

Begründung

zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 140 „Bahnschiene West/ Südseite (Le-Puy-Straße)

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss nach Abschluss des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	2
1. Anlass und Zielsetzung	3
1.1. Problemlage und heutige Nutzung.....	3
1.2. Ziele und Umsetzung des Städtebaulichen Rahmenplans „Bahnschiene-West“.....	3
1.3. Ziele und Zweck der Bebauungsaufstellung.....	4
2. Abgrenzung des Plangebiets	5
3. Vorbereitende Bauleitplanung und derzeitige rechtliche Situation	5
4. Städtebauliches Konzept	6
5. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen	7
5.1. Art der baulichen Nutzung.....	7
5.2. Maß der baulichen Nutzung.....	8
5.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und Stellplätze.....	10
5.4. Festsetzungen zur Gestaltung.....	12
5.5. Gemeinbedarfsfläche, Fläche für Versorgungsanlagen.....	13
5.6. Grünflächen, Maßnahmen zur Pflege von Natur- und Landschaft, Pflanzbindungen.....	14
5.7. Verkehrliche Erschließung und Versorgungsleitungen.....	15
6. Fachplanerische Belange	18
6.1. Eisenbahnanlagen.....	18
6.2. Planfestgestellte Bundesfernstraße.....	19
7. Umweltbelange	20
7.1. Immissionsschutz - Lärm.....	20
7.2. Immissionsschutz - Luftschadstoffe.....	27
7.3. Flächen mit Bodenbelastungen und Versiegelung.....	27
7.4. Schutz von Natur und Landschaft.....	30
7.5. Wasserwirtschaftliche Belange.....	31
7.6. Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO.....	31
7.7. Denkmalschutz und Denkmalpflege.....	31
7.8. Sonstige Belange/ Ver- und Entsorgung.....	32
7.9. Fazit – Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG.....	32
8. Kosten und Realisierung	32
9. Änderungen aufgrund der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen	33
10. Änderungen im Anschluss an die öffentliche Auslegung	34
11. Änderungen im Anschluss an die erneute öffentliche Auslegung	34
12. Vereinfachtes Verfahren	34

Anlagen

Anlage 1: Vorentwurf für eine Straßenverbindung mit Unterführung der Gleisanlagen zwischen Le-Puy-Straße und Lagerstraße

Anlage 2: Kenntlichmachung der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 29e „Brückenstraße“ und Nr. 140 „Bahnschiene West“

Vorbemerkungen

Der Rat der Stadt Meschede hat in seiner Sitzung am 25.09.2003 die Abgrenzung eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes für die Entwicklung der derzeit brachliegenden Bahnflächen im Stadtkern Meschede beschlossen. In einem ersten Schritt soll der Teilabschnitt südlich der Hauptgleise entlang der Le-Puy-Straße einer neuen Entwicklung zugeführt werden, welche mit Städtebaufördermitteln des Landes NRW (Förderantrag vom 15.07.2003) unterstützt werden soll. Der Rat der Stadt Meschede hat daher in seiner Sitzung am 12.02.2004 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 140 „Bahnschiene West/ Südseite (Le-Puy-Straße)“ beschlossen.

Das Aufstellungsverfahren lief wie folgt ab:

12.02.2004	Aufstellungsbeschluss nach § 2 (1) BauGB a.F. durch den Rat der Stadt Meschede
13.02.2004	Benachrichtigung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange über die frühzeitige Beteiligung
20.02.2004	Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses, der Einladung zu einer Bürgerinformationsveranstaltung und der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Amtsblatt Nr. 03 der Stadt Meschede
16.02. - 19.03.2004	Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB a.F. Ergebnis: 18 eingegangene Schreiben, davon 12 mit Anregungen
04.03.2004	Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung im großen Sitzungssaal des Rathauses Meschede
05.03.2004 - 05.04.2004	Frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 (1) BauGB a.F. Ergebnis: 2 eingegangene Schreiben mit Anregungen
08.07.2004	Beratung und Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss durch den Rat der Stadt Meschede
12.07.2004	Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 09 der Stadt Meschede
20.07.2004 – 19.08.2004	Öffentliche Auslegung nach § 3 (2) BauGB a.F. Ergebnis: 14 eingegangene Schreiben, davon 10 mit Anregungen
16.12.2004	Beratung und Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen, Beschluss über die erneute öffentliche Auslegung
21.12.2004	Bekanntmachung der erneuten öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 18 der Stadt Meschede
03.01.2005 – 17.01.2005	Erneute öffentliche Auslegung nach § 3 (3) BauGB a.F. Ergebnis: 12 eingegangene Schreiben, davon 6 mit Anregungen
24.02.2005	Beratung und Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen, Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Meschede
02.02.2006	Beschluss des Rates der Stadt Meschede zur Durchführung des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB a.F., Entwurfsbeschluss
03.02.2006 – 06.03.2006	Einholung von Stellungnahmen der betroffenen Bürger und der berührten Träger öffentlicher Belange
06.04.2006	Beratung und Beschlussfassung über die im vereinfachten Verfahren eingegangenen Stellungnahmen, Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Meschede

1. Anlass und Zielsetzung

1.1. Problemlage und heutige Nutzung

Der westliche Innenstadtbereich der Kernstadt Meschede entlang der Oberen Ruhrtalbahn wird geprägt durch brachliegende sowie unter- und fehlgenutzte Grundstücke. Die Deutsche Bahn AG hat sich aus der Fläche zurückgezogen (Stilllegung und tlw. Rückbau von Bahngleisen sowie Aufgabe von bahnkonformen Ergänzungsnutzungen in den Randzonen). Zum Zeitpunkt der Einleitung des B-Plan Verfahrens befanden sich neben dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG und dem anliegenden Bahnsteig sich südlich der beiden Hauptgleise der Bahnstrecke Hagen-Warburg noch zwei Gütergleise (508/509) mit einer zugehörigen Laderampe (ehemalige südliche Ladestraße) sowie das Gebäude der ehemaligen Güterabfertigung. Weiterhin unterhielt dort die Raiffeisen-Central-Genossenschaft (RCG) einen Raiffeisenmarkt, der jedoch im Jahre 2004 an den Standort „Am Gaswerk“ umgezogen ist. Die übrigen Flächen werden als Lagerfläche (westlicher Teil) oder als Parkplatz (Fläche zwischen RCG und Empfangsgebäude) genutzt. Die Flächen sind trotz der zentralen Lage im Stadtgebiet aufgrund ihrer Widmung (Bahnnutzung) bislang der planerischen Einflussnahme der Stadt Meschede entzogen.

Anfang der 90er Jahre wurde ein Teil der Flächen durch die DB AG vermarktet (Verpachtung, Verkauf). Es bestand die Gefahr einer unkoordinierten und städtebaulich problematischen Entwicklung in diesem Bereich der Kernstadt Meschede. In mehreren Grundsatzgesprächen wurde daher Ende 1995 / Anfang 1996 zwischen der DB AG und der Stadt Meschede vereinbart, dass die betreffenden Flächen in enger kooperativer Zusammenarbeit konzeptionell überplant (Städtebauliche Rahmenplanung) und anschließend gemeinsam entwickelt (Bauleitplanung, Aufschließung) werden sollen. Die Städtebauliche Rahmenplanung für das Projekt unter dem Arbeitstitel „Bahnschiene-West“ wurde auf einen deutlich über das zentrale Plangebiet zwischen der Le-Puy-Straße und der Lagerstraße hinausgehenden Teil der Kernstadt Meschedes ausgedehnt. Mit der Bearbeitung des Rahmenplans wurde ein externes Planungsbüro beauftragt. Unter Hinzuziehung zweier Gutachten zur Verkehrsführung und zur Entwicklung der Stadt Meschede als Einzelhandelsstandort sowie einer intensiven Einbeziehung der Öffentlichkeit beschloss der Rat der Stadt Meschede den Städtebaulichen Rahmenplan „Bahnschiene-West“ 1998 als „Selbstbindungsplan“.

1.2. Ziele und Umsetzung des Städtebaulichen Rahmenplans „Bahnschiene-West“

Wesentliche Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für den Bereich der ehemaligen Bahnflächen waren:

- Schaffung einer Straßenverbindung mit einer Unterführung zwischen Le-Puy-Straße und Lagerstraße westlich der Antoniusbrücke,
- Konzentration von Einzelhandelsflächen auf den Bereich südlich der Bahnanlagen zwischen Antoniusbrücke und Busbahnhof (Standort heutiger Bahnhof) mit funktionaler Ausrichtung zur Innenstadt (Eingangsbereich nach Osten, Einzelhandel auf 2 Ebenen),
- Schaffung von Wohnraum westlich der geplanten Straßenverbindung und dem Schwimmbad.

Bei der Konkretisierung der Investorenvorstellungen ab Mitte 1999 stellte sich heraus, dass keiner der Interessenten / Investoren bereit war, in dem Gebäudekomplex östlich der Antoniusbrücke Einzelhandel auf 2 Ebenen gem. der Zielvorgabe des Rahmenplanes anzubieten. Hierfür „ließ sich kein Mieter finden“. Alternativ wurde, nachdem ein Kinobetreiber Interesse an einer Integration in den Gebäudekomplex bekundet hatte, das Thema Kino mit Gastronomie und ergänzenden Freizeitnutzungen aufgegriffen. Der Einzelhandel sollte sich demnach nur auf das EG beschränken. Dies hatte zur Folge, dass man, wollte man ein entsprechendes Angebot im food-Bereich schaffen (Zielsetzung der Stadt ist insbesondere die Ansiedlung eines attraktiven Voll

sortimenters im food Bereich mit mind. 1.500 qm VK-Fläche), die Ansiedlungsfläche nach Westen bis unter die Antoniusbrücke bzw. westlich davon ausweiten musste.

Zwischen Oktober 1999 und Juni 2001 traten auf Basis der geänderten Zielvorgaben verschiedene Investoren an die Stadt Meschede heran und legten unterschiedliche städtebauliche Konzepte vor. Letztendlich entschied sich der Rat der Stadt Meschede im Juni 2001 für das Konzept einer Investorengemeinschaft, die östlich der Antoniusbrücke ein Gebäude mit Freizeit- und Dienstleistungsnutzungen, z.B. Kino, Gastronomie, DB-Fahrkartenverkauf und ergänzender kleiner Shops realisieren wollte. Westlich der geplanten Unterführung war ein Verbrauchermarkt vorgesehen, an den sich eine Bebauung des ehemaligen Bahngeländes an der Le-Puy-Straße mit Wohngebäuden anschloss.

Ein wesentliches Problem bei der Umsetzung dieses Konzeptes war die Integration der innerhalb des jetzigen Empfangsgebäudes vorhandenen Bahntechnik. Letztendlich hat man sich aus architektonischen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Gründen für eine Verlagerung der gesamten Bahntechnik aus dem Empfangsgebäude in das nahegelegene Relaisgebäude entschieden, so dass das Empfangsgebäude vollständig abgeräumt werden kann.

Neben den Modalitäten zur Anpassung der Bahntechnik wurden verschiedene Gutachten zur Ermittlung der Bodenbelastung mit Schadstoffen (insbesondere Kohlenwasserstoffe) im Bereich der westlichen Flächen gegenüber dem Schwimmbad auf der geplanten Wohnbaufläche und eine Baugrunduntersuchung in Auftrag gegeben. Dabei kam man zu dem Ergebnis, dass bei Realisierung einer Wohnbebauung aufgrund der hohen Schutzansprüche einer Wohnnutzung erhebliche Kosten für den Bodenaustausch und die Entsorgung des belasteten Materials anfallen würden. Diese Kosten könnten durch die Erlöse des Gesamtprojektes nicht aufgefangen werden. Eine Fortsetzung des Planungsziels „Wohnbebauung“ wurde sehr in Frage gestellt. Aus diesem Grunde wurden Alternativvorschläge für die belasteten Flächen entwickelt. Diese Lösungen zielen darauf ab, das Angebot der Stadt Meschede für Kinder und Jugendliche im zentralen Innenstadtbereich attraktiver zu gestalten und auch den Sport- und Freizeitschwerpunkt Schwimmbad zu stärken und mit weiteren Freizeitanlagen zu kombinieren.

Im Zuge der wirtschaftlichen Kalkulation zur Errichtung eines multifunktionalen Gebäudes mit attraktiven Freizeitangebot und der Realisierung des Verbrauchermarktes wurde die Ansiedlung eines Einzelhandelsdiscounters im Erdgeschoss des geplanten Mehrzweckgebäudes zur Stärkung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Gesamtprojektes ins Gespräch gebracht. Hierzu ist es jedoch erforderlich, ein gewisses Potential an Stellplätzen in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereiches zu platzieren. Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) als Vertreter des Flächeneigentümers Deutsche Bahn AG beauftragte daher ein Verkehrsplanungsbüro, unter diesen Voraussetzungen einen Vorentwurf für die im Rahmenplan festgelegte Straßenverbindung zu erarbeiten. Die Realisierung dieser Unterführung, die ein erhebliches Kostenvolumen verursacht, stellt aber eine langfristige Aufgabe dar. Im Zuge der jetzigen Entwicklung soll die Unterführung nur so weit berücksichtigt werden, dass ihre spätere Verwirklichung durch die anstehenden Baumaßnahmen nicht behindert wird.

Anhand der genannten Gutachten und Untersuchungen sowie auf Basis der Bemühungen zur Vermarktung der südlichen Teilflächen hat die Stadt Meschede in Zusammenarbeit mit dem privaten Investor ein städtebauliches Gesamtkonzept für den Bereich Bahnschiene West erarbeitet, das der Rat der Stadt Meschede in seiner Sitzung am 17.07.2003 grundsätzlich beschlossen hat. Die Stadt Meschede hat auf dieser Basis einen Antrag auf Städtebaufördermittel bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt. Dieses Konzept, welches im Januar 2004 bezüglich der Anlieferung des Verbrauchermarktes leicht modifiziert wurde, ist nun Grundlage für diesen Bebauungsplan (siehe Kapitel 4).

1.3. Ziele und Zweck der Bebauungsplanaufstellung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 140 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Entwicklung der heute größtenteils brachliegenden bzw. untergenutzten ehemali

gen Bahnflächen entlang der Le-Puy-Straße für kerngebietstypische Nutzungen und für ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Verbrauchermarkt“ geschaffen werden (Zweck der Planaufstellung).

Mit der Bebauungsplanaufstellung sollen folgende Ziele erreicht werden.

- Rückbau der allgemeinen Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG auf das für die Zukunft erforderliche Maß
- Errichtung eines multifunktionalen Gebäudes anstelle des jetzigen Empfangsgebäudes mit einem Freizeit- und Dienstleistungsangebot im ersten Obergeschoss zur Ergänzung des Freizeitangebots für Kinder und Jugendliche im Innenstadtbereich
- Ansiedlung eines Verbrauchermarktes als Vollsortimenter westlich der Antoniusbrücke
- Schaffung einer multifunktional nutzbaren Fläche nördlich des Schwimmbades zur Ergänzung des Sport- und Freizeitschwerpunktes Schwimmbad Meschede
- Ausbau des ÖPNV-Knotens zur attraktiven Verknüpfung von Schiene, Bus- und Autoverkehr
- Realisierung einer Straßenverbindung zwischen der Le-Puy-Straße und der Lagerstraße westlich der Antoniusbrücke zur Verbindung der nordwestlichen Wohngebiete und der Innenstadt

Die konkrete Ausgestaltung dieser Ziele ist eine Weiterentwicklung des städtebaulichen Rahmenplans „Bahnschiene West“ und ein weiterer Baustein zur Umsetzung des integrierten Handlungskonzept zum Städtebauförderantrag „Bahnschiene West“. Dabei wurden die im Zuge der Konkretisierung der Planaussagen und der Flächenvermarktung erstellten Gutachten, u.a. zur Baugrundbeschaffenheit, ausgewertet und jeweils eine Neuausrichtung der einzelnen Ziele vorgenommen.

2. Abgrenzung des Plangebiets

Das Plangebiet entspricht dem südlich der Hauptgleise der Oberen Ruhrtalbahn liegenden Teil des förmlichen festgesetzten Sanierungsgebietes „Bahnschiene West“ zwischen Busbahnhof und Schwimmbad und ist wie folgt abgegrenzt:

- | | |
|-----------|--|
| Im Osten | westliche Grenze des Busbahnhofes und Kreuzung Le-Puy-Straße/ Brückenstraße |
| Im Süden | Südgrenze der Le-Puy-Straße von der Kreuzung mit der Brückenstraße bis zum städtischen Hallenbad, nach Norden verspringend an die Unterkante des vorhandenen Bahndamms, verlängert nach Westen bis zum Gebkebach |
| Im Westen | Grundstücksgrenze des jetzigen Bahndammes mit dem Gebkebach |
| Im Norden | Hauptgleis 502 der Bahnstrecke Hagen-Warburg |

Der Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke: Gemarkung Meschede-Stadt, Flur 5, Flurstücke 388, 764 tw., 766, 954, 955, 970 tw., 972 tw., 973

3. Vorbereitende Bauleitplanung und derzeitige rechtliche Situation

Vorbereitende Bauleitplanung

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 140 „Bahnschiene West“ mit Ausnahme der öffentlichen Erschließungsanlagen ist im wirksamen Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen/ Bahnhof nachrichtlich dargestellt. Im Rahmen der parallelen Änderung des Flächennutzungsplanes soll der Bereich des jetzigen Empfangsgebäudes als Kerngebiet und der Bereich des Verbrauchermarktes als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Verbrauchermarkt“ nach § 11 BauNVO dargestellt werden. Der Bereich zwischen dem Verbrauchermarkt und dem Gebke-Bach nördlich des Hallenbades wird als Gemeinbedarfsfläche dargestellt, wobei durch die symbolhaften Darstellungen Versorgungsanlage, Parkplatz und Spielfläche die Art der Nutzung genauer spezifiziert wird, ohne die flächenmäßige Lage dieser Nutzungen zu konkretisieren.

Bebauungsplan Nr. 29e „Brückenstraße“

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes östlich der Antoniusbrücke (Bundesstraße 55) liegt innerhalb des seit dem 24.09.1993 in Kraft gesetzten Bebauungsplanes Nr. 29e

„Brückenstraße“ (siehe Anhang). Dieser Bereich ist größtenteils als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, wobei eine Verkehrsraumaufteilung (Gehwege, Parkplätze, Verkehrsbegleitgrün) nachrichtlich eingetragen wurde. Die damals vorhandenen, zum Zeitpunkt der aktuellen Planaufstellung jedoch größtenteils entfernten Einzelbäume entlang der Le-Puy-Straße sind als zu erhalten festgesetzt. Zur Erreichung eines alleeartigen Charakters wurde die Anpflanzung weiterer Bäume festgesetzt.

