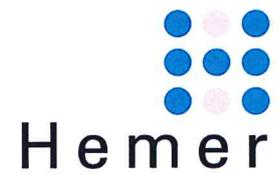


BEGRÜNDUNG



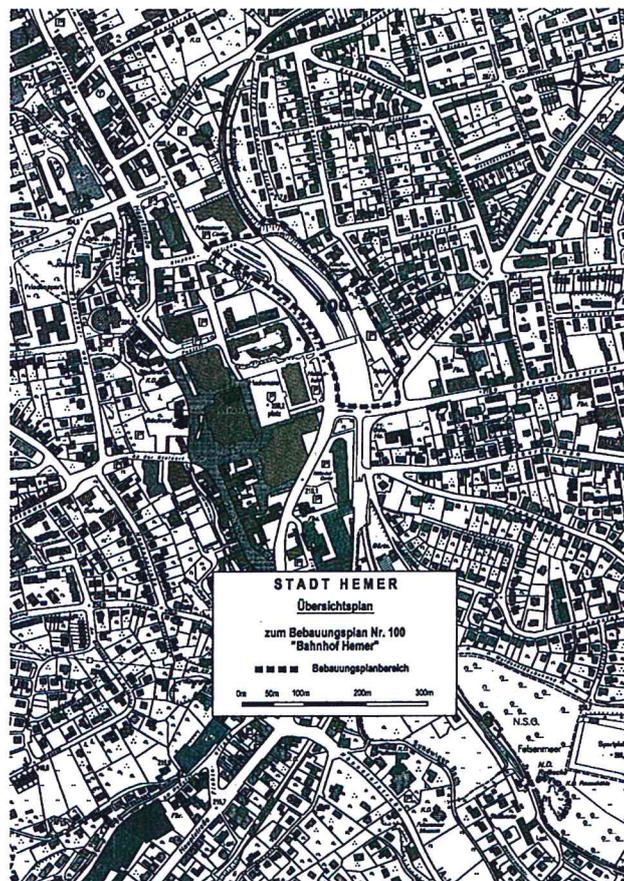
Bebauungsplan Nr. 100 „Bahnhof Hemer“

Fassung April 2010

TEXTTEILE

TEIL 1 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

TEIL 2 BEGRÜNDUNG



Bearbeiter: Judith Feldner
Amt für Planen, Bauen und Verkehr

VERFAHRENSVERMERKE

1.	Aufstellungsbeschluss	05.05.2009
2.	Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses	17.06.2009
3.	Billigungs- und Auslegungsbeschluss	17.09.2009
4.	Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung	23.09.2009
5.	Öffentliche Auslegung vom	01.10.2009 - 02.11.2009
6.	Erneuter Billigungs- und Auslegungsbeschluss	24.02.2010
4.	Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung	10.03.2010
7.	Erneute Öffentliche Auslegung vom	17.03.2010 - 01.04.2010
8.	Satzungsbeschluss	18.05.2010
9.	Bekanntmachung und Beginn der Rechtsverbindlichkeit	26.05.2010

BESTÄTIGUNG DER RICHTIGKEITHemer, 27.05.2010

I. A.

Amtsleiter

AUSFERTIGUNG

Der textliche und zeichnerische Inhalt dieses Bebauungsplanes stimmt mit dem Satzungsbeschluss vom 18.05.2010 überein. Das Verfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt.

Hemer, 28.05.2010

A. Dreier

Bürgermeister

TEIL 1 PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

I. RECHTSGRUNDLAGEN

- I.1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585))
- I.2 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- I.3 Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58)
- I.4 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 24. Juni 2008 (GV. NRW S. 514), in Kraft getreten am 16. Juli 2008

II. BAUPLANUNGSRECHTLICHER TEIL

Bauliche Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

II.1 Art der baulichen Nutzung (§§ 1 - 15 BauNVO)

Mischgebiet gem. § 6 BauNVO

Allgemein zulässig sind

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Sonstige Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2, in den Teilen des Gebietes, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

Die nach § 6 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind nicht zulässig.

Einzelhandelsbetriebe gem. § 6 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO sind gem. § 1 Abs. 5 BauNVO nicht zulässig.

Busterminal

Auf der als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzten Fläche ist innerhalb des durch Baugrenzen bezeichneten überbaubaren Grundstücksteils nur die bau-

liche Anlage „Busterminal“ zulässig. Sie beinhaltet neben der Nutzung als Busterminal öffentliche Toiletten als auch einen Imbißbetrieb.

II.2 Maß der baulichen Nutzung (§§ 16 - 21a BauNVO)

a.) Grundflächenzahl GRZ (§ 19 BauNVO)

Für das Mischgebiet wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt. Die GRZ ist durch Eintrag in die Nutzungsschablonen im zeichnerischen Teil festgelegt.

b.) Geschossflächenzahl GFZ (§ 20 BauNVO)

Für das Mischgebiet wird eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 festgesetzt. Die GFZ ist durch Eintrag in die Nutzungsschablonen im zeichnerischen Teil festgelegt.

d.) Zahl der Vollgeschosse (§ 18 BauNVO)

Die Anzahl möglicher Vollgeschosse wird im festgesetzten Mischgebiet auf mindestens zwei und maximal drei Vollgeschosse nach Landesbauordnung beschränkt.

Die Zahl der Vollgeschosse ist durch Eintrag in die Nutzungsschablonen im zeichnerischen Teil festgelegt.

