

# STADT MESCHEDE – ORTSTEIL MESCHEDE

## 2. Änderung und Ergänzung Bebauungsplan Nr. 29b

### "Mühlenweg"

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss 22.09.2011

#### Inhaltsverzeichnis

<b>Vorbemerkungen</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Anlass und Zielsetzung, Verfahrensart</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Abgrenzung des Plangebiets</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Vorbereitende Bauleitplanung und derzeitige planungsrechtliche Situation</b> .....	<b>5</b>
3.1 Vorbereitende Bauleitplanung .....	5
3.2 Derzeitige planungsrechtliche Situation.....	5
<b>4 Städtebauliche und verkehrliche Zielsetzungen</b> .....	<b>5</b>
4.1 Rückblick auf frühere Verkehrsplanungen in der Stadt Meschede .....	5
4.2 Wesentliche Zielvorgaben aus dem Städtebaulichen Memorandum .....	6
4.3 Funktionen des Ostrings im innerstädtischen Verkehrsnetz .....	7
4.4 Stellplatzflächen an der Kolpingstraße .....	8
4.5 Feuerwehrgerätehaus.....	9
<b>5 Varianten zur Verkehrsführung</b> .....	<b>9</b>
5.1 Gegenstand der Variantendiskussion .....	9
5.2 Bewertung der Varianten .....	10
5.3 Abwägung .....	12
5.4 Weitere Varianten .....	12
<b>6 Erläuterungen zu den Planfestsetzungen</b> .....	<b>12</b>
6.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen .....	12
6.2 Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr .....	15
<b>7 Fachplanerische Belange</b> .....	<b>15</b>
7.1 Flächen für die Wasserwirtschaft und den Hochwasserschutz.....	15
7.2 Denkmalschutz .....	15
7.3 Abwasser/ Trinkwasser/ Löschwasser .....	16
<b>8 Prognose der Verkehrsmengen</b> .....	<b>16</b>
8.1 Methodik der Verkehrsanalyse .....	16
8.2 Methodik und Ergebnisse der Verkehrsprognose .....	17
8.3 Verkehrsmengen im Plangebiet .....	18
<b>9 Umweltbelange</b> .....	<b>19</b>
9.1 Einleitung .....	19
9.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen .....	20
9.3 Null-Variante, Vermeidungsmaßnahmen, Varianten .....	36
9.4 Zusätzliche Angaben .....	37
<b>10 Kosten und Realisierung</b> .....	<b>38</b>
<b>11 Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>39</b>
<b>12 Änderungen im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung</b> .....	<b>39</b>
<b>13 Änderungen im Anschluss an die öffentliche Auslegung</b> .....	<b>39</b>

## **Anlagen**

DRAEGER AKUSTIK: Bericht Nr. 11-06 vom 18.02.2011 [siehe Ratsinformationssystem zu Vorlage VO 8/194, Anlage 5]

Planungsbüro Bühner, Arnsberg: Artenschutzrechtliche Prüfung nach Bundesnaturschutzgesetz für den Bebauungsplans Nr. 29b „Mühlenweg“ der Stadt Meschede, Mai 2011 [siehe Ratsinformationssystem zu Vorlage VO 8/194, Anlage 5]

## Vorbemerkungen

Die Bebauungsplanänderung und –ergänzung basiert auf den Zielsetzungen des Städtebaulichen Memorandums Innenstadt Meschede/ Henne-Landschaft, welches der Rat der Stadt Meschede in seiner Sitzung am 25.02.2010 beschlossen hat. Das Städtebauliche Memorandum soll die Grundlage für die langfristige Entwicklung der Innenstadt und des südlich angrenzenden landschaftlich geprägten Bereiches bis zum Henedamm bilden. Das Städtebauliche Memorandum formuliert die Leitideen und Entwicklungsziele für diese zentralen Bereiche der Stadt Meschede, um eine strategische Basis und einen verlässlichen Rahmen für zukünftige Konzeptionen, Fachplanungen, städtebauliche Einzelprojekte und private Maßnahmen zu bestimmen. Ein konkretes Entwicklungsziel ist die Ergänzung des bestehenden Ostrings durch den Bau einer Brücke über die Ruhr zwischen Mühlenweg und Kolpingstraße.

Die technischen Details für die geplante Straßenverbindung wurden in einer Machbarkeitsstudie der Büros Jörg Kotthoff und Sander erstellt. Maßgeblich für die Festsetzungen des Bebauungsplans ist die Planausfertigung „07 Lageplan“ des Büros Kotthoff.

Das zur Umsetzung der Herstellung einer Straßenverbindung Ostring - Kolpingstraße durchgeführte Bebauungsplanaufstellungsverfahren lief wie folgt ab:

30.09.2010	Aufstellungsbeschluss nach § 2 (1) BauGB durch den Rat der Stadt Meschede
01.10.2010	Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses im Amtsblatt Nr. <b>12</b> der Stadt Meschede
30.09.2010	Beschluss über den Bebauungsplanvorentwurf durch den Rat der Stadt Meschede
10.02.2011	Beschluss des Rates der Stadt Meschede über die Beibehaltung des Bebauungsplanvorentwurfs im Anschluss an eine Variantendiskussion
09.02.2011 14.02.2011	Benachrichtigung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die frühzeitige Beteiligung
14.02.2011	Bekanntmachung der Einladung zu einer Bürgerinformationsveranstaltung und der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Amtsblatt Nr. <b>02</b> der Stadt Meschede
17.02.2011	Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung
18.02.2011 – 18.03.2011	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange nach § 4 (1) BauGB Ergebnis: <b>141</b> eingegangene Stellungnahmen, davon 139 mit Anregungen
05.05.2011	Beratung und Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss durch den Rat der Stadt Meschede
10.05.2011	Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. <b>06</b> der Stadt Meschede
18.05.2011 – 17.06.2011	Öffentliche Auslegung nach § 3 (2) BauGB und § 4 (2) BauGB Ergebnis: <b>7</b> eingegangene Schreiben, davon <b>6</b> mit Anregungen
22.09.2011	Beratung und Beschlussfassung über die eingegangenen Anregungen, Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Meschede

## 1 Anlass und Zielsetzung, Verfahrensart

### Anlass und Zielsetzung der Aufstellung des Bebauungsplans

Das Verkehrsnetz in der Innenstadt von Meschede basiert seit den Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung in den 1970er Jahren und der sich anschließenden Stadtkernsanierung auf dem Prinzip einer Ringerschließung, um den zentralen Einkaufsbereich entlang der Fußgängerzone und den Winziger Platz vom Verkehr zu entlasten. Die Ringerschließung ist im südlichen Abschnitt kombiniert mit der Ableitung des Durchgangsverkehrs (L 743 und B 55). Das Ringstraßennetz wurde jedoch nicht in einem Zuge realisiert. Die oberste Priorität lag auf der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Warsteiner Straße und des Ausbaus der Ruhrstraße und später des Kaiser-Otto-Platzes zu einer Fußgängerzone. Der östliche Abschnitt mit dem Ausbau der Martin-Luther-Straße und des Mühlenwegs wurde erst Ende der 1990er Jahre fertig gestellt.

In allen Verkehrskonzepten für die Innenstadt Meschedes seit Mitte der 1970er Jahre ist die Fortführung des innerstädtischen Rings vom Mühlenweg über die Kolpingstraße enthalten. Zuletzt hat das Verkehrskonzept für den Stadtkern Meschede des Büros Hinterleiter 1992 die Sinnhaftigkeit dieser Verbindung attestiert. Zu einer Umsetzung ist es bislang noch nicht gekommen.

Im Zusammenhang mit dem Projekt „[wissenvasserwandel@meschede.de](mailto:wissenvasserwandel@meschede.de) – eine Hochschulstadt im Fluss“, mit dem sich die Stadt Meschede bei der REGIONALE Südwestfalen 2013 erfolgreich beworben hat, wurde erneut eine Änderung der Verkehrsführung thematisiert. Ziel der Überlegungen ist es, die Verkehrsachse Winziger Platz – Fritz-Honsel-Straße – Ruhrbrücke in Süd-Nord-Richtung vom Verkehr zu entlasten um Platz zu schaffen für die Öffnung der Henne am Winziger Platz und dessen städtebauliche Einbindung in eine Neugestaltung des gesamten Umfeldes. Entlang der Fritz-Honsel-Straße soll eine Ruhr-Promenade angelegt werden, um die Ruhr im Stadtbild sichtbar zu integrieren. Die bislang über die Achse Winziger Platz – Fritz-Honsel-Straße – Ruhrbrücke fließenden Verkehre müssen künftig auf anderem Wege abgeleitet werden. Aus diesem Grunde wurden die Überlegungen zur Verlängerung des Ostrings auf die Nordseite der Ruhr wieder aufgenommen.

Zielsetzung des Bebauungsplans ist die Schaffung der planerischen Voraussetzungen für die Verlängerung des Ostrings von der Einmündung Mühlenweg/ Fritz-Honsel-Straße zur Kolpingstraße nebst Einbindung in das bestehende Verkehrs- und Wegenetz.

### Verfahrensart

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren nach BauGB aufgestellt. Die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans sollen mit Inkrafttreten der 2. Änderung und Ergänzung ersatzlos entfallen.

## 2 Abgrenzung des Plangebiets

Der Geltungsbereich der 2. Änderung und Ergänzung des B-Plans Nr. 29b „Mühlenweg“ ist wie folgt begrenzt:

- Im Norden: Nordgrenze der geplanten Straßenverbindung zwischen dem Parkplatz „Campus“ und dem Gebäude Kolpingstraße 9
- Im Osten: Ostgrenze der geplanten Straßenverbindung Kolpingstraße – Fritz-Honsel-Straße (jetzige Parkplatzfläche zwischen Kolpingstraße und Ruhrufer) und öffentliche Verkehrsfläche der Fritz-Honsel-Straße bis in Höhe der Johannisbrücke sowie Westgrenze des Parkplatzes der Fa. Honsel
- Im Süden: Straßenparzelle des Mühlenwegs ca. 20 m südlich der Einfriedigungsmauer des ehem. Bauhofs Fritz-Honsel-Straße 18

Im Westen: Ostgrenze des Fst. 245 (Feuerwehrgerätehaus) und Straßenparzelle der Fritz-Honsel-Straße weiterhin Westgrenze der geplanten Straßenverbindung Kolpingstraße – Fritz-Honsel-Straße (jetzige Parkplatzfläche zwischen Kolpingstraße und Ruhrufer)

Der räumliche Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke:

- Gemarkung Meschede-Stadt, Flur 16 Flurstücke 163 tw., 210 tw., 466 tw., 478 tw., 483 tw., 485 tw., 486 tw., 507 tw., 516 tw., 536 tw., 539, 540 tw., 541 tw., 544 tw.
- Gemarkung Meschede-Stadt, Flur 18 Flurstücke 322 tw., 430 tw., 437 tw., 438 tw..

### **3 Vorbereitende Bauleitplanung und derzeitige planungsrechtliche Situation**

#### ***3.1 Vorbereitende Bauleitplanung***

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Meschede enthält bereits die durch die Bebauungsplanänderung und -ergänzung vorgesehene Trassenführung einer Brücke über die Ruhr. Die Flächen westlich und östlich der Trasse sind auf der Nordseite der Ruhr als öffentliche Grünfläche dargestellt. Der Ostring, die Verlängerung zur Kolpingstraße und die Kolpingstraße selbst sind als geplante Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Das Entwicklungsgebot nach § 8 BauGB ist erfüllt.

#### ***3.2 Derzeitige planungsrechtliche Situation***

Die Teilflächen des Plangebietes südlich der Ruhruferböschung sind Bestand des Bebauungsplans Nr. 29b „Mühlenweg“, in Kraft getreten am 19.04.1991. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen (Mühlenweg/ Fritz-Honsel-Straße), die jedoch nicht in Gänze realisiert wurden. Dies betrifft vor allem die geplante Aufweitung am nördlichen Ende des Mühlenwegs mit einer Rechts- und einer Linksabbiegespur zum Abbiegen in die Fritz-Honsel-Straße. Die heutige Verkehrsführung sieht demgegenüber eine abknickende Vorfahrt nach Westen vor und ordnet die Werkszufahrt der Fa. Honsel dem Verkehrsring unter. Die Aufweitung und damit die Ausdehnung der Fahrbahn/ Gehweg auf Flächen im Eigentum der Fa. Honsel wurde nicht realisiert.

Die Gebäude des ehemaligen Bauhofs wurden als abgängig eingestuft und in eine Gesamtkonzeption für die Erweiterung des Feuerwehrgerätehauses einbezogen, die sich auch auf den nördlichen Teil des Grundstücks „Rinschen Parks“ erstreckt. Die Fläche ist als Gemeinbedarfsfläche für die Feuerwehr festgesetzt. Zusätzlich wurden Baugrenzen mit verschiedenen Höhenfestsetzungen (max. II/ max. III Vollgeschosse) festgesetzt.

Der Böschungsbereich der Ruhr und die Flächen nördlich der Ruhr entlang der Kolpingstraße lagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 29 „Stadtmitte“, der durch ein Gerichtsurteil 1988 für nichtig erklärt wurde. Der damalige Bebauungsplan enthielt eine Hochstraße vom Mühlenweg über die Fritz-Honsel-Straße, Kolpingstraße und der Bahnlinie bis an die Hünenburgstraße. Die Flächen westlich und östlich der Hochstraße nördlich der Ruhr waren als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Seit der Nichtigkeit des Bebauungsplans wird der Bereich nach § 34 BauGB beurteilt.

### **4 Städtebauliche und verkehrliche Zielsetzungen**

#### ***4.1 Rückblick auf frühere Verkehrsplanungen in der Stadt Meschede***

Seit dem Wiederaufbau der Stadt Meschede in Folge der Kriegszerstörungen gab es zahlreiche Konzepte zur künftigen Verkehrsentwicklung, die wiederum eine Änderung des bis dahin bestehenden innerstädtischen Verkehrsnetzes hervorriefen:

- Bei der Verkehrsprognose **1966** wurde vorrangig die Notwendigkeit der innerörtlichen Umgehungsstraßen B 7n (später A 46) und B 55 behandelt. Für die Innenstadt wurde die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Warsteiner Straße und eine südliche Umgehung gefordert. Eine Verlängerung des Mühlenwegs nach Norden wurde bereits ins Gespräch gebracht.
- Die Verkehrsprognose **1976** erbrachte auf Grundlage verschiedener Planungsfälle ein Verkehrsnetz, welches im Rahmen der Stadtsanierung bis Ende der 1980er Jahre realisiert wurde. Lediglich der vorgesehene innerstädtische Ostring inkl. der Verlängerung zur Hünenburgstraße wurde nicht realisiert.
- Im Zuge der Fortführung der Stadtkernerneuerung erarbeitete das Büro Hinterleitner **1992** (letztmalig) eine dezidierte Verkehrsanalyse mit einer ausführlichen Ermittlung des Ziel- und Quellverkehrs für die Innenstadt. Auf dieser Grundlage wurden in der „Verkehrsprognose Stadtkern **1993**“ verschiedene Varianten zur Weiterentwicklung des innerstädtischen Verkehrsnetzes entwickelt. Die vorgeschlagene Variante IV sah schließlich den Ausbau des Ostrings (Martin-Luther-Straße/ Mühlenweg) inkl. Brückenschlag über die Ruhr bis zur Kolpingstraße und die Sperrung des Winziger Platzes in Höhe der Sparkasse vor. Letztere wurde durch Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 29c Stadtmitte-Kern planungsrechtlich verbindlich umgesetzt. Während die Baumaßnahme Ostring auf Grundlage dieses Netzes Ende der 1990er Jahre realisiert wurde, fehlt bis zum heutigen Tag der Brückenschlag über die Ruhr. Zu einer Sperrung des Winziger Platzes ist es nach mehreren probeweise Umgestaltungen nicht gekommen, stattdessen wurde die Variante „höhengleicher Überweg“ beibehalten.
- Nach Vorschlag des Büros Hinterleitner sollte in einer weiteren Stufe (Variante V) die Beringhauser Straße von der Zeughausstraße bis zum Oesterweg in eine Einbahnstraße in südliche Richtung umgewandelt werden. Auch dies wurde nicht realisiert.
- Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Rahmenplans Bahnschiene West wurde durch das Büro Hinterleitner **1997** eine Verbindung von der Le-Puy-Straße zur Lagerstraße als langfristige Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes – insbesondere der Knotenpunkte mit der B 55 – vorgeschlagen.
- Seit Aufstellung der Verkehrsprognose Stadtkern 1993 hat es neben den o.g. Maßnahmen im Bereich Winziger Platz/ Ostring nur zwei wesentliche Veränderungen im Verkehrsnetz der Innenstadt gegeben: Diese betrafen die zusätzliche Rechtsabbiegespur Le-Puy-Straße – Brückenstraße (2006) und die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse im Rathausumfeld (2008/09).

#### **4.2 Wesentliche Zielvorgaben aus dem Städtebaulichen Memorandum**

Die Leitideen zur Entwicklung der Innenstadt wurden durch den Rat der Stadt Meschede im Städtebaulichen Memorandum Innenstadt Meschede/ Henne-Landschaft formuliert.<sup>1</sup>

##### Exkurs: Funktion des Städtebaulichen Memorandums

Das Städtebauliche Memorandum Innenstadt Meschede/ Henne-Landschaft bildet die Grundlage für die langfristige Entwicklung der Innenstadt und des südlich angrenzenden landschaftlich geprägten Bereiches bis zum Henedamm. Das Städtebauliche Memorandum formuliert die Leitideen und Entwicklungsziele für diese zentralen Bereiche der Stadt Meschede, um eine strategische Basis und einen verlässlichen Rahmen für zukünftige Konzeptionen, Fachplanungen, städtebauliche Einzelprojekte und private Maßnahmen zu bestimmen.

Das Städtebauliche Memorandum greift bestehende Konzepte, wie z.B. das „Handlungskonzept zur demographischen Entwicklung“ oder die „Vision Henne-See 2020“ auf, konkretisiert diese und schreibt sie fort. Es kann auf weitere Bereiche der Kernstadt ausgedehnt werden und bildet damit die Grundlage für ein integriertes Stadtentwicklungskon-

<sup>1</sup> Beschluss des Rates der Stadt Meschede vom 25.02.2010

zept, das wiederum die Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans bilden soll.