Der Bahnhofsvorplatz und das Empfangsgebäude sind als planfestgestelltes Bahngelände nachrichtlich dargestellt.

Durch die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 140 „Bahnschiene West/ Südseite (Le-Puy-Straße)“ soll dieser Teilbereich des in Kraft gesetzten Bebauungsplanes Nr. 29e „Brückenstraße“ aufgehoben werden.

Der übrige Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 140 ist als unbeplanter Innenbereich einzustufen.

Planfestgestelltes Eisenbahngelände

Zum Zeitpunkt der Planaufstellung ist die Fläche zwischen Le-Puy-Straße und den Gleisanlagen eisenbahnrechtlich gewidmet und unterliegt damit dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB. Durch die eisenbahnrechtlichen Widmung sind die bisherigen Bahnflächen der planerischen Einflussnahme der Stadt Meschede bislang entzogen.

4. Städtebauliches Konzept

Kennzeichen des städtebaulichen Konzeptes für das Plangebiet ist die Teilung des Plangebiets in verschiedene Abschnitte, welche durch die bereits im Rahmenplan thematisierte Realisierung einer Straßenverbindung zwischen der Le-Puy-Straße und der Lagerstraße entsteht.

Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofs in der Innenstadt, welcher durch die Schaffung des angrenzenden Busbahnhofs zu einem zentralen Umsteigeknoten für den ÖPNV geworden ist, erhält der Standort ideale Voraussetzungen zur Ergänzung des Freizeitangebots für Kinder und Jugendliche. Anstelle des Empfangsgebäudes soll daher ein Neubauobjekt mit Freizeit- und Dienstleistungsnutzungen im ersten Obergeschoss und einem Einzelhandelsdiscounter im Erdgeschoss errichtet werden. Im Erdgeschoss soll ferner ein ergänzender Shop oder ein Bistro sowie eine Fahrkartenverkaufsstelle für die Bahnkunden integriert werden. Westlich der geplanten Unterführung wird das Einzelhandelsangebot durch einen Verbrauchermarkt als Vollsortimenter komplettiert. Eine gemeinsame Stellplatzfläche verknüpft die beiden Handelseinrichtungen, die auch nach Fertigstellung einer Unterführung mit Hilfe einer Brückenkonstruktion fußläufig verbunden werden können.

Im Rahmen des Bebauungsplans wird auf eine Festsetzung der Unterführung zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet, da deren Realisierung umfangreiche finanzielle Mittel erfordert und daher derzeit nicht konkret absehbar ist. Die gewählten Festsetzungen und Nutzungsanordnungen berücksichtigen aber die Lage der Straßenverbindung, so dass nach einer Änderung des Bebauungsplans einer potentiellen baulichen Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt keine tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen.

Die Anlieferung des Verbrauchermarktes erfolgt auf der Westseite des Marktes, wobei der Anlieferverkehr zwischen den Gleisen und dem künftigen Markt geführt und über die Stellplatzanlage an die Le-Puy-Straße angebunden wird.

Die westlich des Sondergebietes vorgesehenen Nutzungen berücksichtigen die Ergebnisse der Bodenuntersuchung. Da auch die Standfestigkeit des Untergrundes durch die Anschüttung des Bahndammes für hochbauliche Maßnahmen nur bedingt gegeben ist, können hier nur Nutzungen mit geringen Anforderungen an den Untergrund realisiert werden.

Die Synergieeffekte des nahe gelegenen Schwimmbades z. B. durch den Einsatz des Schwimmbadpersonals zu Aufsichtszwecken oder durch gemeinsame Reinigung und Unterhaltung der Anlagen, sollen dazu genutzt werden, auch den ehemaligen Bahndamm teilweise für ergänzende Sport- und Freizeitnutzungen herzurichten. Im Zusammenhang mit der Flächenaufbereitung wird auch über Maßnahmen nachgedacht, die die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Schwimm

bades verbessern; hierzu zählt u.a. die Ausdehnung des Stellplatzpotentials des Schwimmbades und die Errichtung eines Heizkraftwerkes z.B. auf Holzbasis als Ersatz für die vorhandene Heizungsanlage des Bades. Ein Heizwerk an diesem Standort bietet sich jedoch auch zur Versorgung weiterer Objekte an, die im Zusammenhang mit der Flächenentwicklung entlang der Bahnschiene West geschaffen werden sollen.

5. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

5.1. Art der baulichen Nutzung

Die städtebauliche Konzeption sieht als wesentliche Nutzungen die Errichtung eines multifunktionalen Gebäudes anstelle des jetzigen Empfangsgebäudes vor.

Die Steigerung der Attraktivität des Siedlungsschwerpunktes der Stadt Meschede für Kinder und Jugendliche ist ein zentrales Anliegen der Stadt Meschede. Neben den zentralen öffentlichen Einrichtungen, die über den Ortsteil Meschede verteilt sind, wie z.B. Kindergärten, Schulen, Jugendzentren und Schwimmbäder, zählen hierzu vor allem private Freizeiteinrichtungen. In der Diskussion über die Entwicklung des Bahnflächenareals wurden diesbezüglich verschiedene Vorschläge entwickelt; eines davon beinhaltet die Einrichtung eines Kinos im ersten Obergeschoss. Der Standort des jetzigen Empfangsgebäudes bietet sich durch seine unmittelbare Nähe zur Innenstadt und seine zentrale Lage zu den einzelnen Siedlungsgebieten sowie durch seine hervorragende verkehrstechnische Anbindung (Nähe zur Bundesstraße 55, Busbahnhof, Bahnhof, Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz) als idealer Standort an.

Einzelhandelsmärkte

Bei der Ausarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes hat die Stadt Meschede ein Markt- und Standortgutachten bei der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) für den Einzelhandelsstandort Meschede in Auftrag gegeben. Der Abschlussbericht aus November 1997 enthält ausführliche Aussagen zum Standort Bahnschiene West.

Der Gutachter schlug der Stadt Meschede vor, insbesondere großflächige Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten in engem städtebaulich-funktionalen Zusammenhang zur Innenstadt anzusiedeln, um das Geschäfts- und Dienstleistungszentrum der Stadtmitte nachhaltig zu stabilisieren und zu stärken. „Aufgrund der vorgegebenen baulichen Dichte der Innenstadt bietet der Bereich Bahnschiene West auf absehbare Zeit den einzigen städtebaulich integrierten Standort zur Ergänzung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Mescheder Innenstadt.“¹ Durch eine Aufwertung des Geschäftsstandortes Le-Puy-Straße, der mit der Errichtung des Busbahnhofs einen wichtigen städtebaulichen Impuls erfahren hat, besteht die Möglichkeit, ein Bindeglied zwischen dem Entwicklungsbereich Bahnschiene West und der Innenstadt zu schaffen. Der Gutachter und die Stadt Meschede halten dies für eine der wichtigsten Stadtentwicklungsmaßnahmen für die nächsten Jahre.

Das große Flächenpotential, das sich auf den ehemaligen Bahnflächen bietet, eröffnet die Möglichkeit zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe, die Magnetfunktion für den kleinstrukturierten Einzelhandel der Innenstadt übernehmen. Laut Empfehlung des Gutachters sollte eine Verkaufsflächenkapazität von 6.000 – 8.000 qm nicht überschritten werden.

Die von der GMA im Jahre 1997 aufgestellten Vorschläge konnten im Zuge der Vermarktung der Flächen angesichts der hohen Kosten, die mit der Aufbereitung der Baufelder verbunden sind und den rechtlichen Schwierigkeiten bei einer angedachten Unterbauung der Antoniusbrücke nicht vollständig umgesetzt werden. Der Bebauungsplan sieht daher nun zwei Baufelder vor, die insgesamt eine Verkaufsfläche von ca. 3.000 qm erlauben. Bei der Ermittlung der Verkaufsflächen wird davon ausgegangen, dass in dem Neubauobjekt üblicherweise nur das Erdgeschoss für Einzelhandelszwecke genutzt wird.

¹ GMA-Gutachten, S. 143

Kerngebiet nach § 7 BauNVO

Die oben genannten Zielsetzungen der künftigen Nutzungen werden gem. § 9 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 7 BauNVO für das multifunktionale Gebäude anstelle des jetzigen Empfangsgebäudes durch die Festsetzung eines Kerngebiets analog dem in Kraft gesetzten Bebauungsplan Nr. 29e abgesichert.

Bei der Festsetzung der Art der Nutzung wird bewusst eine Einschränkung der zulässigen Nutzungen gegenüber dem Katalog des § 7 BauNVO gewählt, um die besondere Bedeutung dieses Gebiets für die Einzelhandelsentwicklung bzw. für Freizeit- und Dienstleistungsnutzen festzuschreiben:

- Tankstellen und Spielhallen werden gänzlich ausgeschlossen;
- Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe werden nur ausnahmsweise zugelassen;
- Sonstige Wohnungen werden aufgrund der Immissionsproblematik (Le-Puy-Straße, B 55, Eisenbahn, Busbahnhof) nicht zugelassen.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter werden zugelassen, da betriebliche Erfordernisse, je nach Art des künftigen Betriebs, eine Anwesenheit des genannten Personenkreis unter Umständen erforderlich machen und eine Voraussetzung für die jeweilige Nutzung darstellen können. Da aufgrund der zu erwartenden vollständigen Versiegelung Freiflächen im Zusammenhang mit den eventuell entstehenden Wohnungen nicht entstehen, sind durch die Untergrundbelastung diesbezüglich keine Gefährdungen zu erwarten.

Sonstiges Sondergebiet nach § 11 (3) BauNVO mit der Zweckbestimmung „Verbrauchermarkt“

Mit der Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Verbrauchermarkt“ soll erreicht werden, dass im rückwärtigen Bereich des Plangebiets Bahnschiene West Konkurrenznutzungen zur Innenstadt, wie z.B. Textil- oder Schuhfachmärkte, ausgeschlossen werden. Damit wird einer Empfehlung des GMA-Gutachtens zur Sicherung des Standortes Innenstadt gefolgt. Demgegenüber ist die Ausstattung der Innenstadt und der südlichen Siedlungsbezirke Meschedes mit Lebensmittelmärkten im Vollversorgersegment als unzureichend anzusehen. In der Innenstadt befinden sich nur vier kleinere Einzelhandelsmärkte. Weitere Märkte befinden sich nur an nichtintegrierten Standorten, so z.B. im Gewerbegebiet Jahnstraße/Schwarzer Bruch, welcher nach Empfehlung des GMA-Gutachtens nicht weiter ausgebaut werden soll.

Der Begriff eines Verbrauchermarktes ist in der Legende zum Bebauungsplan klar definiert. Auch die Verkaufsfläche von max. 2.000 qm entspricht dem üblichen Standard. Zusätzlich ist das nahversorgungsrelevante Kernsortiment mit Hilfe des Warenverzeichnisses für die Binnenhandelsstatistik, Ausgabe 1978, konkret definiert. Die Verkaufsflächen für die übrigen Sortimente (Randsortimente), die heute üblicherweise in einem Verbrauchermarkt mit angeboten werden, sind auf 10% der Gesamtverkaufsfläche beschränkt.

5.2. Maß der baulichen Nutzung

GRZ und GFZ

Die Festsetzungen zu der zulässigen Grund- und Geschossflächenzahl ergeben sich aus den für Kerngebiete bzw. Sonstige Sondergebiete zulässigen Höchstgrenzen nach § 17 BauNVO. Innerhalb des Sonstigen Sondergebiets wird die GFZ aufgrund der Festsetzung zur max. Anzahl der Vollgeschosse (s.u.) wie die max. GRZ mit 0,8 festgesetzt. Die Festsetzung für das Kerngebiet korrespondiert wiederum mit dem B-Plan Nr. 29e, womit eine kontinuierliche bauliche Entwicklung gewährleistet werden soll. Die Übernahme der Höchstgrenzen ist schon deshalb erforderlich, da durch den hohen Stellplatzbedarf eine weitgehende bauliche Ausnutzung der Grundstücke benötigt wird.

Zahl der Vollgeschosse

Die Festsetzung der zulässigen Vollgeschosse variiert für die beiden Baugebiete. Für das Kerngebiet wird eine mindestens zwei und höchstens dreigeschossige Bauweise festgelegt. Auf diese Weise soll den besonderen städtebaulichen Anforderungen dieses Standortes Rechnung getragen werden. Das jetzige Bahnhofsempfangsgebäude befindet sich an einer städtebaulich markanten Position. An dieser Stelle kreuzen sich die Hauptfuß- und Radwegebeziehungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten mit der Innenstadt; der zentrale Umsteigeknotenpunkt Busbahnhof/ Bahnhof stellt eine Verbindung mit den öffentlichen Personennah- und -fernverkehrsmitteln her. Die Fläche des jetzigen Empfangsgebäudes liegt zudem in direkter Verlängerung der Coventry-Brücke, welche die Hauptzufahrt zur Innenstadt aus westlicher und nördlicher Richtung herstellt. Um diese markante Stelle besonders hervorzuheben, um einen besonderen städtebaulichen Akzent zu setzen und eine sinnvolle Einbindung in die benachbarte Bebauung an der Le-Puy-Straße zu erreichen ist eine auch optisch wahrnehmbare mindestens zweigeschossige Bauweise notwendig. Die zweigeschossige Bauweise wird daher durch die Festsetzung einer Mindesttraufhöhe zur Le-Puy-Straße von 269 m ü. NN (entspricht 8 m über dem Niveau der Bahnhofsvorplatzes) flankiert.

Die Obergrenze (max. III Vollgeschosse) resultiert wiederum aus der gegenüberliegenden Bebauung und den Festsetzungen des B-Plans Nr. 29e.

Für das Sonstige Sondergebiet ist eine ähnlich hohe städtebauliche Bedeutung wie für das künftige Gebäude anstelle des Bahnhofs nicht zu erkennen, so dass eine mehrgeschossige Bauweise nicht erforderlich ist. Da das Gelände gegenüber der Le-Puy-Straße ca. 2,50 m höher liegt, wird die Obergrenze auf ein Geschoss festgelegt, um eine erdrückende Wirkung zur vorhandenen – im westlichen Teil der Le-Puy-Straße niedrigeren – Bebauung zu vermeiden.

Höhenfestsetzungen

Aufgrund der festgesetzten Art der Nutzung sowie der städtebaulichen Zielsetzungen von Einzelhandels- und Freizeitnutzungen und der damit einhergehenden spezifischen Bauweise lässt sich aus der Limitierung der Zahl der Vollgeschosse keine konkrete Höhenbegrenzung des künftigen Baukörpers herleiten. Es ist daher erforderlich, zusätzlich die Traufhöhe bzw. die Oberkante der baulichen Anlagen festzulegen.

Um eine städtebaulich verträgliche Höhenabwicklung in der Le-Puy-Straße bis zur Antoniusbrücke zu gewährleisten, wird für das Kerngebiet eine maximale Traufhöhe von 13 m festgelegt, die die Umgebungsbebauung, aber auch die baulichen Vorgaben zur Verwirklichung von multifunktionalnutzbaren Gebäuden berücksichtigt. Ausgehend von dem Niveau des jetzigen Bahnhofsvorplatzes (261 m ü. NN) ergibt sich daher eine max. Traufhöhe zur Le-Puy-Straße von 274 m ü. NN. Für Gebäude oder Gebäudeteile mit Flachdächern gelten die Vorgaben zur Traufhöhe innerhalb des Kerngebietes nicht.

Aus den im Kapitel 5.4 erläuterten gestalterischen Festsetzungen zur erforderlichen Dachneigung von min. 15° und einer möglichst weitgehenden Flexibilität für die Innenraumgestaltung des künftigen Gebäudes anstelle des Empfangsgebäudes soll eine Gebäudehöhe von ca. max. 18 m, d.h. 278 m über NN, ermöglicht werden. Damit wird die Oberkante der Brüstungswand der Antoniusbrücke (ca. 270 m) nur um ca. 8 m überragt. Von der Höhenbegrenzung sind außerhalb eines Abstands von 20 zum äußeren Rand der Fahrbahn der B 55 (fernstraßenrechtliche Anbauverbotszonen) haustechnische Anlagen, die typischerweise auf dem Dach errichtet werden, ausgenommen.

Für das Sonstige Sondergebiet wird entsprechend der eingeschossigen Bauweise eine Traufhöhe von 6 m zugrunde gelegt. Im westlichen Bereich, in dem in einem Teilabschnitt ein Staffelgeschoss ermöglicht werden soll, wird eine Traufhöhe von 7 m festgesetzt. Die vorgesehene Traufhöhe resultiert aus der üblicherweise für einen Verbrauchmarkt erforderlichen lichten Höhe des Verkaufsraums von ca. 4 m sowie den Anforderungen an die Deckenkonstruktion inkl. Dachhaut, die aus statischen Gründen bei einer Flachdachbebauung eine gewisse Mindestbreite der konstruktiven Elemente erfordert.

Da auch an dieser Stelle das Gelände ein Niveau von 261 m ü. NN aufweist, ergibt sich damit eine max. Traufhöhe von 268 m bzw. 267 m ü. NN. Auf die Festsetzung einer max. Oberkante kann verzichtet werden, zumal die Berechnung der Traufhöhe zwischen Gebäuden mit geneigten Dächern und Flachdachgebäuden differenziert. Demnach gilt bei Gebäuden mit geneigten Dächern der Schnittpunkt zwischen der Oberkante der Dachhaut und der Außenfläche des aufgehenden Mauerwerks an der höchsten Stelle der Traufe als Traufhöhe. Bei Flachdächern gilt die Deckenoberkante des obersten Geschosses als Traufhöhe. Damit sollen Dachaufbauten und Staffelgeschosse verhindert werden, die aufgrund der großen Länge des Gebäudes auch bei eingeschossiger Bauweise zulässig wären.

Die Festsetzungen zur Traufhöhe sind nur auf die der Le-Puy-Straße zugewandten Gebäudeseite bezogen, da das künftige Gebäude zusammen mit der vorhandenen Böschung nur gegenüber der Bebauung entlang der Le-Puy-Straße eine möglicherweise erdrückende Wirkung auslösen könnte. Dies kann durch die gewählten Festsetzungen zum Maß der Nutzung und auch aufgrund des großen Abstandes des geplanten Bauwerkes zu der Nachbarbebauung entlang der Le-Puy-Straße vermieden werden. Auf der Nordseite des Gebäudes ist die Höhenabwicklung aufgrund der vorgelagerten Bahnflächen weniger problematisch, so dass z.B. technische Anlagen auf der nördlichen Gebäudeseite zugelassen werden könnten.