II.3 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB)

a.) Überbaubare Grundstücksfläche (§ 23 BauNVO)

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Ausweisung von Baugrenzen im zeichnerischen Teil festgesetzt.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO, Garagen und Carports sind im Baugebiet nur innerhalb der im zeichnerischen Teil ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksflächen bzw. in den dafür ausgewiesenen Flächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB zulässig.

b.) Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die der Versorgung des Baugebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen gem. § 14 Abs. 2 BauNVO sind ausnahmsweise auch außerhalb der ausgewiesenen überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Dies gilt auch für fernmeldetechnische Nebenanlagen.

c.) Baugrenzen (§ 23 BauNVO)

Gebäude und Gebäudeteile dürfen die festgesetzten Baugrenzen nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.

d.) Bauweise (§ 22 BauNVO)

Es wird eine offene Bauweise festgesetzt.

II.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) (öffentlich und privat)

Die Aufteilung der Verkehrsflächen und die Stellplatzanordnung innerhalb des Plangebietes sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

II.5 Öffentliche und private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) i.V.m. **II.6 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)**

Die öffentlichen Grünflächen sind unterteilt in

- Öffentliche Grünfläche
- Öffentliche Grünfläche Zweckbestimmung Parkanlage

Die private Grünfläche hat die Zweckbestimmung „parkplatzbegleitendes Grün“.

II.7 Sonstige Planzeichen

Gemäß § 9 Abs. 7 BauGB setzt der Bebauungsplan in seinem zeichnerischen Teil die Grenzen seines räumlichen Geltungsbereiches fest.

Im zeichnerischen Teil sind die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu Gunsten des Eigentümers und mit Gehrechten zu Gunsten der Öffentlichkeit zu belastenden Flächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB. festgesetzt. Die Flächen sind von jeglicher Bebauung freizuhalten.

Der bestehende Fußweg wird in seinem Verlauf gekennzeichnet.

III. HINWEISE

1. Bodendenkmäler

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h., Mauern alte Gräben, Einzelfundamente aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Amt für Archäologie – Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 u. 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 Erforschungen bis zu sechs Monate in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).

2. Altlasten

Innerhalb des Geltungsbereiches befindet sich eine Altlastenfläche, die im Altlastenkataster des Märkischen Kreises geführt wird (Bahnhof, Schrottplatz

Bahnhof, 04/021). Des Weiteren befindet sich die Altlastenfläche 04/066 Soldatenheim Stephanstraße am nördlichen Rand des Plangebietes. Die Lage dieser Flächen ist im Bebauungsplan entsprechend mit X X X gekennzeichnet.
Eine Unterkellerung von Gebäuden in diesem Bereich ist ausgeschlossen.

Sollten bei Erdarbeiten farbliche oder geruchliche Veränderungen im Boden festgestellt werden, ist ein Fachingenieur für Bodenuntersuchungen zwecks Gefährdungsabschätzung einzuschalten. Der Märkische Kreis, Fachdienst 45 „Abfallwirtschaft, Bodenschutz und Wasserbau“ ist unverzüglich zu informieren. Für die Bahnhofsfläche ist den Auflagen im Gutachten „Flächenrisiko-Detailuntersuchung“ von Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH aus Oktober 2007 in Bezug auf die Nutzung der belasteten Flächen Folge zu leisten. Das Gutachten ist einsehbar bei der Stadt Hemer, Amt für Planen, Bauen und Verkehr, Hademareplatz 44, 58675 Hemer.

I. ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN

I.1 Allgemeine Vorbemerkungen und Planungsanlass

I.2 Plangebiet

I.3 Planungsvorgaben

I.3.1 Landes- und Gebietsentwicklung

I.3.2 Flächennutzungsplanung und Ziele der Raumordnung

I.3.3 Planungsrecht

I.3.4 Umweltrecht

I.4 Städtebauliche Bestandsaufnahme

I.4.1 Bestehende Nutzungen

I.4.2 Naturräumliche Gegebenheiten

I.5 Planung

I.5.1 Städtebauliches Konzept

I.5.2 Geplante Bebauung und planungsrechtliche Festsetzung

I.5.3 Erschließung und ÖPNV-Anbindung

I.5.4 Ver- und Entsorgung, Umgang mit Niederschlagswasser

I.5.5 Grünordnung, ökologische Auswirkungen

I.5.6 Immissionsschutz

I.5.7 Altlasten / Geologische Besonderheiten / Denkmal- und Bodendenkmalpflege

I.6 Sonstige planungsrelevante Aspekte

I.6.1 Städtebauliche Daten

I.6.2 Planungskosten / Durchführungskosten

I. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

I.1 Allgemeine Vorbemerkungen und Planungsanlass

Der Bereich des ehemaligen Bahnhofes in Hemer liegt zentral entlang der Hauptstraße und direkt angrenzend an das Stadtzentrum. Aus diesem Grund kommt diesem Bereich eine hohe städtebauliche Bedeutung zu. Bereits in den 1990er Jahren gab es Überlegungen, eine gesamtstädtische Konzeption aufzustellen, die aber zunächst zurückgestellt wurde. Im Zuge des großen innerstädtischen Umbaus durch die Landesgartenschau ist der Bereich wieder in den Fokus gestellt worden. Mittlerweile sind zudem große Bereiche der Bahnanlagen aufgeben und freigestellt worden, so bspw. das Bahnhofsgebäude und Teile der Gleisanlagen. Im südlich angrenzenden Bebauungsplangebiet Nr. 95 „Straßenplanung östliche Innenstadt“ sind bereits alle Bahnanlagen freigestellt und durch eine neue Verkehrsführung (Straße und überregionaler Fuß- und Radweg) überplant.

In Erweiterung der älteren Konzepte soll jetzt ein vergrößerter Bereich unter Berücksichtigung der angrenzenden Bebauungspläne planungsrechtlich gesichert werden.

Der Beschluss zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes erfolgte durch den Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung am 05.05.2009. Der Bebauungsplan wird als Bauleitplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Baugesetzbuch aufgestellt.

