

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 325
"Fuß- und Radwegeverbindung Stadtbahnhof / Brändströmstraße"
nach §2 ff. BauGB gem. §9 Abs.8 Baugesetzbuch (BauGB)

TEIL A: ALLGEMEINE BEGRÜNDUNG

1. Allgemeines

1.1 Allgemeine Ziele und Zwecke des Bebauungsplans

Hintergrund der Planaufstellung ist der geplante Radweg zwischen Stadtbahnhof und Hansbergstraße, wobei der Bebauungsplan Nr. 325 den westlichen Teilabschnitt der gesamten Trasse festsetzt. Die ehemalige Bahntrasse bietet aufgrund der günstigen Topographie und der bandartigen Grundstückszuschnitte die Möglichkeit, einen überörtlichen Fuß- und Radweg in Ost-West- Richtung zu entwickeln, der im weiteren Verlauf an das Radwegenetz der Stadt Hemer angebunden werden soll.

Mit ihrer Aufnahme in die "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" am 23.09.1996 hat sich die Stadt Iserlohn verpflichtet, den Radverkehr schwerpunktmäßig zu fördern und seine Anteile am Gesamtverkehr spürbar deutlich zu erhöhen. Nach mehreren Jahren intensiver Planungen und Umsetzungen von fahrradfreundlichen Maßnahmen in der Innenstadt sowie der Schaffung einer zentralen Hauptveloroute in nordsüdlicher Richtung zwischen der Innenstadt und dem Ruhrtal soll nun der Umbau einer stillgelegten Bahntrasse zu einem Fuß- und Radweg in westöstlicher Kernrandlage erfolgen.

Die gesamte Strecke zwischen Bahnhof Iserlohn und Hansbergstraße/Westfalenstraße ist ca. 3,2km lang und verläuft auf ca. 3,1 km Länge auf der ehemaligen Bahntrasse Iserlohn - Iserlohn Ost - Hemer in westöstlicher Richtung. Der hier geplante Fuß- und Radweg tangiert die Innenstadt an ihrem südlichen Rand und erschließt den Bereich östlich der Kernstadt bis hin zur Stadtgrenze. Ab hier steht ein gepflasterter Fuß- und Radweg bis zum Zentrum Hemer zur Verfügung.

Zu etwa 80% verläuft die steigungsfreie Trasse durch grüne Schneisen. Querende Straßen liegen innerhalb von Tempo-30-Zonen. Im unmittelbaren Einzugsbereich der geplanten Verbindung (ein Korridor von 500m Breite) wohnen ca. 10.000 Menschen. Mehrere tausend Arbeitsplätze - vorwiegend im

tertiären Sektor - sind direkt angebunden. Auch das Theodor-Reuter-Kolleg und das Berufskolleg des Märkischen Kreises mit über 4000 Schülern befinden sich in einem Abstand von etwa 400m zur Trasse.

Das Projekt soll in drei Abschnitten umgesetzt werden:

1. Hansbergstr.	-	Hilbornstr.	1.220m Länge
2. Hilbornstr.	-	Brändströmstr.	830m Länge
3. Brändströmstr.	-	Stadtbahnhof	1.100m Länge

In der Sitzung des Rates der Stadt am 03.05.2005 wurde die Aufstellung von Bebauungsplänen für die Abschnitte 1 (Bebauungsplan Nr.326) und 3 (Bebauungsplan Nr.325) beschlossen. Der Abschnitt 2 umfasst überwiegend das Gelände des Ostbahnhofs, für das noch ein Gesamtkonzept entwickelt wird. Darin soll eine Fuß- und Radwegeverbindung integriert werden.

Der Fuß- und Radweg, der z.T. parallel zur stark belasteten Westfalenstraße verläuft, wird sowohl durch berufsbezogenen, freizeitbezogenen, als auch den einkaufsbezogenen Radverkehr genutzt. Er erschließt großflächige Wohngebiete, Schulen, Arbeitsstätten etc. und hat eine direkte Anbindung an die Innenstadt Iserlohns. Außerdem bilden die Rad- /Fußweg begleitenden Grünflächen weiterhin eine wichtige siedlungsstrukturelle Grünzäsur innerhalb der verdichteten innerstädtischen Siedlungsflächen.