5.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und Stellplätze

Bauweise

Aus den Anforderungen an bauliche Anlagen des großflächigen Einzelhandels ergeben sich Gebäudelängen > 50 m, so dass die Festsetzung einer offenen Bauweise nicht zur Anwendung gelangen kann. Die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze und die restriktiven Vorgaben des Straßenbaulastträgers zur Bebaubarkeit der Flächen unter der Antoniusbrücke verbieten eine geschlossene Bauweise, vielmehr müssen die einzelnen Baukörper solitär angeordnet werden. Die Bauweise kann nach § 22 Abs. 4 BauNVO daher nur abweichend festgesetzt werden. Die gewählte Festsetzung (die Gebäude dürfen ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden) bedeutet, dass bei einer Bebauung auf der seitlichen Grundstücksgrenze kein seitlicher Grenzabstand ausgelöst wird. Es besteht aber keine zwingende Vorgabe zur Grenzbebauung.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen und Baulinien definiert.

Die textliche Festsetzung einer Baulinie nach § 23 Abs. 1 u. 3 BauNVO entlang des Relaisgebäudes der DB Netz AG ist erforderlich, damit dieses Gebäude, welches in eisenbahnrechtlicher Widmung verbleibt (siehe Kapitel 6.1), mit dem künftigen Neubauobjekt eine optische Einheit bilden kann und nicht als Fremdkörper erscheint. Es ist beabsichtigt, das Relaisgebäude gestalterisch an das Neubauobjekt z.B. durch Beseitigung des Satteldaches anzupassen.

Die Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche für das Kerngebiet basiert im Erdgeschoss auf folgenden Überlegungen:

- Nordseite (Bahnsteig): Die bislang zweiläufige Treppenanlage zwischen den Bahnsteigen 1 und 2 soll zu einer einläufigen Treppenanlage umgebaut werden, an die sich das Neubauobjekt anschließen soll. Die Gebäudekante soll gleichzeitig auch die Grenze zum neuen Bahnsteig bilden. An das Neubauobjekt wird die künftige Bahnsteigüberdachung angehängt. Der vorhandene Bahnsteig wird auf ca. 4 m Breite zurückgenommen.
- Ostseite (Busbahnhof): Die Baugrenze springt hier hinter die vorhandene unterirdische Hauptabwasserleitung zurück.
- Südseite (Le-Puy-Straße): Der im Zuge des Busbahnhofes hergerichtete Gehweg wird in Richtung Antoniusbrücke mit einer Breite von ca. 2 m fortgesetzt und bildet gleichzeitig die Baugrenze mit dem künftigen Neubauobjekt. Das Baufeld zwischen der nördlichen und südlichen Baugrenze hat eine max. Ausdehnung von 26,50 m.
- Westseite (Antoniusbrücke): Die festgesetzte Baugrenze garantiert einen Abstand baulicher Anlagen von 10 m zur Antoniusbrücke (Außenkante der Brüstungswand), welcher als Spiel

raum für mögliche Brückenerweiterungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit nach Aussagen des Baulastträgers zwingend erforderlich ist.

Nach § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO wird ausnahmsweise zugelassen, dass ein Übertreten der Baugrenze nicht nur durch Gebäudeteile in geringfügigem Ausmaß, sondern auch durch unwesentliche Gebäudeteile, d.h. Balkone, Treppenanlagen und Windfänge, überbaut werden kann. Wesentliche Gebäudeteile dürfen die Baugrenze weiterhin nicht überschreiten. Die Genehmigungsbehörde hat bei der Erteilung einer Ausnahme zu prüfen, ob eine Überbauung der Hauptabwasserleitung machbar ist. Dabei ist ein statischer Nachweis für die Standsicherheit der Abwasserleitung vorzulegen. An der westlichen Baugrenze des Kerngebiets ist ein Vortreten baulicher Anlagen über die Baugrenze aufgrund des einzuhaltenden Mindestabstandes zur B 55 nicht zulässig und durch eine textliche Festsetzung ausgeschlossen.

Die o.g. Baugrenzen sind nur für das Erdgeschoss einzuhalten. Der Bebauungsplan enthält für die Obergeschosse Baugrenzenerweiterungen um zum einen ausgedehnte Flucht- und Rettungswege (auch über dem Relaisgebäude, hier wird keine Baulinie festgesetzt) zu ermöglichen und zum anderen auf der zur Le-Puy-Straße zugewandten Gebäudeseite Auskragungen zuzulassen. Ein Überschreiten auch der Baugrenzen in den Obergeschossen ist im Einzelfall zu prüfen. Aufgrund der differenzierten Festsetzungen für Erd- und Obergeschoss ergibt sich die überbaubare Grundstücksfläche für das Erdgeschoss nur aus der farbigen Signatur des Baufeldes, das aus zeichnerischen Gründen in dem gewählten Maßstab zwei Baugrenzen nicht deutlich genug unterscheidbar wären.

Bei der Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen für das Sondergebiet werden die unter Naturschutz stehenden Bäume berücksichtigt. Bei der Errichtung baulicher Anlagen ist zu beachten, dass eine Beschädigung oder nachhaltige Störung der Bäume inklusive des Wurzelbereichs und der Krone ausgeschlossen wird. Die DIN-Norm 18920 "Baumschutz an Baustellen" ist zu beachten. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind deshalb von dem Traufbereich dieser Bäume abgerückt. Dabei ist bereits berücksichtigt, dass der westliche der 4 Ahornbäume des Naturdenkmals entfällt und stattdessen eine gegenüber dem Gebäude Haus Nr. 41 liegende Esche ersatzweise als ND festgesetzt wird. Ansonsten hätte das Gebäude weiter nach Westen gerückt werden müssen, was zum einen eine größere Entfernung des Marktes zur Fußgängerzone bedeutet hätte und zum anderen die westlich des geplanten Marktes anschließenden Nutzungen auf ein städtebaulich nicht mehr sinnvolles Maß reduziert hätte. Die Untere Landschaftsbehörde hat dieser Vorgehensweise im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens zugestimmt.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche berücksichtigt die geplante Umfahrt auf der Bahnseite. Da die notwendigen Rangiervorgänge für die Anlieferung des Marktes eine ausreichende Bewegungsfläche benötigen, können Teile der überbaubaren Grundstücksfläche für Rangierflächen benötigt werden.

Nebenanlagen und Stellplätze

Nebenanlagen, ausgenommen freistehende Werbeanlagen, werden in beiden Baugebieten außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nach § 14 Abs. 1 BauNVO ausgeschlossen. Damit soll erreicht werden, dass auf den Parkplätzen z.B. Verkaufswagen (Imbissstände oder ähnliches) nicht aufgestellt werden.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB wird eine private Stellplatzanlage räumlich abgegrenzt, so dass Stellplätze auf den jeweiligen Baugrundstücken außerhalb dieser Fläche nicht zulässig sind. Die Südgrenze der privaten Stellplatzanlage rückt von der Böschung zur Le-Puy-Straße ca. 3 m ab. Damit soll erreicht werden, dass der öffentliche Fußweg entlang der Le-Puy-Straße über das Gelände der Stellplatzanlage bis zum Eingang des künftigen Verbrauchermarktes als (privater) Fußweg fortgeführt wird.

5.4. Festsetzungen zur Gestaltung

Dach- und Fassadengestaltung

Die besondere Bedeutung des Standortes Bahnschiene West für die Innenstadtentwicklung erfordert die Schaffung gestalterisch hochwertiger Gebäudekomplexe. Dies ist von dem Investor auch so vorgesehen. Obgleich die Material- und Farbwahl die gewünschte prägnante und klare Architektursprache unterstützen kann, soll diese Zielsetzung durch ein Minimum an gestalterischen Festsetzungen erreicht werden. Sehr enge, detaillierte gestalterische Festsetzungen wären städtebaulich nicht begründbar, da sich im Bereich der Le-Puy-Straße eine Vielzahl unterschiedliche Formensprachen, Materialien und Farben finden lässt.

Für den „Brückenkopf“ an der Le-Puy-Straße, wird der Anteil der Flachdächer auf 1/3 der von der Le-Puy-Straße einsehbaren Dachfläche beschränkt, damit auch im Bereich der Dachlandschaft ein städtebaulicher Akzent gesetzt wird. Dies ist auf der Bahnseite nicht erforderlich, da die Außenansicht durch das Brückenbauwerk der Antoniusbrücke bereits gestört ist.

Für beide Baugebiete wird zudem die Materialwahl der Außenfassaden beschränkt: zulässig sind nur Putz-, Glas-, Metall-, Holz- und Sichtbetonfassaden. Die farbliche Gestaltung der Außenfassaden ist wie im Bereich des Bebauungsplans Nr. 29e Brückenstraße nicht reglementiert, da die vorhandene Bebauung in der Umgebung des Bahnhofes sehr heterogen gestaltet ist. Aus dem Bebauungsplan Nr. 29e übernommen sind die Festsetzungen zur farblichen Gestaltung der Dächer (anthrazitfarben mit einer Ausnahme bei der Verwendung von Zinkblechen) sowie die Maßgabe, dass die alleinige Verwendung von Sichtbeton, Metallblechen und polierten Natursteinen als Außenfassade ist nicht zulässig ist.

Mit Hilfe der gestalterischen Festsetzungen soll in der Regel eine für den Betrachter positive Gestaltungspflege ausgelöst werden. Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans spielt aber die Wahrnehmung des innerhalb des Kerngebiets geplanten Gebäudes von der stark frequentierten Bundesstraße B 55 eine wichtige Rolle, da das Gebäude bis zu 8 m über die Sichte ebene der Brüstungswand hinausragen darf. Die Art und Weise der Gestaltung hat daher einen erheblichen Einfluss auf die Wirkung gegenüber dem Verkehrsteilnehmer. Eine "aggressive und prägnante" Fassadengestaltung könnte daher zur Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs führen, da das Gebäude bis zu 10 m an die B 55 heranrückt. Aus diesem Grunde enthält der Bebauungsplans Festsetzungen zur Fassadengestaltung (Materialwahl, Beleuchtung), die das Ziel haben, Blendwirkungen oder sonstige Gefährdungen auszuschließen. In dem genannten Bereich sind zudem Fenster ausgeschlossen um einen "Durchschauereffekt" und damit eine Ablenkung zu vermeiden. Außerhalb eines Abstandes von 20 m zum äußeren Rand der Fahrbahn (fernstraßenrechtliche Anbauverbotszone) sind die genannten negativen Wirkungen der Gebäudegestaltung nicht mehr zu erwarten, so dass die genannten Regelungen auf diesen Bereich beschränkt werden können.

Werbeanlagen

Werbeanlagen sind für den Einzelhandel und auch für Freizeitnutzungen ein unverzichtbarer Bestandteil. Hierzu gehört auch die auf das aktuelle Angebot hinweisende Werbung aber auch die Hinweisbeschilderung im öffentlichen Straßenraum insbesondere an der Stelle der Zufahrten zu den Stellplätzen.

Der Bebauungsplan enthält Einschränkungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen, um eine störende Häufung gegenüber dem öffentlichen Raum zu vermeiden und die bauliche Gestaltung der Gebäude in den Vordergrund zu rücken. Das Verbot von Werbeanlagen oberhalb von einem Meter über der Traufe, an Schornsteinen, an mehr als 3 Fahnenmasten je Baugrundstück, Pylonen und anderen hochragenden Bauteilen und von Werbeanlagen in beweglicher, veränderlicher, blinkender und reflektierender Form dient dazu, den Verkehrsteilnehmer grundsätzlich vor Ablenkungseffekten zu bewahren.

Hinsichtlich der möglichen Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der B 55 durch Werbeanlagen sind die Aussagen zu Fassadengestaltung übertragbar. Der Bebauungsplan enthält daher ein Verbot von beleuchteten Werbeanlagen, die eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der B 55 hervorrufen könnten. Dies ist im Einzelfall zu entscheiden.

Hinsichtlich der Zulässigkeit von Werbeanlagen oberhalb der Sichtebene der Brüstungswand der B 55 ist innerhalb von 40 m zum äußeren Rand der Fahrbahn der B 55 ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. Zunächst sind solche Anlagen aufgrund der möglichen Gefährdungswirkung für die Verkehrsteilnehmer nicht zulässig. Da sich die Gefährdungswirkung dieser Anlagen nur im Einzelfall anhand der Dimension, Anordnung und Gestaltung bestimmen lässt, können Werbeanlagen, die auf den Namen oder die Bezeichnung des Jeweiligen Gebäudekomplexes hinweisen mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers ausnahmsweise zugelassen werden, wenn eine Gefährdungswirkung auszuschließen ist. Die Anzahl der Werbeanlagen ist nicht reglementiert.

Einfriedungen

Die Festsetzungen zu den Einfriedungen dienen dazu, den Zutritt von Unbefugten auf das Bahngelände, welches unmittelbar an das Plangebiet angrenzt, zu verhindern und Unfälle im Bahnbetrieb zu vermeiden. Entlang des Bahnsteiges sind die Einfriedungen nicht erforderlich. Auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche der Fläche für Versorgungsanlagen (Heizwerk) sind Einfriedungen nur bis zu einer Höhe von 1,50 m zulässig, da die benachbarte nicht überbaubare Grundstücksfläche des Sondergebiets als Rangierfläche für LKW-Fahrten genutzt werden muss.

5.5. Gemeinbedarfsfläche, Fläche für Versorgungsanlagen

Die Nutzungsziele für den Bereich westlich des Sondergebiets resultieren aus der Untergrundbelastung des Bodens. Verschiedene Gutachten hatten ergeben, dass durch die frühere Nutzung des Bahndammes als Standort eines Mineralölhandels Kohlenwasserstoffe in den Untergrund gelangt sind. Empfindliche Nutzungen, z.B. die ursprünglich vorgesehene Wohnbebauung, wären nur dann zu verwirklichen, wenn der Untergrund teilweise beseitigt und auf einer Sondermülldeponie entsorgt würde. Aus diesem Grunde sollen hier nur Nutzungen zugelassen werden, bei denen ein Bodenaustausch weitgehend vermieden werden kann.

Sport- und Spielfläche

Im äußersten westlichen Bereich gegenüber dem Hallenbad ist eine Sport- und Spielfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB vorgesehen. Die Sport- und Spielfläche wird nicht nach § 9 Abs. 1 Nr. 15 (Grünfläche) festgesetzt, da der Freiflächenanteil nur eine untergeordnete Rolle einnehmen soll. Dieser Bereich soll im Rahmen der Flächenaufbereitung als multifunktionale Fläche, z.B. als Skater-Fläche, Basketballspielfeld, o.ä. hergerichtet werden. Die Erschließung erfolgt über den östlich dieser Nutzung geplanten Parkplatz. Die Böschung entlang des Gebke-Baches soll erhalten bleiben und entsprechend begrünt werden. Der vorhandene Gasbehälter zur Versorgung der Weichenheizung ist vorerst beizubehalten. Die Sport- und Spielfläche umschließt die Fläche des Gasbehälters, um deutlich zu machen, dass nach einer möglichen Aufgabe der Weichenheizung diese Fläche in die umgebende Nutzung einbezogen werden soll.

Die Planung einer Sport- und Spielfläche stellt eine sinnvolle Ergänzung des Freizeitschwerpunktes Schwimmbad dar, der durch die geplanten Maßnahmen aus dem städt. Bäderkonzept weiter aufgewertet werden soll. Durch die Planung einer Spielfläche in der Nähe des Schwimmbades können zudem Synergieeffekte erzielt werden, indem z.B. das städtische Schwimmbadpersonal temporär zur Betreuung und Kontrolle der Spielflächen eingesetzt wird. Auch vor dem Hintergrund der mit einer Spielfläche in der Regel einhergehenden Lärmimmissionen ist der Standort, aufgrund der Vorbelastung durch den Bahnbetrieb gut geeignet. Die Platzierung im rückwärtigen Bereich lässt auch eine Belästigung der anliegenden Wohnbebauung nicht erwarten. Für die Bereitstellung als Skater-Fläche bietet sich dieser Standort aufgrund der zentralen Lage in der Innenstadt (Erreichbarkeit) und der guten Erschließung sehr gut an.

Fläche für Versorgungsanlagen

Zwischen dem geplanten öffentlichen Parkplatz und dem Sondergebiet für den Verbrauchermarkt ist eine Fläche von 20 m x 30 m für Versorgungsanlagen (Heizwerk, z.B. als Biomasseheizwerk) festgesetzt. Die Erschließung erfolgt ebenfalls über den öffentlichen Parkplatz. Der

Anlieferverkehr für ein Biomasseheizwerk ist äußerst gering; ein Holzhackschnitzelkraftwerk in der hier vorgesehenen Größe benötigt nur 2-3 LKW Ladungen pro Woche. Die Genehmigung eines Biomasseheizwerkes mit dem Brennstoff Holz ist aber einer Feuerungswärmeleistung von über 1 MW nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigungspflichtig.

Der Bedarf nach einem Heizwerk resultiert aus den Überlegungen zur Sanierung der Heizungsanlage des städtischen Schwimmbades. Allein der Wärmebedarf des Hallenbades ließe bereits einen wirtschaftlichen Betrieb eines Heizwerkes zu. Allerdings bietet sich an diesem Standort die Versorgung noch weiterer Objekte im Sinne eines Nahwärmekonzeptes an, was die Rentierlichkeit eines solchen Kleinkraftwerkes wesentlich verbessern würde. So könnte sowohl der neue Verbrauchermarkt als auch das multifunktionale Gebäude anstelle des Bahnhofs mit Wärme versorgt werden. Durch den Durchlass der Gebke zwischen Freibad und Sophienweg ist eine Einbeziehung des Mescheder Innovations- und Technologiezentrums MIT oder der neuen Objekte auf dem ehemaligen Schlachthofgelände in die Versorgung machbar, was auch bei einer Neu- bzw. Weiterentwicklung des ehemaligen Zollamtsgeländes gilt. Denkbar ist auch eine Führung der Nahwärmeleitungen entlang des Ruhrufers zur Versorgung von Objekten in der Innenstadt. Ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Nahwärmeabnahme wird über den Bebauungsplan nicht ausgelöst.

Die Realisierung des Projektes soll durch öffentliche Fördermittel unterstützt werden, z.B. durch die Bundesförderung zur Minderung des CO₂ Ausstoßes oder die Holzabsatz-Förderrichtlinie des Landes NRW (öffentlicher Baukostenzuschuss für Anlagen zur Verbrennung von Holzabfall oder Holzpellets). Inwieweit eine solche Anlage durch die Stadt Meschede oder einen privaten Investor errichtet und/ oder betrieben wird, steht noch nicht fest.