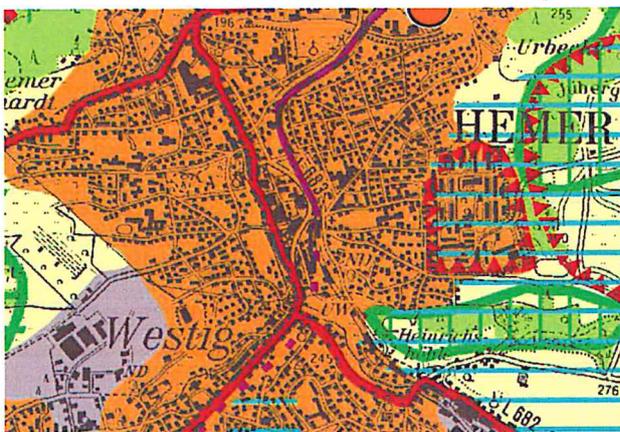
I.2 Plangebiet

Das Plangebiet umfasst den Bereich des ehemaligen Bahnhofes Hemer mit Teilen der Gleisanlagen sowie den Zentralen Omnibusbahnhof Hemer (ZOB). Umgrenzt wird das Areal von der Bahnhofstraße im Westen, der Ostenschlahstraße im Süden, dem Felsenmeercenter im Norden und der westlichen Bebauung der Beethovenstraße im Osten. Das Plangebiet ist etwa 3,2 ha groß und dient der städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung des Bereiches am ehemaligen Bahnhof Hemer und im Bereich des Busbahnhofes.

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches kann im Detail der Planzeichnung entnommen werden.

I.3 Planungsvorgaben

I.3.1 Landes- und Gebietsentwicklung



Der Regionalplan für den Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen vom 17.07.2001 stellt für das Plangebiet Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) als auch Bahnbetriebsflächen dar. Damit entspricht die beabsichtigte Planung den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

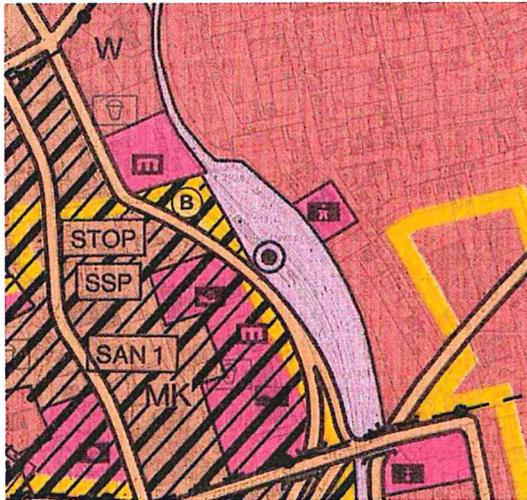
Auszug aus dem Regionalplan, Quelle: www.bezreg-arnsberg.nrw.de

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes. Besonders geschützte Flächen oder Landschaftsbestandteile werden nicht überplant.

I.3.2 Flächennutzungsplanung und Ziele der Raumordnung

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Hemer stammt aus dem Jahr 1978 und wird durch förmliche Änderungen ständig fortgeschrieben.



Der Flächennutzungsplan stellt für den Planbereich Bahnanlagen und Wohnbauflächen dar. Da ein Großteil der Bahnanlagen freigestellt ist, kann das Gelände nun neu genutzt werden. Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB aufgestellt wird, kann der Bebauungsplan auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert ist und die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets nicht beeinträchtigt wird. Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung nach § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB angepasst.

Auszug aus dem FNP, Quelle: Stadt Hemer

I.3.3 Planungsrecht

Planungsrechtlich liegt der Neuaufstellungsbereich in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil gemäß § 34 BauGB.

Die derzeitige Situation mit seinen angrenzenden Bebauungsplanbereichen stellt sich wie folgt dar:

- Im südlichen Bereich ist das Bahnhofsareal vom Bebauungsplan Nr. 95 „Straßenplanung östliche Innenstadt“ umschlossen. Die Abgrenzungen werden von den Straßenabschnitten Bahnhofstraße im Westen, Ostenschlahstraße im Osten und der Neuanbindung der Urbecker Straße an die Ostenschlahstraße gebildet.
- In der nördlichsten Ecke grenzt das Bahnhofareal an den Bebauungsplan Nr. 30 III a „Stadtkern / ehem. Soldatenheim“.
- Im westlichen Bereich grenzt der neue Bebauungsplan an den Bebauungsplan Nr. 30 I „Stadtkern“.
- Der Teilbereich der Bahntrasse ist in Abschnitten noch planfestgestellt, die von der RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH) benötigt werden. Andere Bereiche des Bebauungsplanes sind mit den Freistellungsbescheiden vom 06.05.2009 und 16.02.2010 bereits freigestellt worden und unterliegen somit der kommunalen Bauleitplanung.

I.3.4 Umweltrecht

Da der Bebauungsplan im vereinfachten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt wird, wird gemäß § 13 a Baugesetzbuch von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4, von dem Umweltbericht nach § 2 a, von der Angabe nach § 3 Abs. 2

Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch abgesehen. Eingriffe gelten gemäß § 13 a Abs. 2 S. 1 Nr. 4 Baugesetzbuch als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig und sind damit nicht auszugleichen. Die festgesetzte Grundfläche beträgt weniger als 20.000 m² (vgl. § 13 a Abs. 1 BauGB).

Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Schutzgüter gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB liegen nicht vor. Die Vorhaben unterliegen nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Plangebiet liegen 2 Altlastenverdachtsflächen: „Soldatenheim Stephanstraße 04/066“ und „Bahnhof, Schrottplatz Bahnhof, 04/021“. Die Fläche des ehemaligen Soldatenheimes ist mittlerweile mit einem Einkaufszentrum bebaut und ragt nur mit einem sehr kleinen Bereich im Norden in das Plangebiet. Gefahren gehen von einer Kontamination vermutlich nicht mehr aus, da die Fläche abgedichtet und mit einem Parkplatz bebaut ist. Dennoch ist die Fläche noch im Altlastenkataster des Märksichen Kreises enthalten und wird deshalb - mit einem Hinweis auf den Umgang mit evtl. Verdachten auf Altlasten - im Plan dargestellt.

In Bezug auf das Bahnhofsgelände und den starken Nutzungen durch die Bahn. Mehrere Gutachten stellen einige Verunreinigungen des Bodens im Bereich von Auffüllungen fest (z.B. leicht erhöhte Werte bei Nickel und Cadmium). Für eine Gefährdungsabschätzung werden die gemessenen Werte auf ihre Auswirkungen auf unterschiedliche Nutzungen (Industrie / Gewerbe und Wohnen) hin überprüft. Für die Wirkungspfade Boden - Mensch ist bei einer Überdeckung, Versiegelung oder Austausch des verunreinigten Materials nicht von einer Gefährdung auszugehen. Ein Hinweis wird jedoch in die textlichen Festsetzungen aufgenommen (siehe textliche Festsetzungen und im weiteren Kapitel 1.5.7)

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Umnutzung eines bereits anthropogen überformten Bereiches. Die Nutzungen durch die Bahn als auch die Parkplatznutzungen sind deutlich ablesbar. Eine starke Belastung durch die neuen Planungen ist aus diesem Grund nicht zu sehen. Geplant sind neben der Neubebauung auch großzügige Grün- und Freiflächen, die die ökologische Wertigkeit der Flächen deutlich aufbessern. Die geplanten Versiegelungen entsprechen der Flächeninanspruchnahme, die bereits bisher zulässig und vorhanden war. Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass keine neuen Beeinträchtigungen der Umwelt vorliegen.

I.4 Städtebauliche Bestandsaufnahme

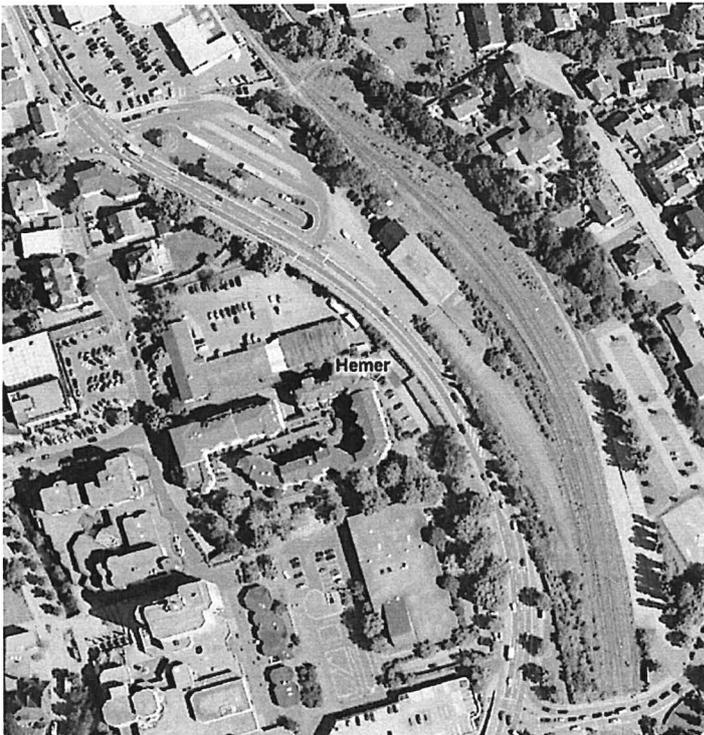
I.4.1 Bestehende Nutzungen

Das Gelände ist geprägt von der Bahnnutzung. Bis 1989 wurden die Gleisstränge für die Verbindung Menden - Hemer - Iserlohn genutzt. Die existierende Bahntrasse Hemer - Menden ist der letzte noch verbliebene Teil der ehemals durchgehenden Bahnverbindung von Iserlohn - Letmathe über Iserlohn, Hemer, Menden bis nach Fröndenberg. Mit dieser Strecke wurde seinerzeit der hiesige Raum im Westen an die Ruhr-Sieg-Strecke und im Nordosten an die Obere Ruhrtalbahn angebunden. Die Trasse Iserlohn - Hemer ist mittlerweile durch Nachnutzungen an mehreren Stellen belegt. Eine eventuelle Reaktivierung auf der historischen Trasse ist nicht mehr möglich. Der Abschnitt Hemer - Menden blieb lediglich für die gelegentlichen Panzertransporte von und zur Blücherkaserne weiterhin in Betrieb.

Durch den Truppenabzug des Militärs 2007 hat die DB Netz AG als Eigentümerin der Strecke das förmliche Stilllegungsverfahren beim zuständigen Eisenbahnbundesamt eingeleitet. Die Strecke war schon offiziell stillgelegt (01.04.07), als sie wegen der Folgen des Orkans Kyrill (18.01.07) noch einmal reaktiviert wurde (ab 01.06.07 bis zunächst 31.05.08, schließlich nochmals verlängert bis 31.07.08). Die Räte der Städte

Hemer und Menden haben Ende 2007 das endgültige Aus für den Bahnverkehr zwischen beiden Orten beschlossen. Die Trasse sollte zum Radweg umgebaut werden. Beide Städte beabsichtigten mittelfristig die ÖPNV-Qualität auf der Relation Hemer - Menden und langfristig auf der Gesamtstrecke Iserlohn - Hemer - Menden durch eine Reaktivierung des Eisenbahnbetriebs zu verbessern. Untersuchungen zur Realisierungsbedingungen hatten ergeben, dass anstelle der klassischen Eisenbahn ein moderner Stadtbahnbetrieb mit teilweiser Führung der Bahn im Straßenraum auf eigenem Gleiskörper prinzipiell umsetzbar ist. Eine Linienführung im ursprünglichen Trassenverlauf nach Iserlohn wäre deshalb nicht mehr notwendig.

