigen zum Überleben die offene Landschaft mit eingestreuten Feldgehölzen, Hecken oder ausgedehnten Waldrändern. Da das Plangebiet viel zu klein ist, um den Lebensraumansprüchen einer der oben genannten Arten gerecht zu werden, ist ein Vorkommen auszuschließen.

Gewässerabhängige Arten

Arten wie die Kleine Bartfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Schwarzstorch, Eisvogel, Geburtshelferkröte und Kammmolch brauchen mehr oder weniger große, offene Wasserflächen zum Überleben.

Selbst wenn eine der gewässerabhängigen Arten in der Volme geeignete Biotopstrukturen gefunden hätte, um die artspezifischen Lebensraumansprüche befriedigen zu können, ist eine Gefährdung von Arten nicht zu befürchten, da im Bereich des Gewässers keine Veränderungen vorgenommen werden. Durch die Neupflanzung einer Allee in

Gewässernähe und das Abrücken des Verkehrs vom Uferbereich würden sich die Habitatsstrukturen sogar noch verbessern.

Waldabhängige Arten

Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Haselmaus, Habicht, Waldkauz, Waldohreule, Grauspecht, Kleinspecht und der Schwarzspecht finden auf dem Gelände ebenfalls keine Habitate oder Strukturen, die ihnen ein Überleben ermöglichen würden. Diese Arten jagen oder brüten in unterschiedlich ausgebildeten Lebensräumen. Einige bevorzugen Nadelgehölze, andere Arten sind überwiegend in Laubholzbeständen zu finden. Allen gemeinsam ist, dass sie vom Wald oder im Wald leben. Da auf dem untersuchten Gelände lediglich kleinere Bäume und Buschwerk zu finden sind, ist ein Vorkommen einer der oben genannten Arten als überaus unwahrscheinlich anzusehen.

An den Siedlungsraum angepasste Arten

Die Zwergfledermaus kann als Kulturfolger auch in dicht besiedelten Gebieten vorkommen. Als Gebäudefledermaus nutzt sie während der Sommermonate Hohlräume unter Dachpfannen, Flachdächern, hinter Wandverkleidungen, in Mauerspalten oder auf Dachböden. Hier richten sich die Tiere dann ihre Jagdquartiere oder Wochenstuben ein. Sie jagen entlang von Waldrändern, in parkähnlichen Gehölzbeständen und an Straßenlaternen. Die Winterruhe beginnt ab Oktober / November und dauert bis März / April. Als Quartiere werden Felsspalten sowie Keller oder Stollen bezogen. Hier überwintern sie in großen Gruppen mit mehreren tausend Tieren. Da im Plangebiet allenfalls gejagt wird und in der unmittelbaren Umgebung genügend gleichwertige Biotoptypen vorhanden sind, liegt ein Verbotstatbestand nach § 42 Abs.1 i. V. m. Abs. 5 bez. § 19 Abs. 3 BNatSchG nicht vor. Auch der von der Volmemauer abgehende Tunnel stellt kein nutzbares Habitat für schützenswerte Arten dar, da die notwendigen Lebensraumansprüche durch die Feuchtigkeit im Tunnel nicht erfüllt werden.

Ausgleich

Gem. § 13 a (2) Nr. 4 BauGB gelten im beschleunigten Verfahren in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 Nr. 1 Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a (3) Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Diese Fallgestaltung ist hier gegeben. Ein Ausgleich ist somit de jure nicht erforderlich. Rechnerisch ließe sich durch den Verlust von Gehölzstrukturen ein Biotopwertverlust mittlerer Intensität ermitteln. Besonders geschützte Biotoptypen sind nicht betroffen. Eingriffe in die Biotopvernetzung finden nicht statt. Ein biotopbezogener Ausgleich ist nach der Analyse nicht erforderlich. Der rechnerisch ermittelbare Ausgleichsbedarf resultiert aus der planerischen Bebauungsverdichtung und läge – monetär ausgedrückt – in einer Größenordnung von etwa 10.000,00 €. Besonders (streng) geschützte Arten sind durch den Vollzug der Planung nicht betroffen.

Luft und Klima

Die mikroklimatische Besonderheit der Täler kommt im Stadtteil Brügge besonders zum Ausdruck. Mit zunehmender Höhe sinkt nämlich die Temperatur, steigen die Niederschläge und auch die Windgeschwindigkeiten nehmen zu, was einen besseren Luftaustausch garantiert. Umgekehrt heißt es: Brügge ist wärmer, trockener, weniger durchlüftet als Lüdenscheid.

Der oft auftretende Südwestwind kann diesen Talabschnitt nicht so gut erreichen, der mäanderartige Verlauf des Tales grenzt bestimmte Bereiche zusätzlich aus. Da Brügge westlich von Lüdenscheid liegt, bleibt es, wegen der vorherrschenden südlichen bis westlichen (60 %) Windrichtungen von den Wirkungen des Stadtkörpers unberührt.