5.6. Grünflächen, Maßnahmen zur Pflege von Natur- und Landschaft, Pflanzbindungen

Böschung entlang der Le-Puy-Straße

Die Böschung entlang der Le-Puy-Straße zwischen dem Gebäude Le-Puy-Straße 23d und dem Freibad ist als öffentliche bzw. private Grünfläche – Zweckbestimmung Straßenrandeingrünung festgesetzt. Diese Fläche ist zudem nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB zu begrünen, d.h. die vorhandene Bepflanzung ist zu erhalten oder durch neue Bäume oder Sträucher zu ersetzen. Die Böschung darf an lediglich zwei Stellen entsprechend der zeichnerischen Darstellung für Zufahrten unterbrochen werden. Darüber hinaus können an weiteren, nicht speziell abgegrenzten Stellen, Treppenanlagen zur Verbindung der auf dem ehemaligen Bahndamm errichteten Nutzungen (Stellplätze, Sport- und Spielfläche) mit der Le-Puy-Straße geschaffen werden.

Mit diesen Festsetzungen soll erreicht werden, dass die möglicherweise als störend empfundenen Nutzungen auf dem ca. 2,5 m höher liegenden Damm, insbesondere die ausgedehnte Stellplatzanlage, von der Bebauung auf der südlichen Seite der Le-Puy-Straße optisch abgeschirmt wird. Die Erhaltung bzw. Ergänzung der Begrünung ist angesichts des hohen Versiegelungsanteils in diesem Gebiet auch aus ökologischen Gründen sinnvoll.

Naturdenkmäler

Auf der Böschungsoberkante entlang der Le-Puy-Straße befinden sich 4 als Naturdenkmal geschützte Bäume (Einzelfestsetzung Nr. 192 der ordnungsbehördlichen Verordnung des Hochsauerlandkreises vom 05.12.1990). Wie bereits bei der Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen ausgeführt, soll der westliche Ahorn entfallen und stattdessen die sich gegenüber Haus Nr. 41 befindliche Esche erhalten bleiben und als ND festgesetzt werden. Durch diesen Austausch der unter Naturschutz stehenden Bäume kann eine Änderung der Naturdenkmalverordnung vermieden werden. Die Untere Landschaftsbehörde hat dieser Vorgehensweise zugestimmt. Der „Austausch“ der unter Naturschutz stehenden Bäume ist erforderlich, damit der geplante Baukörper nah an die Böschungskante heranrücken kann und somit eine bahnseitige Umfahrt zur Anlieferung des Marktes realisierbar ist. Auf diese Weise wird eine Nutzung des westlichen Teils der Le-Puy-Straße für Lieferverkehr vermieden.

Die 4 Einzelbäume sind als zu erhaltende Bäume nach § 9 Abs.1 Nr. 25 BauGB festgesetzt. Die aus der Naturdenkmalverordnung bzw. aus § 22 LG resultierenden Beschränkungen für den Wurzel- und Traufbereich der Bäume werden zusätzlich als Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB in den Bebauungsplan aufgenommen. Dem Rückschnitt einiger Äste im Traufbereich steht diese Festsetzung nicht entgegen. Die Bäume sollen während der Bauphase entsprechend geschützt werden.

Begrünung der Stellplatzanlage und der Le-Puy-Straße

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes, zur Gliederung und zur Auflockerung der langgestreckten Stellplatzanlage ist eine ansprechende Begrünung mit hochstämmigen Laubbäumen (je 8 Stellplätze ein Laubbaum) festgesetzt.

Für den Abschnitt der Le-Puy-Straße zwischen Brückenstraße und Antoniusbrücke ist ebenfalls eine ansprechende Begrünung vorgesehen, die Bezug auf die entlang des Busbahnhofes geplante Ersatzbepflanzung für die beseitigten Robinien nehmen soll. Zielsetzung ist die Schaffung eines alleeartigen Charakters ähnlich der Konzeption des Bebauungsplans Nr. 29e. Die jeweiligen Standorte für die künftige Begrünung sollen aber nicht innerhalb des Bebauungsplans sonder im Rahmen eines konkreten Ausbau- und Begrünungskonzeptes für die Le-Puy-Straße festgelegt werden. Die vor dem Gebäude Haus Nr. 19 befindlichen hoch aufragenden Laubbäume sollen aber auf jeden Fall erhalten bleiben.

5.7. Verkehrliche Erschließung und Versorgungsleitungen

Straßenverkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über die bereits endgültig hergestellte öffentliche Erschließungsanlage Le-Puy-Straße. Die Straße weist östlich der Antoniusbrücke eine Fahrbahnbreite inkl. 5-zeiliger Rinne an beiden Seiten z. Zt. von 8,5 m und westlich der Brücke von 6,5 m auf. Die Anbindung an das überörtliche Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt über die Brückenstraße/ Coventry-Brücke und die Kreuzung mit der B 55 (Lippstadt – Eslohe – Olpe) und der L 743 (Arnsberg – Bestwig).

An den westlichen Ast der Le-Puy-Straße sind zum Zeitpunkt der Planaufstellung ca. 340 öffentliche und private Stellplätze angebunden. Durch die geplante private Stellplatzanlage zwischen dem SO- und dem MK-Gebiet werden gegenüber dem jetzigen Zustand 135 zusätzliche Stellplätze geschaffen. Auf dem geplanten öffentlichen Parkplatz gegenüber dem Schwimmbad werden ca. 70 weitere Stellplätze entstehen. Allerdings werden die heutigen größtenteils nicht bewirtschafteten Stellplätze in erster Linie von Dauerparkern benutzt, die einen Arbeitsplatz in der Innenstadt haben oder als Pendler die Bahnverbindungen nutzen. Die geplante Einzelhandelsnutzung führt zu einer spürbar höheren Frequentierung der Parkplätze.

Die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens war Gegenstand eines Gutachtens zur Ermittlung der Lärmimmissionen auf öffentlichen Verkehrsflächen. Der Gutachter hat für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens i.d.R. Maximalannahmen getroffen, die in Kapitel 7.1.3 dieser Begründung erläutert sind. Die mittlere stündliche Verkehrsstärke auf der Le-Puy-Straße könnte demnach künftig zwischen 38 KfZ/h (westlicher Bereich) und 560 KfZ/ h betragen.

Angesichts dieser Tatsache ist eine Änderung der Ampelschaltung der Kreuzung Le-Puy-Straße/ Brückenstraße und die Errichtung einer Rechtsabbiegerspur unumgänglich, da die Verkehrsbeziehung vom westlichen Ast der Le-Puy-Straße zur Coventrybrücke bislang nachrangig geschaltet ist. Aus diesem Grunde wurde vom Ingenieurbüro Geiger und Hamburgier eine Überprüfung der Optimierung der Ampelschaltung durchgeführt. Das Ingenieurbüro hat hierzu die durchschnittliche Verkehrsbelastung, die auf den Knotenpunkt in der Spitzenstunde einwirkt, ermittelt. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass eine Gesamtbelastung von 1870 KfZ/ h in der Stunde zu erwarten ist. Dieser Wert ist aber vor dem Hintergrund eines störungsfreien Betriebs nicht mehr zu bewältigen. Aus diesem Grunde ist eine ca. 30 m lange Rechtsabbiegerspur vorgesehen, damit bei einer dreiphasigen Signalsteuerung die Rechtsabbieger aus der westlichen Le-Puy-Straße mit den Linksabbiegern aus der Brückenstraße zusammen abfließen können. Es handelt sich hierbei aber nur um eine technisch bedingte Änderung der nachrichtlich darge

stellten Aufteilung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche. Die Dimension des Straßenraums erlaubt ohne weiteres die geplante Rechtsabbiegerspur ohne private Grundstücke in Anspruch zu nehmen.

Die Anbindung der privaten Stellplatzanlage ist in Höhe des ehemaligen Zollamtes möglich, dabei wird die Absenkung des westlichen Astes der Le-Puy-Straße aufgrund der Anbindung an die geplante Unterführung bereits berücksichtigt. Eine weitere Verschiebung der Zufahrt in östliche Richtung ist aufgrund der dann zu großen Höhenunterschiede zwischen der Stellplatzanlage und der neuen Le-Puy-Straße nicht möglich. Weitere Zufahrten zu der geplanten Stellplatzanlage sind auch im Bereich unter der Antoniusbrücke denkbar. Der Bebauungsplan stellt diese Fläche entsprechend der vorhandenen Nutzungen als Böschung, die dann zu beseitigen wäre, bzw. Straßenverkehrsfläche dar. Es bleibt dem künftigen Betreiber der Stellplatzanlage überlassen, ob im Bereich der Antoniusbrücke eine oder zwei Zufahrten errichtet werden und ob die westliche Zufahrt bereits zum heutigen Zeitpunkt ausgebaut wird.

Gehwege

Der vorhandene Gehweg auf der Südseite der Le-Puy-Straße ist die Hauptfußwegebeziehung zwischen der Innenstadt und dem Hallen- und Freibad. Auf der Nordseite der Straße ist hingegen ein 2,5m breiter Gehweg nur im Zuge des Busbahnhofsbaus auf einer Länge von ca. 20 m hergestellt. Dieser Weg soll entlang des künftigen Neubaus verlängert werden und als privater Gehweg bis zum Eingang des geplanten Verbrauchermarktes weitergeführt werden. Aufgrund des Platzbedarfs für die private Stellplatzanlage ist eine Überquerungsmöglichkeit zu dem Fußweg auf der Südseite vorgesehen. Eine Mindestbreite des Gehwegs von 2 m sollte nicht unterschritten werden.

Auf der Nordseite der Le-Puy-Straße westlich der Antoniusbrücke ist ein straßenbegleitender Gehweg nicht erforderlich.

Alle festgesetzten Gehwegflächen sind für private Grundstückszufahrten überfahrbar.

öffentliche Parkplätze/ ruhender Verkehr

Entlang der Le-Puy-Straße östlich der Antoniusbrücke sind auf beiden Seiten der Straße öffentliche Stellplätze vorgesehen. Insbesondere die Stellplätze entlang der nördlichen Straßenseite der Le-Puy-Straße sollen als Kurzzeitstellplätze auch den Bahnkunden zur Verfügung stehen. Der Bebauungsplan sieht für diese Seite eine neue Straßenraumaufteilung vor; dabei können die Stellplätze in Schrägaufstellung angeordnet werden.

Eine ausgedehnte Park&Ride Anlage ist zudem – außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans – nördlich der Hauptgleise entlang der Lagerstraße geplant. Dies bedingt jedoch die Beseitigung der Gütergleise 503-505 und soll daher voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Gegenüber dem Schwimmbadeingang ist eine öffentliche Parkplatzanlage vorgesehen, die sowohl für die Besucher des Schwimmbades als auch für die Anlieger der Le-Puy-Straße genutzt werden kann. Die Anbindung erfolgt über eine Rampe in Höhe des Hallenbades, zusätzlich sind Treppenanlagen für Fußgänger geplant.

Die Ergänzung des Parkplatzangebotes steht unter anderem im Zusammenhang mit der Aufwertung des Schwimmbades. Derzeit sind auf dem vorhandenen Parkplatz an der Le-Puy-Straße nur ca. 40 Stellplätze eingerichtet. Lediglich auf der anderen Seite der Ruhr befindet sich eine weitere Parkplatzfläche, die über die Schwimmbadbrücke erreicht werden kann.

Die jetzigen Parkplatzkapazitäten insgesamt reichen nur an sehr guten Badetagen in den Sommermonaten nicht aus. Durch die geplante Attraktivierung (Städtisches Bäderkonzept) könnte aber langfristig das Besucherpotential um das 2,5 fache gesteigert werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der künftigen Besucher mit dem PKW anreist, so dass eine Erweiterung des Parkplatzpotentials sehr sinnvoll ist. Durch die Nutzung der Bahnflächen kann

diese Ergänzung in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs geschaffen werden, was gerade für behinderte und ältere Menschen besonders wichtig ist.

Auch für die Anwohner der Le-Puy-Straße könnte die Schaffung eines Parkplatzes zu positiven Effekten führen. Derzeit ist aufgrund des Ausbaustandards und der relativ geringen Frequenzierung der Straße eine Straßenseite teilweise als Parkstreifen freigegeben. Durch die Errichtung eines Verbrauchermarktes und des damit einhergehenden Besucher- und Anlieferverkehrs bis in Höhe des ehemaligen Zollamtes sowie durch die erwartete Besuchersteigerung des Schwimmbades werden unter Umständen verkehrsregelnde Maßnahmen in der Le-Puy-Straße nötig. Die vorhandenen Stellplatzkapazitäten im Straßenraum könnten ggf. teilweise entfallen. Der geplante Parkplatz könnte einen Ausgleich hierfür darstellen. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind aber nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Unterführung

Das städtebauliche Konzept für die Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen im Bahnhof Meschede basiert auf dem vom Rat der Stadt Meschede als Selbstbindungsplan beschlossenen Rahmenplan „Bahnschiene West“. In diesem Zusammenhang ist 1997 die Notwendigkeit einer Unterführung zwischen Le-Puy-Straße und Lagerstraße durch das Ingenieurbüro Hinterleitner intensiv geprüft worden. Das entsprechende Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass ca. 6400 PKW-Einheiten pro Tag (Prognosezeitraum 2010) eine Unterführung nutzen würden und vor allem die untere Warsteiner Straße, die Antoniusbrücke und die Knotenpunkte der B 55 mit der Warsteiner und Arnsberger Straße durch eine Unterführung zwischen der Innenstadt und den nordwestlichen Stadtteilen deutlich entlastet würden. Die Entlastung auf der Antoniusbrücke würde ca. 20 % betragen. Eine Unterführung im Bahnhofsbereich in Kombination mit der Coventry-Brücke ist zudem langfristig die einzige Möglichkeit in Meschede sowohl die Ruhr als auch die Bahnstrecke in einem Zuge zu überwinden.

Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) hat daher eine Machbarkeitsstudie und einen Vorentwurf für eine Straßenverbindung zwischen der Le-Puy-Straße und der Lagerstraße erstellen lassen. Der Vorentwurf (siehe Anlage) sieht vor, dass die neue Verbindung in Höhe der Antoniusbrücke beginnend abgesenkt, nach Westen verlängert und unter den Gleisen hindurch direkt auf die Lagerstraße weitergeführt werden könnte. Vor der Unterführung zweigt die Le-Puy-Straße vor dem Gebäude der Siedlungs- und Baugenossenschaft in höhenmäßig leicht abgesenkter Lage ab und erreicht gegenüber dem jetzigen Zollamt wieder das heutige Niveau. Die Lagerstraße wird vom Beginn der Einmündung Weingasse nach Westen auf einer Länge von ca. 70 m abgesenkt (siehe Anhang).

Da die Unterführung auch für LKW passierbar sein soll, muss die Oberkante der Fahrbahn ca. 6,5 m unterhalb der Gleisachse liegen, wobei die Rampenneigungen mit max. 8% ausgeführt werden sollen. Die Unterführung soll mit einer lichten Breite von 10,5 m ausgeführt werden, in der ein einseitiger höhenmäßig abgesetzter Geh- und Radweg enthalten ist. Die Realisierung der Unterführung soll in offener Bauweise erfolgen, wobei die erforderlichen Gleisanlagen vorher auf ein Minimum (Reduzierung auf die beiden Hauptgleise) zurückgebaut werden müssen. Bis zu diesem Zeitpunkt soll die hierfür vorgesehene Fläche entsprechend der Festsetzung als Stellplatzanlage genutzt werden.

Versorgungsleitungen/ Flächen für die Abfallentsorgung

Östlich der überbaubaren Flächen für das Kerngebiet ist die vorhandene unterirdische Hauptabwasserleitung, die 1990 zu einer DN 600 Leitung ausgebaut wurde, entsprechend festgesetzt. Bei einer möglichen Überbauung der Leitung ist ein statischer Nachweis zu erbringen, dass die Leitung in ihrem Bestand nicht gefährdet wird.

Die derzeit vor dem jetzigen Empfangsgebäude aufgestellten Altglascontainer sollen in den Bereich der geplanten Stellplatzanlage umgesetzt werden. Die hiervor vorgesehene und nach § 9

Abs. 1 Nr. 14 BauGB entsprechend festgesetzte Fläche befindet sich auf dem für die Errichtung der Unterführung benötigten und von der Stadt Meschede zu erwerbenden Grundstück.

6. Fachplanerische Belange

6.1. Eisenbahnanlagen

Ausgangssituation

Der gesamte räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans nördlich der Le-Puy-Straße ist zum Zeitpunkt der Planaufstellung planfestgestelltes Eisenbahngelände. Zu den heutigen Betriebsanlagen der Eisenbahn innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs zählen:

- die Hauptgleise 501 und 502 der Bahnstrecke Schwerte – Bestwig – Warburg,
- die Gütergleise 508 und 509 mit der Anbindung an das Hauptgleis 501 über die fernbediente Fahrwegweiche 538 (mit fernbedienter Flankenschutzweiche 539), das Rangiersignal R 508 mit Fernsprecher und die ortsbediente Weiche 530 zur Verbindung der Gütergleise 508/509;
- die Gleisfeldbeleuchtung des ehemaligen Güterbahnhofes;
- der Hausbahnsteig von Gleis 501 mit Treppenabgang zu Bahnsteig 2, Wetterschutzdach, Bahnhofsuhr und –lautsprecher sowie Fahrkartenautomaten und Entwerter;
- das Gebäude des ferngesteuerten Stellwerks Meschede (Relaisgebäude), indem auch Fernmelde- und Elektroeinrichtungen enthalten sind;
- das Empfangsgebäude des Bahnhofes Meschede mit der Bedieneinrichtung des Stellwerkes im Bedarfs- und Störfall (Stelltisch), der Ortssteuertafel der Beleuchtungskreise, der zentralen TK-Verteilerstelle mit Allfernsprecher sowie die Niederspannungshauptverteilung; in dem Empfangsgebäude befindet sich ein Reisezentrum der DB Reise & Touristik AG;
- der Gasbehälter für die Weichenheizungen im westlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes,
- die Fernmeldekabel der DB Telematik (Kabelkanäle).

Die Gebäude des ehemaligen Güterschuppens und die sogenannte Ladestraße Süd westlich der Antoniusbrücke werden aufgrund der Einstellung der Güterabfertigung in den 90er Jahren für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. Die Entbehrlichkeitsprüfung für die Veräußerung der nichtbahnnotwendigen Liegenschaften erfolgte in den Jahren 1998/99.

Im Zuge der beabsichtigten Entwicklung des Bahngeländes wurden verschiedene Modelle geprüft, in wie weit die vorhandene Bahntechnik abgerüstet oder verlegt werden kann. Dabei stellte sich heraus, dass einige technische Einrichtungen grundsätzlich entfallen können:

- die Rangiergleise 508/509 werden für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt;
- die Stellwerkstechnik kann reduziert werden, wenn die auf der Nordseite befindlichen Gütergleise 503-505 abgerüstet werden;
- die Gleisfeldbeleuchtung (Ortssteuertafel) ist aufgrund des nicht mehr vorhandenen Rangierbetriebs ebenfalls nicht mehr erforderlich und soll spätestens im Jahre 2005 abgerüstet werden;
- der Bahnübergang bei Meschede-Laer (BÜ 45), der derzeit elektrotechnisch durch den Bahnhof Meschede versorgt wird, kann vor Ort mit dem Versorgungsnetz der RWE verbunden werden;
- die übrigen, nicht bahnotwendigen elektro- und fernmeldetechnischen Leitungen innerhalb des Empfangsgebäudes und die Verbindungen zu den Gebäuden des ehemaligen Güterbahnhofes werden aufgrund der geplanten Beseitigung der Bausubstanz nicht mehr benötigt.