Für die Durchsetzung dieser städtebaulichen Zielsetzungen ist es notwendig, das Planverfahren Nr. 325 "Fuß- und Radwegeverbindung Stadtbahnhof / Brändströmstr." durchzuführen.

1.2 Aufgabe des Bebauungsplans

Ein Bebauungsplan ist aufzustellen, sobald und soweit er für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist. Dabei sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Er enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und bildet die Grundlage für weitere Maßnahmen zur Sicherung und Durchführung der Planung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches.

Der Bebauungsplan hat als verbindlicher Bauleitplan die Aufgabe, planungsrechtliche Voraussetzungen nach Maßgabe des Baugesetzbuches (BauGB) dafür zu schaffen, dass die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in seinem Geltungsbereich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt. Der Bebauungsplan Nr. 325 "Fuß- und Radwegeverbindung Stadtbahnhof /Brändströmstr." hat die Aufgabe, eine planungsrechtliche Sicherung des westlichen Teilabschnitts des Fuß- und Radweges zwischen Stadtbahnhof und Brändströmstraße zu schaffen.

1.3 Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans muss so abgegrenzt werden, dass die Ziele und Zwecke des Bebauungsplans erreicht werden. Für die Abgrenzung gilt außerdem der Grundsatz, dass von einem Bebauungsplan

die Bewältigung der ihm anzurechnenden Konflikte verlangt werden muss.

Der Bebauungsplan Nr. 325 umfaßt ausschließlich die Grundstücke der ehemaligen Bahntrasse.

Weiterhin wird das Plangebiet im Westen durch den Stadtbahnhof und im Osten durch die Brändströmstraße begrenzt.

1.4 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der verbindliche Gebietsentwicklungsplan für den Teilabschnitt "Oberbereiche Bochum/Hagen" (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis) weist den Planbereich als "Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)" mit der zusätzlichen Signatur "Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr - Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung" aus.

1.5 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der seit April 1980 rechtsverbindliche Flächennutzungsplan der Stadt Iserlohn stellt den Bereich der ehemaligen Bahntrasse als Fläche für überörtliche und örtliche Hauptverkehrszüge (Bahnanlage) dar. Der Fuß- und Radweg ist mit dieser Darstellung vereinbar. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

2. **Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan**

2.1 Lage im Stadtgebiet

Der Planbereich liegt südöstlich des Zentrums Iserlohns und zieht sich in West-Ost-Richtung vom Stadtbahnhof parallel zur Friedrichstraße bis zum ehemaligen Ostbahnhof.

2.2 Größe des Geltungsbereiches, Eigentumsstruktur

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von 15.080 m². Alle Flächen der ehemaligen Bahntrasse befinden sich im Besitz der Stadt Iserlohn

3. **Begründung der wesentlichen Festsetzungen**

3.1 Beschreibung der Baumaßnahme

Der geplante Fuß- und Radweg mit einer Gesamtlänge von 1100,00 m wird als Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer und die Randbereiche als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Dadurch ist gewährleistet, dass die Radwegetrasse gleichzeitig auch als gliederndes grünes Element innerhalb der bebauten Bereiche fungiert.

Eine Festlegung in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung kommt hier nicht in Betracht, da ausschließlich ein Radweg realisiert werden soll.