Das Städtebauliche Memorandum wurde als verbindliche Rahmenvorgabe förmlich beschlossen. Damit ist das Städtebauliche Memorandum auch die Basis für die Weiterqualifizierung des REGIONALE Projektes [wissenvasserwandel@meschede.de](mailto:wissenvasserwandel@meschede.de) – eine Hochschulstadt im Fluss Projektes der Stadt Meschede, für nachfolgende Bauleitplanungen, für die Realisierung einzelner Projekte und Maßnahmen sowie für die Aktivitäten des Stadtmarketings. Das Memorandum wurde der Öffentlichkeit über die Homepage der Stadt Meschede zugänglich gemacht.

Für den Teilbereich Innenstadt Meschede nennt das Memorandum folgende Leitideen:

1. Die Innenstadt als vitales Mittelzentrum für Handel und Dienstleistung
2. Die Innenstadt als attraktiver Lebensraum
3. Die Innenstadt als Teil des Hochschulstandorts Meschede

Damit die Innenstadt Meschedes diese Funktionen erfüllen kann, ist vor allem in den Bereichen Winziger Platz, Ruhrbrücke und Fritz-Honsel-Straße eine umfassende Neugestaltung des öffentlichen Raums erforderlich. Wichtige Projekte sind dabei die Anlegung einer Ruhr-Promenade vom Mühlenweg bis zur Otto-Brücke, die Öffnung der Henne entlang des Winziger Platzes und die Neuordnung der Verkehrsverhältnisse zwischen Finanzamt und Ruhrplatz. Voraussetzung für die Umsetzung dieser Projekte ist eine partielle Neuordnung des Verkehrsnetzes für den Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr in der Innenstadt:

1. Die Ruhrbrücke, die Fritz-Honsel-Straße von der Ruhrstraße bis zum Winziger Platz und der Winziger Platz sollen künftig nur noch in südliche Richtung befahren werden. Diese Veränderung schafft Raum für die geplante Öffnung der Henne und die Umgestaltung des Straßenraums.
2. Die Fritz-Honsel-Straße soll von der Einmündung Kampstraße bis zum Winziger Platz künftig nur in westliche Richtung befahren werden, um Raum für die Anlegung von Stellplätzen als Ersatz für die am Winziger Platz wegfallenden Stellplätze zu schaffen.
3. Der ÖPNV kann vom Busbahnhof kommend in südliche Richtung wie bislang inkl. der Haltestelle Winziger Platz geführt werden. In umgekehrter Richtung (d.h. zum Busbahnhof hin) ist eine Führung über den südlichen Innenstadtring vorgesehen. Die Haltestelle Winziger Platz in Richtung Busbahnhof wird aufgegeben.
4. Der Ostring soll vom Mühlenweg zur Kolpingstraße verlängert werden, um die ringförmige Erschließung der Innenstadt zu vervollständigen und insbesondere die Verkehre zwischen Ruhrplatz und Zeughausstraße/ Oesterweg aufnehmen zu können.

Das städtebauliche Memorandum ist mit den genannten Zielsetzungen in das Städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadt Meschede/ Henne-Landschaft eingeflossen, dass der Rat der Stadt Meschede in seiner Sitzung am 09.12.2010 als Selbstbindungsplan beschlossen hat.

#### **4.3 Funktionen des Ostrings im innerstädtischen Verkehrsnetz**

Um die im Städtebaulichen Memorandum Innenstadt festgelegten Leitideen und die daraus resultierenden Entwicklungsziele und Anforderungen an das innerstädtische Verkehrsnetz zu erreichen, ergeben sich für den Ostring (Martin-Luther-Straße – Mühlenweg - Verlängerung Kolpingstraße) folgende Funktionen für den Kraftfahrzeugverkehr:

1. Erschließung der östlichen Innenstadt (Mühlenweg, Schützenstraße, Hanseshof, Kampstraße)
2. Anbindung der Stellplätze in den Parkanlagen Stadthalle und Sparkasse an das innerörtliche Verkehrsnetz, da die Zufahrt zu den Parkanlagen künftig ausschließlich über die Fritz-Honsel-Straße von Osten aus möglich ist.
3. Anbindung des Feuerwehrgerätehauses an der Fritz-Honsel-Straße

4. Aufnahme der Werksverkehre zur Fa. Honsel (nur für den Mühlenweg und die Martin-Luther-Straße)
5. Abwicklung der Verkehre zwischen Oesterweg (L 743) und Kolpingstraße bzw. Le-Puy-Straße
6. Anbindung der Wohngebiete östlich und nordöstlich der Kolpingstraße an die Briloner Straße/ L 743

Neben den Funktionen für den Kraftfahrzeugverkehr übernimmt die neue Straßenverbindung auch eine wichtige Bedeutung für den Fußgängerverkehr. Ziel ist es, die Verknüpfung der Parkplätze an der Kolpingstraße mit der Innenstadt, die bislang über die Johannisbrücke führte, aufzunehmen, da die Johannisbrücke wegen Baufälligkeit nicht mehr benutzt werden kann und beseitigt wird.

Der RuhrtalRadweg wird bislang von Osten kommend über die Kolpingstraße und die Le-Puy-Straße an der Innenstadt vorbeigeführt. Der Radverkehr wird dabei im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt. Durch eine Einbeziehung des Radverkehrs in die Ruhr-Promenade – wie im Städtebaulichen Memorandum vorgesehen – ergibt sich die Möglichkeit, eine sichere Wegeverbindung herzustellen, die zudem unmittelbar am Winziger Platz und an der Ruhrstraße verläuft. Dadurch sollen die Radtouristen auf die Angebote in der Innenstadt aufmerksam gemacht werden, was insbesondere den gastronomischen Betrieben und dem Einzelhandel zugute kommt. Aus diesen Gründen hat die neue Verbindung die Funktion, den RuhrtalRadweg von der Kolpingstraße aus an die Fritz-Honsel-Straße anzubinden.

Auf der künftigen Straßenverbindung ist kein ÖPNV vorgesehen. Lediglich bei einer Sperrung der Ruhrbrücke südlich des Ruhrplatzes wäre Busverkehr über die neue Verbindung als Ausweichstrecke denkbar.

Durch die Kolpingstraße führt zurzeit eine Buslinie, die dienstags und freitags jeweils um 9 und 11 Uhr das Gebiet Hünenburgstraße erschließt. Diese Buslinie wird künftig durch einen täglich verkehrenden Bürgerbus ersetzt. Darüber hinaus gibt es punktuellen Schülerverkehr. Im Bereich der Kolpingstraße östlich der neuen Brücke sollen daher Haltestellen in beiden Richtungen angeordnet werden.

In Folge der neuen Straßenverbindung wird die Funktion der Kolpingstraße zwischen Ruhrplatz und neuer Ruhrquerung als Teil des innerstädtischen Verkehrsnetzes aufgewertet und durchgehend an die Le-Puy-Straße angebunden.

#### **4.4 Stellplatzflächen an der Kolpingstraße**

Entlang der Kolpingstraße befindet sich derzeit eine öffentliche Stellplatzanlage östlich des Gebäudes Kolpingstraße 20 („Campus“) und eine private Stellplatzanlage, die eng mit der Nutzung des ehemaligen Warenhauses am Winziger Platz verbunden ist. Die Parkplatzflächen sind für die Funktion der angrenzenden Nutzungen, der Warenhausflächen und der Stadthalle unentbehrlich. Eine bauliche Entwicklung der Flächen war bis zur oben angesprochenen Nichtigkeit des Bebauungsplans Nr. 29 „Stadtmitte“ nie Zielsetzung der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung. Eine solche Bebauung hätte aufgrund der Stellplatznutzung zudem eine aufgeständerte Bebauung zur Folge, was eine wirtschaftliche Nutzung dieser Fläche erheblich erschweren würde und sich schädlich auf die Akzeptanz der Stellplatzanlage und somit auch auf die Einzelhandelsflächen südlich der Ruhr auswirken würde. Die Bebauung dieser Fläche ist daher auch weiterhin keine städtebauliche Zielsetzung.

Die räumliche Entfernung der Stellplätze an der Kolpingstraße zu den Handelsflächen im ehemaligen Hertie Warenhaus am Winziger Platz spielen bei der anstehenden Revitalisierung eine wichtige Bedeutung. Je näher die Stellplätze an dem Gebäude liegen, desto eher ist die Akzeptanz für die Nutzer gegeben und damit steigt die Vermietbarkeit des Objektes. Aus diesem

Grunde wird die städtische Parkplatzfläche an der Kolpingstraße „östlich Campus“ in folgendes Neuordnungskonzept<sup>2</sup> eingebunden: Alle Flächen westlich bzw. östlich der Anbindung der Brücke Verlängerung Ostring mit der Kolpingstraße werden jeweils zu einer Stellplatzanlage zusammengefasst. Auch die städtischen Parzellen 250, 465 und 494, die bislang für den Zugang zur Fußgängerbrücke „Johannisbrücke“ erforderlich waren, werden in dieses Neuordnungskonzept eingebracht.

Die Fläche westlich der neuen Brücke/ Anbindung Kolpingstraße soll künftig für die Nutzer des Warenhauses zur Verfügung stehen, da die Fläche näher an der Fußgängerbrücke Wiebelhaus und damit an den Einzelhandelsflächen im ehemaligen Hertie Warenhaus liegt. Demgegenüber ist die Fläche östlich der Brücke künftig für die Allgemeinheit vorgesehen. Beide Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die Zielsetzungen sind jedoch für die Trassenwahl von Bedeutung.

#### **4.5 Feuerwehrrgerätehaus**

Im Feuerwehrrgerätehaus Fritz-Honsel-Straße 16 sind die Fahrzeuge und Geräte des Löschzugs Meschede untergebracht. Im benachbarten Gebäude Fritz-Honsel-Straße 14 befindet sich die Rettungswache Meschede und die Rettungsleitstelle des Hochsauerlandkreises. Die Unterbringung des Löschzugs Meschede ist suboptimal und entspricht nicht mehr den heute gültigen Bestimmungen. Aus diesem Grunde sieht bereits der rechtskräftige Bebauungsplan eine Erweiterung des Gebäudes in östliche und südliche Richtung unter Einbeziehung (Abbruch) des ehemaligen Bauhofs vor.

Ein weiteres Problem stellt die Parksituation bei Einsätzen dar. Die Privat-PKW der Löschzugmitglieder werden zurzeit auf der Fritz-Honsel-Straße entlang des Ruhrufers abgestellt. Aufgrund der künftigen Gestaltung dieser Straßenseite zu einer Ruhr-Promenade entfällt diese Möglichkeit und es müssen Ersatzstellplätze vorgehalten werden.

Eine Erweiterung des Feuerwehrrgerätehauses hat Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung der südlich angrenzenden Fläche „Rinschen Park“. Da zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, wie der Raumbedarf des Löschzugs Meschede am besten gedeckt werden kann und welche Entwicklungsziele für den Bereich „Rinschen Park“ gesetzt werden, wird in diese Bauleitplanung nur der Bereich zwischen dem Feuerwehrrgerätehaus und dem ehemaligen Bauhof einbezogen, der sich z.B. als Stellplatz für die Mitglieder der Feuerwehr bei Einsätzen anbietet.

## **5 Varianten zur Verkehrsführung**

### **5.1 Gegenstand der Variantendiskussion**

In Kapitel 4 wurde verdeutlicht, welche grundsätzlichen Funktionen eine Verbindung über die Ruhr zwischen Mühlenweg und Kolpingstraße erfüllen muss. Hinsichtlich der konkreten Trassenwahl stand im Vordergrund, eine direkte Verbindung vom Ostring zur Kolpingstraße zu schaffen, die die Anlieger Kolpingstraße 7 ff möglichst nicht tangiert. Die auf dieser Basis entwickelte Hauptvariante war Gegenstand des Einleitungsbeschlusses.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden neben der genannten Hauptvariante weitere Varianten in die Diskussion eingebracht, die anschließend aufbereitet, bewertet und miteinander verglichen wurden. Im Einzelnen handelte es sich dabei um folgende Vorschläge<sup>3</sup>:

- Einspurige Brücke in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke (städtische Fläche) (siehe Anhang 1),
- Einspurige Brücke in Verlängerung des Mühlenwegs (siehe Anhang 2),
- Einspurige Brücke schräg über die Ruhr (siehe Anhang 3).

<sup>2</sup> Beschluss des Rates der Stadt Meschede vom 10.02.2011 im Zusammenhang mit der Einleitung des Verfahrens zur 2. Änderung des B-Plans Nr. 29c „Stadtmitte Kern“

<sup>3</sup> Siehe hierzu ausführlich die Ratsvorlage VO/8/211 für die Sitzung des Rates der Stadt Meschede am 05.05.2011

## 5.2 Bewertung der Varianten

Die einzelnen Varianten wurden anhand von verschiedenen Kriterien, die sich an den Zielen des Bebauungspans sowie den allgemeinen Grundsätzen der Bauleitplanung orientieren, bewertet und gegenübergestellt.

### Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes

Die Änderung des Verkehrsnetzes in der Innenstadt wird primär durchgeführt, um den innerstädtischen Kern zwischen Winziger Platz und Ruhrbrücke vom Verkehr zu entlasten und Platz zu schaffen für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Hierzu wurden eine Vielzahl von Maßnahmen im Rahmen des gesamten Prozesses zum REGIONALE Projekt „wissenwasserwandel@meschede.de – eine Hochschulstadt im Fluss“ erarbeitet, die möglichst bis 2013 umgesetzt werden sollen. Die ursprüngliche Zielsetzung aus der Kreativwoche im November 2009 ging sogar soweit, die Ruhrbrücke ganz für den Verkehr zu sperren. Diese Option soll jedoch nur im Bedarfsfall (Baumaßnahmen, Veranstaltungen) gegeben sein.

Eine einspurige Brücke, gleich in welcher Lage, kann dieses Ziel nicht in dem gleichen Maße erfüllen, wie eine zweispurige Brücke, da die Anbindung der Parkanlagen an der Kampstraße von Westen (Coventry Brücke/ Wohnbezirke im Mescheder Norden) über die Ruhrbrücke und die Fritz-Honsel-Straße erfolgen muss. Das bedeutet eine wesentlich geringere Entlastung für die künftige Ruhr-Promenade mit dem RuhrtalRadweg als in der Hauptvariante.

### Verkehrssicherheit

Zielsetzung jeder verkehrlichen Veränderung muss es sein, möglichst sichere und eindeutige Verhältnisse zu schaffen, die sowohl für den einheimischen als auch den auswärtigen Verkehrsteilnehmer ohne größeren Aufwand begreifbar sind.

Die einspurigen Varianten haben immer den Nachteil, dass Einbahnstraßenregelungen entstehen. Gerade für auswärtige Besucher der Innenstadt ist dies ungünstig, da der Hinweg z. B. in die Parkanlagen an der Kampstraße anders ausfällt, als der Rückweg.

Ein weiteres Problem ist die Ausgestaltung der Knotenpunkte. Bei einer einspurigen Variante in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke ist die Erreichbarkeit der neuen Brücke erst durch die Befahrung von zwei Knotenpunkten möglich. Dies ist unübersichtlich und erzeugt eine Vielzahl an Konflikten. Sinnvoller ist es daher, die neue Brücke unmittelbar am vorhandenen Knoten Mühlenweg/ Fritz-Honsel-Straße anzusetzen.

### Verkehrsmengen/ Anwohnerbelastung

Die Verteilung der Verkehrsmengen im innerstädtischen Bereich kann nie alle Bewohnerinnen und Bewohner gleichermaßen be- oder entlasten. Dabei spielt die planungsrechtliche Ausweisung eine wichtige Rolle. Allgemeine Wohngebiete sind anders zu behandeln als Mischgebiete und diese wiederum anders als innerstädtische Kerngebiete. Es ist jedoch bei allen Planungen das Ziel, keine Zustände hervorzurufen, die eine Lärmsanierung erforderlich machen würden.

Die aufgrund der Variantendiskussion erfolgte Verkehrsmengenberechnung für den Netzfall Einspurige Brücke<sup>4</sup> zeigt, dass bei einer einspurigen Brücke die Belastung des Ostrings gegenüber einer zweispurigen Brücke nur um 1/5 geringer ist, unter anderem weil die Verkehre, die bei der zweispurigen Brücke von Norden über die Kolpingstraße aus kommen würden, wie bislang auch über die Ruhrbrücke und die Fritz-Honsel-Straße geführt werden. Für die Anlieger der Kolpingstraße westlich der Parkplätze führt eine solche Variante sogar noch zu einer Verkehrszunahme. Bei einer einspurigen Brücke in gerader Führung werden die Anlieger Kolpingstraße 7 bis 13 bzw. 7 bis 11 erheblich mehr belastet, was vermieden werden sollte und bei der Hauptvariante nicht der Fall ist. Dieser Nachteil tritt bei einer schrägen Führung einer einspurigen Brücke nicht auf.

<sup>4</sup> Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS): Verkehrsuntersuchung Verkehrsmodell Innenstadt Meschede Schlussbericht 16.05.2011, Kap. 5.3

### **Alter Bauhof**

Alle Varianten einer einspurigen Brücke sind in verkehrstechnischer Hinsicht grundsätzlich ohne Inanspruchnahme des alten Bauhofs realisierbar. Allerdings ist der Erhalt des alten Bauhofs keine Zielsetzung der Planung und eine Beseitigung unabhängig von der Straßenplanung ohnehin sinnvoll und notwendig. Dies liegt zum Einen an der Bausubstanz, deren Weiternutzung eine Sanierung auslöst, ohne dass es eine Refinanzierungsmöglichkeit für die Stadt gibt. Zum Anderen bedingt die geplante Ruhr-Promenade mit der Führung des RuhrtalRadwegs den Verzicht auf die vorhandenen Einsatzstellplätze der Feuerwehr im Straßenraum, sodass bei Einsätzen der Feuerwehr in unmittelbarer Nähe zum Feuerwehrgerätehaus Ersatzstellplätze vorgehalten werden müssen. Hierfür bietet sich das Gelände des alten Bauhofs am besten an.

### **Städtebauliche Aspekte**

Die künftige Nutzung des Grundstücks „Rinschen Park“ steht derzeit noch nicht fest und soll im Zusammenhang mit der Entwicklung des Feuerwehrstandorts thematisiert werden.