Die bereits durch den Bebauungsplan Nr. 95 „Straßenplanung östliche Innenstadt“ in Richtung Süden umgesetzte Möglichkeit zur Umnutzung einer Bahntrasse soll langfristig auch im Bebauungsplan 100 umgesetzt werden: die Anlage eines Radweges zwischen Hemer und Menden, der zugleich Bestandteil des landesweiten Radverkehrsnetzes wäre. Zurzeit existiert zwischen den beiden Städten kein separater Radweg, die Radfahrer haben gegenwärtig nur die Möglichkeit, die Seitenstreifen der Bundesstraße B 7 zu nutzen. Dies stellt jedoch keine langfristige Lösung dar, insbesondere nicht für den freizeitbezogenen Radverkehr. Durch die Umwandlung der Bahntrasse böte sich hingegen die Gelegenheit, eine direkte und vom Kfz-Verkehr unabhängige Radwegverbindung von der Innenstadt Hemer bis zur Stadtmitte von Menden zu verwirklichen. Die Stadt Menden verfolgt dieses Ziel bereits durch ihre im Verfahren befindliche Flächennutzungsplanänderung mit Festsetzung einer ÖPNV-/Radweg-Trasse auf den alten Bahnanlagen. Mit Bescheid vom 06.05.2009 sind auch für Hemer große Teilbereiche der Bahnflächen freigestellt worden. So unter anderem das Bahnhofgebäude als auch einige Gleisstränge.



Luftbild des Geländes, Quelle: Märkischer Kreis

Zwischenzeitlich hat sich für Hemer ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gefunden, das gewillt ist, die Trasse zu übernehmen und im Personenverkehr zu betreiben. Durch einen Kooperationsvertrag wird die Stadt Hemer diese Bemühungen unterstützen. Für die verbleibenden 4 Gleisstränge soll während der Landesgartenschau 3 - mal monatlich und darüber hinaus an Wochenenden oder während der Ferien eine Zugverbindung Richtung Menden angeboten werden. Der angestrebte Radweg soll in die Planungen - wenn möglich - integriert werden. Der Parkplatz „Urbecker Straße“ mit rund 100 Stellplätzen besteht seit 1999. Es

ist ein öffentlicher Parkplatz, der rund um die Uhr innenstadtnahe, gut erreichbare, kostenlose Parkplätze bietet. Vor allem für die Landesgartenschau ist er ein wichtiger Aspekt zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens. Aber auch darüber hinaus bietet er

attraktive Parkplätze direkt am Zentrum Hemers. Für den Park+Rideverkehr liegt er ebenfalls günstig an Bus und Bahn.

Eine Skateanlage existierte seit 1991 an der Urbecker Straße und war eine öffentliche Jugend- und Freizeiteinrichtung. Im Zuge des Neubaus der großen Skateanlage im Landesgartenschau Gelände ist die bestehende Anlage jedoch zurückgebaut worden.

1.4.2 Naturräumliche Gegebenheiten

Das Gebiet ist stark durch die Bahnnutzungen geprägt, vor allem im westlichen Teil entlang der Bahn und der Hauptverkehrsstraßen Bahnhof- und Ostenschlahstraße. Als Abgrenzung zwischen Parkplatz und Bahn ist eine Baumreihe großer Pappeln gepflanzt, die prägend auf das Gebiet wirkt. Größere naturnahe Grünflächen sind auf dem Gelände nicht vorhanden. Die vorhandenen Büsche und Sträucher sind der Ruderalflora zuzuordnen.

Östlich des Parkplatzes steigt das Gelände in einer begrüneten Böschung ca. 3 m an. Auf diesem Geländeniveau beginnt der Siedlungsbereich Hemer - Mitte - Ost. Der Rest des Geländes liegt eben auf ca. 220 m üNN.

Der Busbahnhof in Hemer befindet sich im Umbau und wird an die neue Gestaltung angepasst. In seinen Ausmaßen bleibt er jedoch ungefähr innerhalb des Bestandes.

1.5 Planung

1.5.1 Städtebauliches Konzept

Langfristig ist es das städtebauliche Ziel, auf der gesamten Fläche Nutzungen anzusiedeln, die die Innenstadt arrondieren, ohne in Konkurrenz zu ihr zu treten. Außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt liegend, bieten sich daher mischgebiets-typische Nutzungen aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe, ergänzenden Dienstleistungen oder Büros an. Das vom Rat der Stadt Hemer am 14.10.2008 verabschiedete Einzelhandelskonzept beschränkt die Zulässigkeit von Einzelhandelsvorhaben außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches, so dass dort Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden, die aufgrund ihrer Größe und ihres Warensortiments Einzugsbereiche aufweisen, die voraussichtlich deutlich über die Nahbereichsebene hinausgehen. Aufgrund der zahlreichen umgebenden Einzelhandelsbetriebe, die auch die Nahversorgungsfunktion der umliegenden Wohngebiete mehr als ausreichend abdecken, wird auf der Fläche der Einzelhandel komplett ausgeschlossen. Eine weitere Ansiedlung von Einzelhandel ist nicht mehr verträglich. Städtebauliches Ziel ist es daher, mittel- bis langfristig über eine Mischgebietsausweisung mit Einzelhandelsabschluss Arbeitsplätze im Zentrum von Hemer anzusiedeln, die dem Dienstleistungsbereich zuzuordnen sind. Die nach der Baunutzungsverordnung zulässigen Mischgebietsnutzungen bieten dafür einen qualifizierten Rahmen.