Es ist vorgesehen, den Fuß- und Radweg auf einer Breite von 3,00 m zu asphaltieren. Zu beiden Seiten schließen sich jeweils 1,00 m breite Bankette an. Material für den Oberbau ist durch das Schotterbett der Bahn weitestgehend vorhanden und kann maschinell aufgenommen, gebrochen und verdichtet werden. Sensible Bereiche mit vorhandener Wohnbebauung bzw. mit benachbarten Betrieben sollen zum Fuß- und Radweg hin mit einem etwa 1,50 m hohen, kunststoffummantelten Stahlmattenzaun abgetrennt werden, damit das Betreten privaten Grundes ausgeschlossen werden kann. In den Einmündungsbereichen, in denen Straßen den Fuß- und Radweg kreuzen, werden rot-weiß lackierte Sperreinrichtungen von 2,00 m Breite den Radverkehr auf die Querung hinweisen.

3.2 Städtebauliche Konzeption

Den getroffenen Festsetzungen liegt konzeptionell der als Anlage beigefügte Bebauungsplanentwurf zugrunde.

3.3 Flächengliederung / städtebauliche Werte

Öffentliche Grünfläche:	9354,00 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche:	243,00m ²
Fläche Fuß-, Radweg:	5483,00 m ²
Gesamt:	15 080,00 m ²

4. **Durchführung des Bebauungsplans**

4.1 Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen in Form einer Umlegung sind zur Durchführung dieses Bebauungsplanes nicht erforderlich.

4.2 Finanzielle Auswirkungen

Der Stadt Iserlohn entstehen bei der Durchführung dieses Bebauungsplans finanzielle Aufwendungen, verursacht durch den Kauf der Bahntrasse von der Deutschen Bahn und den Ausbau des Radweges. Die Maßnahme ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig. Der Fördersatz der zuwendungsfähigen Kosten beträgt 75%. Eine genaue Kostenaufstellung wird im Rahmen des Förderantrags ermittelt.

5. Auswirkungen des Bebauungsplans auf öffentliche Belange

5.1 Ver- und Entsorgung

Das auf dem Fuß- und Radweg anfallende Oberflächenwasser kann, da es unbelastet ist, problemlos in den unbefestigten Randstreifen versickern. Dafür ist bei der Planung eine gewisse Querneigung vorgesehen.

5.2 Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale; sollten bei Bodenbewegungen archäologische Bodenfunde zutage treten, sind diese sofort der unteren Denkmalbehörde anzuzeigen.

6. Auswirkungen des Bebauungsplanes auf private Belange

6.1 Soziale Maßnahmen

Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Auswirkungen dieses Bebauungsplans im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in diesem oder in den benachbarten Gebieten wohnenden und arbeitenden Menschen auswirken wird. Soziale Maßnahmen im Sinne des § 180 BauGB sind deshalb nicht erforderlich.

7. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. § 8a BNatSchG

Nach §1a BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen umweltschützende Belange in der Abwägung zu berücksichtigen, insbesondere auch „... die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz)...“ (§1a, Abs. 2, Nr. 2 BauGB).

Nach § 21 Abs. 1 BNatSchG ist über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bauleitplan in der Abwägung nach § 1 des Baugesetzbuches zu entscheiden, wenn auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur- und Landschaft zu erwarten sind.

In diesem Zusammenhang wurde ein ökologischer Fachbeitrag erarbeitet. Der Fachbeitrag bildet die fachliche Grundlage für eine Abwägung nach § 1a BauGB und beinhaltet neben einer Bestandserfassung und -bewertung von Natur und Landschaft eine Bewertung der zu erwartenden erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Hieraus werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen abgeleitet sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für unvermeidbare Beeinträchtigungen entwickelt, die als Festsetzungen und Empfehlungen als Bestandteil in den Bebauungsplan übernommen werden.

Im Rahmen der Planung werden Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Der durch die Überbauung entstehende Eingriff kann durch die geplanten Maßnahmen nicht im Plangebiet kompensiert werden. Nach der Planung ergibt sich ein Punktedefizit von - **21.495** Wertpunkten. Da das Punktedefizit nicht im Plangebiet kompensiert werden kann, wird die Negativbilanz über das Ökokonto der Stadt Iserlohn ausgeglichen.