Die Auswirkungen der einzelnen Planungen auf das Grundstück „Rinschen Park“ ergeben sich ausschließlich in lärmtechnischer Hinsicht, da das Grundstück baulich von keiner Variante tangiert wird. Die Verkehrsmenge auf dem Mühlenweg bei einer einspurigen Brücke ist jedoch nur um 20% geringer, als bei der Hauptvariante, was in lärmtechnischer Hinsicht kaum spürbar ist. Zudem hängt die Nutzbarkeit des Grundstücks auch immer vom städtebaulichen Konzept ab, z. B. ließe sich bei einer abschirmenden Bebauung entlang des Mühlenwegs, unabhängig von den Verkehrsmengen, eine Beruhigung der rückwärtigen Bereiche erreichen. Im Übrigen sieht der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 29b ohnehin die Pflicht zum Einbau entsprechender schalldämmender Fenster vor.

Die Flächen auf der Nordseite der Ruhr entlang der Kolpingstraße werden für Stellplätze in Folge der Reaktivierung des ehemaligen Hertie Warenhauses benötigt. Eine bauliche Nutzung ist keine städtebauliche Zielsetzung. Beide Aspekte spielen bei der Bewertung der einzelnen Varianten daher keine gravierende Rolle.

### **Flächenverfügbarkeit**

Die Machbarkeit der Umsetzung einer Planung ist ein wichtiges Ziel und Grundvoraussetzung für jeden Bebauungsplan. In der Tat ließe sich eine geradlinig geführte Brücke in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke und damit über städtische Flächen voraussichtlich ohne Mitwirkung von Dritten umsetzen. Das städtebauliche Neuordnungskonzept an der Kolpingstraße sieht aber eine Lösung vor, die eine Kompensation der Inanspruchnahme privaten Eigentums durch eine Ersatzfläche westlich der neuen Brückenanschlüsse beinhaltet. Zudem wird die Erreichbarkeit der Stellplätze durch eine direkte Verbindung zum Ostring und damit zur Briloner Straße nachhaltig verbessert, was die Attraktivität der Fläche erhöht. Es ist daher die Machbarkeit einer liegenschaftlichen Lösung zur Inanspruchnahme von Fremdeigentum unterstellt.

### **Kosten**

Angesichts der Haushaltslage muss die Stadt Meschede jede Planung unter Kostengesichtspunkten optimieren.

Eine einspurige Brücke ist in jedem Fall günstiger als eine zweispurige. Darüber hinaus ist eine geradlinige Führung wegen der Dimension der Brücke (Kurvenlage, Breite der Widerlager) und der Ausgestaltung der Knotenpunkte günstiger, als eine schräge Lösung. Letztere bedingt zudem Kosten für Flächenerwerb. Alle Kosten werden jedoch zu 70 % vom Land NRW im Rahmen der Städtebauförderung getragen.

Aufgrund der spezifischen Nachteile, die eine einspurige Brücke in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke bzw. in direkter Verlängerung des Mühlenwegs hat (Belastung der Anwohner der östlichen Kolpingstraße, Verkehrsführung und Verkehrssicherheit), wurde lediglich die schräge Variante kostentechnisch näher untersucht.

Nach den Kostenschätzungen des Büros Jörg Kotthoff ist die Hauptvariante gegenüber der einspurigen Brückenlösung in Schräglage ca. 460.000 € teurer.<sup>5</sup> Die Mehrkosten würden zu 70% vom Land NRW getragen, für die Stadt Meschede blieben also 138.000 € (30% von 460.000 €). Die Abbrüche des alten Bauhofs und der Fußgängerbrücke sind in beiden Berechnungen nicht enthalten.

### **5.3 Abwägung**

Bei der Gesamtabwägung kommt es daher darauf an, welche Zielsetzungen für den Bau einer Brücke ausschlaggebend sind. Das oberste Ziel ist die Verkehrsberuhigung der Bereiche entlang der Ruhr als Basis für eine strukturelle Weiterentwicklung der Innenstadt, die für den Einzelhandels- und Gewerbestandort Meschede sowie das Image der Stadt als attraktiver Hochschulstandort von entscheidender Bedeutung ist. Zudem sollten langfristig verschiedene Optionen für die Verkehrslenkung in der Innenstadt offen gehalten werden. Bei dieser Entscheidung, die langfristige Auswirkungen auf das Verkehrsnetz in der Innenstadt hat, werden die Kostenaspekte gegenüber den anderen genannten Aspekten zurückgestellt.

### **5.4 Weitere Varianten**

Die in Punkt 5.2 beschriebene Variantendiskussion bezieht sich stets auf die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingebrachte Alternative „Einspurige Brücke“, diese jedoch in verschiedenen Trassenführungen über die Ruhr. Dabei wurde deutlich, dass eine einspurige Brücke den Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und den Zielsetzungen der Planung nicht gerecht wird. Die daraus resultierende Festlegung auf eine zweispurige Brücke schließt jedoch Varianten hinsichtlich der Lage (gerade Führung über die Ruhr in direkter Verlängerung des Ostrings oder in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke) nicht aus.

Die spezifischen Ergebnisse der o. g. Variantenbewertung, die sich auf die Lage der alternativen Trassenführungen ergeben, lassen sich aber auch auf eine zweispurige Brücke übertragen. Allerdings käme als spezifisches Problem noch die Einmündungssituation an der Kolpingstraße hinzu. Bei einer zweispurigen Brücke in gerader Führung lässt sich eine durchgehende Befahrbarkeit von der Kolpingstraße aus nicht herstellen. Die direkte Verkehrsführung, d.h. die Unterordnung des östlichen Astes der Kolpingstraße, könnte zwar mit einer abknickenden Vorfahrt erreicht werden, dies hat jedoch Abbrems- und Beschleunigungseffekte mit entsprechenden Immissionen für die benachbarte Bebauung zur Folge. Es war jedoch stets Zielsetzung der Planung, bei der Neuplanung der Brücke durch eine gezielte Trassenführung die Mehrbelastung für die Anlieger Kolpingstraße 7 ff zu minimieren. Aus diesen Gründen scheiden die Varianten zur geraden Führung einer Brücke letztendlich aus.

## **6 Erläuterungen zu den Planfestsetzungen**

### **6.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen**

Kernelement des Bebauungsplans ist die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB für die Verlängerung des Mühlenwegs zur Kolpingstraße einschließlich Böschungen im Auf- und Abtrag gem. § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB im Bereich der Anbindung Kolpingstraße. Die innere Straßenraumaufteilung entspricht der wasserrechtlichen Genehmigung vom 05.08.2011. Im Rahmen der Ausbauplanung sind Abweichungen von der inneren Straßenraumaufteilung möglich.

#### **6.1.1 Allgemeine Vorgaben**

Die Fahrgeometrie der neuen Straße ergibt sich aus der Zielsetzung, die Verbindung Kolpingstraße – Ostring als Hauptverkehrsbeziehung herzustellen und die östliche Kolpingstraße nur

<sup>5</sup> In beiden Fällen ist nur ein einseitiger Gehweg entlang der Brücke kalkuliert. Die Mehrkosten für einen Gehweg auf der jeweils gegenüberliegenden Seite sind aber in etwa gleich.

untergeordnet anzubinden. Verkehrsteilnehmer aus bzw. in östliche Richtung sind gegenüber der Verbindung Kolpingstraße – Fritz-Honsel-Straße wartepflichtig.

Aus dieser Zielsetzung resultiert ein langgezogener Bogen, der auf der Kolpingstraße in Höhe des Baumtors ansetzt und in Höhe der östlichen Gebäudeecke des ehemaligen Bauhofs auf die Fritz-Honsel-Straße trifft.

Die Straßenverbindung wird – wie der gesamte innerstädtische Ring - für den Begegnungsfall LKW/ LKW bzw. Bus/ LKW ausgerichtet. Der Regelquerschnitt beträgt daher 6 m. Auf der Brücke über die Ruhr ist eine Aufweitung um 1 m aufgrund des Kurvenradius erforderlich.

#### 6.1.2 Brücke über die Ruhr

Die Querung der Ruhr erfolgt durch eine Dreifeldbrücke mit zwei Pfeilern, die unmittelbar parallel zum Flusslauf der Ruhr ansetzen. Die Spannweite der Brücke beträgt insgesamt 46 m, davon 18 m zwischen den beiden Pfeilern. Die OK Fahrbahn in Brückenmitte ist mit 261,87 m ü NN an das HQ<sub>100</sub> der Ruhr (259,66 m ü NN) angepasst. Die beiden Brückenpfeiler und die Widerlager sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt.

Da die neue Brücke die Fußgängerverkehre, die bislang über die Johannisbrücke abgewickelt wurden, und den Ruhrtalradweg aufnehmen soll, wird auf der Ostseite der Brücke ein kombinierter Geh- und Radweg von 2,75 m Breite (+0,25 m für das Geländer) erstellt. Die Breite erlaubt den Begegnungsfall Rollstuhlfahrer/ Radfahrer. Auf der Westseite der Brücke ist ein Gehweg mit einer Breite von 1,50 m Breite (+0,25 m für das Geländer) vorgesehen.

#### 6.1.3 Anbindung Fritz-Honsel-Straße

Die Anbindung der Fritz-Honsel-Straße und des Mühlenwegs erfolgt – nach Abwägung verschiedener Varianten<sup>6</sup> - durch einen kleinen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30 m. Die Lage des Kreisverkehrs ergibt sich durch die Fahrgeometrie und das südliche Widerlager der Brücke, das außerhalb des Überschwemmungsgebiets der Ruhr ansetzen muss. Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs liegt daher südwestlich der heutigen Einmündung.

Der Bebauungsplangeltungsbereich umfasst die Anschlüsse an das bestehende Straßennetz, sofern es hier zu baulichen Anpassungen kommt. Im Bereich der Fritz-Honsel-Straße/ Werkszufahrt zur Fa. Honsel nimmt der Bebauungsplan die bestehenden Strukturen (Fahrbahn/ Gehweg) bis zur Grundstücksgrenze der Fa. Honsel auf. Im Bereich des Mühlenwegs erfolgt ab ca. 20 m südlich der Einfriedigungsmauer des alten Bauhofs eine Verschwenkung nach Westen. Hier müssen zwei Bäume zwischen Gehweg und Fahrbahn beseitigt werden. Die Begrünung auf der gegenüberliegenden Straßenseite entlang des Parkplatzes bleibt hingegen vollständig erhalten. Die entfallenen Bäume und die zu erhaltenden Bäume im und am Rande des Plangebietes sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt

#### 6.1.4 Anbindung Kolpingstraße

Die Trasse der künftigen Verkehrsverbindung durchtrennt die jetzige Parkplatzfläche östlich des städtischen Parkplatzes „Campus“, die dem Warenhaus im Stadthallengebäude zugeordnet ist. Die verbleibenden Stellplätze westlich der Trasse müssen an einer Stelle angebunden werden, wo die Fahrbahn nicht im Bogen verläuft. Die verbleibenden Stellplätze östlich der neuen Trasse können über die bestehende Zufahrt am östlichen Rand des Parkplatzes angebunden werden. Alternative Lösungen sind jedoch denkbar. Beide Flächen liegen außerhalb des Bebauungsplangeltungsbereichs.

Die Anbindung des östlichen Astes der Kolpingstraße ist ab dem Beginn einer baulichen Veränderung in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen.

---

<sup>6</sup> Neben der Variante „Kleiner Kreisverkehr“ wurden auch die Varianten „Minikreisverkehr“ und „vorfahrtsregelte Kreuzung“ geprüft. Der Rat der Stadt Meschede hat sich im Vorfeld der frühzeitigen Beteiligung in seiner Sitzung am 10.02.2011 (siehe Vorlage VO/8/183) für die Lösung „kleiner Kreisverkehr“ ausgesprochen“:

Exkurs: Verbreiterung der Kolpingstraße außerhalb des Geltungsbereichs  
Die Kolpingstraße zwischen der Anbindung der Brücke und dem Ruhrplatz wird auf eine Breite von 6 m zuzüglich 0,50 m Schutzstreifen entlang des Bahndamms verbreitert. Auch die Kreuzung am Ruhrplatz wird so umgestaltet, dass die Fahrzeuge von der Le-Puy-Straße automatisch auf die Kolpingstraße und nicht auf die Ruhrbrücke gelenkt werden.

#### 6.1.5 Fuß- und Radwege

Die Brücke über die Ruhr wird auf beiden Seiten mit einem Gehweg flankiert, um die verschiedenen Fußgängerbeziehungen aufnehmen zu können. Darüber hinaus wird der RuhrtalRadweg von Osten kommend über die neue Brücke auf die Fritz-Honsel-Straße (künftige Ruhr-Promenade) gelenkt.

Da eine gesicherte Querung der Brücke für Radfahrer in Höhe der Kolpingstraße aufgrund der Kurvensituation nicht möglich ist, in Höhe des Kreisverkehrs Mühlenweg sich hingegen die Herstellung eines Überwegs anbietet, wird der Radverkehr auf der Ostseite der Brücke geführt. Daher wird auf der Ostseite ein kombinierten Geh-/ Radweg hergestellt.

Neben den Gehwegen auf der Brücke wird in westliche Richtung ein neuer Fußweg entlang des Ruhrufers realisiert, der an den zwischen der Campus-Brücke und dem städtischen Parkplatz realisierten Weg anschließt. Auf der Südseite der Kolpingstraße entlang der neuen Straße wird der vorhandene Gehweg fortgeführt (angepasst). In Höhe des Ruhrufers treffen straßenbegleitender Gehweg und Ruhruferweg aufeinander.

Die Querung der neuen Straße kann aufgrund der Krümmung der Straße nicht als gesicherte Querung ausgebaut werden (s.o.). Deshalb wird ein Fußweg unterhalb der Brücke angelegt, der den Ruhruferweg auf die Ostseite der Brücke führt und damit eine sichere Querung zulässt, sofern der Weg nicht wegen eines Hochwassers in der Ruhr gesperrt werden muss, was jedoch nur selten eintritt. Diese Alternative kann jedoch nur mit 12% Neigung und damit nicht barrierefrei ausgebaut werden.

Auf der Nordseite der Kolpingstraße östlich der der neuen Brückenanbindung wird vor den Gebäuden Nr. 7 und 9 erstmalig ein Gehweg angelegt.

Im Bereich Fritz-Honsel-Straße erfolgt eine Anbindung der Gehwege auf der Brücke an den Gehweg in Richtung Kommunikationszentrum Fa. Honsel bzw. die künftige Ruhr-Promenade. Im westlichen Ast (Fritz-Honsel-Straße) und südlichen Ast (Mühlenweg) des Kreisverkehrs sind Querungshilfen in Fahrbahnmitte machbar und entsprechend nachrichtlich dargestellt.

#### 6.1.6 Entfallende öffentliche Verkehrsfläche entlang des Parkplatzes der Fa. Honsel (Mühlenweg)

Entlang des Parkplatzes der Fa. Honsel (Mühlenweg) ist der Ausbau des Ostrings hinter den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans zurückgeblieben. Im Rahmen dieser Bebauungsplanänderung wird daher der jetzige Zustand übernommen und die Teilfläche auf dem Grundstück der Fa. Honsel, die für den Ausbau des Ostrings nicht benötigt wurde, als nicht überbaubare Grundstücksfläche im GI Gebiet festgesetzt.

#### 6.1.7 Verkehrsbegleitgrün

An den Übergangsbereichen der Straßenverkehrsflächen zu den Ruhruferbereichen entstehen Verkehrsbegleitgrünflächen, die entsprechend gestaltet werden. Die Fläche zwischen der Brücke und dem Fußweg unterhalb der Brücke im Einmündungsbereich der Kolpingstraße ist zur Gewährung eines Sicht- und Lärmschutzes mit Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen zu begrünen. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten, abgängige Gehölze sind durch Nachpflanzungen zu ersetzen (Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB).

#### 6.1.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Unterhalb der vorhandenen Fußgängerbrücke befindet sich ein Nistkasten für die Wasseramsel. Diese Brücke, die sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet, soll abgebrochen werden. Im Zuge des geplanten Brückenneubaus werden daher unter der neuen Brücke zwei künstliche Bruthilfen für die Wasseramseln errichtet und dauerhaft erhalten. Der Abbruch der bestehenden Brücke wird nicht zu einem Zeitpunkt erfolgen, in dem eine Wasseramselbrut in dem vorhandenen Nistkasten stattfindet.

#### **6.2 Gemeinbedarfsfläche Feuerwehr**

Die Fläche zwischen dem Feuerwehrgerätehaus Meschede und dem geplanten Kreisverkehr wird wie bislang auch als Gemeinbedarfsfläche für die Feuerwehr nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt. Dies ermöglicht verschiedene Nutzungen für diese Fläche wie z. B. als Ersatzstellplatz für die Privat-PKW der Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr bei Einsätzen. Denkbar ist auch eine bauliche Nutzung. Der Bebauungsplan enthält keine konkrete Festsetzung von überbaubaren Grundstücksflächen sowie des Maßes der baulichen Nutzung, da für die geplante Erweiterung des Feuerwehrgerätehauses nach heutigen Erkenntnissen noch keine konkrete städtebauliche Lösung vorliegt. Gleiches gilt für die Nutzung der südlich an das Bebauungsplangebiet angrenzenden Fläche „Rinschen Park“, die im Altplan ebenfalls teilweise für die Erweiterung der Feuerwehr festgesetzt ist. Nach Erarbeitung einer Gesamtlösung Feuerwehrstandort/ „Rinschen Park“ soll diese durch eine weitere Änderung des Bebauungsplans Nr. 29b umgesetzt werden.

Durch den Verzicht auf konkrete Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche und zum Maß der baulichen Nutzung ist der Bebauungsplan daher kein qualifizierter Bebauungsplan gem. § 30 (1) BauGB sondern ein einfacher Bebauungsplan nach § 30 (3) BauGB. Die Bebauungsmöglichkeit auf der Gemeinbedarfsfläche richtet sich daher nach § 34 BauGB.

## **7 Fachplanerische Belange**

### **7.1 Flächen für die Wasserwirtschaft und den Hochwasserschutz**

Die geplante Brücke überquert das Flussbett der Ruhr nebst Uferböschungen. Dieses wurde in einem Planfeststellungsverfahren durch den damaligen Regierungspräsidenten in Arnsberg mit Beschluss vom 14.11.1950 für den Bereich zwischen dem Wehr unterhalb der Honsel-Werke und dem alten Schlachthof Sophienweg geregelt. Der Flusslauf nebst Böschungen ist daher als „nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzung (§ 9 Abs. 6 BauGB)“ übernommen.