Ein vollständiger Verzicht auf den Stelltisch ist auch nach Abrüstung aller entbehrlichen Bahntechnik nicht möglich, da die beiden Weichenverbindungen zwischen den Hauptgleisen einschließlich der zugehörigen Signale aufgrund der in Meschede auch künftig zu erhaltenden Ausweich- und Überholmöglichkeiten erforderlich sind. Auch die Elektro- und Fernmeldeeinrichtungen innerhalb des Empfangsgebäudes, die sich zwar an den künftigen Bedarf anpassen

ließen, können nicht gänzlich entfallen. Die auch künftig beizubehaltenden bahntechnischen Anlagen sind im Empfangsgebäude des Bahnhofs Meschede auf verschiedene Räume verteilt, so dass eine optimale Ausnutzung des Standorts unter Beibehaltung der Technik nur sehr schwer möglich ist.

Aufgrund dieser Entwicklung wurde zwischen der Stadt Meschede und der DB Netz AG eine Verlagerung der verbleibenden Bahntechnik in das neben dem Bahnhofsgebäude befindliche Relaisgebäude der DB Netz AG als technisch und finanziell sinnvollste Lösung eingestuft. Das Gebäude muss jedoch dem künftigen Flächenbedarf durch Um- und Anbaumaßnahmen auf der Bahnsteigseite angepasst werden. Diese Verlagerung der Bahntechnik wird mit Hilfe von Städtebaufördermitteln finanziert. In diesem Zusammenhang soll die derzeit zweizügige Treppenanlage der Fußgängerunterführung zu Bahnsteig 2 in eine einzügige Anlage umgebaut werden. Die Bahnanlagen des ehemaligen Güterbahnhofes (Gleise, Signalanlagen) sollen vollständig entfernt werden.

Im Anschluss an die Beseitigung bzw. Verlegung der o.g. Betriebsanlagen sollen die jeweiligen Flächen ausparzelliert und anschließend von den Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Von der Freistellung nicht betroffen sind der verbleibende Teil des Bahnsteigs 1, das Relaisgebäude und die Fläche des Gasbehälters für die Weichenheizung mit den zugehörigen Flächen für Leitungen zu den Weichen. Das bestehende Wetterschutzdach entlang des Bahnsteigs 1 wird entfernt und durch Wetterschutzhäuschen ersetzt. Die Infrastrukturausstattung des Bahnsteiges 1 (Lautsprecher, Fahrkartenautomaten, etc.) wird umgesetzt bzw. angepasst. Die Kabelkanäle der Fernmeldeanlagen verbleiben auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen. In dem Neubauobjekt sind Flächen für einen Fahrkartenverkauf vorgesehen. Der Bahnsteig hat eine Breite entlang des künftigen Gebäudes von min. 4 m. Lediglich im Bereich des Relaisgebäudes muss der Bahnsteig auf die für Außenbahnsteige definierte Mindestbreite von 2,5 m zurückgenommen werden, da der erforderliche Anbau an das Relaisgebäude aufgrund der innerbetrieblichen Anordnung der technischen Anlagen nur an der Bahnsteigseite erfolgen kann. Dabei soll der vorhandene Flur des Relaisgebäudes entfallen.

Das Bebauungsplanverfahren wurde bis zum Satzungsbeschluss fortgeführt. Die Inkraftsetzung sollte jedoch erst dann erfolgen, wenn die Freistellungserklärung für die überplanten jetzigen Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans vom Eisenbahnbundesamt vorgelegt wurde. Diese hing jedoch von der oben beschriebenen Durchführung der Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen ab, die erst im Jahre 2006/ 2007 erfolgt.

Dieses Vorgehen wird durch die vereinfachte Änderung aufgegeben (siehe Kapitel 12). Stattdessen gelangt eine bedingte Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB n.F. zur Anwendung, die die geplanten Folgenutzungen an die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken koppelt. Der Bebauungsplan wird nun ohne vorliegende Freistellungserklärung in Kraft gesetzt.

6.2. Planfestgestellte Bundesfernstraße

Mit Beschluss des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NRW vom 03.07.1978 wurde die Trasse für den Neubau der Bundesstraße 55 zwischen der Warsteiner Straße und der Bundesstraße 7 (heute L 743), die als „Antoniusbrücke“ bezeichnete Querung der Eisenbahnstrecke und der Ruhr, planfestgestellt und anschließend realisiert. Die Brückene Pfeiler liegen innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplanes. Für die Erhaltung der Kreuzungsanlage gilt § 14 EkrG. Der Straßenbaulastträger hat im Vorfeld der Planaufstellung (Vermerk vom 29.05.2000, Az. 4160/4000-6163/30) zugesichert, dass entgegen der Anbauverbotszone von 20 m nach § 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz eine Bebauung zugelassen werden kann, wenn ein Streifen von 10 m Breite in der Höhe des Brückenüberbaus, von der Gesimskante der Brückentafel aus gemessen, von Hochbauten freigehalten wird.

Die Regelungen zu den baulichen Anlagen nach § 9 Abs. 1-5 FernStrG gelten nicht, wenn das jeweilige Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplans entspricht, der unter Mitwirkung des Straßenbaulastträgers zustande gekommen ist (§ 9 Abs. 7 FernStrG). Der Straßen

baulassträger wurde als Träger öffentlicher Belange an diesem Verfahren beteiligt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die o.g. Vorgaben des Baulassträger zur Anwendung gelangen. Der Bebauungsplan setzt die überbaubaren Grundstücksflächen im Abstand von 10 m zur Antoniusbrücke fest. Die Lage der Brücke ist aus der Liegenschaftskarte zu entnehmen und nicht gesondert dargestellt. Auf den übrigen Flächen unter und neben der Brücke sind bauliche Anlagen außer Stellplätze und Werbeanlagen nicht zulässig. Durch zahlreiche textliche Festsetzungen zur Fassadengestaltung und zu den zulässigen Werbeanlagen oberhalb der Sichtebeene der Brüstungswand der B 55 sollen Gefährdungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgeschlossen werden. Aus diesem Grunde ersetzt der Bebauungsplans nach § 9 Abs. 7 FernStG die straßenrechtlichen Baubeschränkungen und Zustimmungspflichten mit Ausnahme der Anbringung von Werbeanlage oberhalb der Sichtebeene der Brüstungswand. Der Straßenbaulassträger wird auf seinen gesetzlichen Anspruch verzichten, die Flächen unterhalb der Brücke nach Aufgabe der Eisenbahnnutzung eigentumsrechtlich in Besitz zu nehmen, wenn sich der künftige Eigentümer bestimmten Beschränkungen unterwirft, die in das Grundbuch eingetragen werden. Der Bebauungsplan enthält diesbezüglich einen entsprechenden Hinweis.

7. Umweltbelange

7.1. Immissionsschutz - Lärm

Aufgrund des unterschiedlichen Konkretisierungsgrades der Festsetzungen zur Art der Nutzung (konkrete Vorgagen für die zulässigen Anlagen innerhalb des Sondergebiets, Vielzahl zulässiger Nutzungen innerhalb des MK-Gebiets) erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Lärmimmissionen getrennt für die beiden Baugebiete. Anschließend wird auf die Schallimmissionen, die durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen hervorgerufen werden, näher eingegangen.

7.1.1. Schallimmissionen aufgrund des Sondergebiets Verbrauchermarkt

Beschreibung der zulässigen Vorhaben

Westlich der Antoniusbrücke ist die Art der Nutzung auf die Zulässigkeit eines Verbrauchermarktes mit 2.000 qm Verkaufsfläche begrenzt. Der Standort des Markt-Gebäudes ist durch die überbaubaren Grundstücksfläche konkret vorgeben. Östlich des Gebäudes ist eine Stellplatzanlage vorgelagert, auf der, je nach Aufteilung der Fläche, ca. 130 PKWs aufgestellt werden können.

Zur Ermittlung und Beschreibung der durch den Betrieb des Marktes hervorgerufenen Schallimmissionen hat die Stadt Meschede eine Schallimmissionsprognose beim Büro Draeger Akustik in Auftrag gegeben. Der Gutachter stützt seine Berechnungen auf die typische technische Ausstattung eines "Kaufpark" Marktes der Firma REWE, die dem heutigen Typus eines Vollsortimenters Lebensmittelmarktes entspricht.

Der Markt ist so aufgebaut, dass die Kundeneingänge unmittelbar der Stellplatzanlage zugewandt sind; dementsprechend wird die Anlieferung und die wichtigsten technischen Einrichtungen im westlichen Bereich des Gebäudes angeordnet, so dass die Lieferfahrzeuge das Gebäude entlang der Bahngleise umfahren. Die Anlieferfläche liegt ca. 1,20 m tiefer als der Fußboden des Marktes, so dass die Böschung mit den zu erhaltenden Einzelbaum zur Le-Puy-Straße quasi eine Dammkrone bildet.

Der Markt wird voraussichtlich zwischen 7.00 und 20.00 Uhr öffnen; die technischen Anlagen sind dauerhaft in Betrieb. Das Gutachten geht von einer Anlieferung ausschließlich im Tageszeitraum nach der TA Lärm (6-22 Uhr) aus.

Die Berechnung der Verkehrsflüsse auf der Stellplatzanlage basiert auf Referenzwerten der gerichtlich anerkannten "Parkplatzlärmstudie" (4. Auflage, Bayerisches Landesamt für Umwelt).

Alternativen

In früheren Konzepten sollte das Gebäude des Marktes mehr in Richtung Innenstadt platziert werden. Da die unter Naturschutz stehenden Bäume auf der Böschung zur Le-Puy-Straße unbedingt erhalten bleiben müssen, sollte das Gebäude möglichst nah an die Bahngleise platziert werden, so dass eine Umfahrt nicht möglich wäre. Die Anlieferzone wäre durch eine Zufahrt direkt von der Le-Puy-Straße anfahrbar.

Aufgrund der Vorentwurfsplanungen für die Unterführung Le-Puy-Straße/ Lagerstraße musste das geplante Gebäude des Marktes nach Westen verschoben werden. In diesem Zusammenhang konnte eine Einigung mit dem Hochsauerlandkreis erzielt werden, dass einer der unter Naturschutz stehenden Bäume beseitigt werden kann, damit das Gebäude des Marktes nah an die Böschung herangerückt werden kann. Dadurch ist eine Umfahrt um das Gebäude ausgehend von der geplanten Stellplatzanlage möglich, so dass eine separate Zufahrt für die Anlieferung nicht mehr benötigt wird. Auf diese Weise wird die Lärmbelästigung durch den Anlieferverkehr für die Bewohner der westlichen Le-Puy-Straße weitgehend minimiert.

Beschreibung des Ist-Zustandes im Einwirkungsbereich

Durch den Betrieb des Verbrauchermarktes sind die Gebäude im Bereich der Le-Puy-Straße um das ehemalige Zollamt (aufgrund der geplanten Zufahrt) und in abgeschwächter Form auch die Gebäude entlang der Straße "An Klocken Kapelle" durch Lärmimmissionen betroffen.

Die Le-Puy-Straße westlich der Antoniusbrücke ist aufgrund der vorhandenen Nutzungen (Tanzstudie, Taxibetrieb, Schwimmbad, Verwaltungsgebäude der Siedlungs- und Baugenossenschaft, ehemaliges Zollamt, Wohngebäude) eindeutig als Mischgebiet zu klassifizieren. Die Gebäude im westlichen Bereich der Straße "An Klocken Kapelle" gelten als allgemeines Wohngebiet.

Der Einwirkungsbereich des geplanten Verbrauchermarktes ist durch die 1871 in Betrieb genommene obere Ruhrtalbahn deutlich geprägt. Bis zur Stilllegung der Güterabfertigung Mitte der 90er Jahre waren neben den beiden Hauptleisen noch 7 weitere Gleise in Betrieb. Zum Zeitpunkt der Planaufstellung findet regelmäßiger Bahnbetrieb nur auf den beiden Hauptgleisen statt; allerdings ist die Betriebsleistung seit der Regionalisierung des Schienennahverkehrs 1994 deutlich gestiegen (werktags mindestens 2 Züge je Stunde und Richtung). Die nicht mehr benötigten Bahnanlagen dienen bereits gewerblichen Folgenutzungen wie z.B. einem Baustofflagerplatz und einem Raiffeisenmarkt auf der Südseite bzw. einer Waschanlage auf der Nordseite. Ein großer Teil der Flächen wird darüber hinaus für Parkzwecke genutzt.

Beschreibung der erheblichen negativen Umweltauswirkungen durch Lärm

Negative erhebliche Umweltauswirkungen durch den Betrieb des Verbrauchermarktes werden hervorgerufen:

- durch den PKW-Verkehr auf dem Kundenparkplatz,
- durch die Anlieferung der Waren,
- durch die Kühlaggregate und Lüftungsanlagen,
- durch die technischen Anlagen für die Abfallentsorgung.

Für die Ermittlung der Schallimmissionen des Parkplatzes hat der Gutachter die Erfahrungswerte der bayerischen Parkplatzlärmstudie für Verbrauchermärkte zugrunde gelegt. Demnach sind je 10 qm Verkaufsfläche bei einer hohen Auslastung ca. 1,05 Bewegungen pro Stunde während des gesamten Tageszeitraums zu erwarten. Für den vorliegenden Fall ergibt dies ca. 3.000 Fahrzeugbewegungen während der Öffnungszeiten. Bei der Ermittlung bzw. Bewertung des Schalls werden impulshaltige Geräusche wie z.B. Türeenschlagen oder klappernde Einkaufswagen speziell berücksichtigt.

Das Gutachten geht davon aus, dass für den Betrieb des Parkplatzes zwei Zufahrten entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans errichtet werden (eine im Bereich des ehem. Zollamtes, eine weitere im Bereich des geplanten Gebäudes anstelle des Empfangsgebäudes). Da auch zwischen den beiden Zufahrten Stellplätze angeordnet sind, wird davon ausgegangen, dass 2/3 aller Kunden des Verbrauchermarktes die westliche Zufahrt, die übrigen Kunden die östliche Zufahrt nutzen.

Bei der Ermittlung der Lärmimmissionen kann die geplante Stellplatzanlage nur im Gesamtzusammenhang betrachtet werden, da eine räumliche Trennung des Parkplatzes tagsüber nicht möglich ist. Hinsichtlich der Frequentierung der Stellplatzanlage aufgrund der geplanten Nutzungen in dem MK-Gebiet sind verschiedene Annahmen denkbar. Der Gutachter geht daher von einem pessimistischen Ansatz, d.h. von einer Nutzung mit einem hohen Verkehrsaufkommen (z.B. Discounter), aus. Auf Basis ähnlich gelagerter Fälle kann bei einem Discountmarkt mit einer Belastung von ca. 9 Bewegungen je Stellplatz pro Tag gerechnet werden. Die Fahrbewegungen werden sich entsprechend den oben genannten Annahmen wiederum auf die beiden Zufahrten aufteilen.

Die Nutzung des Parkplatzes in den Nachtstunden ist durch den Betrieb des Verbrauchermarktes nicht gegeben, so dass diesbezüglich die geplanten Nutzungen in dem Kerngebiet hier außer Acht gelassen werden können.

Für die zu erwartenden Anlieferungen liegen konkrete Referenzangaben für einen Kaufpark-Markt vor. Demnach ist täglich mit 4 - 10 Lieferungen zu rechnen, die meisten Lieferungen werden montags erfolgen. In dem Gutachten zur Ermittlung der Lärmimmissionen werden die unterschiedlichen Größe der Fahrzeuge (Motorleistung), der Rangierverkehr und die typische Dauer der Ladevorgänge berücksichtigt.

Lärmtechnisch relevant sind zudem die Kühl- und Lüftungsanlagen. Die Kühlaggregate bestehen in der Regel aus Außenverflüssigern in der Nähe der Anlieferung. Das Gutachten nimmt den ungünstigen Fall einer Positionierung an der Südfassade an. Die Lüftungsanlagen werden typischerweise auf dem Dach ebenfalls im Bereich der Technik positioniert. Diesbezüglich liegen dem Gutachter ebenfalls typische Werte vor.

Letztendlich führt die Entsorgung der Abfälle durch eine Abfallpresse auf dem Betriebsgelände ebenfalls zu Lärmimmissionen. Diesbezüglich gibt es verschiedene Anlagentypen mit unterschiedlichem Emissionsverhalten. Der Gutachter geht davon aus, dass die Abfallpresse ca. 117 Minuten pro Tag betrieben wird. Neben dem Betrieb der Anlage ist auch der Lärm aufgrund des Transports der Abfallcontainer zu berücksichtigen.

Der Gutachter kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass durch den Betrieb eines Verbrauchermarktes inklusive der angegliederten Stellplatzanlage isoliert bzw. im Zusammenhang mit den geplanten Nutzungen für das Kerngebiet folgende Immissionen (Beurteilungspegel in dB(A)) zu erwarten sind:

Immissionsort	Richtwert	nur Verbrauchermarkt		Summenpegel Verbrauchermarkt + Kerngebiet	
		tags	nachts	tags	
I 1, Le-Puy-Straße 41	MI	60 tags	51	30	51
I 3, Le-Puy-Straße 27	MI	45 nachts	58	22	58
I 4, Le-Puy-Straße 25a (Zollamt)	MI		58	18	59
I 10 An Klocken Kapelle 17	WA	55 tags	49	20	49
I 9 An Klocken Kapelle 5	WA	40 nachts	49	16	51

An den übrigen Immissionsorten liegen die prognostizierten Beurteilungspegel noch unter den angegebenen Werten.

Die Tabelle zeigt deutlich dass die Richtwerte nach der TA Lärm tagsüber und nachts durch die genannten Nutzungen eingehalten werden. Dies gilt auch innerhalb der Ruhezeiten für das WA Gebiet nach der TA Lärm (20.00 - 22.00 Uhr, 6.00 - 7.00 Uhr), da in diesen Zeiten die Immissionswerte pauschal um 6 dB(A) erhöht werden.

