

Der Bürgermeister

# RAT

(bitte für die Ratssitzung aufbewahren)

**Fachbereich Planen und Bauen**  
**Fachdienst Stadtplanung und Verkehr**  
Andreas Weidemann, Tel. 17-1544

**TOP: Bebauungsplan Nr. 822 "Bahnhof Brügge West"**  
**Entscheidung über vorgebrachte Anregungen; Satzungsbeschluss**  
Beschlussvorlage Nr. 233/2012  
Produkt: 090 010 010 Städtebauliche Planung und Gestaltung

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Sitzungstermine</b>
Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt Rat der Stadt Lüdenscheid	öffentlich öffentlich	30.01.2013 04.02.2013

**Finanzielle Auswirkungen?**       ja       nein

investiv       konsumtiv

	einmalig	lfd. jährlich
Aufwendungen/Auszahlungen		
Folgekosten (Afa, Unterhaltung...)		
Kostenbeiträge Dritter/Zuwendungen		
Sonstige Erträge/Einzahlungen		

Bemerkung: Die Kosten für die Verkehrsflächen können derzeit nicht beziffert werden und werden im Laufe der Straßenplanung (Ausbauplanung) ermittelt. Es ist beabsichtigt, einen Förderantrag zu stellen. Erste Gespräche mit der Bezirksregierung verliefen sehr positiv.

Haushaltsmittel ausreichend vorhanden?

ja, veranschlagt bei folgendem Konto:       nein, Deckungsvorschlag:

Produkt bzw. Auftrag/Sachkonto/Bezeichnung:

Einmalig:            /            /

Laufend:            /            /

gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe

freiwillige Aufgabe

Grundlage: § 1 Abs. 3 BauGB

## **Beschlussvorschlag:**

I

Zu den vorgebrachten Anregungen wird wie folgt Stellung genommen:

### **Märkischer Kreis, Schreiben vom 16.03.2012, 16.04.2012 und 09.10.2012**

Im Rahmen des Verfahrens sollte die ökologische Verbesserung der Volme berücksichtigt werden. Das Bebauungsplanverfahren biete die Gelegenheit, eine Verbesserung der Vernetzungsstruktur der Volme darzustellen. In diesem Sinne sollte die Planung dahingehend überdacht werden, diesen Bereich stärker für die Entwicklung des Gewässerbereiches zu nutzen. Der Radweg sollte dazu nach Süden, hinter einen Grünstreifen, verlegt werden. Im Bereich der Straßenführung und des ÖPNV-Verknüpfungspunktes sollten Durchgrünungsmaßnahmen in Form von Bäumen gesichert und festgesetzt werden.

Eine konkrete Ausgleichsbilanzierung mit Sicherstellung des erforderlichen Ausgleiches sei notwendig. Es seien qualifizierte Angaben über die Betroffenheit planungsrelevanter (streng) geschützter Arten zu machen.

Eine landschaftsrechtliche Zustimmung für den Gesamtverlauf des Volmetal-Radweges werde im Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren nicht erteilt. Ein gesondertes Verfahren sei hierzu erforderlich. Insbesondere zum weiteren Verlauf des Radweges, von Anschlüssen etc. seien keine abschließenden Beurteilungen möglich.

Der Beirat der unteren Landschaftsbehörde habe gleichfalls auf die Gelegenheit zur Entwicklung der Volme hingewiesen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass östlich angrenzend bereits entsprechende Maßnahmen an der Volme vorgesehen seien.

Im Übrigen greife der vorgelegte Bebauungsplanentwurf die im April vorgetragenen Anregungen auf. Die in der Stellungnahme vom April gegebenen Hinweise zur baulichen Gestaltung des Verknüpfungspunktes sollten bei der späteren Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Bei den zu erwartenden vermehrten Abbiegevorgängen am Ortseingang Brügge von der B 54 in die Erschließungsstraße des Plangebietes könnte eine Gefährdung durch die erlaubte Geschwindigkeit von 100 km/h bis unmittelbar am Ortseingang Brügge zu erwarten sein. Neben einer ohnehin zu empfehlenden Geschwindigkeitsbegrenzung vor der Ortseinfahrt nach Brügge könnte es erforderlich werden, die B 54 für eine Linksabbiegespur aufzuweiten.