Durch Verordnung der Bezirksregierung Arnsberg vom 09.10.2003, rechtskräftig seit 16.11.2005, wurde ein Überschwemmungsgebiet für die Obere Ruhr nach § 112 Landeswassergesetz NRW festgesetzt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Grenze des Überschwemmungsgebietes eingezeichnet (nachrichtliche Übernahme nach § 9 Abs. 6a BauGB). Durch die Verordnung gelten in diesem Bereich die Vorgaben des § 113 Landeswassergesetz NRW.

Für die Umsetzung des Brückenbauwerks liegt eine wasserrechtliche Genehmigung vor.

### **7.2 Denkmalschutz**

Belange des Denkmalschutzes sind nicht berührt.

Bodendenkmäler sind ebenfalls nicht bekannt oder erkennbar. Ferner ist folgender Sachverhalt zu beachten, der als Hinweis in die Planzeichnung des Bebauungsplanes aufgenommen wird: „Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und / oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in

der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen, Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und / oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Meschede als untere Denkmalbehörde (Tel: 0291 / 205-275) und / oder dem LWLArchäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel: 02761 / 93750, Fax: 02761 / 2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstelle mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).“

### **7.3 Abwasser/ Trinkwasser/ Löschwasser**

Die Abwasserbeseitigung des Plangebietes ist durch die vorhandene Kanalisation vollständig gewährleistet.

Die Trinkwasserversorgung ist durch das vor Ort vorhandene Versorgungsnetz der Hochsauerlandwasser GmbH sichergestellt.

Der Löschwasserbedarf für die Fläche der Feuerwehr (1.600 l/min auf die Dauer von 2 Stunden, Löschwasserentnahmestellen in Abständen von ca. 100 m, gesamte Löschwassermenge in einem Radius von 300 m) kann durch das Trinkwassernetz der Hochsauerlandwasser GmbH und durch Entnahme von Wasser aus der Ruhr gedeckt werden.

Sämtliche Hauptleitungen für die Trinkwasser-, Gas- und Stromversorgung sowie die Abwasserbeseitigung, die im Plangebiet vorhanden sind, wurden als sonstige Darstellung übernommen.

Die Leitungen wurden auch außerhalb des Geltungsbereichs dargestellt, um die jeweiligen Verknüpfungen an das Leitungsnetz deutlich zu machen. Die für die Gasleitungen geltenden Schutzstreifen sind als Hinweis im Plan abgebildet und bereits grundbuchrechtlich gesichert.

Neue Leitungen sind nicht geplant. Ggf. wird es im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk oder dem Abbruch der Fußgängerbrücke und des alten Bauhofs zu Leitungsverlegungen innerhalb der öffentlichen Flächen kommen.

## **8 Prognose der Verkehrsmengen**

Die Umsetzung des in Kap. 4 beschriebenen Verkehrskonzeptes im allgemein und dieses Bebauungsplans im speziellen führt zu einer wesentlichen Verschiebung der Verkehrsflüsse in der Innenstadt. Um die konkrete Dimension dieser Veränderungen zu erfassen, hat die Stadt Meschede das Verkehrsplanungsbüro Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) aus Neuss mit der Erstellung einer Verkehrsanalyse und –prognose für die Innenstadt von Meschede beauftragt<sup>7</sup>.

### **8.1 Methodik der Verkehrsanalyse**

Grundlage der Verkehrsanalyse war eine geometrische Erfassung des gesamten Verkehrsnetzes im Stadtgebiet Meschede. Darüber hinaus wurden für die Kernstadt auch die Informationen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und Einbahnstraßen sowie in der Innenstadt die Verkehrsregelungen an den Knotenpunkten erhoben.

Die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Ist-Zustand 2010 erfolgte im Wesentlichen auf der Basis von Strukturdaten, aus denen sich Aussagen über die Verkehrserzeugung erschließen ließen. Hierzu zählten u.a. Einwohnerdaten, Arbeitsstätten, Schulstandorte und öffentliche Stellplätze. Die Daten wurden dabei in Verkehrszellen zusammengefasst, die so abgegrenzt wurden, dass der Binnenverkehr innerhalb der Verkehrszellen keine Rolle spielt.

Für jede Verkehrszelle wurde auf dieser Grundlage der Quell-/ Zielverkehr anhand verhaltens-

<sup>7</sup> Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS): Verkehrsuntersuchung Verkehrsmodell Innenstadt Meschede Schlussbericht 16.05.2011

orientierter Annahmen der einzelnen Bevölkerungsgruppen berechnet und anschließend auf das Verkehrsnetz umgelegt. Dabei flossen auch Annahmen zum Verkehrsmittelwahlverhalten ein. Abschließend wurden noch die Durchgangsverkehre, die auf Basis des landesweiten Verkehrsmodells berechnet werden, in das Netz integriert.

Das auf Basis der Strukturdaten errechnete Verkehrsaufkommen für die einzelnen Straßenabschnitte wurde in einem nächsten Rechenschritt anhand einer im September 2010 durchgeführten manuellen Verkehrszählung an verschiedenen Zählpunkten in der Innenstadt und weiterer automatischer Zählungen im Oktober/ November 2010 kalibriert. Dadurch ergab sich für die Aussagen zur Verkehrsbelastung in der Innenstadt eine hohe Übereinstimmung mit der Realität. Das Verkehrsaufkommen im Ist-Zustand berücksichtigt also den zum Zeitpunkt der Erhebung vorhandenen Leerstand im ehemaligen Hertie Warenhaus und weitere Leerstände in der Innenstadt und damit die seinerzeit geringe Verkehrsnachfrage für die Tiefgarage Stadthalle.

## **8.2 Methodik und Ergebnisse der Verkehrsprognose**

Auf der Basis der Verkehrsbelastung für das Jahr 2010 hat der Gutachter zunächst den *Prognose Null Fall* für die Jahre 2015 und 2025 berechnet. Das Prognosejahr 2015 stellt den Zeitpunkt der Fertigstellung des Verkehrsnetzes Innenstadt und der Herstellung des Henne-Boulevards dar; dies ist als Vergleichsfall wichtig für die Bewertung der Auswirkungen, die nur durch die geänderte Verkehrsführung hervorgerufen werden (s.u.). Die Langfristprognose 2025 soll Auskunft geben, wie sich die Verkehrsentwicklung in der Zukunft darstellt und welche Folgen dies auf die Dimension des Netzes hat.

Der *Prognose Null Fall* zeigt, wie sich die Verkehrsbelastung entwickelt, wenn keine Veränderungen im Verkehrsnetz vorgenommen werden. Maßgebliche Kriterien sind die Bevölkerungsentwicklung insgesamt und die Bevölkerungsentwicklung der über 18 Jährigen, der Motorisierungsgrad und die durchschnittliche Fahrleistung der einzelnen Bevölkerungsgruppen. Hier spielt z. B. die Alterung der Bevölkerung eine wichtige Rolle, weil ältere Menschen Fahrten nicht mehr zur Arbeitsstelle sondern zu anderen Zielen vornehmen. Die Menge und die Entfernung der Fahrten nehmen für diese Gruppe ab.

Neben der Verkehrserzeugung spielt für die Innenstadt die Revitalisierung der Handelsflächen im ehemaligen Hertie Warenhaus eine wichtige Rolle. Es wurde davon ausgegangen, dass bei der erwarteten Revitalisierung der Handelsflächen die Frequentierung der Tiefgarage zunimmt und auch die Auslastung der anderen Parkplätze in der Innenstadt steigt. Auch die geplante Vergrößerung der Tiefgarage floss in die Berechnung der Verkehrsmenge mit ein. Hinsichtlich der Fa. Honsel wurde von keinerlei Veränderungen für die Verkehrsnachfrage ausgegangen. Des Weiteren wird die im Bau befindliche Ostanbindung der Honsel-Werke zur Briloner Straße ebenfalls nicht berücksichtigt, da noch nicht feststeht, wann mit der Inbetriebnahme gerechnet werden kann.

Neben dem Prognose Null Fall hat der Gutachter auch die Verkehrsbelastung für den *Prognose Fall* (2015/ 2025) errechnet. Die Prognose berücksichtigt, wie die o.g. Verkehrsnachfrage auf das geänderte Verkehrsnetz und die geänderte Stellplatzaufteilung am Winziger Platz und in der Fritz-Honsel-Straße umgelegt wird. Die geplante Ost-Anbindung der Honsel-Werke ist auch in diese Prognose nicht eingerechnet.

Durch den Vergleich des Prognose Null Falls mit dem Prognose Fall wird ersichtlich, welche Auswirkungen die neue Verkehrsführung *ursächlich* auf die Verkehrsbelastung hat.

Die wesentlichen Erkenntnisse im Vergleich des Ist-Zustands mit dem Prognose Null Fall 2015 und 2025 und dem Prognose Fall für 2015 und 2025 sind folgende:

- Das Verkehrsaufkommen wird durch die demografische Entwicklung langfristig abneh-

men. Aufgrund des erheblichen Bevölkerungsrückgangs – IT NRW<sup>8</sup> nimmt für Meschede in 2025 gegenüber 2010 eine Bevölkerungsabnahme von über 10 % an – wird die PKW Fahrleistung und damit das Verkehrsaufkommen trotz höherer Motorisierung bis 2025 um über 8 % abnehmen.

- Die Revitalisierung der Handelsflächen im ehemaligen Hertie Warenhaus und weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt werden zu einer höheren Auslastung der Parkplätze in der Tiefgarage der Stadthalle und dem Parkdeck der Sparkasse führen. Auf den entsprechenden Zu- und Abfahrten ergibt sich eine erhöhte Verkehrsnachfrage gegenüber dem *heutigen* Zustand.
- Die geplante Brücke wird zu einer Veränderung der Verkehrsbeziehungen im gesamten innerstädtischen Bereich führen und bestimmte Verkehrsverbindungen, die bislang über den Winziger Platz bedient werden, werden künftig über die Kolpingstraße und die neue Brücke abfließen (höhere Attraktivität der neuen Verbindung). Zusätzlich belastet werden der Ostring und die westliche Kolpingstraße sowie der Südring, entlastet wird der Straßenzug Ruhrbrücke, Winziger Platz, Zeughausstraße und die Beringhauser Straße. Geringfügige Veränderungen ergeben sich aber auch für die Coventry Brücke und das Stiftscenter. Die östliche Kolpingstraße wird nur marginal mehr belastet zugunsten einer geringen Verkehrsentlastung auf der Hünenburgstraße.

### 8.3 Verkehrsmengen im Plangebiet

Das Verkehrsmodell liefert Ergebnisse zur *durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV)* für alle Kfz über 24 Stunden an Normalwerktagen (= montags bis freitags außerhalb der Ferien). Jahreszeitlich bedingte Schwankungen im Verkehrsverhalten – beispielsweise ist das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt im Advent wesentlich höher, als in allen anderen Monaten des Jahres – sind damit gemittelt. Für das Plangebiet und das nähere Umfeld liefert das Modell folgende Ergebnisse:

	Ist-Situation 2010	Prognose Null Fall 2015	Prognose Fall 2015
Mühlenweg zw. Fritz-Honsel-Straße und Hanseshof	3700	3700	6000
Martin-Luther-Straße zw. Mühlenweg und Schützenstraße	4200	5100	7600
Fritz-Honsel-Straße zw. Kampstraße und Mühlenweg	2700	2800	3300
Neue Ruhrbrücke	-	-	3800
Kolpingstraße zw. Parkplätzen und neuer Brücke	1400	1400	3600
Hanseshof	800	1800	2000

Die Ergebnisse der Verkehrsmengenberechnung sind als Ausgangsdaten in den schalltechnischen Bericht eingeflossen.

<sup>8</sup> ehemals Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik, heute Information und Technik NRW

## 9 Umweltbelange

### 9.1 Einleitung

#### 9.1.1 Kurzdarstellung der wesentlichen Ziele und des Inhalts des Bebauungsplans

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans sollen die planungsrechtlichen Grundlagen für den Neubau einer Verkehrsverbindung zur Verlängerung des Ostrings (Martin-Luther-Straße/ Mühlenweg) zur Kolpingstraße nebst Anschlüssen an das bestehende Straßen- und Wegenetz geschaffen werden. Die Kreuzung Fritz-Honsel-Straße/ Ostring soll mittels eines Kreisverkehrs ausgebaut werden. Ferner wird die Fläche zwischen Feuerwehrgerätehaus und dem geplanten Kreisverkehr als Gemeinbedarfsfläche in den Bebauungsplan einbezogen.

Planinhalt ist die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche sowie einer Gemeinbedarfsfläche für die Feuerwehr.

Die Flächenbilanz stellt sich wie folgt dar:

Zone	Flächengröße
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	4.297 qm
Fußweg	157 qm
Verkehrsbegleitgrün (inkl. Straßenböschung und Fläche für Anpflanzung)	682 qm
Nicht überbaubare Fläche im GI Gebiet	183 qm
Gemeinbedarfsfläche	1.092 qm
Gesamt	6.411 qm

#### 9.1.2 Darstellung der umweltrelevanten Ziele und ihre Berücksichtigung

Für das Plangebiet sind hinsichtlich der in Fachplänen festgesetzten Ziele folgende Aussagen zu beachten bzw. zu berücksichtigen:

- Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Ruhr nach § 112 Landeswassergesetz NRW gem. Erlass der Bezirksregierung Arnsberg vom 09.10.2003 hinsichtlich des Überflutungsbereichs der Ruhr.
- Der zentrale Entwässerungsentwurf der Stadt Meschede hinsichtlich der Entwässerung des Plangebiets im Mischwassersystem.
- Der Hochwasser-Aktionsplan Ruhr bezogen auf Maßnahmen zum Hochwasserschutz.

Aufgrund der Lage des Plangebietes im Innenbereich enthält der Landschaftsplan Meschede keine Festsetzungen. Im Plangebiet und dessen Umgebung sind keine Objekte in die Denkmalliste der Stadt Meschede eingetragen.

Das Verzeichnis der Altablagerungen und Altstandorte der des Hochsauerlandkreises enthält zwei Einträge:

- Altablagerung/ Altstandorte 194615-2712 und -2715 für die heutige Parkplatzfläche entlang der Kolpingstraße
- Altablagerung/ Altstandort 194615-2730 für die Fläche zwischen Feuerwehrgerätehaus und jetzigem Bauhof
- Altablagerung 194615-2733 südlich des Alten Bauhofs

Neben den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen wie dem Baugesetzbuch (insbesondere die Grundsätze der Bauleitplanung gem. § 1 Abs. 5 und 6) und der Baunutzungsverordnung, dem Bundesimmissionsschutzgesetz und der hierzu erlassenen Verordnungen, dem Denkmalschutzgesetz, dem Wasserhaushaltsgesetz des Bundes in Verbindung mit dem Landeswassergesetz und dem Landschaftsgesetz NRW sind für das Plangebiet im Hinblick auf die Zielsetzung der Bebauungsplanänderung folgende in Fachgesetzen festgesetzte Ziele zu erwähnen:

- Die *Bodenschutzklausel* gem. § 1a Abs. 2 BauGB.
- Die Maßgabe zur *Planung von Verkehrswegen* nach § 41 BImSchG, demnach bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- Der *Trennungsgrundsatz* nach § 50 BImSchG, der dazu verpflichtet, sich gegenseitig ausschließende Nutzungen wie Wohn- und Gewerbegebiete räumlich voneinander zu trennen, um schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen zu vermeiden.
- Die Immissionsgrenzwerte zum *Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen* durch Verkehrsgeräusche bei Bau oder wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen gem. § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
- Die *Eingriffsregelung* gem. § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 4 Landschaftsgesetz NRW. Diesbezüglich kommt jedoch größtenteils die Ausnahmegvorschrift nach § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB zum tragen, demnach ein Ausgleich nicht erforderlich ist, wenn die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dies betrifft die Flächen südlich der Ruhrböschung (Geltungsbereich des B-Plans Nr. 29b) und nördlich der Ruhrböschung (Stellplätze im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB). Die Eingriffsregelung kommt daher nur für die Brückenbauwerke im Böschungsbereich der Ruhr zum Tragen.
- Die Verbotstatbestände zum *Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen* gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG<sup>9</sup>.
- Die *Versickerungspflicht* gem. § 51 a LWG NRW. Die Klausel kommt jedoch nicht zur Anwendung, da das Plangebiet bereits vor dem 01.01.1996 teilweise baulich genutzt, befestigt und größtenteils an die öffentliche Kanalisation angeschlossen war.

## **9.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt anhand der einzelnen für diesen Planungsfall relevanten Umweltmedien/ Schutzgüter.

### **9.2.1 Natur und Landschaft (Ausgleichsregelung)**

#### **9.2.1.1 *Beschreibung der Schutzgüter***

Das Plangebiet liegt im bebauten Siedlungsbereich der Kernstadt Meschede beiderseits der Ruhr. Bis auf das Flussbett der Ruhr und die Uferböschungen ist das gesamte Plangebiet baulich genutzt. Auf der Nordseite der Ruhr befindet sich eine intensiv genutzte Stellplatzanlage, die an die Kolpingstraße angebunden ist. Die Fahrgasse ist asphaltiert, die Stellplätze sind mit Rasengittersteinen gestaltet oder unbefestigt (Splitt). Auf der Südseite der Ruhruferböschung umfasst der Geltungsbereich des Bebauungsplans öffentliche Verkehrsflächen/ Gehwege sowie das noch mit einem Gebäude bebaute Gelände des alten Bauhofs (Fritz-Honsel-Straße 18). Zwischen dem Gehweg der Fritz-Honsel-Straße und dem Ruhrufer befindet sich eine Baumreihe aus hochstämmigen Kastanien sowie einer vorgelagerten Buchenhecke (Bild rechts)

<sup>9</sup> BNatSchG in der ab dem 01.03.2010 geltenden Fassung, vormals § 42 BNatSchG



Der Uferbereich und der Flusslauf der Ruhr werden durch das geplante Brückenbauwerk überspannt. Lediglich die beiden Widerlager und die Brückenpfeiler sind mit dem Erdboden verbunden. Allerdings ersetzt die neue Brücke die vorhandene Fußgängerbrücke 40 m flussaufwärts, deren Widerlager und Brückenpfeiler beseitigt werden (Bild links).

#### 9.2.1.2 Prognose der Auswirkungen der Planung

Durch die Baumaßnahme kommt es nur zu einer geringen zusätzlichen Versiegelung in Gestalt der beiden Pfeiler (je 16 qm zusätzliche Versiegelung) und der Widerlager (14 qm und 10 qm zusätzliche Versiegelung). Der zusätzlichen Versiegelung von 56 qm steht eine Entsiegelung durch den Rückbau der Fußgängerbrücke von ca. 12 qm entgegen. Ferner werden bislang durch Rasengittersteine befestigte Stellplatzflächen durch eine Fahrbahn in Asphalt ersetzt. Im Gegenzug werden Asphalt- und Stellplatzflächen durch Grünflächen ersetzt.