Der Bereich an der Kreuzung Bahnhofstraße / Ostenschlahstraße nördlich des neu gestalteten Ostenschlahplatzes ist mit einem Schnellrestaurant bebaut. Östlich des Schnellrestaurants befindet sich eine Grünfläche mit einem regionalen Radweg. Die Grünfläche ist der neue Ostenschlahplatz, der als attraktiver Stadtplatz im Schnittpunkt zwischen Innenstadt, dem Wohngebiet Hemer-Mitte-Ost und der ehemaligen Kaserne auf der alten Gleistrasse liegt. Verbindungselement ist dabei ein „blau-grünes Band“, ein Wasserband mit zusätzlich flankierenden blau-grünen Pflanzbändern. Das auf dem Hademareplatz beginnende blau-grüne Band wird auf dem Ostenschlahplatz weitergeführt und bildet eine übergeordnete ost-west-gerichtete Spange zwischen der Innenstadt, dem zukünftigen Stadtpark (Landesgartenschau Gelände) und dem Felsenmeer als eine attraktive Orientierung im Stadtgefüge. Das blau-grüne Band wird auf der Bahnhofsfläche in südlicher Richtung um einen Platz mit Rasenbastionen aufgeweitet und nach Norden um eine Gräserbestandene Grünfläche erweitert. Die Wegebezie-

hungen erinnern lagegetreu an die ehemaligen Gleise. Der Bereich der ehemaligen Skateanlage wird Teil des Grünbereiches.

Es ist angedacht, das östliche Bahngleis als überregionale Trasse für eine Stadtbahn oder einen Fuß- und Radweg zu nutzen. Im Bereich des Ostenschlahplatzes ist dies bereits umgesetzt. Nördlich davon ist die Fläche noch mit Bahnnutzungen belegt. Langfristig ist jedoch in der Grünfläche oder dem östlichen Gleis ein Fußweg geplant, der eine neue Fußwegeverbindung vom östlichen Wohngebiet herstellen soll, um die Durchlässigkeit in die Innenstadt zu erhöhen. Bislang ist eine direkte Verbindung nur am Felsenmeercenter und über die Ostenschlahstraße möglich. Angesichts der bestehenden Bahnnutzungen sind diese Überlegungen noch nicht abschließend gesichert. Geplant ist zurzeit eine - topographisch anspruchsvolle - Fußwegeverbindung durch die Grünfläche zwischen Bahngelände und der Wohnbebauung an der Beethovenstraße. Diese Verbindung schließt an den vorhandenen Fußweg südlich des Felsenmeercenters an und verbindet das Plangebiet mit der Wohnbebauung.

Der Busbahnhof wird umgebaut und neu gestaltet. Für die Zeit der Landesgartenschau soll er Verbindungsglied zwischen Bahn-/Auto-/Bus-/Rad- und Fußverkehr sein, danach den Busverkehr in Hemer als zentraler Busbahnhof abwickeln.

1.5.2 Geplante Bebauung und planungsrechtliche Festsetzungen

Die nicht freigestellten Bahnanlagen bleiben als Bahnanlagen bestehen und werden nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt.

Die Grünflächen werden als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ festgesetzt. Die innere Aufteilung der Flächen mit Wegen und Plätzen wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Um die Trasse der Stadtbahn / des Fußweges zu sichern, werden Gehrechte zugunsten der Stadt und der Allgemeinheit eingetragen.

Der Busbahnhof wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die nördlich angrenzenden Stellplätze gehören zum Einkaufszentrum und werden daher als private Stellplätze festgesetzt. Innerhalb der Verkehrsfläche des Bahnhofes ist ein Baufenster festgesetzt mit der Zweckbestimmung „Busterminal“.

Die neue Zuwegung für die Gleisanlagen liegt ebenfalls in einer öffentlichen Grünfläche. Auf diese Weise wird die hohe Gestaltungsqualität, die dort - analog der Gestaltung am Ostenschlahplatz - umgesetzt werden soll, planungsrechtlich gesichert.

Der angrenzende Bereich wird als Mischgebiet festgesetzt. Dort ist ein Schnellrestaurant mit Parkplatz und Drive-In-Schalter angesiedelt. Durch die Festsetzung als Mischgebiet wird der Fläche jedoch auch langfristig die Möglichkeit gegeben, sich als innenstadtnahe interessante Nutzungsoption für Dienstleistungsunternehmen zu präsentieren. Für das Schnellrestaurant gibt es ein Schallschutzgutachten, das im Kapitel 1.5.6 näher erläutert wird.

Gemäß Baunutzungsverordnung ist in einem Mischgebiet Einzelhandel bis 800 m² Verkaufsfläche zulässig. Das Plangebiet befindet sich angrenzend an den im Einzelhandelskonzept von 2008 definierten zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt und auch nicht mehr in dessen Erweiterungsbereich. Das Einzelhandelskonzept schließt auf der Fläche Einzelhandelsbetriebe aus, die aufgrund ihrer Größe und ihres Warensortiments Einzugsbereiche aufweisen, die voraussichtlich deutlich über die Nahbereichsebene hinausgehen. Auch für die Nahbereichsebene ist ein ausreichendes Angebot vorhanden: in der Fußgängerzone, im Felsenmeercenter, im Nöllenhofcenter, im Hademarecenter und im geplanten Fachmarktzentrum Süd. Um nicht erneut Flächen

für Einzelhandel in unmittelbarer Innenstadtnähe zu schaffen, soll im Plangebiet Einzelhandel gänzlich ausgeschlossen werden. Dies ist gemäß Baunutzungsverordnung und diversen Rechtsurteilen möglich, da die allgemeine Zweckbestimmung des Gebietes gewahrt bleibt.