Bei der Einmündung der Erschließungsstraße des Plangebietes in die B 229 könnten sich durch den Anstieg der Erschließungsstraße Probleme bei der Anfahrt und somit bei der zügigen Einfahrt in den Fließverkehr, der teilweise durch den Kurvenverlauf nicht erkennbar ist, ergeben. Es solle geprüft werden, ob der Einbau einer Lichtsignalanlage erforderlich sei.

Der zu erwartenden Zunahme des Fahrzeug- und Fußgängerverkehrs auf der Erschließungsstraße sollte speziell im Bereich der Fußgängerbrücke über die Volme und dem Zugang zu den Bahnanlagen und den Bereichen für ÖPNV (Bus) mit Querungshilfen für Fußgänger begegnet werden. Unter Umständen sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Betracht zu ziehen. Um die Erschließungsstraße für „Abkürzer“ uninteressant zu gestalten, könnte sich ebenfalls die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anbieten.

Die Breite des Parkstreifens auf der Südseite der Erschließungsstraße erscheine mit 2,00 m Breite als zu gering. Es sollte über einen breiteren Parkstreifen nachgedacht werden.

Es sei unklar, wie der Fuß- und Radweg entlang der Volme an die jeweiligen Bundesstraßen angebunden werden solle. Werde dieser Radweg als benutzungspflichtiger Radweg angelegt, müsse ge-

prüft werden, inwieweit eine Benutzungspflicht für die Bundesstraßen befahrenden Radfahrer gegeben sei. Aufgrund notwendiger Querungen würde dann eine erhebliche Gefährdung aufgrund der hohen DTV vorliegen. Es wird angeregt, bei einer Konkretisierung der Planung die Verkehrssicherheitsberater der Polizei, Fachbereich „Sicherer Verkehrsraum“ in die Planung einzubeziehen.

## **Stellungnahme**

An der Planung wird festgehalten. Zunächst wird durch die Planung ein Korridor gesichert, in dem sich die spätere Ausbauplanung bewegen kann. Angedacht ist es, den vorgesehenen Fuß- und Radweg am Wasser entlang zu führen. Er soll durch einen Grünstreifen von der Straße getrennt werden. Dies würde durch die Nähe zum Wasser nicht nur die Attraktivität des Fuß- und Radweges, sondern auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Im Übrigen bleibt die nähere Ausgestaltung der konkreteren Ausbauplanung vorbehalten. Durch die vorgesehene Anlage eines Grünstreifens parallel zur Volme sowie durch die vorgesehenen Baumpflanzungen wird die vorhandene Situation jedoch – auch in ökologischer Hinsicht – aufgewertet. Weitergehende Maßnahmen wie Uferabflachungen können hier jedoch nicht durchgeführt werden, da der Raum zwischen Volme und Eisenbahnlinie begrenzt ist und die Nutzungen ÖPNV-Verknüpfungspunkt und Gemeinbedarfsfläche – Feuerwehr – im Plangebiet von besonderer Bedeutung sind. Böschungen würden eine Nutzung auf dem Bahnhofsareal unmöglich machen bzw. erheblich erschweren, da beispielsweise keine Buswendemöglichkeiten gegeben wären. Weitergehende Entwicklungsmaßnahmen des Gewässerbereiches würden daher bedeuten, dass diese vorgesehenen Nutzungen an anderer Stelle realisiert werden müssten. In Abwägung dieser widerstreitenden Belange entscheidet sich die Stadt Lüdenscheid dafür, an der Planung festzuhalten. Gleichwohl kann auch die ökologische Situation aufgewertet werden. Östlich des Plangebietes wird darüber hinaus eine solche Gewässerentwicklungsmaßnahme durch Uferabflachungen und Stillwasserbereiche durchgeführt werden. Somit wird die Gewässersituation entlang der Volme insgesamt deutlich verbessert. Die vorgesehene Pflanzung von Bäumen im Straßenraum und auf dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt ergänzt und unterstreicht dies. Eine konkrete Festsetzung dieser Bäume war im Vorentwurf des Planes enthalten; dies wurde jedoch wieder verworfen, da aufgrund der weitgreifenden Umstrukturierungsmaßnahmen zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt noch nicht bekannt ist, wo konkret welche bauliche Anlagen geplant werden sollen. Dies ist u. a. auch von den Planungen der Deutschen Bahn zur Durchbindung der Strecke nach Marienheide und Köln abhängig. Von der Bahn liegen jedoch noch keinerlei konkrete Pläne hierzu vor. Um hier größtmögliche Flexibilität zu erhalten und somit auch einen reibungslosen Ablauf des Verkehrsgeschehens zu gewährleisten, bleibt es somit der nachfolgenden Ausbauplanung vorbehalten, Baumstandorte räumlich zu verorten.

Eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ist aufgrund der Umstellung des Planverfahrens als beschleunigtes Verfahren gem. § 13 a BauGB nicht erforderlich. Die Voraussetzungen zur Durchführung des Planverfahrens als beschleunigtes Verfahren gem. § 13 a BauGB liegen vor. Besonders (streng) geschützte Arten sind durch die Planung nicht betroffen. Dies ist in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt.

Der Hinweis zum Gesamtverlauf des Volmetal-Radweges wird zur Kenntnis genommen. Für einen weiter östlich liegenden Teilabschnitt liegt bereits eine genehmigte Detailplanung vor.

Die Hinweise zur baulichen Gestaltung des Verknüpfungspunktes werden für die spätere Ausbauplanung zur Kenntnis genommen und so weit als möglich berücksichtigt. Allerdings erscheint ein 2,00 m breiter Gehweg an der Südseite der Erschließungsstraße wegen der voraussichtlich geringen Fußgängerfrequenz ausreichend. Näheres bleibt jedoch der Ausbauplanung vorbehalten.

Die angeregte Geschwindigkeitsbeschränkung vor der Ortsdurchfahrt und die Einrichtung einer Linksabbiegespur bzw. eines Aufstellbereiches für Linksabbieger werden generell befürwortet und mit dem zuständigen Baulastträger Straßen NRW abgestimmt. Bis zur Nutzung des beplanten Bereiches bzw. bis zur Verkehrsfreigabe des Verknüpfungspunktes sollen die möglicherweise beschlossenen Maßnahmen umgesetzt sein. Einer Regelung innerhalb des Bebauungsplanes bedarf es dazu nicht.

Im Bereich der westlichen Anbindung der Erschließungsstraße des Plangebietes an die Halverstraße (B 229) wird eine Lichtsignalanlage aus derzeitiger Sicht nicht für erforderlich gehalten. In der Erschließungsstraße wartende Fahrzeuge stellen kein Sicherheitsrisiko dar und beeinträchtigen nicht den Verkehrsablauf auf der Halverstraße. Es herrschen gute Sichtbeziehungen, die Steigungsverhältnisse sind nicht gravierend. Längere Wartezeiten stellen lediglich ein Qualitätsproblem für die in die Halverstraße einbiegenden Fahrzeuge dar, die jedoch auch die Möglichkeit haben, alternativ die östliche Anbindung zu nutzen.

Die Anordnung einer Überquerungsanlage im Bereich des Verknüpfungspunktes wird positiv gesehen, ist jedoch im Zusammenhang mit einer möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung zu betrachten und im Rahmen der weiteren Planungsphasen (Ausbauplanung) zu berücksichtigen. Innerhalb des Bebauungsplanes ist dies jedoch nicht festsetzungsrelevant.

Die Dimensionierung der Parkstände erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stellplätzen (RASt 06). Die angegebene Breite von 2,00 m entspricht der Richtlinie. Erforderliche Sicherheitsräume werden entsprechend berücksichtigt und fließen in die Dimensionierung der Gehwege und Fahrbahnbreiten entsprechend der zu erwartenden Nutzung ein. Die vorgesehene Breite entspricht somit dem Stand der Technik und enthält den notwendigen Sicherheitspuffer. Im Übrigen ist diese Darstellung ohne Normcharakter ohnehin mit dem Planstand Entwurf entfallen. Näheres bleibt der Ausbauplanung vorbehalten.

Die Anbindung der Radverkehrsanlagen befindet sich derzeit in Planung. Näheres bleibt dieser Planung vorbehalten. Es besteht keine Relevanz für die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes. Der Hinweis auf die Beteiligung des Verkehrssicherheitsberaters der Polizei wird aufgenommen.