Da die Inversionsobergrenze bei ca. 360 m ü NN liegt ist dieses Gebiet bei sog. autochthonen Wetterlagen, besonders im Herbst / Winter, durch Talnebel, verminderten Luftaustausch und erhöhte Luftfeuchtigkeit gekennzeichnet.

Gleichzeitig ist es ein Kaltluftsammel-, -abfluss- und -konzentrationsgebiet für in der Nähe erzeugte Schadstoffe, im Winter kommt eine geminderte Besonnung hinzu.

Die Vermeidung von Barrierewirkungen ist daher bei der Bebauung dieser Fläche nicht unerheblich. Aus gleichen Gründen sind auch die Emissionen in Grenzen zu halten, da der Luftaustausch bei stabilen Wetterlagen erschwert ist. Autochthone Wetterlagen treten jedoch nur gelegentlich auf. Ausgleichsmaßnahmen sind auf Grund der zu erwartenden geringen Auswirkungen nicht erforderlich.

Landschaft

Insgesamt verändert das Plangebiet seinen vorherigen baulichen Charakter nicht. Die Begrünung entlang der Volme wird den Charakter des Gebiets positiv beeinflussen. Optische Fernwirkung hatte bzw. hat das Gebiet weder vor noch nach der Planung. Ein Eingriff findet nicht statt.

Boden

Die Verdichtung wird als ‚hoch', der Gesamteingriff unter Berücksichtigung der Schonung des Außenbereichs als ‚mittel' bewertet (s. o.).

Wasser

Eine nach § 51 a Landeswassergesetz anzustrebende Versickerung des Niederschlagswassers scheidet technisch aus, da hierfür keine geeigneten und ausreichend dimensionierten Flächen im Plangebiet zur Verfügung stehen. Auch in angrenzenden, ausschließlich für Bahnzwecke genutzten Bereichen ist dies nicht möglich.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes haben keinen Einfluß auf schützenswerte Kultur- und Sachgüter, da solche im Plangebiet nicht vorhanden sind.

Forstwirtschaftliche Nutzungen

Forstflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Forstliche Belange, wie Erschließungsfragen, sind nicht betroffen.

Landwirtschaftliche Nutzungen, Jagd und Fischerei

Landwirtschaftliche Nutzungen sind im Plangebiet nicht vorhanden und daher von der Planung nicht betroffen. Das Gebiet hat keine Funktion für die Jagd. Die Bebauungsplanung setzt die Volme als Wasserfläche fest. Dies hat jedoch keinen Einfluss auf die Volme als befischbares Gewässer.

Wechselwirkungen

Die ermittelte stärkere Bodenversiegelung führt zu einem Verlust freier Bodenfläche, damit zu einer verringerten Grundwasserneubildung sowie verringerten Habitatmöglichkeiten für Tiere und Pflanzen.

Die erhöhte Abfuhr von Niederschlagswasser führt potentiell zu einer Beeinträchtigung des Fließgewässers Volme und damit seiner Fauna und Flora, gleichzeitig aber auch zu einer potentiellen Erhöhung des Hochwasserspiegels.

Insgesamt resultieren aus der durch die Bebauungsplanaufstellung möglichen Veränderungen keine (gravierenden) Verschiebungen im Wirkungsgefüge der Umweltparameter.

8. Altlasten

Das Plangebiet grenzt im Osten an die Altlastenfläche „Bahngelände Brügge“, wobei im Bereich der Volmebrücke ca. 700 qm zu der in das Altlastenkataster des Märkischen Kreises eingetragenen Altlastenfläche gehören. Für diese innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ liegende Fläche liegen jedoch keine konkreten Hinweise auf Kontaminationen vor, sodass keine weiteren Untersuchungen als notwendig erachtet werden.

Westlich des ehemaligen Empfangsgebäudes befindet sich ein im Altlastenkataster geführter Altstandort mit der Bezeichnung „Lok-Betankungsanlage“. Hier hat sich mindestens bis in die 1980er Jahre ein oberirdischer Tank befunden. Der Hinweis auf ein Öllager konnte durch Ortsbegehungen eines Gutachters nicht bestätigt werden. Untersuchungen dieses Altstandorts sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt. Bekannt sind aber einige vom Märkischen Kreis vermerkte Ölunfälle, die durch Befüllung des Tanks bzw. durch Betankung der Dieselloks verursacht worden sind. Die hierbei entstandene Kontamination im Schotterbett und im Boden ist durch entsprechenden Aushub in den 1980er Jahren saniert worden. Es ist damit zu rechnen, dass es außerhalb der dokumentierten Ölunfälle zu weiteren Kontaminationen des Bodens gekommen ist. Für diesen Teilbereich ist daher im November 2011 eine orientierende Gefährdungsabschätzung durch die JT&S Beratung und Umwelttechnik GmbH erstellt worden. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass das beprobte Bodenmaterial im Hinblick auf eine Belastung mit Kohlenwasserstoffen nur geringe Befunde aufweist. „Die annähernd gleich hohen KW-Gehalte auch im zweiten Bohrmeter lassen den Schluss einer früheren, tiefer reichenden Verunreinigung zu, jedoch sind die Gehalte trotz des geringen Abstands zur grundwasserbeeinflussten Bodenzone zu gering, um weiterführende Maßnahmen abzuleiten.“ Insgesamt kann demnach festgestellt werden, „dass ein Eintrag von Heizöl in den Boden an den untersuchten Stellen nicht in großem Maße stattgefunden hat oder saniert wurde. Eine Gefährdung der Schutzgüter menschliche Gesundheit und Grundwasser ist im Hinblick auf den Standort anhand der Ergebnisse nicht zu besorgen.“