Maßnahmen zur Verminderung der schädlichen Umweltauswirkungen

Die oben genannten Beurteilungspegel basieren auf spezifischen Annahmen des Gutachters zu den verwendeten technischen Anlagen sowie auf einen Verzicht der Nachtanlieferung für den Verbrauchermarkt. Passive Maßnahmen (z.B. die Errichtung von Lärmschutzwänden) sind nicht erforderlich. Die Begrenzung der Nachtanlieferung hat eine besondere Bedeutung zur Konfliktbewältigung, da der westliche Bereich der Le-Puy-Straße von Straßenverkehrslärmimmissionen bislang nicht betroffen ist. Der Bebauungsplan enthält deshalb eine entsprechende Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sowie eine Ausnahmeregelung zur Zulässigkeit der Fahrbewegungen im Nachtzeitraum beim Nachweis der Einhaltung der Richtwerte der TA Lärm (z.B. durch technische Fortentwicklung der Fahrzeuge, Schallschutzwände zur Le-Puy-Straße). Mit dieser Festsetzung soll zudem erreicht werden, dass die Ausnahmebestimmungen der TA Lärm zum Abweichen von den genannten Richtwerten nicht zum tragen kommen. Darüber hinaus wird durch eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB die Lage lärmintensiver Anlagen bestimmt, die nur an der der Le-Puy-Straße abgewandten Seite zulässig sind. Damit soll vor allem die nächst gelegenen Wohnnutzungen an der Le-Puy-Straße geschützt werden. Weitergehende Regelungen im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren (beispielsweise Ausführung der Fahnenmasten in Holz, um das Klappergeräusch der Seile zu dämpfen) bleiben hiervon aber unberührt.

7.1.2 Schallimmissionen aufgrund der Nutzungen innerhalb des Kerngebiets

Beschreibung des Vorhabens

Der Bebauungsplan setzt anstelle des jetzigen Empfangsgebäudes ein Kerngebiet nach § 8 BauNVO fest, wobei die zulässigen Nutzungen eingeschränkt werden. Durch die strengen Regelungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen bzw. zum Maß der Nutzung ist an dieser Stelle ein 2-3 geschossiges multifunktionales Geschäftsgebäude mit ca. 1400 qm Grundfläche zu erwarten. Als künftige Nutzungen kommen in erster Linie Einzelhandelsbetriebe und freizeitbezogene Einrichtungen (z.B. ein Kino im ersten Obergeschoss) in Frage. Zulässig sind aber auch Gastronomieangebote und Dienstleistungen.

Dem Gebäudekomplex ist westlich eine Stellplatzanlage vorgelagert, auf der innerhalb des Kerngebiets ca. 130 Pkws angeordnet werden können. Die Stellplatzanlage steht in funktionalem Zusammenhang zu den Stellplätze für den geplanten Verbrauchermarkt. Erst nach der Realisierung einer Unterführung Le-Puy-Straße/ Lagerstraße erfolgt eine bauliche Trennung der beiden Stellplatzanlagen.

Alternativen

Die Anordnung eines Geschäftsgebäudes steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Zielsetzung des städtebaulichen Rahmenplans "Bahnschiene West" zur Aufwertung der Geschäftsfunktion der Innenstadt, dessen planungsrechtliche Umsetzung durch diesen Bebauungsplan geschaffen werden soll. Die räumliche Begrenzung des künftigen Gebäudes (Höhe, Platzierung östlich der Brückenpfeiler) ist ein Ergebnis der Auslotung der rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Unterbauung der Antoniusbrücke. Aus diesem Grunde ist auch die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Gebäude aufgrund der Einhaltung von Sicherheitsabständen zu den Fundamenten der Brückenpfeiler nicht möglich. Zu den gewählten Festsetzungen besteht daher keine grundsätzlichen Alternativen.

Beschreibung des Ist-Zustandes im Einwirkungsbereich

Der Einwirkungsbereich der aus dem Vorhaben resultierenden Lärmimmissionen bezieht sich in erster Linie auf die Gebäude im mittleren Abschnitt der Le-Puy-Straße zwischen Antoniusbrücke und Busbahnhof. Dieser Bereich ist im Bebauungsplans Nr. 29e "Brückenstraße" als Kerngebiet festgesetzt, wobei in den Obergeschossen der Gebäude ab dem 2. OG nur Wohnen zulässig ist. Daneben können auch die Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Seite der Bahngleise (Lagerstraße, Schwalbenweg) betroffen werden.

Für die genannten Gebiete gilt in noch stärkerem Maße die lärmintensive Vorprägung durch den Eisenbahnbetrieb, da der schallintensive Vorgang des Haltens bzw. Anfahrens der Züge und des

Ein- und Aussteigens der Bahnreisenden in diesem Bereich stattfindet. Im Umfeld des heutigen Empfangsgebäudes sind darüber hinaus ca. 125 öffentliche bzw. bahneigene Stellplätze angeordnet. Des Weiteren sind die Gebäude im Einwirkungsbereich der Le-Puy-Straße durch die B 55 (ca. 19.360 KfZ pro Tag) sowie durch den Verkehr auf der Lager- und der Brückenstraße geprägt. Die Anbindung der Innenstadt an die B 55 über die Coventry-Brücke war entlang der Brückenstraße nur nach Herstellung passiver Schallschutzmaßnahmen (Fenster) zulässig. Die genannte Beschreibung der Situation zeigt deutlich, dass bei der Beurteilung der geplanten Vorhaben nicht von einem lärmtechnisch unbelasteten Gebiet ausgegangen werden kann, wie dies in der Regelfallprüfung der TA Lärm der Fall ist. Die lärmintensive Vorprägung des Gebietes ist bei der Beurteilung nicht außer Acht zu lassen.

Beschreibung der erheblichen negativen Umweltauswirkungen durch Lärm

Durch die oben genannten Vorhaben sind innerhalb des Plangebiets Lärmimmissionen in erster Linie durch die Nutzung der geplanten Stellplatzanlage zu erwarten. Daneben sind Immissionen aufgrund der technischen Gebäudeausrüstung (Kühlanlagen bei Einzelhandelsmärkte, Heizungs-, Lüftungs-, Klimatechnik) denkbar. Diese Anlagen sind bei einer entsprechenden Bausausführung bzw. Platzierung aber in der Regel im Rahmen der zulässigen Richtwerte ausführbar.

Bei einem pessimistischen Ansatz hinsichtlich der zu erwartenden Frequentierung der geplanten Stellplatzanlage ist tagsüber als Nutzung in dem Kerngebiet ein Discountmarkt im Erdgeschoss zugrunde zu legen. Da die Verkehrsströme der Kunden eines Discountmarktes sich mit denen für den geplanten Verbrauchermarkt vermutlich vermischen (s.o.), wurde bei der Bewertung des PKW-Aufkommens für den Verbrauchermarkt bereits die gemeinsame Nutzung des Parkplatzes berücksichtigt. Die Analyse kam zu dem Ergebnis, dass auch bei einer intensiven Nutzung des Parkplatzes die Richtwerte der TA Lärm eingehalten werden.

In den Nachtstunden ist eine Benutzung der Stellplatzanlage nur dann zu erwarten, wenn in dem Kerngebiet Nutzungen mit intensivem Nachtbetrieb (Gastronomie, Kino) zugelassen werden sollen. Die oben dargestellten Aussagen zu den Lärmimmissionen des Parkplatzes im Tagbetrieb machen deutlich, dass in den Nachtstunden (bei einem ähnlich hohen Verkehrsaufkommen) aufgrund der strengeren Vorgaben der TA Lärm (z.B. lauteste Nachtstunde) eine Beschränkung des Parkplatzes unerlässlich ist. Die Abtrennung könnte durch Schrankenanlagen oder automatische Poller erfolgen. Vor der Minderung der Schallimmissionen mittels organisatorischer Regelungen sind aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen, z. B. hochschallabsorbierende Überdachungen oder schallabschirmende Wände, zu prüfen. In diesem Zusammenhang ist aber eine Verhältnismäßigkeitsprüfung anzustellen, d.h. die Kosten für die aktiven Maßnahmen sind zu ermitteln und mit dem hierdurch erzielbaren Lärminderungseffekt zu vergleichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch Schallschutzwände entlang der Bahngleise (Schallminderung für die Gebäude Glocken Kapelle) aufgrund der Topographie der gegenüberliegenden Bebauung an der Straße "An Glocken Kapelle" eine solche Höhe erforderlich wäre, die wirtschaftlich kaum tragfähig ist. Zudem würde bei einer solchen Maßnahme durch die Schallreflexion der vorbeifahrenden Züge der Lärminderungseffekt teilweise kompensiert. Eine Tiefgaragenlösung scheidet aus, da der technisch nutzbare Bereich für eine Tiefgarage durch die Fundamente der Brückenpfeiler sehr stark eingeschränkt ist und zudem der Bodenaushub aufgrund der teilweisen Kontamination des Untergrundes auf einer Sondermülldeponie gelagert werden muss, was ebenfalls hohe Kosten verursacht. Nach derzeitigem Stand der Dinge ist davon auszugehen, dass Schallschutzmaßnahmen nur in geringem Umfang leistbar sind, z.B. durch Einhausung des Ladevorgangs für die Warenanlieferung.

Im Rahmen der Baugenehmigung ist daher für jedes einzelne Vorhaben konkret nachzuweisen, dass durch die geplante Nutzung (Bewältigung des Verkehrsaufkommens) die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Hinweise für die Konfliktbewältigung verkehrsintensiver Nutzungen

Nach Nr. 3.2.2 der TA Lärm könnten Vorgänge (d.h. Nutzungen) mit sozialer Adäquanz im Rahmen einer Sonderfallprüfung im Einzelfall auch mit einer Überschreitung der Richtwerte zugelassen werden. Hierunter sind Vorgänge zu verstehen, die zum menschlichen Zusammenleben dazugehören und deren Zweck von der Gesellschaft positiv bewertet und anerkannt werden. In diesen Fällen ist weiterhin darauf einzugehen, dass das Einwirkungsgebiet durch die B 55, die Eisenbahnstrecke und die vorhandenen Stellplätze, bereits heute durch Lärmimmissionen geprägt ist. So beträgt die Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm (Zielzeitpunkt 2010) im Bereich der Antoniusbrücke auf der Südseite der Bahn ca. 57-60 dB(A) und auf der Nordseite (Schwalbenweg 3-5) ca. 59 dB(A). Auch die Wohnhäuser an Klocken Kapelle sind nachts einem Schallpegel durch Verkehr von ca. 54 dB(A) ausgesetzt. Die Schutzbedürftigkeit dieses Gebietes ist auch angesichts der historischen Entwicklung durch den Bahnbetrieb, geringer als andere Baugebiete, in denen eine Lärmquelle erstmals hinzutritt. Durch die TA Lärm muss aber für gewerbliche Anlagen ein Beurteilungspegel nachts von 45 dB(A) im Mischgebiet und 40 dB(A) im WA-Gebiet sichergestellt werden.

Je nach der Höhe der zu erwartenden Richtwertüberschreitung kann aus den genannten Ansätzen für spezielle Nutzungen eine Genehmigungsfähigkeit hergeleitet werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, ob die geplanten Anlagen angesichts der hohen Verkehrslärmbelastung an den genannten Immissionsorten überhaupt wahrgenommen werden.

7.1.3 Straßenverkehrslärmimmissionen/ öffentliche Verkehrsflächen

Beschreibung der Verkehrsmengen auf den öffentlichen Verkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebiets ist durch die Le-Puy-Straße bereits vollständig gegeben. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist allerdings eine Rechtsabbiegespur von der Le-Puy-Straße zur Brückenstraße unumgänglich. Zusätzlich dazu soll eine öffentliche Stellplatzanlage gegenüber dem Schwimmbad errichtet werden.

Die Stadt Meschede hat zur Ermittlung der zu erwartenden Lärmimmissionen auf öffentlichen Verkehrsflächen einen Schalltechnischen Bericht durch das Büro Draeger Akustik anfertigen lassen (Bericht Nummer 04-27 vom 12.05.2004).

Gegenstand der Analyse ist die Ermittlung und Bewertung der Schallimmissionen, die von öffentlichen Verkehrsflächen auf das Plangebiet einwirken. Hierzu zählen neben der Le-Puy-Straße und den öffentlichen Stellplatzanlagen auch die Immissionen, die von den umgebenden Straßen inkl. der Antoniusbrücke ausgelöst werden. Der Gutachter hat daher zunächst den Verkehr auf den öffentlichen Straßen außerhalb des Plangebiets aufgrund der Prognose von Dipl.-Ing. Hinterleitner für den Planfall 2010 ermittelt. Daneben wurden auch die Schallimmissionen durch den Busbahnhof und die öffentlichen Stellplätze an der "Ladestraße Nord" berücksichtigt.

Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens auf der Le-Puy-Straße wurden folgende Annahmen getroffen:

- Schwimmbad:
Prognose der Schwimmbadbesucher anhand des Besucheraufkommens 2003, Verteilung des Besucheraufkommens auf die zur Verfügung stehenden bzw. geplanten Stellplätze anhand plausibler Annahmen → 153,4 PKW-Bewegungen je Tag im Jahresmittel
- geplante Multifunktionale Sport- und Spielfläche/ Gemeinbedarfsfläche:
Abschätzung des PKW-Aufkommens anhand plausibler Annahmen → ca. 40 PKW-Bewegungen je Tag
- öffentliche Stellplätze auf der Le-Puy-Straße und private Anwohnerstellplätze:
Prognose des Verkehrsaufkommens entsprechend der Parkplatzlärmstudie (Anwohnerstellplätze): → tagsüber 0,38 Bewegungen je Stellplatz und Stunde, nachts 0,05 Bewegungen
- Verbrauchermarkt/ Nutzungen innerhalb des MK-Gebiets (lärmtechnisch pessimistische Annahme: Discounter und Kino):
Prognose des Verkehrsaufkommens anhand der Parkplatzlärmstudie/ Maximalwerte auf Basis der möglichen Verkaufsflächen eines Verbrauchermarktes (11,4 Bewegungen je Stellplatz pro Tag) bzw. eines hohen Stellplatzwechsels für die Nutzungen in dem Kerngebiet (9 Bewegungen je Stellplatz pro Tag), Verteilung der Fahrbewegungen auf die beiden Einfahrten anhand realistischer Annahmen,

Abschätzung des Besucheraufkommens für ein Kino mit 100.000 Besuchern bzw. 50.000 Pkws pro Jahr, die sich je zur Hälfte auf den Tages und Nachtzeitraum verteilen (pessimistischer Ansatz)

- Stellplätze unter der Antoniusbrücke:
Prognose anhand der Parkplatzlärmstudie für P+R Parkplätze → 0,3 Bewegungen je Stellplatz und Stunde
- Öffentliche Stellplätze entlang der Le-Puy-Straße:
Prognose anhand der Parkplatzlärmstudie für gebührenpflichtige Innenstadtparkplätze → 0,94 Bewegungen je Stellplatz und Stunde

Anhand dieser Annahmen hat der Gutachter die *mittlere* stündliche Verkehrsstärke auf der Le-Puy-Straße wie folgt ermittelt:

- westlich der Zufahrt Zollamt ca. 38 Kfz/h,
- zwischen Antoniusbrücke und Zufahrt Zollamt ca. 215 Kfz/h
- zwischen der Kreuzung Brückenstraße und der Antoniusbrücke ca. 560 Kfz/h

Beschreibung des Ist-Zustandes im Einwirkungsbereich und Beschreibung der Bewertungsgrundlage

Durch geplanten Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Le-Puy-Straße sowohl westlich als auch östlich der Kreuzung mit der Brückenstraße und auf der Brückenstraße/ Coventry-Brücke ausgelöst.

Während der Abschnitt der Le-Puy-Straße westlich der Antoniusbrücke heute nur mittelmäßig belastet ist (der Gutachter rechnet für das Basisjahr 2010 ohne Einfluss des Bebauungsplans Nr. 140 mit ca. 30 Kfz/h), ist der mittlere Bereich der Le-Puy-Straße aufgrund der von dort erschlossenen privaten Stellplätze bereits deutlich höher belastet. Darüber hinaus ist das Plangebiet und der nördlich angrenzende Bereich durch den Verkehrslärm der hochbelasteten B 55 betroffen. Für das Jahr 2010 ist z.B. auf der Arnsberger Straße östlich der Antoniusbrücke mit ca. 2200 Kfz/ h zu rechnen.

Die unterschiedliche Verkehrsbelastung zeigt sich auch bei der Ermittlung der Vorbelastung des Einwirkungsbereichs durch Verkehrslärm für das Jahre 2010. Die Vorbelastung, ermittelt auf Basis des Berechnungsverfahren nach der RLS-90, beträgt

Bereich	tags in dB(A)	nachts in dB(A)
westlicher Bereich der Le-Puy-Straße (Hs. Nr. 25a-41)	56 - 58	47 - 50
Le-Puy-Straße im Bereich der Antoniusbrücke (Hs. Nr. 21-23)	67 - 68	57 - 60
Le-Puy-Straße entlang der Brückenstraße (Haus Nr. 17-19)	69 - 73	58 - 63
Schwalbenweg 3-5/ Lagerstraße 10	66 - 68	57 - 60
An Glocken Kapelle 1-23	63 - 63	53 - 54

Der pegelerhöhende Einfluss des Schienenverkehrslärms ist hier nicht berücksichtigt, diese dürfte nach Aussagen des Gutachtens bei ca. 1 dB(A) liegen.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung ist eine wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges nur dann zulässig, wenn die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden. Eine wesentliche Änderung liegt dann vor, wenn der Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrswegs ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) ansteigt oder auf tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) erhöht wird. Als Bau oder wesentliche Änderung gelten in diesem Falle aber nur die Errichtung des öffentlichen Stellplatzes am Schwimmbad und die geplante Rechtsabbiegerspur. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Le-Puy-Straße stellt keine wesentliche Änderung dar. Die durch die geplanten Nutzungen hervorgerufenen Lärmpegelerhöhungen sind daher mit den Orientierungswerten nach der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" vergleichen.

Beschreibung der erheblichen negativen Umweltauswirkungen durch Lärm

Die geplante Stellplatzanlage gegenüber dem Schwimmbad führt an dem nächst gelegenen Wohngebäude zu Lärmimmissionen von ca. 38 dB(A) tagsüber, die deutlich unter dem Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Mischgebiete (60 dB(A)) bleiben.

Die neue Rechtsabbiegerspur von der Le-Puy-Straße zur Brückenstraße führt an den Gebäude Le-Puy-Straße 17-21 zu einer Pegelerhöhung tags und nachts von aufgerundet max. 1 dB(A). Der Beurteilungspegel der Verkehrslärmschutzverordnung zur Feststellung einer wesentlichen Änderung eines Verkehrswegs wird bei einer isolierten Betrachtung der Le-Puy-Straße tagsüber und nachts nicht überschritten, wobei am Gebäude Le-Puy-Straße 19 1. OG mit 69 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts die höchsten Pegel zu verzeichnen sind.