Den Anregungen kann somit nur teilweise gefolgt werden.

#### **Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, Schreiben vom 12.03.2012 und 20.09.2012**

Es wird davon ausgegangen, dass der Standort und die Erreichbarkeit der Stromversorgung aus dem Betonschaltheus auf dem Flurstück 579 auch weiterhin gewährleistet bleiben.

Es bestünden grundsätzlich keine Bedenken, wenn Nachfolgendes beachtet werde:

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Betriebsanlagen entstünden Immissionen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutz- oder Ersatzmaßnahmen könnten gegen die DB AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnstrecke eine planfestgestellte Anlage sei. Spätere Nutzer des Objektes seien frühzeitig und in geeigneter Weise auf die Beeinflussungsgefahr hinzuweisen.

Dem Bahngelände dürften keine Oberflächen-, Dach- oder sonstige Abwässer zugeleitet werden.

Bei der Planung von Beleuchtungsanlagen in der Nähe der Bahn sei darauf zu achten, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen werden und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Die Fläche sei zur Bahnseite hin einzufrieden, um ein unbeabsichtigtes Betreten bzw. Befahren zu verhindern. Die Aufstellung / Errichtung und Unterhaltung der Hecke / des Zauns o. ä. sowie die Unterhaltung gingen zu Lasten des Antragstellers.

## **Stellungnahme**

Die Stromversorgung sowie die Erreichbarkeit des Betonschaltkastens auf dem Flurstück 579 bleiben gewährleistet.

In die Begründung zum Bebauungsplan ist eine Ergänzung, in der auf die immissionsseitige Vorbelastung des Plangebietes durch die Bahn hingewiesen wird, aufgenommen worden.

Eine Ableitung von Oberflächen-, Dach- oder sonstigem Abwasser auf Bahnflächen ist nicht vorgesehen.

Der Hinweis bzgl. der Beleuchtungsanlagen wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch nicht festsetzungsrelevant für den vorliegenden Bebauungsplan. Näheres bleibt der Ausbauplanung vorbehalten.

Eine Einfriedung bzw. Eingrünung zur Bahnseite ist vorgesehen. Der DB entstehen dadurch keine Kosten.

Den Anregungen wird somit gefolgt.

## **Märkische Verkehrsgesellschaft, Schreiben vom 11.04.2012 und 04.10.2012**

Im Rahmen eines Abstimmungsgesprächs bei der Stadt Lüdenscheid am 19.07.2012 wurde die Planung zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Umfahrung des Haltestellenbereiches müsse aus beiden Richtungen gewährleistet sein; aufgrund unterschiedlicher Stand- und Fahrzeiten müssten die Busse den Haltestellenbereich unabhängig voneinander verlassen und aneinander vorbeifahren können; an der Haltestelle müssten zwei Busse gleichzeitig stehen können; der Wendebereich (jetziger Schotterplatz) müsse hinsichtlich seiner Dimensionierung auch für Gelenkbusse ausgelegt sein.

## **Stellungnahme**

Die im Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verküpfungspunkt ÖPNV – gewährleistet durch ihre Dimensionierung Umfahrungen des Haltestellenbereiches aus zwei Richtungen, Begegnungsverkehr für Busse sowie gleichzeitiges Halten von zwei Bussen. Wendemanöver können – auch von Gelenkbussen – gleichfalls innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erfolgen.

Den Anregungen wird somit gefolgt.

## **Südwestfälische Industrie- und Handelskammer (SIHK), Schreiben vom 26.10.2012**

Grundsätzliche Bedenken bestünden seitens der SIHK nicht. Es wird aber gebeten, planungsrechtlich zu berücksichtigen, dass die Schleifkottenbahn GmbH den Bau und Betrieb einer Schienendurchbindung auf einem separaten Gleiskörper vom Bahnsteig Halver-Oberbrügge bis Lüdenscheid Brügge plant. Der Gleiskörper werde in Brügge am südlichen Rand der heutigen Bahnflächen hinter den neu zu errichtenden Gleisen für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr liegen. Da eine Querung dieser Gleiskörper durch Fahrgäste der Schleifkottenbahn GmbH ausgeschlossen sei, müssten die unterirdischen Fußgängerzugänge reaktiviert werden. Hierzu sei es erforderlich, dass die Ausgänge zur Straße von künftiger Bebauung freigehalten werden und ein barrierefreier Zugang mit behindertengerechten Rampen ermöglicht wird.