STADT ISERLOHN			
Eingriffsbilanzierung			
Ausgleichsfläche Nr.:		DGK 5: div.	
Datum: 06.02.2006			
Objekt-/Lagebeschreibung: (Straße, Ortsteil/Stadtbezirk) "Fuß- und Radweg Stadtbahnhof/Brändströmstraße"			
Gemarkung: Iserlohn		Flur: Flurstk.: div. Fläche: 15.380 m ² (gesamt)	
Zuordnung zum Bebauungsplan Nr.: 325		Eingriffsberechnung im Rahmen des	
Planungsstand: Entwurf		Umweltberichtes: :	
(Zutreffendes ankreuzen bzw. ausfüllen)			

A. Ausgangszustand des Untersuchungsraumes / Biotoptypenbewertung des Vegetationsbestandes

1	2	3	4	5	6	7	8
Teil- fläche Nr.	Bio- Code	Biotoptyp (entsprechend Biotoptypwertliste)	Fläche (m ²)	Grund- wert - A -	Korr.- faktor + / -	Gesamt- wert - A -	Einzelflächen- wert (Sp 4 x Sp 7)
0.0	3. ** (1.3*)	Schotterfläche mit Spontanvegetation (Gleisbrachen wegen Aufgabe des Schienenbetriebs)	1.870	1	0,5	1,5	2.805
1.0	1.** (1.1)*	Versiegelte Fläche: Pflaster, Asphalt, Beton (Straßen, Wege, Plätze)	300	0	0	0	-----
2.0	16. ** 17. **	Verkehrswegebegleitgrün, Schienenseitengräben	1.740	3	0	3	5.220
3.0 ***	30.**	Feldgehölze, heim., gering strukt. u. partielle Flächendeckung (Anteil 70% d. Grünfl.bestands) °	7.645	6	- 1	5	38.225
4.0 ***	35.** (5.2*)	Feldgehölze, heim., gut strukt. u. partielle Flächendeckung (Anteil 20% d. Grünfl.bestands) °	2.550	8	- 1	7	17.850
5.0 ***	49.**	Sekundärstandorte mit natürl. Felsklüften, alte Bahntrassen (Anteil 10 %d. Grünfl.bestands) °	1.275	10	- 1	9	11.475
Flächensumme (m ²): 15.380 Gesamtflächenwert: A (Summe Sp 8) °							+ 75.575

Bemerkungen:

(*) der Biotoptypenliste d. Umweltministeriums NRW "...Arbeitshilfe für d. Bauleitplanung"

* * entspricht der Biotoptypenliste/Bestandsbewertung des Märkischen Kreises (ULB), Stand: 5/2002

*** Pos. 3.0 bis 5.0: Die Bezeichnung "w" bezieht sich auf die im B-Planentwurf westlich gelegene, zukünftige Straßenverkehrsfläche (orange); "o" bezieht sich auf den östlich gelegenen öffentlichen Grünflächenbereich/Verkehrsbegleitgrün (grün).
Der Grünflächengesamtbestand beträgt rechnerisch: 11.470 m² (= 100 %).

Datenerfasser/-in: Kanthack-Leser

STADT ISERLOHN

Eingriffsbilanzierung

Ausgleichsfläche Nr.: DGK 5: div. Datum: 07.02.2006

Objekt-/Lagebeschreibung: (Straße, Ortsteil/Stadtbezirk) "Fuß- und Radweg Stadtbahnhof/Brändströmstraße"

Gemarkung: Iserlohn Flur: Flurstk.: div. Fläche: 15.380 m² (gesamt)

Zuordnung zum Bebauungsplan Nr.: 325 Eingriffsberechnung im Rahmen des

Planungsstand: Entwurf Umweltberichtes: :