Zudem soll hier nach Aussagen alter Gutachten in den 1960er Jahren eine Tankanlage für Busse mit einem 50.000 l fassenden Dieseltank installiert gewesen sein. Bei einer Untersuchung dieser Fläche mit Beprobung des Bodens auf Kohlenwasserstoffe waren diese unauffällig. Ebenso zeigten die in der Bodenluft enthaltenen leichtflüchtigen Aromaten kein erhöhtes Risikopotential, sodass auch für diese Teilfläche kein akuter Handlungsbedarf gesehen wird.

9. Immissionsschutz

Im Hinblick auf Lärmimmissionen ist das Plangebiet vorbelastet. Nördlich der Volme verläuft die vielbefahrene Volmestraße – B 54 –, unmittelbar südlich angrenzend befinden sich Bahnanlagen. Zur Errichtung der Feuerwehr im Plangebiet ist im dem Bebauungsplanverfahren nachgeordneten Baugenehmigunsverfahren sicher zu stellen, dass die Wohnbebauung entlang der Volmestraße nicht erheblich belastet wird.

10. Ver- und Entsorgung

Die Strom- und Wasserversorgung wird durch Enervie vernetzt sichergestellt. Eine Löschwasserversorgung mit 96 Kubikmetern / Stunde bzw. 1600 l / Minute als Grundschutz ist gewährleistet. Gasleitungen oder Leitungen für Nah- bzw. Fernwärme sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

Für die Entwässerung ist ein Trennsystem mit Einleitung des Oberflächenwassers in die Volme vorgesehen. Hierfür ist grundsätzlich eine wasserrechtliche Erlaubnis von der unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises erforderlich. In einer Vorabstimmung ist eine solche grundsätzlich in Aussicht gestellt worden. Voraussetzung hierfür ist jedoch ein weiterhin geregelter Wasserabfluss bei stärker versiegelter Fläche. Ggf. ist eine entsprechende hydraulische Berechnung erforderlich. Die flussabwärts liegende Brücke der Straße Am Kamp bildet hier die Engstelle für den Wasserabfluss. Für das Niederschlagswasser von Stellplätzen ist eine Vorklärung erforderlich: Als Abscheidung kommt in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises ein Leichtflüssigkeitsabscheider in Betracht.

Das Schmutzwasser des geplanten Feuerwehrgebäudes kann über vorhandene, ausreichend dimensionierte private Leitungen abgeführt und dem öffentlichen System zugeleitet werden. Eine entsprechende Abstimmung mit dem Stadtentwässerungsbetrieb Lüdenscheid (SEL) ist bereits erfolgt.

11. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Denkmalpflegerische 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).

12. Nachrichtliche Übernahmen

Im derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist das Plangebiet zum überwiegenden Teil als Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich übernommen. Der größte Teil dieser Flächen – die Flurstücke 482, 483, 565, 566, und 580, Flur 101, Gemarkung Lüdenscheid Land – ist mit Freistellungsbescheid vom 29.06.2007 von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden. Für zwei weitere Teilbereiche läuft derzeit ein entsprechendes Entwidmungsverfahren. In der eisenbahnrechtlichen Widmung verbleibende Teilbereiche werden im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Darüber hinaus enthält der Bebauungsplan das von der Bezirksregierung Arnsberg festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Volme als nachrichtliche Übernahme. Aus Gründen der Lesbarkeit der Planzeichnung sind lediglich die Flächen, die nicht gleichzeitig als Wasserflächen gem. § 9 (1) Nr. 16 BauGB festgesetzt worden sind, mit einem

entsprechenden Planzeichen belegt worden. In der Legende zur Planzeichnung findet sich jedoch der Hinweis, dass auch die festgesetzten Wasserflächen gleichfalls zum festgesetzten Überschwemmungsgebiet zählen.

13. Kosten

Zur Herstellung der Verkehrsflächen entstehen der Stadt Lüdenscheid Kosten in noch nicht bezifferbarer Höhe. Ggf. kann zu gegebener Zeit ein Förderantrag gestellt werden.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ entstehen der Stadt Lüdenscheid zudem Verwaltungskosten.

Im Auftrag

gez. Martin Bärwolf