Die Verkehrsflächen für die Stichstraße als auch die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“ sorgen für die planungsrechtliche Sicherung der Parkplätze „Urbecker Straße“ und den neuen Parkplatz an der Bahnhofstraße. Für die Parkplätze ist ebenfalls ein Schallschutzgutachten erstellt worden (s. Kapitel 1.5.6).

1.5.3 Erschließung und ÖPNV-Anbindung

Das Bahnhofsgelände wird von einer neuen Stichstraße erschlossen. Sie verbindet - durch eine Fahrbahneinengung eingeschränkt - den Parkplatz „Urbecker Straße“ mit der Bahnhofstraße, vor allem auch fußläufig. Über die Stichstraße fährt während der Landesgartenschau der Shuttlebus. Eine Zuwegung zu den Gleisen wird von der Bahnhofstraße in einem großzügigen Grünbereich neu gestaltet. Die Gestaltung orientiert sich dabei an der Gestaltung des Ostenschlahplatzes.

Das Gelände ist über die Bahnhofstraße und den ZOB mit dem ÖPNV (Busse) direkt verbunden.

1.5.4 Ver- und Entsorgung, Umgang mit Niederschlagswasser

Innerhalb der Stichstraße befinden sich Gas- und Wasserhauptleitungen sowie Steuerkabel. Eine Versorgung des Gebietes ist durch Versorgungsleitungen entsprechend gegeben. Die Leitungen liegen in der öffentlichen Straße und müssen so nicht über Leitungsrechte gesichert werden.

Bei Erhalt der Leitungstrassen sind die gemäß den einschlägigen technischen Regelwerken erforderlichen Schutzmaßnahmen wie z.B. Mindestabstände Baum/Leitung bzw. Schutzmaßnahmen bei Überbauung zu beachten.

Die baulich genutzten Bereiche werden über die neue bzw. vorhandene Mischkanalisation entwässert.

Hinsichtlich der Niederschlagswasserbeseitigung sind aufgrund der schon bestehenden Entwässerungsanlagen und des Anschlusses an die öffentliche Kanalisation keine Regelungen nach § 51 a Landeswassergesetz (LWG) zu treffen. In Bereichen, in denen eine Versickerung nicht möglich ist, wird das Regenwasser über die Kanalisation abgeleitet. Die neuen Parkplätze werden lediglich geschottert und stellen damit keine versiegelten Flächen dar. Das Niederschlagswasser kann - wie bisher - versickern, da es als nur schwach belastet gilt. Dies gilt auch für den bestehenden Parkplatz.

Die im Gebiet anfallenden Müllanteile und Abfälle sind in der für das gesamte Stadtgebiet geltenden Weise zu sammeln und zu recyceln bzw. zu entsorgen.

1.5.5 Grünordnung, ökologische Auswirkungen

Der Ostenschlahplatz, der ehemalige Skateplatz als auch die Zuwegung zu den Gleisen und die Böschungen an dem Parkplatz Urbecker Straße werden als Grünflächen festgesetzt. Die innere Aufteilung ist nicht Bestandteil der Festsetzung. Mit den großzügigen Grünflächen erhält das Plangebiet eine deutliche ökologische Aufwertung und Höherwertigkeit als vorher.

Da der Bereich bereits vorher nahezu vollständig genutzt wurde, werden keine hochwertigen Freiflächen in Anspruch genommen. Der Bebauungsplan ist nicht ausgleichspflichtig gemäß § 13 a Abs. 2 S. 1 Nr. 4 Baugesetzbuch.

1.5.6 Immissionsschutz

Für das Schnellrestaurant und für die Parkplätze wurden zwei Schallimmissionsschutzgutachten erarbeitet. Die Auswirkungen der Planungen wurden einzeln, d. h. nach Nutzungen unterteilt und in der Gesamtbelastung untersucht. So sind die Bahnhofstraße als Hauptverkehrsstraße durch Hemer als auch die Ostenschlahstraße als Hauptverbindung Richtung Landesgartenschau Gelände Bestands-Emittenten, die es zu berücksichtigen gilt. Zu dem fließenden Verkehr kommen die Parkplätze Urbecker Straße als Bestandsparkplatz und die neuen Parkplätze an der Bahnhofstraße / Ostenschlahstraße hinzu. Das Schnellrestaurant mit Parkplätzen und Drive-In-Schalter wird ebenfalls mit einbezogen. Der Busbahnhof wurde nicht gesondert betrachtet, da er im Vergleich zu den vorher genannten Nutzungen weit von der nächsten Wohnbebauung entfernt liegt. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Nutzung keine schädlichen Auswirkungen auf umgebende Wohnnutzungen hat.

Wichtig waren bei der Betrachtung vor allem die Lärmausbreitungen zu den östlich und höher gelegenen Wohnhäusern (Beethovenstraße). Für die Bebauung an der Beethovenstraße gilt - da kein Bebauungsplan vorhanden ist - der unbeplante Innenbereich gem. § 34 BauGB, hier ein allgemeines Wohngebiet gem. § 34 Absatz 2 BauGB. Angesichts der Nutzungen hätten dort auch Mischgebietswerte angesetzt werden können, da an der Beethovenstraße / Urbecker Straße sowohl ein Gerüstbetrieb (Urbecker Straße Nr. 7) als auch - zwar derzeit leerstehende, aber jederzeit wieder in Betrieb zu nehmende - Gewerberäume (Beethovenstraße Nr. 7) angesiedelt sind. Um Planungssicherheit zu erhalten, werden als restriktivstes Szenario die Werte für ein allgemeines Wohngebiet betrachtet.