B. Zustand des Untersuchungsraumes gemäß den Festsetzungen des Planungsobjektes

1	2	3	4	5	6	7	8
Teil- fläche Nr.	Bio- Code	Biotoptyp (entsprechend Biotoptypwertliste)	Fläche (m ²)	Grund- wert - A - Ausgangs- zustand	Biotop- wertge- winn /-verlust + / -	Gesamt- wert - P - 30 J. nach Neuanlage	Einzelflächen- wert (Sp 4 x Sp 7)
1.0	1.** (1.1)*	Versiegelte Fläche, 100 %: Pflaster, Asphalt, Beton (Straßenfläche) ° Zeitstufe 1	300	0	0	0	-----
1.1	1.** (1.1)*	Versiegelte Fläche, 100 %: Pflaster, Asphalt, Beton, seitliche Versickerung in Vegetat.flächen (Fuß-Radweg) ° Zeitstufe 1	3.390	div.	+ 0,5	0,5	1.695
2.1	16.** 17.** (2.1)*	Verkehrswegebegleitgrün, neu Bankett (Rad-/Fußweg); nur Raseneinsaat	2.260	3	- 1	2	4.520
3.1	30.** (8.1)*	Feldgehölze, heimisch, gering strukturiert (nur partiell, da intensive infrastrukturelle Nut- zung als Wegeverbindung)	8.155	5	0	5	40.775
4.0	35.** (5.2)*	Feldgehölze, heim., gut strukt., nur partielle Flächendeckung (Anteil 20% d. Grünfl.bestands) °	2.550	7	Verlust	0	-----
5.1	(5.2)* (5.3)*	Sekundärstandorte mit natürl. Felsklüften (alte Bahntrassen) -entfällt in dieser Form - zukünft. 0/5, 5/30 Jahre Brache °	1.275	9 9	- 4 - 3	5 6	2.800 4.290
1.2	1.** (1.1)*	Versiegelte Fläche, 100 %: Pflaster, Asphalt, Beton (Straßenfläche) ° Zeitstufe 2	3.360	(5)	Verlust	(0)	-----
Flächensumme (m ²): 15.380 Gesamtflächenwert: B (Summe Sp 8) °							+ 54.080

C. Gesamtbilanz (Gesamtflächenwert B minus Gesamtflächenwert A, 54.080 ./ 75.575) °	- 21.495
---	-----------------

Bemerkungen:

- (*) der Biotoptypenliste d. Umweltministeriums NRW "...Arbeitshilfe für d. Bauleitplanung"
** entspricht der Biotoptypenliste/Bestandsbewertung des Märkischen Kreises (ULB), Stand: 5/2002
*** Summe versiegelte Fläche, neu in Zeitstufe 1: 3.390 m²; Alt+Neu-Summe in Zeitstufe 1: 3.690 m²

Datenerfasser/-in: Kanthack-Leser

7. Zusammenfassung der Ergebnisse des Umweltberichtes

Der Umweltbericht ist als TEIL B Bestandteil dieser Begründung und konkretisiert bzw. benennt die Umweltauswirkungen der Planung.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse erscheint bei dieser Planung nicht notwendig, da sowohl die Planung, als auch die daraus resultierenden Umweltauswirkungen überschaubar geblieben und alle relevanten Ergebnisse aus der Begründung und dem Umweltbericht ausreichend ablesbar sind.

TEIL B: UMWELTBERICHT

Umweltbericht gemäß § 2 Abs.4 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit § 2a BauGB

Nach den Vorgaben des Baugesetzbuches ist jeder neu aufzustellende, zu ändernde oder zu ergänzende Bauleitplan einer Umweltprüfung zu unterziehen. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in einem Umweltbericht darzulegen.

9. Einleitung

1.10 Kurzdarstellung der Ziele und Inhalte des Bebauungsplanes

Die Ziele, die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes verfolgt werden, sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des westlichen Teilabschnitts des Fuß- und Radweges zwischen dem Stadtbahnhof und der Hansbergstraße auf der ehemaligen Bahntrasse zu schaffen.

1.2 Kurzdarstellung der Festsetzungen des Bebauungsplanes

Der geplante Fuß- und Radweg wird als Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer, die Randbereiche als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Dadurch ist gewährleistet, dass die Radwegetrasse gleichzeitig auch als gliederndes grünes Element innerhalb der bebauten Bereiche fungiert.