Letztendlich sind durch die Planung Baumfällungen unvermeidlich, dies betrifft 4 Kastanien im Bereich des Ruhrufers, 2 Bäume am Mühlenweg (linkes Bild: rechts vor den Garagen des ehem. Bauhofs) und die zur Verengung der Kolpingstr. als Baumtor gepflanzten Bäume (rechtes Bild).



Den Eingriffen in die Landschaft stehen jedoch Kompensationen entgegen. So wird entlang der Fritz-Honsel-Straße von der heutigen Ruhrbrücke bis zur geplanten neuen Ruhrbrücke am Ost-ring eine Ruhr-Promenade angelegt werden, die als komfortable Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut wird. Der 1. Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs Ruhr-Promenade/ Henne-Boulevard sieht entlang der Promenade eine Baumreihe vor, die teilweise zur Allee erweitert wird. Darüber hinaus wird es zu einer Begrünung der im Bebauungsplan dargestellten Flächen und ggf. auch der Mittelinsel des künftigen Kreisverkehrs kommen. Details hierzu ergeben sich jedoch erst im Zusammenhang mit der Ausbauplanung der Straße.

Hinsichtlich der Gemeinbedarfsflächen kommt es nach Umsetzung dieser Planung und auch im Verhältnis zum bestehenden Baurecht zu keinen Veränderungen, da die Flächen bereits baulich genutzt sind (ehem. Bauhof, Parkplatz) oder baulich genutzt waren (Wohncontainer auf der Freifläche zwischen Feuerwehrgerätehaus und ehem. Bauhof).

### 9.2.1.3 Bewertung der Auswirkungen (Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung)

Im Vergleich stellt sich die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz wie folgt dar:

<b>Flächenhafte Eingriffe/ Ausgleichsmaßnahmen</b>		
Brückenpfeiler und Widerlager	Versiegelung von Grünflächen durch den Neubau: 56 qm	Entsiegelung durch den Abbruch der Johannisbrücke: 12 qm (Außerhalb des Plangebietes auf städtischen Flächen)
Anbindung Kolpingstraße	Straße aus Asphalt anstelle der jetzigen Rasengittersteine: 417 qm	Grünfläche inkl. Anpflanzungen anstatt Rasengittersteine: 43 qm Grünfläche anstatt Rasengittersteine: 100 qm  Grünfläche inkl. Anpflanzungen anstatt Asphalt: 13 qm Grünfläche anstatt Asphalt: 100 qm
Anbindung Fritz-Honsel-Straße		Grünfläche anstatt Asphalt: 176 qm
<b>Gesamt</b>	<b>Zusätzliche Versiegelung: 473 qm</b>	<b>Entsiegelung: 444 qm</b>

<b>Punktuelle Eingriffe/ Ausgleichsmaßnahmen</b>		
Bäume	Entfallende Bäume und zusätzliche Versiegelung: <b>8</b>	Anpflanzung von Bäumen entlang der Fritz-Honsel-Straße in Höhe Stadthalle: (Außerhalb des Plangebietes auf städtischen Flächen): <b>13</b>

Die durch die Umsetzung des Bebauungsplans hervorgerufenen Eingriffe werden durch Maßnahmen zum Ausgleich im Plangebiet und unmittelbar angrenzend an das Plangebiet kompensiert.

### 9.2.2 Wild lebende Tiere und Pflanzen/ biologische Vielfalt

#### 9.2.2.1 *Systematik der naturschutzrechtlichen und -fachlichen Regelungen zu wild lebenden Tieren und Pflanzen*

Nach § 44 Abs. 1 **Nr. 1** BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. In diese Bestimmung greift die verbindliche Bauleitplanung bzw. die Realisierung von Maßnahmen auf der Grundlage der verbindlichen Bauleitplanung nicht ein.

Nach § 44 Abs. 1 **Nr. 2** BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten oder Europäische Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (*Störungsverbot*). Um eine erhebliche Störung handelt es sich, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, das heißt, wenn sich die Störung negativ auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg einer Population auswirkt. Aus Sicht des Landesam-

tes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) "kann eine Störung grundsätzlich durch Beunruhigungen und Scheuchwirkungen infolge von Bewegung, Lärm, Licht sowie durch Fahrzeuge oder Maschinen eintreten. Denkbar sind auch Störungen, die durch Zerschneidungswirkungen hervorgerufen werden, die von technischen Bauwerken ausgehen".<sup>10</sup>

Nach § 44 Abs. 1 **Nr. 3** BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (*Zerstörungsverbot*). Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG gilt dieses Verbot nicht, wenn die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (= Lebensstätten) der streng geschützten Arten im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt wird. Hinsichtlich der übrigen - nur besonders geschützten - Arten wird dieser Verbotstatbestand nicht gesondert geprüft; diesbezüglich reicht die Abarbeitung der Bestimmungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung aus (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Nach § 44 Abs. 1 **Nr. 4** BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

#### *9.2.2.2 Artenschutzrechtliche Prüfung*

Das Planungsbüro Bühner Arnsberg hat im Auftrag der Stadt Meschede für den Geltungsbereich des Bebauungsplans eine artenschutzrechtliche Prüfung bezogen auf die in Nr. 9.2.1.1 genannten Vorgaben durchgeführt<sup>11</sup>.

Im Rahmen einer Vorprüfung (Stufe I) wurde durch eine überschlägige Prognose geklärt, ob und ggf. bei welchen Arten artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Um dies beurteilen zu können, wurden verfügbare Informationen zum betroffenen Artenspektrum eingeholt. Vor dem Hintergrund des Vorhabentyps und der Örtlichkeit wurden alle relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens einbezogen. Nur wenn artenschutzrechtliche Konflikte möglich erschienen, wurde für die betreffenden Arten eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung (in Stufe II) durchgeführt.

Das Gutachten (siehe Seite 24) kommt zu folgendem Ergebnis:

„Im Rahmen einer Vorprüfung (Stufe I) werden die Auswirkungen der Bauleitplanung auf alle im Messtischblatt Meschede nachgewiesenen streng geschützten Tierarten diskutiert. Für das Gros der Arten ist eine potenzielle Gefährdung auszuschließen. Lediglich für einige wenige Gebäude bewohnende und schwierig nachweisbare Fledermäuse wird im Sinne einer Naturschutzprophylaxe eine detaillierte Prüfung (Stufe II) vorgenommen. Insbesondere für die Zwergfledermaus, die häufigste Fledermausart der Städte und Dörfer, ist ein Eingriff in die lokale Population durch den Abriss eines alten, nischenreichen Gebäudekomplexes nicht auszuschließen. Dieser Eingriff bedeutet aber keine nachhaltige Belastung für die lokale Population. Gleichwohl wird empfohlen zu prüfen, ob der geplante Eingriff so terminiert werden kann, dass Tierverluste ausgeschlossen werden können. Das ist insbesondere im Zeitraum zwischen November und April möglich.

**Insgesamt wird die Bauleitplanung artenschutzrechtlich als unbedenklich eingestuft!“**

Die Empfehlung des Gutachters hinsichtlich der zeitlichen Beschränkungen für den Abbruch des alten Bauhofs ist als Hinweis in der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplans enthalten. Der Hinweis ist dahingehend ergänzt, dass ein Abbruch nach Rücksprache mit dem Gutachter auch außerhalb der empfohlenen Zeit stattfinden kann, wenn der Nachweis geführt wird, dass

<sup>10</sup> Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (Herausgeber): "Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen; Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen"; Dezember 2007, S. 22

<sup>11</sup> Planungsbüro Bühner, Arnsberg: Artenschutzrechtliche Prüfung nach Bundesnaturschutzgesetz für den Bebauungsplans Nr. 29b „Mühlenweg“ der Stadt Meschede, Endbericht, Mai 2011

in dem Gebäude keine Vorkommen von Fledermäusen und -gebäudenistende Vogelarten<sup>12</sup> zu finden sind.

### 9.2.3 Immissionsbelastung (umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen)

#### 9.2.3.1 *Beschreibung des Schutzgutes*

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich keine schutzbedürftigen Nutzungen. In die Betrachtung einzubeziehen sind aber alle Objekte, an denen sich durch das konkrete Vorhaben und ggf. weitere Maßnahmen Veränderungen ergeben. Der Betrachtungsfall geht daher über den Nahbereich des Bebauungsplans hinaus:

1. Unmittelbar angrenzend an den Bebauungsplan befinden sich schutzbedürftige Nutzungen nur am Nordrand des Plangebietes. Es handelt sich um die zum Zeitpunkt der Plan-aufstellung genehmigten Wohnnutzungen in den Gebäuden Kolpingstraße 7, 9 und 11. Hier gilt die planungsrechtliche Einstufung als Mischgebiet.
2. Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 29b südlich der Bebauungsplanänderung und –ergänzung sind insbesondere die Wohnnutzungen in den Gebäuden Hanseshof 21, Mühlenweg 18, 19 und 21, Schützenstraße 9 und 11/11a zu nennen. Für diese Gebäude setzt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 29b „Mühlenweg“ ein Kerngebiet fest.  
Die Wohngebäude Mühlenweg 22a, 22b, und 22c liegen im festgesetzten GI Gebiet. Die Wohnnutzungen genießen Bestandsschutz. Der Schutzanspruch ist mit denen eines Gewerbegebietes zu vergleichen.  
Für die Wohnnutzungen im Feuerwehrgerätehaus, Fritz-Honsel-Straße 16 (Gemeinbedarfsfläche), gilt der Schutzanspruch eines Kerngebietes.  
Für die genannten und alle weiteren Gebäude entlang des Ostrings zwischen Schützenstraße und Fritz-Honsel-Straße schreibt der Bebauungsplan Nr. 29b aufgrund einer früheren Immissionsprognose passiven Schallschutz zwingend vor.
3. Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 29b sind die Wohnnutzungen in den Gebäuden Briloner Straße 9/11 und Martin-Luther-Straße 5 sowie das Schulgebäude Martin-Luther-Straße 8 zu betrachten.
4. Einen Sonderfall bilden die Wohnnutzungen entlang der Kolpingstraße (Gebäude Nr. 10, 12, 14 und 20). Hier ist zu berücksichtigen, dass eine geringe bauliche Veränderung der Straßenverkehrsfläche vorgesehen ist.

Der Schutzstatus für die in 3. und 4. genannten Objekte ist als Kerngebiet einzustufen. Insgesamt sind 49 Einzelobjekte positiv oder negativ betroffen.

#### 9.2.3.2 *Prognose der Auswirkungen der Planung*

Das Plangebiet befindet sich im innerstädtischen Bereich, auf den verschiedene Lärmquellen einwirken. Zu nennen sind hier die vorhandene Verkehrsbelastung auf dem innerstädtischen Verkehrsring und der Kolpingstraße, der Eisenbahnbetrieb auf der nahen Bahnstrecke Hagen – Warburg, die industrielle Nutzung durch die Fa. Honsel und der Betrieb der Feuerwehr sowie der Rettungswache. Die Prognose der Auswirkungen kann sich entsprechend der rechtlichen Vorgaben des Immissionsschutzrechtes aber nur auf *Verkehrslärm, der von öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausgeht*, beziehen. Neben den geänderten Verkehrswegen sind daher auch die übrigen öffentlichen Straßenverkehrsflächen (z. B. Parkplätze) als Emissionsquellen zu berücksichtigen.

Bei einer Neuplanung wird zunächst die Vorbelastung durch Verkehrslärm ohne Umsetzung des Vorhabens ermittelt. Dabei ist folgendes zu berücksichtigen: Der Bau einer Brücke über die Ruhr entsprechend dem Bebauungsplan steht im Zusammenhang mit anderen Veränderungen

---

<sup>12</sup> Empfehlung der Unteren Landschaftsbehörde im Rahmen der öffentlichen Auslegung

im Verkehrsfluss der Innenstadt (Einrichtungsverkehr Ruhrbrücke – Winziger Platz). Demgegenüber ergeben sich durch die demografische Entwicklung, die Realisierung von Um- und Ausbaumaßnahmen im innerstädtischen Bereich und der – jederzeit möglichen – Revitalisierung von Leerständen auf Basis des bestehenden Baurechts, die bis 2015<sup>13</sup> eintreten könnten, Veränderungen, die nicht im Zusammenhang mit dieser Planung stehen. Dieser Effekt kann bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens keine Rolle spielen, da er in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan steht. Aus diesem Grunde basiert die Ermittlung der Vorbelastung auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsmenge (siehe Kap. 8) für den sogenannten Prognose Null Fall im Jahre 2015. Der Prognose Null Fall berücksichtigt alle bis zu diesem Zeitpunkt eingetretenen Veränderungen, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben.

Die Prognose der zu erwartenden Emissionen und der daraus resultierenden Immissionssituation an den möglicherweise betroffenen schutzwürdigen Nutzungen im Planungsfall 2015 erfolgte sowohl bezogen auf den Verkehr, der ausschließlich auf dem Neubauabschnitt entsteht, als auch auf den Verkehr auf allen öffentlichen Verkehrsflächen im Einwirkungsbereich. Dabei wurden die Verkehrsmengen zugrundegelegt, die aus der Umsetzung des Vorhabens und weiterer Veränderungen im innerstädtischen Verkehrsnetz (Einbahnstraßenverkehr Fritz-Honsel-Straße auf dem Abschnitt Ruhrplatz bis Winziger Platz sowie Kampfstraße bis Winziger Platz) hervorgehoben werden.

Die Prognose wurde durch das Büro Draeger Akustik durchgeführt.<sup>14</sup> Die Berechnung erfolgte anhand der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen des damaligen Bundesministers für Verkehr (RLS-90). Neben der absoluten Anzahl der Fahrzeuge pro Tag flossen noch weitere Annahmen in die Prognose ein. Ein wichtiger Faktor war der LKW Anteil, der sich auf alle Fahrzeuge über 2,8 t zulässigen Gesamtgewichts bezieht. Der Gutachter ging gem. Tabelle 3 der RLS-90 für alle betrachteten Immissionsorte von einem LKW-Anteil von 10% tags und 3 % nachts aus<sup>15</sup>. Die Beobachtung der örtlichen Situation lässt keine Rückschlüsse zu, dass diese Annahmen überschritten werden. Dies gilt aus folgenden Gründen auch für den Planungsfall:

- Die innerstädtische Beschilderung für die Anlieferung der Fa. Honsel wird auch weiterhin über den Südring und die Martin-Luther-Straße/ Mühlenweg erfolgen. Zudem besteht eine Linksabbiegepflicht für LKW von der Werkszufahrt Honsel auf den Ostring, die auch künftig beibehalten werden soll. Eine Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Kolpingstraße ist daher nicht zu erwarten.
- Der Busverkehr wird nicht über den Ostring/ Kolpingstraße sondern über den Südring/ Coventry-Brücke zum Busbahnhof geführt. Lediglich im Falle einer Sperrung der Ruhrbrücke (Ruhplatz – Fritz-Honsel-Straße) kann die Verbindung als Ausweichstrecke für einige Linien genutzt werden.
- Die neue Verkehrsführung ist auf den Ziel-Quell-Verkehr in und aus der Innenstadt ausgerichtet. Die Anzahl der LKW-Fahrten wird sich nur durch die Revitalisierung der Warenflächen im ehem. Hertie-Warenhaus erhöhen. Maßgeblich sind jedoch nicht die absoluten Zahlen, sondern der relative Anteil. Da nicht mit einer proportionalen Steigerung der LKW Fahrten entsprechend der PKW-Fahrten zu rechnen ist, könnte bei einem absoluten Ansteigen der LKW Fahrten ggf. sogar ein Sinken des relativen Anteils erfolgen.

Die für die Berechnung der Immissionen maßgebende Verkehrsstärke<sup>16</sup> wurde ebenfalls gem. RLS-90 abgeleitet; diese beträgt tagsüber 6 % des DTV<sup>17</sup> und nachts 1,1 % des DTV. Im Be-

<sup>13</sup> vorgesehener Zeitpunkt der Umsetzung des Vorhabens und der weiteren genannten Veränderungen im innerstädtischen Verkehrsnetz

<sup>14</sup> DRAEGER AKUSTIK: Bericht Nr. 11-06 vom 18.02.2011

<sup>15</sup> DRAEGER AKUSTIK, a.a.O., S. 12

<sup>16</sup> RLS-90 Kap. 2: Auf den Beurteilungszeitraum bezogener Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenabschnitt stündlich passierenden Kraftfahrzeuge

reich der Martin-Luther-Straße wurde die Störwirkung der lichtzeichengeregelten Kreuzungen Osterweg/ Briloner Straße/ Martin-Luther-Straße und Schützenstraße/ Martin-Luther-Straße gem. Tabelle 2 der RLS-90 durch einen Zuschlag berücksichtigt. Ebenso wurde der Einfluss der Steigungsstrecke Martin-Luther-Straße zwischen Schützenstraße und Oesterweg gem. Kap 4.4.1.1.4 der RLS-90 beachtet.

Die Ergebnisse der Immissionsprognose für die Verkehrslärmbelastung, *die von allen öffentlichen Verkehrsflächen ausgeht*, sind in den Tabellen 11 und 12 auf Seite 25 und 26 des Schalltechnisches Berichtes sowie in Kap. 9.2.3.4 wiedergegeben. Der Bericht ist Teil der Begründung. Die Beurteilungspegel bezogen auf Verkehrslärm, der *ausschließlich von den neu ausgebauten oder wesentlich geänderten Straßen herrührt*, sind in Tabelle 13 auf Seite 30 des Schalltechnisches Berichtes dargestellt.

### 9.2.3.3 Bewertung der Auswirkungen - Vergleichswerte

Das Baugesetzbuch gibt in § 1 Abs. 6 Nr. 1 vor, dass bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sind die §§ 41-43 BImSchG und die hieraus abgeleitete 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchVO) zu betrachten, da es sich beim Vorhaben um den Neubau einer Straße handelt. Die Verordnung regelt durch die Vorgabe von Immissionsgrenzwerten in verbindlicher Weise, wann Verkehrsgeräusche, die von neuen oder wesentlich geänderten öffentlichen Straßen ausgehen, als schädliche Umwelteinwirkungen zu bewerten sind. Dies lässt den Schluss zu, dass eine Geräuschbelastung unterhalb der Grenzwerte nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen führt und gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind.