Die Straßenverkehrslärmgesamtbelastung zeigt ein differenziertes Bild. Im westlichen Bereich der Le-Puy-Straße (westlich Haus Nummer 25a) werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete eingehalten. An allen anderen betrachteten Immissionsorten (Le-Puy-Straße 17-25a, An Klocken Kapelle 1-21, Lagerstraße 10, Schwalbenweg) werden die Orientierungswerte durch Straßenverkehrslärm bereits heute überschritten, mit Ausnahme des ehemaligen Zollamtsgebäudes. Durch die Nähe zu der westlichen Zufahrt werden hier die Orientierungswerte durch die geplanten Nutzungen erstmals überschritten.

Der pegelerhöhende Einfluss des Bebauungsplans liegt

- am ehemaligen Zollamtsgebäude tags bei 3,2 dB(A), nachts bei 1,0 dB(A),
- an den Gebäuden Le-Puy-Straße 23d, 21, 19 (1.OG) bei 1,7 dB tags, nachts bei 0,3 - 1,1 dB(A),
- an den übrigen Gebäuden südlich der Bahn unter 1 dB (A),
- an den Gebäuden nördlich der Bahn verursacht der Bebauungsplan hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsflächen keine Pegelerhöhung.

Der pegelerhöhende Einfluss der geplanten Nutzungen auf den öffentlichen Straßenverkehr ist nur im Bereich zwischen der Brückenstraße und dem ehemaligen Zollamt wahrnehmbar, wobei die Erhöhung aufgrund der hohen Vorbelastung kaum ins Gewicht fällt. Durch die geplante Maßnahme wird nun auch der Bereich um das ehemalige Zollamt tags mit 61 dB(A) und nachts mit 51 dB(A) von Straßenverkehrslärm oberhalb des Empfehlungswertes der DIN 18005 belastet. Da die Pegelüberschreitung im Vergleich zu den Empfehlungen der DIN 18005 lediglich um 1 dB(A) liegt, kann diese zusätzliche Verlärmung angesichts der besonderen Bedeutung der geplanten Maßnahme für die Stadtentwicklung zurückgestellt werden. Eine Verschiebung der westlichen Zufahrt, die die genannte Pegelüberschreitung mindern würde, kommt nicht in Betracht, da eine Anbindung der Stellplatzanlage auch nach der Herstellung der Unterführung gewährleistet sein muss. Eine weitere Verschiebung der Zufahrt nach Osten ist technisch nicht möglich, da die Anbindung der Le-Puy-Straße an die neue Unterführung eine Absenkung der Straße ab dem ehemaligen Zollamt erfordert, so dass eine Zufahrt zu dem geplanten Parkplatz technisch nicht mehr realisiert werden kann.

7.2. Immissionsschutz - Luftschadstoffe

Aus dem Betrieb eines Heizwerkes resultieren keine die Umgebung belastenden Immissionen. Bei einem Biomassewerk werden die Abgase aus der Holzfeuerung durch Elektrofilter abgeschöpft. Der Holzbunker ist mit einer automatischen Abdeckung versehen.

7.3. Flächen mit Bodenbelastungen und Versiegelung

Übersicht über die durchgeführten Altlastenuntersuchungen

Die Deutsche Bahn AG hat bereits 1998 eine erste Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen im Hochsauerlandkreis durchgeführt. Dabei wurde eine Historische Erkundung durchgeführt, die zur Abgrenzung von vier Untersuchungsflächen für die Südseite des Bahnhofs Meschede führte:

- Fläche Nr. -016 (gegenüber dem Schwimmbad, ehemaliger Brenn- und Baustoffhandel),
- Fläche Nr. -018 (Lagerhalle) und Fläche Nr. -019 (Landhandel),
- Fläche Nr. -040 (Stellwerk).

Auf diesen Flächen wurde durch das Büro Borchert & Lange eine orientierende Untersuchung durchgeführt (Bericht vom 10.08.2000). Die Untersuchung ergab, dass lediglich auf der Westfläche (ALV -016) eine Überschreitung der Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) für die damals vorgesehene Nutzungskategorie Wohngebiete nachgewiesen wurde. Die Konzentration von Benzo(a)pyren in der entnommenen Bodenprobe überstieg dabei sogar den Prüfwert der Nutzungskategorie Industrie- und Gewerbegrundstücke. Aus diesem Grunde wurde für die Fläche -016 im Jahre 2002 eine intensive Analyse durch das Ingenieurbüro für Prüftechnik Dortmund (PTM) durchgeführt; dabei wurden zwei ergänzende Altlastenerkundungen auf Grundlage zahlreicher Rammkernsondierungen erarbeitet (Bericht 02-2627 vom 14.05.2002 und Bericht 02-2627.7 vom 22.11.2002).

Für die übrigen Flächen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurde wiederum durch das Büro PTM eine Altlastenerkundung durchgeführt und im Bericht vom 09.12.2004, in der Fassung der Ergänzung vom 13.01.2005², dokumentiert. Dieser Bericht enthält auch eine Zusammenfassung der früheren Altlastenerkundungen für alle Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Ergebnisse der Altlastenerkundung für die Untersuchungsfläche -016

Bei dem untersuchten Boden handelt es sich um eine grobstöckige Auffüllung bis 2,50 m Teufe, die aus Schotter, Felsbruch und untergeordnet Bauschutt, Schlacken und Aschen aufgebaut ist. Die anthropogenen Materialien konzentrieren sich im wesentlichen auf den Bereich zwischen 0,0 und 0,6 m Teufe. Sowohl in den oberflächennahen Bereichen bis 2,0 m als in den durchgeführten Bohrungen bis 5,0 m konnte kein Wasser erpegelt werden. Die chemische Untersuchung der entnommenen Bodenproben führte zu folgendem Ergebnis:

Wirkungspfad Boden-Mensch

Während für die Schwermetalle Blei und Cadmium vereinzelte Überschreitungen der Prüfwerte für die Nutzungskategorie Wohnen der BBodSchVO nachgewiesen wurden, konnte für den gesamten westlichen Teil der Untersuchungsfläche -016 eine Verunreinigung des Bodens mit der PAK³ Einzelkomponente Benzo(a)pyren zwischen 4,6 mg/kg TS und 110 mg/kg TS festgestellt werden. Der Prüfwert für Wohngebiete beträgt 4 mg/kg. Der letzte Wert lässt auf eine lokale Verunreinigung mit Asche/ Schlacke schließen. Aufgrund der damaligen Planung (Wohnbebauung) hatte der Gutachter Empfehlungen zum Austausch des Materials vorgeschlagen, wenn eine Nutzung als Gartenland vorgesehen werden soll.

Die vorgefundene Untergrundbelastung führte dazu, dass auf der Westfläche die ursprünglich geplante Nutzung Wohnbebauung aufgegeben wurde und die Fläche stattdessen für weniger empfindliche Nutzungen (Heizwerk, Parkplatzanlage, Sport- und Spielfläche) beansprucht und damit großflächig versiegelt werden soll. Aus diesem Grunde konnten die Prüfwerte der Nutzungskategorie Park- und Freizeitanlagen für die Bewertung der Untergrundbelastung herangezogen werden. Diese Werte wurden an drei Stellen, jedoch nur für Benzo(a)pyren, überschritten. An einer Stelle (Rammkernbohrung 30) wurde jedoch eine Überschreitung um das 10fache festgestellt, an zwei weiteren Stellen (Bohrungen 21 und 23) wurden marginale Überschreitungen ermittelt. Die jeweils benachbarten Bohrungen, die nur wenige Meter entfernt niedergebracht wurden, zeigten keine Prüfwertüberschreitungen. Da in der Bohrung 30 Schlacken aufgefunden wurden und die Prüfwertüberschreitung nur in einer bestimmten Tiefe (0,2 – 0,5 m) nachgewiesen wurde, lässt dies darauf schließen, dass es sich hier nur um eine punktuelle, lokale Verunreinigung handelt. Bei den beiden anderen Bodenproben ist die Prüfwertüberschreitung nach Auskunft des Gutachters auf diffuse Verunreinigungen zurückzuführen.

² Mit Schreiben vom 13.01.2005 bestätigt der Gutachter, dass die nördlich des Gebäudes Le-Puy-Straße 23d vorgefundenen Dachpappen, die zu einer Überschreitung des Benzo(a)pyren-Wertes nach der BBodSchVO geführt haben, in der Zwischenzeit beseitigt wurden, so dass hiervon keine Gefahren mehr ausgehen.

³ PAK: Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe

Nach Aussage des Gutachters PTM (Schreiben von 14.01.2005) lässt die von Borchert und Lange durchgeführte Mischprobenanalyse auf der Untersuchungsfläche –016 nicht auf eine flächenhafte Schadstoffausbreitung schließen. Eine Kennzeichnung sollte daher nur auf die nach der Einzelprobenanalytik nach PTM ermittelten Prüfwertüberschreitungen bezogen werden. Im Bebauungsplan wurden daher die Flächen um die Bohrungen 21, 23 und 30 herum nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

Für die Untersuchung der Mineralölkohlenwasserstoffkonzentration (KW) wurde der Beurteilungsmaßstab hinsichtlich der ursprünglich geplanten Wohnbebauung der Zuordnungswerte nach LAGA⁴ herangezogen. Als Zuordnungswert wurde der "Z 0 Wert" angesetzt. Dabei wurden für 6 Proben auffällige Werte über dem "Z 0 Wert" ermittelt. Diese Proben liegen im Bereich der jetzigen Gütergleise, die mit Stellplätzen überplant werden. Hinsichtlich der PAK Belastung wurden ebenfalls die Zuordnungswerte nach LAGA herangezogen. Für diesen Stoff wurden im westlichen Teil in Höhe des Schwimmbadparkplatzes Überschreitungen der "Z 2 Werte" festgestellt. Für Zink wurden im Bereich der ehemaligen Gütergleise Überschreitungen des "Z 1.2 Wertes", an einer Stelle auch des "Z 2 Wertes" festgestellt.

Im Zuge der Flächenaufbereitung empfiehlt der Gutachter entweder die lokalen Verunreinigungen mit Aschen und Schlacken komplett zu entfernen oder die Flächen auch künftig zu versiegeln, so dass ein direkter Kontakt mit den verunreinigten Materialien nicht möglich und damit eine Gefährdung ausgeschlossen ist.

Wirkungspfad Boden-Grundwasser

Die Eluatuntersuchungen für KW, PAK und Schwermetalle nach der Klärschlammverordnung zzgl. As bei einzelnen Proben ergaben jeweils nur mögliche Gehalte unter den technischen Nachweisgrenzen. Ein Schadstoffeintrag in das Grundwasser wurde aus den Ergebnissen nicht abgeleitet.

Abfallbeseitigung

Sofern im Bereich der Fläche –016 Bodenaushub z.B. bei Auskofferungsarbeiten anfällt, ist dieser aufgrund der organischen Verunreinigungen durch PAK und KW auf einem Großteil der Fläche (nördlich des Schwimmbadparkplatzes und entlang der ehemaligen Gütergleise) als besonders überwachungsbedürftiger Abfall einzustufen, da die Zuordnungswerte des Runderlasses des MURL NRW vom 22.03.1999 überschritten werden. Diese Abfälle sind daher fachgerecht auf einer entsprechend zugelassenen Deponie zu entsorgen. Für die übrigen Flächen wird der "Z 1.2 Wert" der LAGA eingehalten. Dieses Material könnte einer Bodendeponie der Klasse I ohne weiteren Nachweis zugeführt werden.

Vorsorge

Die mit PAK und Kohlenwasserstoffen verunreinigten Flächen oberhalb des "Z 2 Wertes" sollten bei der geplanten Nutzungsänderung wasserundurchlässig versiegelt werden, um Schadstoffeintragen für das Grundwasser vorsorglich auszuschließen. Aus diesem Grunde wird folgende Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB zum Schutz des Bodens (Versiegelungspflicht) getroffen: "Die Flächen westlich der eingezeichneten Linie sind dauerhaft wasserundurchlässig zu versiegeln oder in versiegeltem Zustand zu halten. Eine reine herkömmliche Pflasterung gilt nicht als wasserundurchlässiges Material. Die Festsetzung betrifft nicht die als Eisenbahnanlagen nachrichtlich übernommenen Flächen und die festgesetzte Grünfläche (Böschung). Einzelne Anpflanzungen bzw. Pflanzstreifen sind nur in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde zulässig."

In Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Hochsauerlandkreises wird diese Festsetzung auf die gesamte Untersuchungsfläche –016 bezogen.

⁴Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen [Technische Regeln] der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Stand 05.09.1995

Ergebnisse der Altlastenerkundung für die übrigen Flächen

Auf den übrigen Flächen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden unter der Oberflächenbefestigung eine kiesdominierte Auffüllung mit wechselnden Anteilen aus Bauschutt, Schlacken, Naturschotter und Gleisschotter vorgefunden. Die Auffüllungen erreichen eine Mächtigkeit von 0,6 – 2,2 m. Bei der Analyse des Schadstoffgehalts der dort entnommenen Bodenproben kommt der Gutachter zu folgenden Ergebnissen:

Wirkungspfad Boden-Mensch

Für den Wirkungspfad Boden-Mensch werden die Prüfwerte der BBodSchVO für die Nutzungskategorie Industrie- und Gewerbegrundstücke unterschritten. Die übrigen Stoffe, für die keine Prüfwerte festgelegt sind, wurden wiederum nach den LAGA-Werten beurteilt. Dabei waren nur zwei Bohrungen auffällig (Überschreitungen des "Z 1.2 Wertes" für Zink). Es ist dabei davon auszugehen, dass es sich hier um eine punktuelle, lokale Verunreinigung aufgrund der erbohrten Schlacken handelt.

Wirkungspfad Boden-Grundwasser

Ein Schadstoffeintrag in das Grundwasser ist aufgrund der Untersuchungsergebnisse nicht zu erwarten.

Abfallbeseitigung

Auch in diesem Falle wurden die einzelnen Proben zur Beurteilung des Entsorgungswegs für den anfallenden Bodenaushub untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Auffüllung unter der Fläche –018 (Lagerhalle) in die Einbauklasse Z 1.1 einzustufen ist. Der Bereich –019 (Landhandel) wurde in die Klasse Z 1.1/ Z 1.2 eingestuft, ebenso wie die Auffüllung unter dem Empfangsgebäude (Fläche –040). Die übrigen Flächen wurden bis auf einen Teilbereich in Höhe des ehemaligen Postschuppens ebenfalls in die Klasse Z 1.1/ Z 1.2 eingeordnet. Die Fläche im Umfeld des ehemaligen Postschuppens wurde aufgrund der Zinkbelastung in die Kategorie Z 2 eingeordnet.

Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens für Bauvorhaben bzw. bei einer Nutzungsänderung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Beteiligung der zuständigen Fachstellen sicherzustellen, um eine entsprechende Beprobung und fachgerechte Entsorgung des Aushubmaterials sicherzustellen. Dies betrifft den gesamten Geltungsbereich des B-Plans. In der Planzeichnung ist daher folgender Hinweis enthalten: "Der im Plangebiet anfallende Bodenaushub ist im Einvernehmen mit der Bodenschutzbehörde organoleptisch zu untersuchen, zu analysieren und entsprechend der abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen."

7.4. Schutz von Natur und Landschaft

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans außer den vorhandenen Erschließungsanlagen wurde als Fläche für Bahnanlagen (Güterabfertigung) genutzt. Nach Aufgabe der ursprünglichen Bahnnutzungen wurden die Flächen und Gebäude für gewerbliche Zwecke benutzt, so z.B. für ein Baustofflager, eine Lagerhalle, einen Raiffeisenmarkt und Stellplätze. Mit Ausnahme der Böschungfläche ist der gesamte Geltungsbereich mehr oder weniger versiegelt. Durch die Festsetzungen zur Erhaltung und Begrünung der Böschung sowie zur Begrünung der Stellplatzanlage soll die vorhandene Versiegelung teilweise reduziert werden. Die vorhandene Gebäudesubstanz, die sich teilweise in der Böschungfläche befindet und die nicht mehr benötigen Gleisanlagen werden beseitigt. Aus den genannten Gründen ist durch die Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu erwarten. Durch die Ordnungs- und Sicherungsmaßnahmen (z.B. Beseitigung der Altsubstanz, Anpflanzungen) erfolgt vielmehr eine Verbesserung der Situation.

Hinsichtlich der 4 als Naturdenkmal geschützten Bäume wird durch die Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und durch die Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen eine Beeinträchtigung der Bäume weitgehend ausgeschlossen.

7.5. Wasserwirtschaftliche Belange

Wasserwirtschaftliche Belange werden von den geplanten Nutzungen nicht tangiert. Durch die – teilweise aus Gründen der Bodenbelastung notwendige Versiegelung – ist ein Grundwassereintrag oder eine Einleitung von Oberflächenwasser in den Gebkebach nicht möglich.

Die Grundstücke der ehemaligen Bahnanlagen sind an die öffentliche Abwasserkanalisation angeschlossen. Aus diesen Gründen besteht nach § 51 a Abs. 4 LWG keine Verpflichtung, das auf diesen Flächen entfallende Niederschlagswasser zu versickern oder ortsnah einzuleiten. Aufgrund der Untergrundbelastung im westlichen Bereich und der überwiegenden Nutzung der Flächen als Parkplatz für großflächigen Einzelhandel ist das auf diesen Flächen entfallende Niederschlagswasser als belastet einzustufen, so dass eine Ableitung über den in der Le-Puy-Straße verlegten Sammelkanal die ökologisch sinnvollste Lösung darstellt. Gleichwohl bleibt es dem Investor überlassen, auf den als Flachdach ausgebildeten Gebäuden eine Dachbegrünung vorzunehmen. Die gewählten gestalterischen Festsetzungen stehen dem nicht entgegen.

7.6. Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO

Innerhalb des Plangebiets ist ein Sonstiges Sondergebiet nach § 11 Abs. 3 festgesetzt. An dieser Stelle soll auf die Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 eingegangen werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen aus dem Betrieb eines Verbrauchermarktes sind entsprechend den obigen Ausführungen nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf den Verkehr könnten sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Le-Puy-Straße/ Brückenstraße ergeben. Die Leistungsfähigkeit könnte durch eine Änderung der Ampelschaltung oder bauliche Maßnahmen, wie bereits beschrieben, verbessert werden. Diese Fragestellung wird im Rahmen eines Verkehrsgutachtens bis zur Offenlegung abschließend geprüft.

Die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes in dieser verkehrsgünstig gelegenen Innenstadtrandlage soll dazu beitragen, den Lebensmitteleinzelhandelsbesatz in der Innenstadt, der derzeit unterrepräsentiert ist, zu verbessern. Von der angestrebten Magnetwirkung sollen die vorhandenen innerstädtischen Einzelhandelsnutzungen profitieren, so dass die geplante Ansiedlung des Verbrauchermarktes den Siedlungsschwerpunkt und Haupteinzelhandelsstandort Innenstadt der Stadt Meschede stärkt und die Versorgungssituation verbessert. Negative Auswirkungen auf andere Versorgungsbereiche der Stadt Meschede werden nicht erwartet.