Für die Bewertung der Parkplätze wird die Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS 90) herangezogen. Aus ihr werden die Immissionen errechnet, die auf definierte Immissionspunkte einwirken. Sie werden durch zwei Beurteilungspegel dargestellt: für tagsüber (6 - 22 Uhr) und für nachts (22 - 6 Uhr). Das Gutachten zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte sowohl tagsüber als auch nachts teilweise deutlich unterschritten, also eingehalten werden. Für Einzelschallbelastungen, die außerhalb der gesetzlichen Nutzung der Flächen liegen, kann ein Gutachten keine Aussagen treffen. Dies zu regulieren ist auch nicht für die Bauleitplanung vorgesehen, sondern ein Themenfeld der Ordnungsbehörden. Die Verschmutzung kann über verstärkte Kontrollen und Reinigungsleistungen begrenzt werden. In dem Bebauungsplan können dazu keine Regelungen getroffen werden.

Für die Beurteilung der Schallemissionen des Schnellrestaurants (in Graner u. Partner Ingenieure A 9257) wird die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) angewendet. Entsprechend der TA Lärm ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung der Nutzungen am maßgeblichen Immissionsort die definierten Richtwerte nicht überschreitet. In der Beurteilung wurde die Anlage fiktiv in Betrieb, das damit verbundene Verkehrsaufkommen, der Parkplatz als auch die Anlieferungen geprüft. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte sowie die zulässigen Maximalpegel gemäß TA Lärm während des Tages- und Nachtzeitraumes in der Nachbarschaft eingehalten werden und somit der Betrieb im Einklang mit den Anforderungen an den Schallimmissionsschutz erfolgen kann (Graner u. Partner Ingenieure A 9294 S. 13).

I.5.7 Altlasten / Geologische Besonderheiten / Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Die Altlastenfläche „Bahnhof, Schrottplatz Bahnhof, 04/021“ befindet sich im Plangebiet. Im Oktober 2007 wurde von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft ein Gutachten zur Bodenbelastung (Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU)) in Auftrag gegeben. Darüber hinaus gibt es weitere Gutachten (u.a. Untersuchungen zu Bohrproben im Bereich der geplanten Netzergänzungsstraße „Seuthestraße“, Baugrunduntersuchungen zum Straßenneu- und umbau „Ostenschlahstraße / Hademareplatz“), die im Amt für Planen, Bauen und Verkehr jederzeit einsehbar sind. Die Ergebnisse der Gutachten werden zusammengefasst.

In den Gutachten, hier vor allem der Flächenrisiko-Detailuntersuchung, wurden die Belastungen der Fläche, die Wirkungen auf die verschiedenen Wirkungspfade Boden - Mensch, Boden - Grundwasser und Boden - Pflanze beurteilt als auch verschiedene Nachnutzungen bewertet. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass sich für die Wirkungspfade Boden - Mensch als auch Boden - Grundwasser keine Gefährdung feststellen lässt, wenn bei einer Bebauung eine weitgehende Beseitigung der verunreinigten Böden stattfindet. Dies wird in der Umsetzung der Planung berücksichtigt. Bei Grünflächen bzw. Belassung der Böden wird eine Aufbringung von humosem Oberboden (0,35 m) empfohlen. Dies wird ebenfalls berücksichtigt. Der Wirkungspfad Boden - Pflanze ist nicht weiterverfolgt worden, da auf der Fläche kein Ackerbau betrieben werden soll. Bei Planungen in dieser Richtung muss das Gefährdungspotenzial neu abgeschätzt werden.

Die Lage der aktenkundigen Fläche ist im Bebauungsplan gekennzeichnet. Darüber hinaus ist der Bebauungsplan mit Verhaltensregeln bei der eventuellen Entdeckung von Altlasten versehen (Meldung beim Märkischen Kreis, Fachdienst 45 „Abfallwirtschaft, Bodenschutz und Wasserbau“ als untere Bodenschutzbehörde). Hinzu kommt der Hinweis, den in den Gutachten formulierten Anweisungen zu folgen.

Im Plangebiet gibt es derzeit keine Hinweise auf geologische Besonderheiten oder Objekte, die in der Denkmalliste der Stadt Hemer eingetragen sind. Ebenfalls sind keine Hinweise auf Bodendenkmäler bekannt.

Für den Fall, dass bei Erdarbeiten jeglicher Art bisher nicht bekannte Bodendenkmäler oder geologische Besonderheiten entdeckt werden, ist die Stadt Hemer als Untere Denkmalbehörde und/oder das Westfälische Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe unverzüglich zu benachrichtigen. Der Bebauungsplan enthält entsprechende Hinweise.

I.6 Sonstige planungsrelevante Aspekte

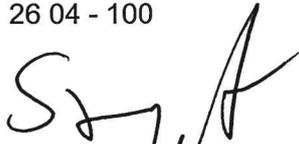
I.6.1 Städtebauliche Daten

	m ²
Plangebiet	ca. 32.600
Überbaubare Flächen	ca. 2.900
Nicht überbaubare Flächen	
- davon Grünflächen	ca. 10.100
- davon Stellplätze	ca. 5.300
- davon Bahnanlagen	ca. 3.300
- öffentliche Verkehrsfläche	ca. 11.000
Gesamt	ca. 32.600

I.6.2 Planungskosten / Durchführungskosten

Die Kosten, die durch die neue Verkehrsführung, den ZOB, die Stellplätze als auch die Grünflächen sowie die Planungskosten entstehen, sind durch die Haushaltsmittel der Stadt Hemer gedeckt. Die privaten Vorhaben (Schnellrestaurant) werden vom Investor getragen.

Hemer, im April 2010
61 26 04 - 100



.....
Stefan Szuggat
Leiter des Amtes für Planen, Bauen und Verkehr