Die 16. BImSchVO ist in Zusammenschau mit den §§ 41 und 43 BImSchG allerdings nur einschlägig für die Anlieger an neu zu errichtenden oder wesentlich zu ändernden Straßen (unmittelbare Betroffene). Liegt eine neue oder wesentlich geänderte Straße vor, so besteht für die Anlieger an diesen Abschnitten bei Überschreitung der Grenzwerte Anspruch auf aktiven oder passiven Schallschutz.

Der *Neubau der Brücke nebst Anbindung an die Kolpingstraße* ist unstreitig ein Neubauabschnitt im Sinne der 16. BImSchVO. Die Einrichtung des *Kreisverkehrs* an der Fritz-Honsel-Straße und der Ausbau der westlichen *Kolpingstraße* sind Veränderungen bestehender Verkehrswege, sogenannte erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne der Verordnung. Bei einer Änderung bestehender Straßen wird die Pflicht für Lärmschutzmaßnahmen nicht bereits dann ausgelöst, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Dazu ist es zusätzlich erforderlich, dass sich der Pegel durch die bauliche Veränderung um mindestens 3 dB erhöht, oder dass bei einer Erhöhung hohe Werte von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB in der Nacht erreicht oder überschritten werden.

Anlieger an anderen, vorhandenen Straßen, auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht (Ostring, westliche Kolpingstraße), lassen sich nicht zur Nachbarschaft der neuen Straße zählen. Für diese mittelbar Betroffenen gilt die Verordnung nicht. Der Belang des Schallschutzes ist zwar auch in diesen Fällen ein wichtiger Planungsgrundsatz, er hat jedoch keinen Vorrang vor anderen öffentlichen oder privaten Belangen. Für die mittelbar Betroffenen werden die Immissionswerte der 16. BImSchVO daher zur Orientierung herangezogen, weil diese Werte gesunde Wohnverhältnisse sicherstellen. Sie können in der Abwägung überwunden werden. Im Übrigen bezieht sich die Immissionsprognose an den mittelbar betroffenen Objekten auf den Verkehrslärm von allen öffentlichen Straßen im jeweiligen Einzugsbereich und nicht nur auf den Verkehrslärm, der von den Straßen im Neubauabschnitt ausgeht.

---

<sup>17</sup> RLS-90 Kap. 2: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke = Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenabschnitt täglich passierenden Kraftfahrzeuge. Die Ableitung des DTV aus dem DTV für Normalwerkstage (=Gegenstand des Verkehrsmodells des Büros IGS) erfolgte anhand der Angaben der Straßenverkehrszählung an überörtlichen Straßen 2005. Demnach liegt in Meschede der Anteil des DTV bezogen auf den DTV an Normalwerktagen nie höher als 92%.

Für Kern- und Mischgebiete beträgt der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchVO tagsüber 64 dB(A) und nachts 54 dB(A), für Wohngebiete 59 dB(A) und nachts 49 dB(A).

#### 9.2.3.4 Bewertung der Auswirkungen – Auslegung der Ergebnisse

Für den Verkehrslärm, der ausschließlich von Verkehren auf der neuen Brücke nebst Anbindung an die Kolpingstraße ausgeht, d.h. für die unmittelbar durch das Vorhaben Betroffenen, werden die *Grenzwerte* der 16. BImSchVO an den Gebäuden Kolpingstraße 7, 9, 11 zwar ausgeschöpft, aber dennoch eingehalten.<sup>18</sup> An allen anderen im Einwirkungsbereich der neuen Straßenverbindung liegenden Objekten werden die Werte deutlich unterschritten.

Nach den Berechnungen des Gutachters sind der Ausbau des Kreisverkehrs im Plangebiet und auch der vorgesehene Ausbau der Kolpingstraße außerhalb des Plangebietes keine wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchVO,<sup>19</sup> da eine Pegeländerung von 3 dB(A) nicht erreicht wird und die Grenzwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) nicht überschritten werden.

Für den Verkehrslärm, der von allen öffentlichen Verkehrsflächen im Einwirkungsbereich ausgeht und sich auch außerhalb der Neubaustrecke d.h. für die mittelbar Betroffenen auswirkt, ergibt sich ein differenziertes Bild. Die nachfolgende Tabelle zeigt das Ergebnis der vom Büro Draeger errechneten Beurteilungspegel im Plan Null Fall und im Planfall Neue Verkehrsführung, jeweils bezogen auf das Jahr 2015.<sup>20</sup> Aus der Differenz der beiden Werte ergibt sich die Pegeländerung. Beide Werte werden zudem mit dem Vergleichswert analog der 16. BImSchVO verglichen, wobei nur die Immissionsorte mit Überschreitungen angegeben sind.

Für die grau hinterlegten Immissionsorte gilt die o.g. Betrachtung als unmittelbar Betroffene. Der Vollständigkeit halber sind die Orte mit aufgenommen, um zu erkennen, welche Gesamtbelastung auf diese Gebäude einwirkt, da der Beurteilungspegel auch den Verkehr außerhalb der Neubaustrecken, wie z.B. dem öffentlichen Parkplatz Kolpingstraße, berücksichtigt.

Aus der Betrachtung der Vergleichswerte lassen sich 4 Kategorien ableiten:

-  1. Keine Überschreitung der Vergleichswerte sowohl im Plan Null Fall als auch bei der neuen Verkehrsführung
-  2. Überschreitung der Vergleichswerte nur bei der neuen Verkehrsführung
-  3. Überschreitung der Vergleichswerte
-  4. Überschreitung der Vergleichswerte in beiden Fällen und Werte > 70 dB(A) bzw. > 60 dB(A) bei der neuen Verkehrsführung

<sup>18</sup> Draeger Akustik, a.a.O., S. 30

<sup>19</sup> Draeger Akustik, a.a.O., Kap. 7.2 und 7.3

<sup>20</sup> Draeger Akustik, a.a.O., S. 25-28

Prognose Verkehrslärm Beurteilungspegel, Tag								
	Ort	Plan Null Fall	Neue Verkehrs-führung	Pegel-änderung	Ver-gleichs-wert 16. BImSch VO	Plan Null Fall	Neue Verkehrs-führung	Ka-tego-rie
		L <sub>r[Tag]</sub> dB(A)	L <sub>r[Tag]</sub> dB(A)	Δ L <sub>r</sub> dB(A)	Tag dB(A)	Über-schrei-tung Tag dB(A)	Über-schrei-tung Tag dB(A)	
I 1	Briloner Str. 9	70,9	71,1	+ 0,2	64	6,9	7,1	4
I 2	Martin-Luther-Straße 5	70,2	71,2	+ 1,0	64	6,2	7,2	4
I 3	Schützenstraße 8	72,0	72,9	+ 0,9	64	8,0	8,9	4
I 4	Schützenstraße 10	70,2	71,1	+ 0,9	64	6,2	7,1	4
I 5	Schützenstraße 9	71,8	73,3	+ 1,5	64	7,8	9,3	4
I 6	Schützenstraße 11	71,9	73,4	+ 1,5	64	7,9	9,4	4
I 7	Mühlenweg 16	65,7	67,3	+ 1,6	64	1,7	3,3	3
I 8	Mühlenweg 18	70,5	72,0	+ 1,5	64	6,5	8,0	4
I 9	Martin-Luther-Straße 1	67,6	69,1	+ 1,5	64	3,6	5,1	3
I 10	Mühlenweg 19	59,9	61,4	+ 1,5	64			1
I 11	Mühlenweg 21	66,5	68,1	+ 1,6	64	2,5	4,1	3
I 12	Mühlenweg 22	69,5	71,1	+ 1,6	64	5,5	7,1	4
I 13	Kampstraße 20	64,6	64,9	+ 0,3	64	0,6	0,9	3
I 14	Kampstraße 16	62,8	63,2	+ 0,4	64			1
I 15	Hanseshof 13	63,6	64,1	+ 0,5	64		0,1	2
I 16	Hanseshof 6	63,8	64,3	+ 0,5	64		0,3	2
I 17	Hanseshof 8	62,6	63,1	+ 0,5	64			1
I 18	Hanseshof 8a	62,5	63,0	+ 0,5	64			1
I 19	Hanseshof 15	63,7	64,2	+ 0,5	64		0,2	2
I 20	Hanseshof 12	62,9	63,4	+ 0,5	64			1
I 21	Hanseshof 19	63,6	64,2	+ 0,6	64		0,2	2
I 22	Hanseshof 14	63,4	64,0	+ 0,6	64			1
I 23	Hanseshof 21	64,2	66,0	+ 1,8	64	0,2	2,0	3
I 24	Kampstraße 9	58,0	58,4	+ 0,4	64			1
I 25	Fritz-Honsel-Straße 16	65,2	66,3	+ 1,1	64	1,2	2,3	3
I 26	Kolpingstraße 11	63,3	63,7	+ 0,4	64			1
I 27	Kolpingstraße 9	62,8	63,4	+ 0,6	64			1
I 28	Kolpingstraße 7	62,3	63,1	+ 0,8	64			1
I 29	Kolpingstraße 20	63,6	64,9	+ 1,3	64		0,9	2
I 30	Kolpingstraße 18	65,6	66,6	+ 1,0	64	1,6	2,6	3
I 31	Kolpingstraße 16	65,0	66,4	+ 1,4	64	1,0	2,4	3
I 32	Kolpingstraße 14	64,8	66,1	+ 1,3	64	0,8	2,1	3
I 33	Kolpingstraße 12	62,2	62,7	+ 0,5	64			1
I 34	Kolpingstraße 10	64,5	65,7	+ 1,2	64	0,5	1,7	3
I 35	Kolpingstraße 2	64,1	65,0	+ 0,9	64	0,1	1,0	3
I 36	Ruhrplatz 2	65,1	65,9	+ 0,8	64	1,1	1,9	3
I 37	Ruhrplatz 4	66,3	66,9	+ 0,6	64	2,3	2,9	3
I 38	Kolpingstraße 3	67,2	68,3	+ 1,1	64	3,2	4,3	3
I 39	Hünenburgstraße 1	60,8	60,6	- 0,2	59	1,8	1,6	3
I 40	Hünenburgstraße 2	61,4	61,0	- 0,4	59	2,4	2,0	3
I 41	Hünenburgstraße 3	60,1	60,1	0,0	59	1,1	1,1	3
I 42	Hünenburgstraße 4	63,3	63,2	- 0,1	59	4,3	4,2	3
I 43	Hünenburgstraße 4a	62,9	62,9	0,0	59	3,9	3,9	3

**Stadt Meschede – Stadtteil Meschede**

2. Änderung und Ergänzung B-Plan Nr. 29b „Mühlenweg“

Begründung

Satzungsbeschluss

I 44	Hünenburgstraße 6	62,8	62,9	+ 0,1	59	3,8	3,9	3
I 45	Hünenburgstraße 7	59,4	59,8	+ 0,4	59	0,4	0,8	3
I 46	Hünenburgstraße 9	60,1	60,2	+ 0,1	59	1,1	1,2	3
I 47	Hünenburgstraße 10	60,1	60,3	+ 0,2	59	1,1	1,3	3
I 48	Hünenburgstraße 11	62,0	62,5	+ 0,5	59	3,0	3,5	3
I 49	Hünenburgstraße 16	60,7	60,3	- 0,4	59	1,7	1,3	3

L<sub>r</sub>: BeurteilungspegelΔ L<sub>r</sub>: Pegeländerungen L<sub>r</sub> Neue Verkehrsführung – L<sub>r</sub> Plan Null Fall

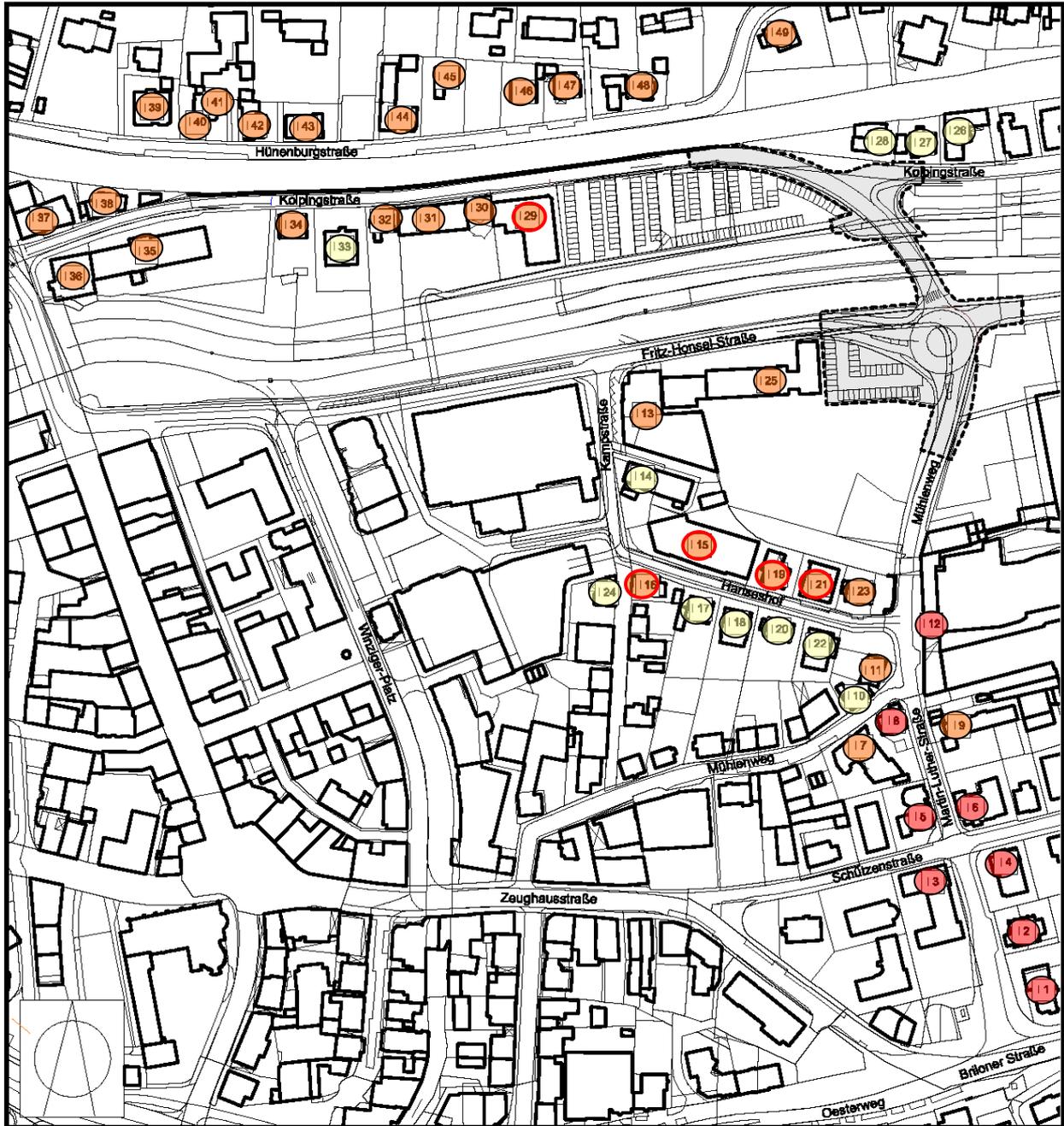


Abbildung 2: Lage der Immissionspunkte

1 Bröner Straße 9	14 Kampstraße 16	27 Kolpingstraße 9	40 Hünenburgstraße 2
2 Martin-Luther-Straße 5	15 Hanseshof 13	28 Kolpingstraße 7	41 Hünenburgstraße 3
3 Schützenstraße 8	16 Hanseshof 6	29 Kolpingstraße 20	42 Hünenburgstraße 4
4 Schützenstraße 10	17 Hanseshof 8	30 Kolpingstraße 18	43 Hünenburgstraße 4a
5 Schützenstraße 9	18 Hanseshof 8a	31 Kolpingstraße 16	44 Hünenburgstraße 6
6 Schützenstraße 11	19 Hanseshof 15	32 Kolpingstraße 14	45 Hünenburgstraße 7
7 Mühlenweg 16	20 Hanseshof 12	33 Kolpingstraße 12	46 Hünenburgstraße 9
8 Mühlenweg 18	21 Hanseshof 19	34 Kolpingstraße 10	47 Hünenburgstraße 10
9 Martin-Luther-Straße 1	22 Hanseshof 14	35 Kolpingstraße 2	48 Hünenburgstraße 11
10 Mühlenweg 19	23 Hanseshof 21	36 Ruhrplatz 2 Nordseite	49 Hünenburgstraße 16
11 Mühlenweg 21	24 Kampstraße 9	37 Ruhrplatz 4	
12 Mühlenweg 22	25 Fritz-Honsel-Straße 16	38 Kolpingstraße 3	
13 Kampstraße 20	26 Kolpingstraße 11	39 Hünenburgstraße 1	

Grafik: Zuordnung der Immissionsorte zu den Kategorien der Verkehrslärmbelastung Tagsüber