Auswirkungen auf die Nachbarstädte sind nicht zu erwarten, da das Vorhaben in erster Linie der Nahversorgung der Bevölkerung dient. Dies wird durch eine entsprechende Festsetzung der zulässigen Sortimente unterstützt.

7.7. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Baudenkmäler sind im Geltungsbereich inklusive des Empfangsgebäudes der Deutschen Bahn AG nicht erkennbar und aufgrund der bisherigen Nutzung (Bahnanlagen, Dammschüttung) auch nicht zu vermuten. Bei dem heutigen Empfangsgebäude handelt es sich um einen Wiederaufbau des Krieg zerstörten Gebäudes, das Mitte der 50er Jahre in Betrieb genommen wurde.

Bodendenkmäler sind ebenfalls nicht bekannt oder erkennbar. Die gesamte vorhandene Bausubstanz wird beseitigt. Sollten wider erwarten Bodendenkmäler aufgefunden werden, so ist ein, in den Bebauungsplan eingetragener Hinweis, zu berücksichtigen.

7.8. Sonstige Belange/ Ver- und Entsorgung

Abfallwirtschaft

Die im Plangebiet anfallenden Boden- und Bauschuttmassen werden auf einer für den jeweiligen Abfallstoff zugelassenen Entsorgungsanlage beseitigt bzw. einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt. Soweit möglich, werden die anfallenden Bodenmassen und der anfallende Bauschutt zur Verfüllung des Kellerbauwerks des jetzigen Empfangsgebäudes genutzt. Ansonsten sind die im Stadtgebiet vorhandenen Boden- und Bauschuttdeponien zu verwenden. Bei der Auskofferung des Bodens auf der Westfläche sind die Vorgaben des Gutachtens des Büros PTM zu befolgen, so dass belastetes Material über dem „Z2 Wert“ auf einer Sondermülldeponie entsorgt wird.

Auf dem Gelände der festgesetzten privaten Stellplatzanlage sollen die derzeit westlich des Empfangsgebäudes aufgestellten Glascontainer wiederaufgestellt werden.

Ver- und Entsorgung

Der Geltungsbereich ist in Bezug auf Anfahrbarkeit, Versorgungsleitungen, Schmutz- und Niederschlagswasserkanäle bereits erschlossen. Die Versorgung mit Trinkwasser erfolgt durch das städtische Wasserwerk. Die Strom- und Gasversorgung erfolgt durch die Versorgungsträger. Nach Errichtung des Heizwerkes wird die Möglichkeit des Anschlusses an eine Nahwärmeversorgung bestehen.

Löschwasserversorgung

Für das Plangebiet ist eine angemessene Löschwasserversorgung im Brandfalle von 1600 l Wasser pro Minute in 2 Stunden durch die vorhandenen Hydranten in der Le-Puy-Straße sichergestellt. Im Einzelfall muss jedoch aus zwei verschiedenen Hydranten Wasser entnommen werden (z.B. in Höhe des Schwimmbades und in Höhe des ehemaligen Zollamtes). Die Löschwassermenge steht im Umkreis von 300m für beide Baugebiete zur Verfügung. Bei außergewöhnlichen Brandereignissen kann Löschwasser auch aus der Ruhr in Höhe der Schwimmbadbrücke oder des ehemaligen Zollamtes entnommen werden.

7.9. Fazit – Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG

Die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets bedingt nach § 3c UVPG (Nr. 18.8 i.V.m. 18.6 der Anlage 1 zum UVPG) eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls. Allerdings erfolgte die Festsetzung eines SO-Gebiets nach § 11 Abs. 3 BauNVO nur deshalb, um die Durchsetzung eines für den Einzelhandelsbesatz in der Innenstadt besonders förderlichen Verbrauchermarktes festzuschreiben und eine Konkurrenzsituation zur Innenstadt zu vermeiden. Hierfür ist eine Gliederung der zulässigen Sortimente erforderlich. Dies wäre mit der Festsetzung eines MK-Gebiets, in dem großflächiger Einzelhandel grundsätzlich zulässig ist, für das eine UVP-Vorprüfungspflicht jedoch nicht besteht, aber nicht möglich.

Die Bewertung der oben genannten Umweltbelange bzw. Umweltauswirkungen und sonstigen Auswirkungen der geplanten Nutzungen hat ergeben, dass aufgrund der vorhandenen Vorbelastung weitere nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt aus der Umsetzung der geplanten Nutzungen nicht zu erwarten sind. Lediglich die Untergrundbelastung auf der westlichen Fläche würde zu einem Abfallproblem führen, sollten hier empfindliche Nutzungen realisiert werden, was aber nicht der Fall ist. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

8. Kosten und Realisierung

Eisenbahntechnik und Rückbaumaßnahmen

Für die Umsetzung der genannten Planung ist eine teilweise umfassende Beseitigung von Bahnanlagen erforderlich. Weiterhin ist die Erschließung der westlichen Flächen von der Le-Puy-Straße durch den Neubau von Rampenanlagen herzustellen. Im Rahmen des Städtebauförderantrags (Integriertes Handlungskonzept vom 15.07.2003) sind die Kosten für diese Maßnahmen wie folgt ermittelt worden.

Block I a: Brachflächenaufbereitung Südseite - ehemaliges Empfangsgebäude				
	Baukosten	Planungs-kosten	Gesamt	
1	Freiziehen des Empfangsgebäudes	83.640 €	9.000 €	92.640 €
2	Anpassung Relaisstation (Hochbau)	52.000 €	7.500 €	59.500 €
3	Abbrucharbeiten Empfangsgebäude	86.539 €	0 €	86.539 €
4	Anpassung Bahnsteig 1	60.300 €	6.030 €	66.330 €
Gesamt:		282.479 €	22.530 €	305.009 €

Block I b: Brachflächenaufbereitung Südseite - Westfläche				
	Baukosten	Planungs-kosten	Gesamt	
5	Abriegelung der Gütergleise	41.100 €	9.000 €	50.100 €
6	Rückbau der Gleisanlagen	23.000 €	-	23.000 €
7	Flächenaufbereitung Westfläche	99.600 €	9.960 €	109.560 €
8	Grunderwerb Westfläche	25.700 €	-	25.700 €
9	Unvorhergesehene Maßnahmen (z.B. Eisenbahntechnik)	40.000 €	0	40.000 €
Gesamt		189.400 €	18.960 €	248.360 €

Die Kosten sollen mit Hilfe von Städtebaufördermitteln durch das Land NRW finanziert werden. Den Eigenanteil von 30% trägt die Stadt Meschede.

Die westlich des geplanten Sondergebietes liegenden Flächen (siehe Position Nr. 8) und das für die Unterführung benötigte Grundstück erwirbt die Stadt Meschede von der Deutschen Bahn AG.

Rechtsabbiegerspur

Das Büro Geiger und Hamburgier (Signalsteuerung) schätzt die Kosten für den Umbau der Signalanlagen auf ca. 10.500 €. Die erforderlichen Tiefbauarbeiten für die Rechtsabbiegerspur (vor dem Gebäude Le-Puy-Straße 17 (Hotel von Korff) müssen die im Zuge der Herstellung des Busbahnhofs entstandenen Stellplätze entfallen bzw. zwischen den beiden Bäumen in Längsstellplätze umgewandelt werden) beziffert das Büro J. Kotthoff auf ca. 40.000 €.

9. Änderungen aufgrund der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen

1. Ausdehnung der nachrichtlich übernommenen Eisenbahnfläche im Bereich des Gastanks am westlichen Rand des Plangebiets
2. Rücknahme der Baugrenzen für die Fläche für Versorgungsanlagen und Festsetzung einer Begrenzung der Einfriedung auf eine max. Höhe von 1,5 m
3. Präzisierung der Festsetzungen zu den Verkaufsflächenbegrenzungen (Bezug zur dem Warenverzeichnis für die Binnenhandelsstatistik)
4. Anpassung der überbaubaren Grundstücksgrenzen im östlichen Bereich des Sondergebiets an die Traufe des zu erhaltenden Einzelbaums
5. Rücknahme der Festsetzung zur Erhaltung der Böschung und des Verbots der Ein- und Ausfahrt gegenüber dem Gebäude Le-Puy-Straße 23d

6. Ausdehnung der nördlichen und südlichen überbaubaren Grundstücksgrenzen für das Kerngebiet, Differenzierung der Baugrenzen für das EG und die Obergeschosse
7. Änderung der Art der Nutzung für das Kerngebiet hinsichtlich des Ausschlusses von Betriebswohnungen
8. Reduzierung der Höhe baulicher Anlagen für das Kerngebiet auf eine maximale Oberkante von 278 m ü NN, Ergänzung der Höhenbegrenzung durch eine Ausnahme für haustechnische Anlagen
9. Präzisierung der Festsetzungen zu den Bezugspunkten für die Bemessung der Traufhöhe
10. Änderungen der Festsetzungen für die Verkehrsflächen zwischen Antoniusbrücke und Brückenstraße (Rechtsabbiegerspur, Neuordnung der Stellplätze)
11. Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB
12. Änderungen der textlichen Festsetzungen zur Dachgestaltung des Kerngebiets (Bezugspunkte für die Festsetzung FD max. 1/3)
13. Änderungen der textlichen Festsetzungen zur Gestaltung der Außenfassaden und der Werbeanlagen
14. Präzisierung der Aussagen zum Rückbau eisenbahntechnischer Anlagen und zur künftigen Bahnsteigbreite
15. Ergänzung der Aussagen zur Untersuchung und Beseitigung anfallenden Bodenaushubs (Hinweis in der Plandarstellung)
16. Ergänzung der Aussagen zur Ver- und Entsorgung um die Klarstellung der Löschwasserversorgung

10. Änderungen im Anschluss an die öffentliche Auslegung

1. Kennzeichnung von Teilflächen nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB (Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind)
2. Festsetzung von Teilflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB zum Schutz des Bodens (Versiegelungspflicht)
3. Änderung der Festsetzung zur Art der Nutzung für das Kerngebiet (Zulassung von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter),
4. Änderung der zeichnerischen Darstellung der künftig gewidmeten Eisenbahnflächen im Bereich des Gasbehälters am westlichen Rand des Geltungsbereichs,
5. Ergänzung der Hinweise zum Fernstraßenrecht, dass bei einer Veräußerung der Grundstücke unterhalb der Antoniusbrücke eine Dienstbarkeit zugunsten des Straßenbaulastträgers eingetragen wird.
6. Änderungen der Festsetzungen zur Traufhöhe in einem Teilbereich des SO-Gebiets

11. Änderungen im Anschluss an die erneute öffentliche Auslegung

1. Verzicht auf die Kennzeichnung einer Fläche nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB nördlich des Gebäudes Le-Puy-Straße 23d und Anpassung der Begründung zu Kapitel 7.3 (Flächen mit Bodenbelastungen)
2. Anpassung der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und Ergänzung des textlichen Hinweises Nr. 4 (Pflicht zur Begutachtung *und Analyse* von Aushubmassen)

12. Vereinfachtes Verfahren

Wie in Kapitel 6.1 dargestellt, war bislang vorgesehen, die Inkraftsetzung des Bebauungsplans erst nach der vorliegenden Freistellung der überplanten Bahnflächen von den Bahnbetriebszwecken vorzunehmen.

Die Deutsche Bahn AG hat mit Schreiben vom 17.06.2005 gegenüber der Stadt Meschede bestätigt, dass die durch den Bebauungsplan Nr. 140 überplanten Flächen der DB AG, die erfolgreiche Verlagerung der betriebsnotwendigen Anlagen und die Realisierung der eisenbahntechnisch notwendigen Anpassungsmaßnahmen vorausgesetzt, entbehrlich sind. Zudem haben sich die

Deutsche Bahn AG, die Deutsche Bahn Netz AG und die Deutsche Bahn Station und Service AG in den Kaufverträgen mit der Stadt Meschede bzw. mit dem Investor verpflichtet, das jeweilige Freistellungsverfahren für die Flächen im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 140 zu betreiben. Beide Aussagen lassen den eindeutigen Schluss zu, dass ein erfolgreiches Freistellungsverfahren hinreichend sicher zu erwarten ist, wenn die seit Ende November 2005 laufenden Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen abgeschlossen worden sind. Aus diesem Grunde ist es daher möglich, im Zuge eines vereinfachten Verfahrens die o.g. Vorgehensweise fallen zu lassen und stattdessen folgende Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB n. F. vorzunehmen:

"Die nach § 9 Abs. 1 BauGB festgesetzten Folgenutzungen auf den freizustellenden Teilflächen der Flurstücke 970, 955, 764 werden unmittelbar zulässig, wenn und soweit die Freistellung von dem Bahnbetriebszweck dieser Flächen durch eine entsprechende Erklärung der zuständigen Planfeststellungsbehörde gem. § 23 AEG erfolgt ist." Auf diese Art und Weise lässt sich der Bebauungsplan auch ohne Freistellungserklärung in Kraft setzen, da die Zulässigkeit der Nutzungen nun direkt an das Vorliegen einer Freistellungserklärung für die jeweilige Flächen gebunden wird. (Anm.: Die Flurstücksbezeichnungen beziehen sich auf dem Stand des Liegenschaftskatasters zum Zeitpunkt des Entwurfsbeschlusses, d.h. 12.01.2006).

Neben dieser Ergänzung des Bebauungsplans wurden auch die inhaltlichen Aussagen in Kapitel 6.1 zu den bahntechnischen Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen an den zum Zeitpunkt der Durchführung des vereinfachten Verfahrens vorliegenden Sachstand angepasst. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Änderungen:

- Verzicht auf ein am Neubauobjekt angehängtes Wetterschutzdach zugunsten von Wetterschutzhäuschen
- Ausbau der Zugangsweichen zu den Gleisen 508/509 Lückenschluss erforderlich
- Die Fläche, auf der die Leitungen zwischen dem Gasbehälter und der Weichenheizung verlegt sind, ist von der Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nicht betroffen.
- Abwicklung der Rückbau- und Anpassungsmaßnahmen nach entsprechenden Kostenübernahmeerklärungen durch die DB SImm
- Durchführung Fahrkartenverkauf nunmehr durch Dritte anstatt durch die DB Reise&Touristik
- Die Städtebaufördermittel für die Anpassung- und Rückbaumaßnahmen an den Bahnanlagen wurden bewilligt.

Die Einholung von Stellungnahmen im vereinfachten Verfahren führte zu keinen Änderungen an den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen.

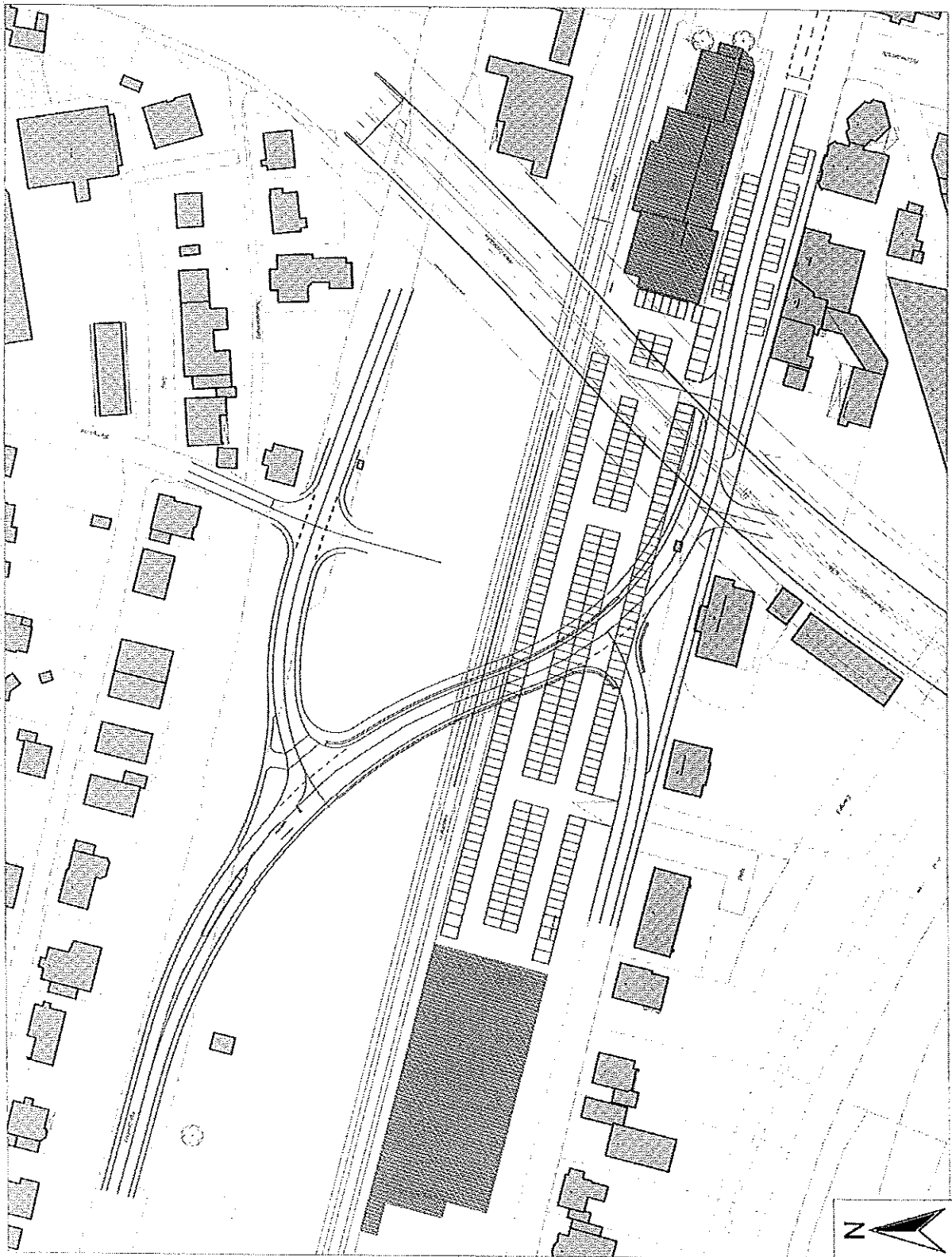
Meschede, den 16.03.2006
Fachbereich Planung und Bauordnung

Stadt Meschede
Im Auftrage

gez. Martin Dörtelmann

Martin Dörtelmann
Fachbereichsleiter

Anlage 1 zur Begründung:
Lageplan der geplanten Unterführung Le-Puy-Straße/ Lagerstraße



Anlage 2 zur Begründung Geltungsbereich B-Plan Nr. 29e "Brückenstraße"