## **Stellungnahme**

Die Schienenführung der Schleifkottenbahn GmbH befindet sich außerhalb des Plangeltungsbereiches auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen. Die Aktivierung einer Streck nach Halver-Oberbrügge entzieht sich somit der Planungshoheit der Stadt Lüdenscheid. Die Ausgänge der unterirdischen Fußgängerzugänge befinden sich nach Angaben der SIHK innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung und sind somit planungsrechtlich gesichert. Näheres, insbesondere die Notwendigkeit eines barrierefreien Zugangs mit behindertengerechten Rampen bleibt der späteren Ausbauplanung vorbehalten.

Den Anregungen kann somit zunächst nur teilweise gefolgt werden.

### **II**

Gemäß § 10 Absatz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509) m. W. v. 30.07.2011 sowie der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.06.2009 (GV.NRW. S. 381) wird der Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ vorbehaltlich der eisenbahnrechtlichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken eines 228 Quadratmeter großen Teilstückes innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes vom Rat der Stadt Lüdenscheid als Satzung und die Begründung hierzu beschlossen.

### **III**

Der Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a BauGB aufgestellt und weicht von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ab. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes ist nicht beeinträchtigt. Der Flächennutzungsplan ist auf dem Wege der Berichtigung anzupassen.

Der Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ wird mit dem Tage der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses des Rates der Stadt Lüdenscheid sowie von Ort und Zeit der öffentlichen Einsichtnahme rechtsverbindlich. Die Bekanntmachung darf erst nach der eisenbahnrechtlichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken des 228 Quadratmeter großen Teilstückes im Osten des Geltungsbereiches erfolgen.

## **Begründung:**

Am Bahnhof Brügge sind umfangreiche Flächen für die Bahn nicht mehr notwendig. Die Stadt Lüdenscheid hat diese Flächen erworben. Im westlichen Bereich sollen die derzeit überwiegend brachliegenden Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Neben der Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche - Feuerwehr - sieht der Bebauungsplan eine Neuordnung sowie die planungsrechtliche Sicherung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes mit Bushaltestelle, DB-Haltepunkt, Park-and-Ride-Parkplätzen sowie einen das Volmeufer begleitenden Radweg vor.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Umwelt hat in seiner Sitzung am 09.03.2011 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ sowie die Einleitung der 132. Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich beschlossen. Da die Voraussetzungen gem. § 13 a BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren vorliegen, wurde das Verfahren mit Entwurfsbeschluss vom 29.08.2012 entsprechend umgestellt. Der Flächennutzungsplan wird nach

Rechtskraft des Bebauungsplanes entsprechend berichtigt.

Die Öffentlichkeit wurde in Form einer Bürgeranhörung am 25.05.2011 sowie am 24.10.2012 beteiligt. Anregungen oder Bedenken wurden nicht vorgetragen. Der Bebauungsplan hat darüber hinaus in der Zeit vom 24.09. bis zum 26.10.2012 öffentlich ausgelegen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.03.2012 sowie vom 20.09.2012 beteiligt.

Nunmehr hat der Rat der Stadt Lüdenscheid über vorgebrachte Anregungen in einer Abwägung zu entscheiden. Sodann kann der Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“ als Satzung beschlossen werden. Da die eisenbahnrechtliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken für einen 228 qm großen Teilbereich im Osten des Geltungsbereiches noch aussteht, erfolgt der Satzungsbeschluss zunächst unter dem Vorbehalt dieser eisenbahnrechtlichen Entwidmung. Sobald diese vorliegt kann der Satzungsbeschluss bekannt gemacht werden und der Bebauungsplan somit Rechtskraft erlangen.

Lüdenscheid, den 22.01.2013

Im Auftrag

*gez. Martin Bärwolf*

Martin Bärwolf

**Anlage/n:**

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 822 „Bahnhof Brügge West“

Niederschrift über die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 25.05.2011

Niederschrift über die Bürgerinformationsveranstaltung vom 24.10.2012