Prognose Verkehrslärm Beurteilungspegel, Nacht								
	Ort	Plan	Neue	Pegel- ände- rung	Ver- gleichs- wert 16. BlmSch VO	Plan	Neue	Ka- tego- rie
		Null	Ver- kehrs- führung			Null	Ver- kehrs- führung	
		Fall				Fall		
		L <sub>r</sub> [Nacht] dB(A)	L <sub>r</sub> [Nacht] dB(A)	Δ L <sub>r</sub> dB(A)	Nacht dB(A)	Über- schrei- tung	Über- schrei- tung	
I 1	Briloner Str. 9	60,7	60,9	+ 0,2	54	6,7	6,9	4
I 2	Martin-Luther-Straße 5	60,0	61,0	+ 1,0	54	6,0	7,0	4
I 3	Schützenstraße 8	61,8	62,7	+ 0,9	54	7,8	8,7	4
I 4	Schützenstraße 10	60,0	60,9	+ 0,9	54	6,0	6,9	4
I 5	Schützenstraße 9	61,6	63,1	+ 1,5	54	7,6	9,1	4
I 6	Schützenstraße 11	61,7	63,2	+ 1,5	54	7,7	9,2	4
I 7	Mühlenweg 16	55,5	57,1	+ 1,6	54	1,5	3,1	3
I 8	Mühlenweg 18	60,2	61,8	+ 1,6	54	6,2	7,8	4
I 9	Martin-Luther-Straße 1	57,4	58,9	+ 1,5	54	3,4	4,9	3
I 10	Mühlenweg 19	49,7	51,2	+ 1,5	54			1
I 11	Mühlenweg 21	56,3	57,9	+ 1,6	54	2,3	3,9	3
I 12	Mühlenweg 22	59,3	60,9	+ 1,6	54	5,3	6,9	4
I 13	Kampstraße 20	54,4	54,7	+ 0,3	54	0,4	0,7	3
I 14	Kampstraße 16	52,6	53,0	+ 0,4	54			1
I 15	Hanseshof 13	53,4	53,9	+ 0,5	54			1
I 16	Hanseshof 6	53,6	54,1	+ 0,5	54		0,1	2
I 17	Hanseshof 8	52,4	52,9	+ 0,5	54			1
I 18	Hanseshof 8a	52,3	52,8	+ 0,5	54			1
I 19	Hanseshof 15	53,5	54,0	+ 0,5	54			1
I 20	Hanseshof 12	52,6	53,2	+ 0,6	54			1
I 21	Hanseshof 19	53,4	54,0	+ 0,6	54			1
I 22	Hanseshof 14	53,1	53,8	+ 0,7	54			1
I 23	Hanseshof 21	54,0	55,8	+ 1,8	54		1,8	2
I 24	Kampstraße 9	47,7	48,2	+ 0,5	54			1
I 25	Fritz-Honsel-Straße 16	55,0	56,1	+ 1,1	54	1,0	2,1	3
I 26	Kolpingstraße 11	53,3	53,6	+ 0,3	54			1
I 27	Kolpingstraße 9	52,8	53,3	+ 0,5	54			1
I 28	Kolpingstraße 7	52,3	53,0	+ 0,7	54			1
I 29	Kolpingstraße 20	53,4	54,7	+ 1,3	54		0,7	2
I 30	Kolpingstraße 18	55,4	56,4	+ 1,0	54	1,4	2,4	3
I 31	Kolpingstraße 16	54,8	56,2	+ 1,4	54	0,8	2,2	3
I 32	Kolpingstraße 14	54,6	55,9	+ 1,3	54	0,6	1,9	3
I 33	Kolpingstraße 12	52,0	52,5	+ 0,5	54			1
I 34	Kolpingstraße 10	54,2	55,4	+ 1,2	54	0,2	1,4	3
I 35	Kolpingstraße 2	53,7	54,7	+ 1,0	54		0,7	2
I 36	Ruhrplatz 2	54,9	55,6	+ 0,7	54	0,9	1,6	3
I 37	Ruhrplatz 4	56,1	56,7	+ 0,6	54	2,1	2,7	3
I 38	Kolpingstraße 3	57,0	58,1	+ 1,1	54	3,0	4,1	3
I 39	Hünenburgstraße 1	50,5	50,3	- 0,2	49	1,5	1,3	3
I 40	Hünenburgstraße 2	51,2	50,8	- 0,4	49	2,2	1,8	3
I 41	Hünenburgstraße 3	49,8	49,8	0,0	49	0,8	0,8	3
I 42	Hünenburgstraße 4	53,1	52,9	- 0,2	49	4,1	3,9	3
I 43	Hünenburgstraße 4a	52,7	52,7	0,0	49	3,7	3,7	3

**Stadt Meschede – Stadtteil Meschede**

2. Änderung und Ergänzung B-Plan Nr. 29b „Mühlenweg“

Begründung

Satzungsbeschluss

I 44	Hünenburgstraße 6	52,6	52,7	<b>+ 0,1</b>	49	3,6	3,7	<b>3</b>
I 45	Hünenburgstraße 7	49,2	49,6	<b>+ 0,4</b>	49	0,2	0,6	<b>3</b>
I 46	Hünenburgstraße 9	49,9	50,1	<b>+ 0,2</b>	49	0,9	1,1	<b>3</b>
I 47	Hünenburgstraße 10	50,0	50,2	<b>+ 0,2</b>	49	1,0	1,2	<b>3</b>
I 48	Hünenburgstraße 11	51,9	52,4	<b>+ 0,5</b>	49	2,9	3,4	<b>3</b>
I 49	Hünenburgstraße 16	50,6	50,1	<b>- 0,5</b>	49	1,6	1,1	<b>3</b>
L <sub>r</sub> : Beurteilungspegel								
Δ L <sub>r</sub> : Pegeländerungen L <sub>r</sub> Neue Verkehrsführung – L <sub>r</sub> Plan Null Fall								

Der Vergleich der Tag und Nachwerte mit dem jeweiligen Vergleichswert kommt hinsichtlich der Einteilung in die o.g. Kategorien zu den gleichen Ergebnissen mit Ausnahme der Immissionsorte 15 (nachts Kategorie 1 statt tags 2) sowie 23 und 35 (nachts Kategorie 2 statt tags Kategorie 3).

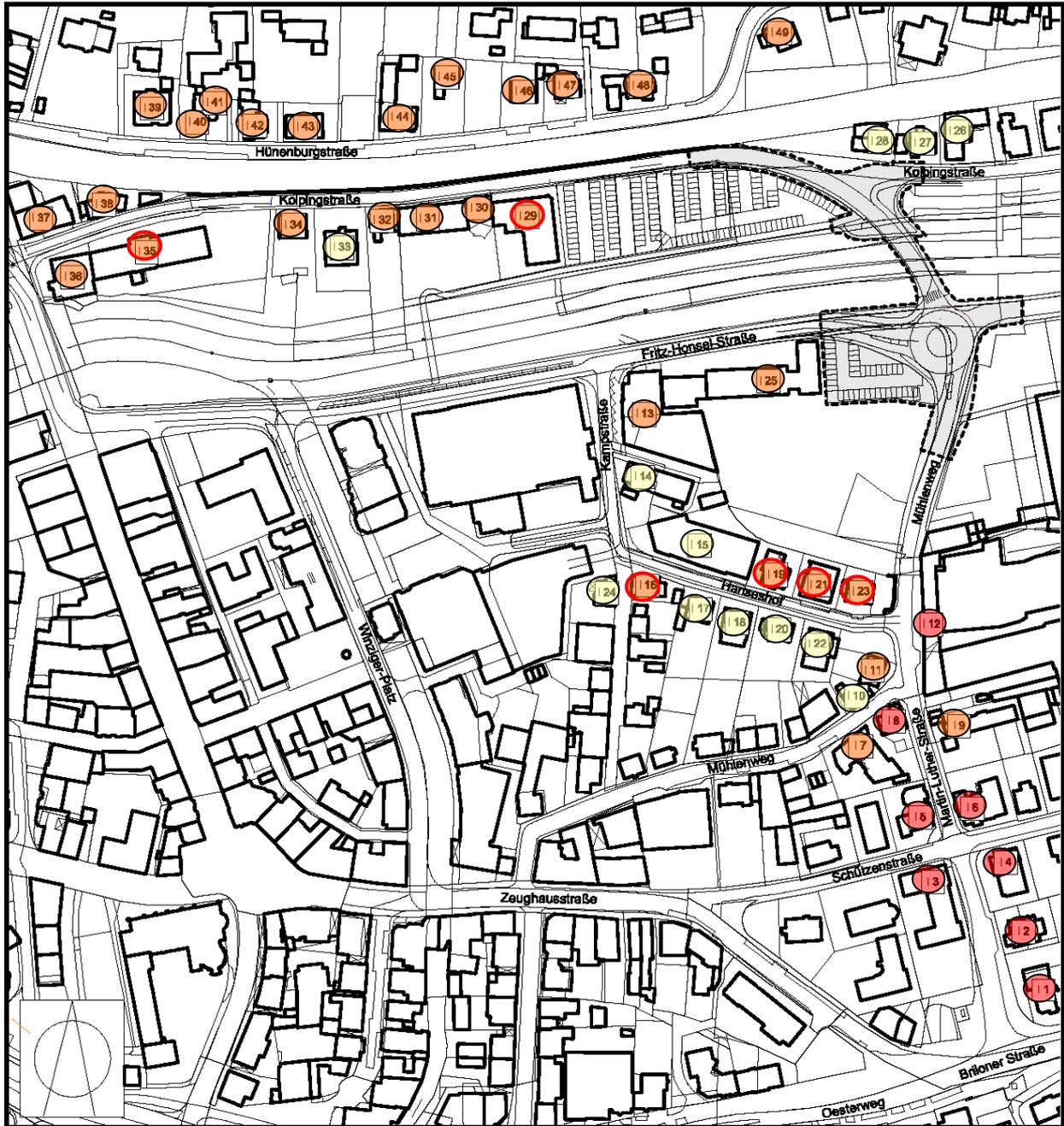


Abbildung 2: Lage der Immissionspunkte

- |                          |                           |                          |                       |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------|
| 1 Bröner Straße 9        | 14 Kampstraße 16          | 27 Kolpingstraße 9       | 40 Hünenburgstraße 2  |
| 2 Martin-Luther-Straße 5 | 15 Hanseshof 13           | 28 Kolpingstraße 7       | 41 Hünenburgstraße 3  |
| 3 Schützenstraße 8       | 16 Hanseshof 6            | 29 Kolpingstraße 20      | 42 Hünenburgstraße 4  |
| 4 Schützenstraße 10      | 17 Hanseshof 8            | 30 Kolpingstraße 18      | 43 Hünenburgstraße 4a |
| 5 Schützenstraße 9       | 18 Hanseshof 8a           | 31 Kolpingstraße 16      | 44 Hünenburgstraße 6  |
| 6 Schützenstraße 11      | 19 Hanseshof 15           | 32 Kolpingstraße 14      | 45 Hünenburgstraße 7  |
| 7 Mühlenweg 16           | 20 Hanseshof 12           | 33 Kolpingstraße 12      | 46 Hünenburgstraße 9  |
| 8 Mühlenweg 18           | 21 Hanseshof 19           | 34 Kolpingstraße 10      | 47 Hünenburgstraße 10 |
| 9 Martin-Luther-Straße 1 | 22 Hanseshof 14           | 35 Kolpingstraße 2       | 48 Hünenburgstraße 11 |
| 10 Mühlenweg 19          | 23 Hanseshof 21           | 36 Ruhrplatz 2 Nordseite | 49 Hünenburgstraße 16 |
| 11 Mühlenweg 21          | 24 Kampstraße 9           | 37 Ruhrplatz 4           |                       |
| 12 Mühlenweg 22          | 25 Fritz-Honsel-Straße 16 | 38 Kolpingstraße 3       |                       |
| 13 Kampstraße 20         | 26 Kolpingstraße 11       | 39 Hünenburgstraße 1     |                       |

Grafik: Zuordnung der Immissionsorte zu den Kategorien der Verkehrslärmbelastung Nacht

Maßgeblich bei der Beurteilung der neuen Verkehrsführung ist die Pegeländerung. Die Pegelerhöhung sowohl für den Tag- als auch für den Nachtwert liegt bei max. 1,8 dB(A), was physisch kaum wahrnehmbar ist. Daraus wird deutlich, dass sich die Immissionssituation durch die neue Verkehrsführung nicht wesentlich verschlechtert, da diese im Wesentlichen durch die Verkehre aus dem bestehenden Netz bestimmt wird, die im Jahre 2015 zu erwarten sind. An allen Immissionsorten der Kategorie 3 und 4 werden nämlich die Vergleichswerte der 16. BImSchVO bereits im jetzigen Zustand überschritten. Dies gilt insbesondere für die westliche Kolpingstraße und den südlichen Abschnitt des Ostrings. Zu einem erstmaligen Überschreiten der Vergleichswerte tagsüber (Kategorie 2) kommt es nur an den Gebäuden Hanseshof 6, 8, 15, 19 (bedingt durch eine angenommene zusätzliche Auslastung der Parkanlagen infolge der neuen Verkehrsführung) sowie Kolpingstraße 20, die sich alle außerhalb des unmittelbaren Einwirkungsbereichs der neuen Verkehrswege befinden.

Die Überschreitungen der Vergleichswerte aus der 16. BImSchVO und insbesondere des Vergleichswertes 70 dB(A)/ 60 dB(A), der bei der wesentlichen Änderung von Straßen im Rahmen der 16. BImSchVO herangezogen wird, sind aus folgenden Gründen aber zu relativieren:

1. Die Annahmen des künftigen Verkehrsaufkommens beruhen auf einem sehr pessimistischen Ansatz (hohes Verkehrsaufkommen, hohe Parkplatzauslastung, keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, keine Werksanbindung Ost der Fa. Honsel, Berücksichtigung der Störwirkung der Lichtzeichensignalanlage Schützenstraße trotz Schaltung auf Dauergrün). Es wird daher im Rahmen des Monitorings zu beachten sein, wie sich der Verkehr tatsächlich entwickelt.
2. Im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahmen werden Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen vorgenommen. So werden auf den entstehenden Grünflächen Anpflanzungen als optischer Sichtschutz z. B. im Bereich der Einmündung der neuen Brücke in die Kolpingstraße erfolgen. Im Bereich der östlichen Kolpingstraße wird durch die Herstellung eines Gehwegs die Fahrbahn von den Objekten abgerückt. Zudem werden Maßnahmen zur Verkehrsregelung (Tempo 30 Zone für die Kolpingstraße östlich der neuen Brücke, Linksabbiegepflicht für LKW an der Einmündung Werkstraße Honsel/ Mühlenweg) ergriffen; das Parkleitsystem wird entsprechend optimiert.
3. Es wird auch weiterhin alles daran gesetzt, die Fa. Honsel zu einer Fertigstellung der begonnenen Werksanbindung Ost (B-Plan Nr. 102.2) zu drängen, in Folge dessen der pegelbestimmende LKW-Anteil auf dem Ostring abnehmen wird.
4. Im Geltungsbereich des bestehenden B-Plans Nr. 29b „Mühlenweg“ sind für den Ostring zwischen Fritz-Honsel-Straße und Schützenstraße, wo Werte über 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) berechnet wurden, bereits passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, da die Prognose der Immissionen zum B-Plan 29b zu ähnlichen Beurteilungspegeln führte, wie dies jetzt der Fall ist. Teilweise wurden darüber hinaus Maßnahmen umgesetzt, die über die genannten Festsetzungen noch hinausgehen (Errichtung von zwei Mauern als Lärmschutzwand). Für diesen Abschnitt gibt es daher keinen zusätzlichen Regelungsbedarf.

Die Zielsetzung der Bebauungsplanänderung, die Schaffung der Voraussetzungen für eine wirkungsvolle städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Innenstadt, lässt keine anderen Alternativen als den Bau einer zweispurigen Brücke über die Ruhr zu. Daraus ergeben sich verkehrliche Auswirkungen an bestehenden innerstädtischen Erschließungsstraßen, die in ihrer verkehrlichen Funktion nicht geändert werden. Zudem werden zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen ergriffen. An dem am höchsten belasteten Abschnitt zwischen Fritz-Honsel-Straße und Schützenstraße sind bereits Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen. Trotz all dieser Maßnahmen kann es für die mittelbar Betroffenen zu einer Nichteinhaltung der Vergleichswerte kommen, was jedoch hingenommen wird, da die öffentlichen Belange die privaten überwiegen.

## 9.2.4 Boden

### *9.2.4.1 Beschreibung des Schutzgutes*

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans enthält das Kataster der Altablagerungen und Altstandorte des Hochsauerlandkreises verschiedene Einträge aufgrund der früheren Nutzungen auf diesen Flächen.

Beim Altstandort 2715 (Betrieb der Metallerzeugung und –verarbeitung) und der Altablagerung 2712 (unbekannte Aufschüttung) handelt es sich um den früheren Betriebsstandort der Fa. Johann Wiebelhaus und Co.. Der Betrieb der Fa. Wiebelhaus bestand bereits vor dem 2. Weltkrieg und wurde bis Mitte der 1970er Jahre entlang der Kolpingstraße sukzessive erweitert und ausgebaut.

Die Eintragung des Altstandorts im Kataster des Hochsauerlandkreises bezieht sich pauschal auf den gesamten ehemals von der Firma Wiebelhaus genutzten Komplex, der sich in östliche Richtung bis an die heute Fußgängerbrücke erstreckt. Ausweislich der Bauakten sowie der Korrespondenz mit der LEG zum Abbruch der Bausubstanz hat die Fa. Wiebelhaus die Flächen östlich des jetzigen Parkplatzes „Campus“ lediglich als Parkplatzfläche bzw. für ein 1963 errichtetes Wohnheim für Gastarbeiter genutzt.

Nach der Insolvenz des Betriebes wurde das gesamte Gelände von der LEG NRW aufgekauft und die Gebäude – bis auf das ehemalige Bürogebäude (heute Begegnungsstätte Kolpingstraße 16) – 1989/90 abgebrochen. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Zusammenhang möglicherweise vorhandene schädliche Bodenverunreinigungen ebenfalls beseitigt wurden.

Hinsichtlich der Altnutzung 2730, die sich auf der Fläche des Feuerwehrgerätehauses und östlich davon befindet, ist keinerlei Hinweis auf eine im Kataster der Altstandorte verzeichnete Spedition auffindbar. Das Feuerwehrgerätehaus wurde Ende der 1960er Jahre, der Alte Bauhof Mitte der 1950er Jahre gebaut. Auch nach Umzug des Bauhofs an den neuen Standort in Enste ist von einer Nachnutzung durch eine Spedition nichts bekannt. Die Fläche diente lediglich zwischenzeitlich für eine Behelfsunterkunft für Asylbewerber, die aber bis auf die vorhandene Bodenplatte nicht mehr existent ist.

Die Altablagerung 2733 bezieht sich auf eine Fläche südlich des Alten Bauhofs. Ausweislich der Topografischen Karte 1:50.000 aus 1927 befand sich an der besagten Stelle eine Grünfläche. Von einer Aufschüttung vor 1945 ist nichts bekannt. Der besagte Bereich ist vom Beginn der Verschwenkung der Fahrbahnachse nach Westen betroffen.

### *9.2.4.2 Prognose der Auswirkungen der Planung*

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans kommt es nur in wenigen Teilbereichen zu einer zusätzlichen Versiegelung, die jedoch mit einer Entsiegelung von Verkehrsflächen verknüpft ist. Tiefgreifende Eingriffe in den Boden sind bis auf die Herstellung der Brückenfundamente nicht zu erwarten. Im Bereich der nördlichen Brückenzufahrt wird es zu einem Materialauftrag zur Angleichung der Höhenverhältnisse kommen.