1.3 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen

Fachgesetze

Für das anstehende Bebauungsplanverfahren ist die Eingriffsregelung des § 1a Abs.3 BauGB i.v. m. §21 Abs.1 des Bundesnaturschutzgesetzes beachtlich, auf die im Bebauungsplan mit einer entsprechenden Zuordnungsfestsetzung gem. §9 Abs.1a Baugesetzbuch (BauGB) in Bezug auf Ausgleichsmaßnahmen auf Grundstücken außerhalb des Geltungsbereiches reagiert wird.

Dem Gebot des "Sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden" gem. §1a Abs.2 BauGB wird im Rahmen der Planung durch die Nutzung und Aktivierung bestehender Infrastruktur Rechnung getragen. Aufgrund der Revitalisierung der bestehenden Bahntrasse werden keine neuen wertvollen unbelasteten Flächen in Anspruch genommen.

Fachplanungen

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan überwiegend als "Fläche für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrszüge" mit der Zweckbestimmung "Bahnanlage" dargestellt. Die Planung wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, d.h., dass dieser nicht geändert werden muss.

Der Bereich der ehemaligen Bahntrasse ist aus dem Bedarfsplan der Deutschen Bahn herausgenommen worden. Das Entwidmungsverfahren ist mit dem Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 03.02.2006 förmlich abgeschlossen.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1.1 Schutzgut Mensch

Aus der Sicht des Schutzgutes Mensch bietet der Umbau der ehemaligen Bahntrasse in einen Fuß- und Radweg unbestreitbare Vorteile. Es kann nicht nur davon ausgegangen werden, dass durch die Nutzungsänderung die vorherige Lärmbelastung "Schienenverkehr" nachhaltig beseitigt werden konnte, vielmehr handelt es sich hier um eine effektive Anreicherung und infrastrukturelle Verknüpfung der umliegenden Wohn- bzw. Kleingewerbegebiete.

Darüber hinaus bringt der Ausbau der Rad-/Wegeverbindung mit einer Asphaltoberfläche eine Verbesserung für die Freizeitnutzung (insbesondere für Kinder und Jugendliche) mit sich, da die Ausstattung mit einer glatten Oberfläche ideale Voraussetzungen für Skaten, Inline- oder Fahrradfahren bietet.

Den optimierten Freizeitverhältnissen stehen allerdings auch Nachteile für das Wohnumfeld gegenüber, da durch den Wegeausbau von einer intensiveren Fußgänger-/ Radfahrerfrequenzierung auszugehen ist.

Bewertung

Die Beeinträchtigungen des Menschen durch Lärm und andere Immissionen sind im Bereich des Radweges relativ gering. Den eventuellen Beeinträchtigungen im Bereich des Radweges stehen die Vorteile im Bereich der Naherholung und der Substitution von motorisierten Fahrverkehr durch nichtmotorisierten Verkehr entgegen.

2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das an den ehemaligen Bahndamm angrenzende Umfeld (d.h. der außerhalb des B-Plan befindliche Bereich) liegt im Zentrum von Iserlohn und ist daher urban geprägt. Die Bebauungsdichte ist entsprechend hoch; der Anteil an privaten Hausgärten und öffentlichen Grünanlagen (meist mit strukturarmem Charakter) nimmt dabei den geringeren Flächenanteil in Anspruch. Demgegenüber weist der Bahnkörper selbst (d.h. der Schienenweg einschließlich Bahndammböschungen) insbesondere zwischen Stadtbahnhof und Hardtstraße den Charakter eines wertvollen pflanzen- und tierreichen Biotopverbundraumes auf.

Da der ehemalige Schienenverkehr von der Deutschen Bahn seit vielen Jahren aufgegeben wurde, liegt die Bahntrasse schon länger brach, was sich auf die Entwicklung einer Ruderalflora und Kleintierfauna äußerst positiv auswirkte.