### *9.2.4.3 Bewertung der Auswirkungen*

Die Eingriffe in den Boden sind nur sehr geringfügig und zudem durch Entsiegelungen (Verkehrsbegleitgrünflächen, Abbruch der Johannisbrücke) flankiert. Sämtliche Baumaßnahmen südlich der Ruhr betreffen Flächen, die seit langer Zeit bebaut sind oder im Zuge des Ostringbaus 1998 angelegt wurden. Es ist daher nicht mit Eingriffen in den Boden zu rechnen, die über das jetzige Maß hinausgehen.

Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Vorgehensweise, wenn bei Baumaßnahmen wiedererwarteten Verunreinigungen gefunden werden sollten, ist ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

## 9.2.5 Wasser

### *9.2.5.1 Beschreibung des Schutzgutes*

Das Plangebiet wird durch den Flusslauf der Ruhr durchzogen. Durch den hochwasserfreien Ausbau des Flusslaufs kommt es auch bei extremen Hochwasserereignissen (entsprechend den Berechnungen des Hochwasseraktionsplans Ruhr) zu keinen Überschwemmungen der anliegenden Verkehrsflächen. Die Überschwemmungsflächen sind durch eine ÜSG-Verordnung abgesichert.

### *9.2.5.2 Prognose der Auswirkungen der Planung*

Im Rahmen der Entwurfsplanung für das Brückenbauwerk wurden bereits Maßnahmen in Bezug auf den Wasserabfluss getroffen. So werden die beiden Pfeiler für das Brückenbauwerk analog zur gesperrten und zu beseitigenden Fußgängerbrücke im Bereich der Uferlinie bei Mittelwasser angeordnet werden. Die Brückenpfeiler werden zudem als sogenannte Pfeilerscheiben ausgebildet, um einen nachteiligen Wasserabfluss zu minimieren. Die Brückenwiderlager werden im Bereich der Böschungsoberkante des Vorlandes der Ruhr angeordnet und befinden sich außerhalb des ÜSG. Das Freibord zwischen der Unterkante des Brückenüberbaues und dem Wasserspiegel der Ruhr bei HG<sub>100</sub> beträgt aufgrund der konstruktiven Vorgaben 1 m.

### *9.2.5.3 Bewertung der Auswirkungen*

Das Vorhaben wirkt sich nur durch den Einbau der beiden Brückenpfeiler in das Ruhrufer auf den Hochwasserabfluss aus. Demgegenüber entfällt jedoch die 40 m östlich des Neubaus vorhandene Fußgängerbrücke. Die Auswirkungen auf den Wasserabfluss sind daher in Summe betrachtet hinnehmbar. Zu einer Verschlechterung des Hochwasserabflusses wird es nicht kommen. Die zuständige Wasserbehörde hat bereits die Genehmigung für den Bau der Brücke erteilt.

## 9.2.6 Weitere Schutzgüter

Für die Schutzgüter Luft und (Klein-) Klima, sowie Kultur- und Sachgüter sind durch die Aufstellung des Bebauungsplans keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

## **9.3 Null-Variante, Vermeidungsmaßnahmen, Varianten**

### 9.3.1 Prognose des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung und Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der Auswirkungen

Bei einer Nichtdurchführung der Planung werden die vorhandenen Nutzungen weiter ausgeübt und es erfolgt kein Eingriff in den Uferbereich der Ruhr. Zusätzlicher Verkehrslärm im Nahbereich des Plangebietes ist dann ebenso nicht zu erwarten. Allerdings würden die positiven Folgewirkungen der Bebauungsplanaufstellung für die Innenstadt, die Verkehrsberuhigung im Bereich Ruhrbrücke, Fritz-Honsel-Straße, Winziger Platz und die mit der Öffnung der Henne verbundenen ökologischen Maßnahmen am Flussbett ebenso nicht eintreten. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität würde sich in diesem Bereich nicht verbessern lassen.

Letztendlich ist der Ostring als innerstädtische Entlastungsstraße konzipiert und ausgebaut. Erst durch den geplanten Brückenschlag wird diese Funktion endgültig erreicht.

Die Umweltauswirkungen der Planung sollen durch einen möglichst minimalen Eingriff in das Ruhrufer, eine Bepflanzung der Randbereiche, die Aufstellung von Nistkästen für die Wassermuschel und verschiedene technische und verkehrslenkende Maßnahmen zu Lärmreduzierung minimiert werden.

### 9.3.2 Varianten

In Kapitel 5 wurde ausführlich über die untersuchten Trassenvarianten (einspurige/ zweispurige Brücke, gerade Führung über die Ruhr/ Führung in Schräglage) berichtet. Aus dem Vergleich

der Vor- und Nachteile einer einspurigen Brücke im Verhältnis zu einer zweispurigen Brücke wurde deutlich, dass diese hinsichtlich der Zielsetzungen des städtebaulichen Memorandums Innenstadt/ Henne-Landschaft, der Leistungsfähigkeit für das innerstädtische Verkehrsnetz, der Verkehrsberuhigung für den innerstädtischen Bereich entlang der Ruhr und der langfristigen Optionen für die Gestaltung des Verkehrsnetzes massive Vorteile gegenüber der einspurigen Lösung bietet und diese Vorteile den Nachteil der Mehrkosten für eine zweispurige Brücke mehr als kompensieren.

Die Wahl einer optimalen Trasse für eine zweispurige Brücke stand unter der Maxime, eine direkte Verkehrsführung von der Kolpingstraße auf die neue Brücke zu erzielen und die Immissionsbelastung für die unmittelbar angrenzenden Objekte Kolpingstraße 7 ff möglichst gering zu halten. Hieraus resultiert die gewählte Hauptvariante einer schrägen Linienführung.

Für die Anbindung der neuen Brücke an die Fritz-Honsel-Straße und den Mühlenweg wurden ebenfalls Varianten untersucht<sup>21</sup>:

- Kleiner Kreisverkehr, Durchmesser 30 m (Mindestmaßen der RAST 06<sup>22</sup>)
- Minikreisverkehr, Durchmesser 24 m
- Kreuzung mit Vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen und Lichtsignalanlage für Fußgänger

Die Analyse kam zu dem Ergebnis, dass ein Kreisverkehr gegenüber der Kreuzung die beste Lösung darstellt (Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsdämpfung, Gestaltung, geringere Folgekosten). Der Minikreisverkehr hat gegenüber dem Kleinen Kreisverkehr den Vorteil, dass der Flächenverbrauch insbesondere auf dem Grundstück Alter Bauhof geringer ist und daher die Ausbaurkosten ebenfalls etwas geringer ausfallen. Dieser Vorteil wirkt sich aber nur durch eine Ausdehnung der Stellplatzkapazität aus. Der Kleine Kreisverkehr hat jedoch deutliche Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Geschwindigkeitsdämpfung und der Gestaltung. Aus diesen Gründen soll der Kleine Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30 m zur Ausführung gelangen.

#### **9.4 Zusätzliche Angaben**

##### **9.4.1 Technische Verfahren/ Lücken bei der Erstellung des Abwägungsmaterials**

Zum Zeitpunkt der Entwurfserarbeitung lagen folgende Gutachten vor:

- Prognose des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS)
- Schalltechnischer Bericht des Büros Draeger Akustik
- Artenschutzrechtliche Prüfung des Büros Raimund Bühner.

Die Vorgehensweise zur Verkehrsprognose ist in Kapitel 8 ausführlich dargestellt. Die Ermittlung des Ist-Zustands basiert auf der Auswertung von Strukturdaten und planerischen Annahmen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, die anhand einer umfassenden manuellen und mehreren automatischen Zählungen kalibriert wurden. Hierauf aufbauend wurden verschiedene Prognosen errechnet.

Die Prognose der Schallimmissionen erfolgte anhand der Verkehrsmengenermittlung auf Basis der RLS-90.

Die Artenschutzrechtliche Prüfung basiert auf den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes und auf einer ausführlichen Ortsbesichtigung.

##### **9.4.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung**

Es ist vorgesehen, dass Verkehrsmodell anhand der alle 5 Jahre stattfindenden Zählung der Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen zu prüfen und mit den prognostizierten Werten zu vergleichen und entsprechend z. B. durch Verkehrslenkungen zu reagieren.

<sup>21</sup> Siehe hierzu ausführlich die Ratsvorlage VO/8/183 für die Sitzung des Rates der Stadt Meschede am 10.02.2011

<sup>22</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ RAST 06

### 9.4.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 29b „Mühlenweg“ dient dazu, den innerstädtischen Verkehrsring durch einen Brückenschlag über die Ruhr im Bereich Mühlenweg/ Kolpingstraße zu vervollständigen. Die Einmündung mit dem Mühlenweg soll durch einen Kreisverkehr hergestellt werden, die Anbindung an die Kolpingstraße erfolgt durch einen langgestreckten Bogen. Der östliche Teil der Kolpingstraße wird untergeordnet angebunden. Die Umsetzung der Planung hat umweltrelevante Auswirkungen in erster Linie in Form von Verkehrslärm. Diesbezüglich sind verschiedene technische Maßnahmen (z. B. Anpflanzungen) und verkehrslenkende Regelungen (z. B. Linksabbiegepflicht für LKW aus der Werkszufahrt der Fa. Honsel) zur Lärminderung vorgesehen. Passiver Schallschutz ist im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 29b bereits festgesetzt.

Auf Grundlage einer Verkehrsmengenberechnung wurde eine Immissionsprognose für 49 Objekte erstellt. Dabei ergab sich, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bezogen auf den Verkehrslärm, der auf der Neubaustrecke entsteht, eingehalten werden und passiver Schallschutz daher nicht erforderlich ist. Darüber hinaus wurde die Veränderung der Lärmbelastung durch Verkehr auch auf den benachbarten Straßenabschnitten betrachtet. Daraus wurde ersichtlich, dass durch die neue Verkehrsführung nur eine geringe Erhöhung von bis zu 1,8 dB(A) zu erwarten ist. Allerdings ist die Vorbelastung durch Verkehrslärm teilweise recht hoch. Es gibt jedoch keine andere Möglichkeit, die städtebaulichen Zielsetzungen zur Innenentwicklung der Innenstadt zu erreichen, als die geplante Brücke über die Ruhr, so dass die Belastungen in Kauf genommen werden.

In landschaftsrechtlicher und hochwassertechnischer Hinsicht wurde versucht, die Auswirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

## 10 **Kosten und Realisierung**

Die Kosten für den Bau der Brücke, der Anbindung an die Kolpingstraße und den Kreisverkehr Fritz-Honsel-Straße betragen nach den Berechnungen des beauftragten Ingenieurbüros ca. 1.466.000 €. Der Abbruch des alten Bauhofs wird voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 50.000 € verursachen, der Abbruch der Johannisbrücke verursacht Kosten in Höhe von ca. 30.000 €. Für alle Maßnahmen wurde ein Städtebauförderantrag bei der Bezirksregierung Arnsberg (70% Zuwendung) beantragt.

Für die Umsetzung der Anbindung an die Kolpingstraße wird Privateigentum in Anspruch genommen. Dabei soll das in Kap. 4.4 erläuterte städtebauliche Konzept für die Kolpingstraße zur Anwendung gelangen. Demnach sollen die städtische Fläche und die Privatfläche westlich der Brückenanbindung zusammengefasst werden. Auf diese Weise entstünde eine zusammenhängende Stellplatzanlage, die in ihrer Dimension in etwa der Fläche entspricht, die sich heute in Privateigentum befindet. Die Fläche hätte zudem eine größere Tiefe und eine wesentlich bessere Ausnutzbarkeit als die jetzige Stellplatzanlage östlich der Brücke und läge näher an der Fußgängerbrücke Wiebelhaus (Anbindung an das Warenhaus). Die Stadt Meschede ist in liegenschaftlicher Hinsicht bereit, die entsprechenden Flächen in die Neuordnung des Areals Kolpingstraße einzubringen und bietet somit eine mehr als adäquate Kompensation für die Inanspruchnahme von Privateigentum für die Umsetzung der geplanten Brückenbaumaßnahme an. Die liegenschaftliche Neuordnung soll im Zuge eines freiwilligen Grundstückstausches analog den Übernahme- und Entschädigungsregelungen nach § 40 BauGB erfolgen.

Die Umsetzung ist Gegenstand des Projektes „[wissenwasserwandel@meschede.de](mailto:wissenwasserwandel@meschede.de) – eine Hochschulstadt im Fluss“ im Rahmen der REGIONALE 2013 Südwestfalen.

## 11 Rechtsgrundlagen

Für die Durchführung des Aufstellungsverfahrens ist das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) geändert worden ist

Für die Festsetzung zur Art der Nutzung gilt die Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466) geändert worden ist.

## 12 Änderungen im Anschluss an die frühzeitige Beteiligung

1. Ergänzung eines Gehwegs auf der Westseite der geplanten Brücke
2. Konkretisierung des Fußwegs unterhalb der geplanten Brücke inkl. Böschungen
3. Festsetzung einer Fläche für die Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern im Einmündungsbereich der neuen Brücke mit der Kolpingstraße nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB
4. Festsetzung einer Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) zur Herstellung von zwei künstlichen Bruthilfen für die Wasseramseln unterhalb des Brückenneubaus
5. Ergänzung eines Hinweises für die Schutzbereiche entlang von Erdgasleitungen
6. Ergänzung eines Hinweises zum Abbruch des alten Bauhofs in Hinblick auf mögliche Fledermausvorkommen
7. Ergänzung eines Hinweises auf die Vorgehensweise beim Auffinden von belasteten Materialien im Boden
8. Konkretisierung der Begründung aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens, der Immissionsprognose und der artenschutzrechtlichen Prüfung
9. Anpassung der Begründung hinsichtlich der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung

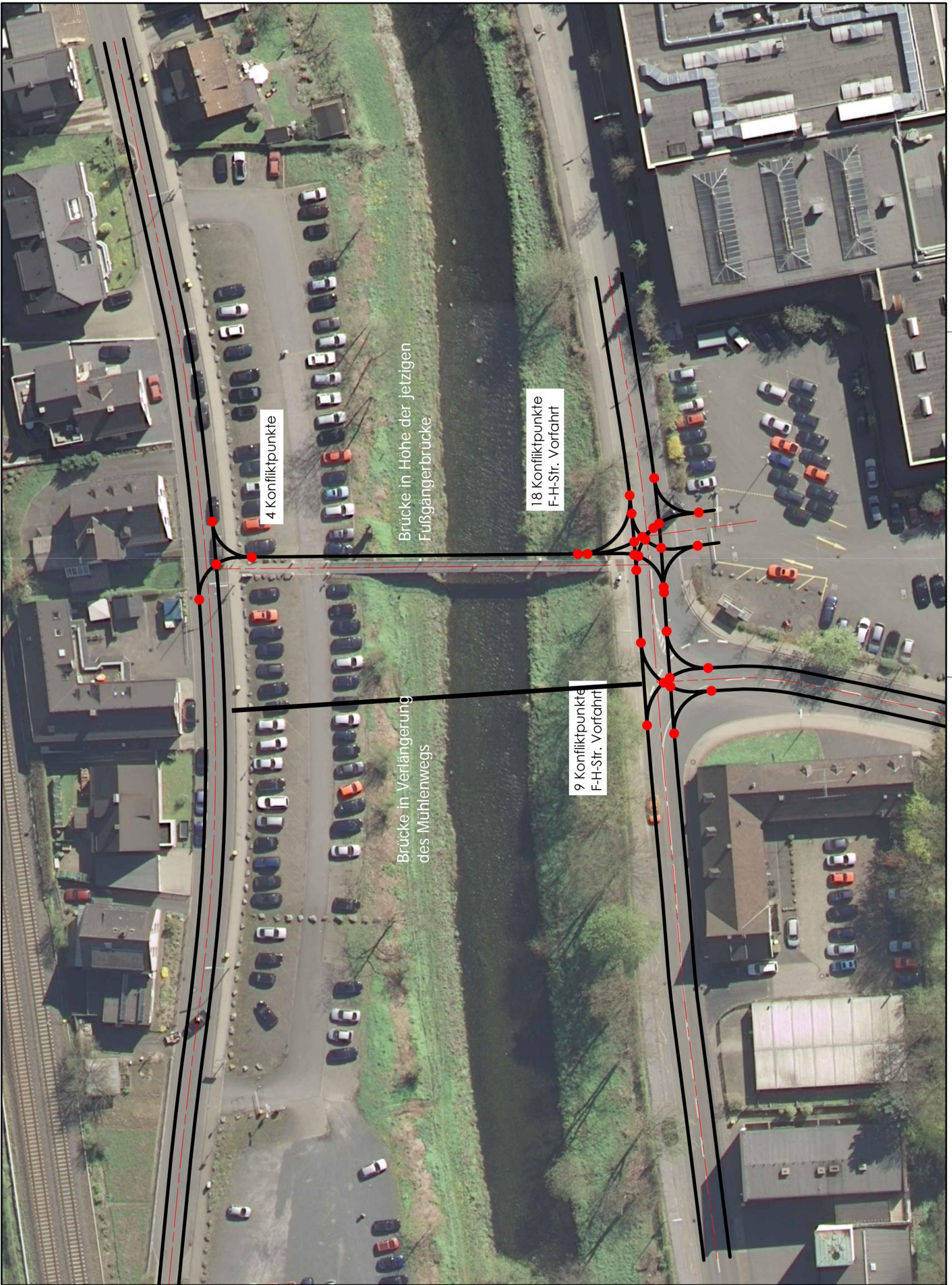
## 13 Änderungen im Anschluss an die öffentliche Auslegung

1. Ergänzung eines Hinweises zum Artenschutz bezüglich des Umgangs mit eventuell vorkommenden gebäudenistenden Vogelarten beim Gebäudeabbruch
2. Streichung des Verweises auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit bezüglich der Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern
3. Redaktionelle Überarbeitung der Begründung (u. a. Darstellung der Prognose der Verkehrsmengen in einem eigenen Kapitel 8)
4. Ergänzung der Variantendiskussion zur Trassenführung (neues Kapitel 5)
5. Ergänzung des städtebaulichen Neuordnungskonzeptes für die Stellplätze an der Kolpingstraße
6. Nutzung der Grenzwerte der 16. BImSchVO als Grundlage für die Bewertung der Immissionsbelastung auch für die mittelbar Betroffenen

Meschede, den 22.09.2011  
Fachbereich Planung und Bauordnung  
Stadt Meschede  
im Auftrage

Martin Dörtelmann  
Fachbereichsleiter

Anhang 1 und 2: Einspurige Brücke in Höhe der jetzigen Fußgängerbrücke und in Verlängerung Mühlenweg



Anhang 3: Einspurige Brücke schräg über die Ruhr