Seit der Stilllegung der Schienengleise wurde das Areal teilweise bereits als Fußwegeverbindung zwischen den nahegelegenen Wohnbereichen und von erholungsuchenden Spaziergängern genutzt. Da die Deckschicht der Exschienenfläche als ziemlich unebener Grobschotterbelag verblieb, hielt sich die Belastung der sich entwickelnden Bahntrassen-typischen Trocken- und Halbtrockenrasenvegetation durch mechanische Beanspruchung (von Fußgängern) in Grenzen.

Durch die verminderte mechanische Beanspruchung der ehemaligen Verkehrsfläche sowie bedingt durch den Wegfall belastender Immissionen (z.B. Schmierstoffe, Öle, Materialabrieb) konnten sich zwischenzeitlich im von zahlreichen kleinen Hohlräumen durchsetzten Grobschotterbelag vor allem Hochstauden, Gräser und Gehölze ungestört entwickeln.

Zeigerpflanzen:

(für trockenen Standort / für den Standort Bahndamm typische Hochstaudenflora)

Gelbes Sonnenröschen (*Helianthemum vulgare*), Gemeine Schafgarbe (*Achillea millefolium*), Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*), Gemeiner Rainfarn/Wurmkraut (*Tanacetum vulgare*), Mehliges Königskerze (*Verbascum lychnitis*)

Am Fuße der Böschungen des Schienendamms konnten sich besonders dort, wo der unter dem Grobschotter liegende Boden weniger versickerungsfähig und/oder verdichtet war, mehr feuchtigkeitsliebende Pflanzen ansiedeln. In diesen Bereichen versickerte das sich ansammelnde Niederschlagswasser erst allmählich und bot einer Vegetation, die einen wechselfeuchten Standort bevorzugt, längerfristig sehr gute Entwicklungschancen.

Zudem ergab sich aus einem natürlichen Eintrag humoser Substanzen (z.B. Blattfall/Verrottung) in die Hohlräume zwischen den einzelnen Grobschottersteinen sicherlich eine weitere Verbesserung des Lebensraumes von Spontanvegetation: flachwüchsige Wildkräuter, Hochstaudenkulturen, Pioniergehölze.

Zeigerpflanzen:

(für wechselfeuchte Standorte, hier Bahndammböschungsfuß mit muldenförmigem Profil)

Wasserdost (*Eupatorium cannabinum*), Wilde Möhre (*Daucus carota*), *Mentha spicata* (Roß-Minze), Gefleckte Taubnessel (*Lamium maculatum*) für kalk- bzw. stickstoffhaltigen Boden; Kriechender Hahnenfuß (*Ranunculus repens*) für stickstoffhaltigen Lehm Boden

Gehölzbestand

Die vorhandene Gehölzflora im B-Plangebiet besteht überwiegend aus heimischen Feldgehölzen wie Berg-Ahorn, Spitzahorn, Esche, Schwarzer Holunder, Hasel, Brombeeren, Efeu; vereinzelt kommen auch Robinien, Weiden, Birken vor.

Natürliche Felsklüfte

Als ökologische Besonderheit sind zwei im Plangebiet gelegene felsige Steilklüfte hervorzuheben.

Da diese beidseitig der Schienenstrecke verlaufen, kann vermutet werden, dass deren hohlwegähnliche Form durch Sprengungen aus den natürlichen Felsformationen heraus entstanden sind.

Während der langen Zeitspanne der Bahnstreckennutzung und besonders in der nachfolgenden Zeit der Bahnstilllegung konnten sich hier ungestört zahlreiche und zum Teil seltene Pflanzenarten (Farne) ansiedeln.

Eine genaue Pflanzen- und Tierartbestimmung war wegen der topographisch schwierigen Zugänglichkeit (Höhe der Felsklüfte bis ca. 6 m) und auch wegen der Vegetationsruheperiode nur sehr begrenzt möglich.

Bewertung

Aufgrund der seit längerem stillgelegten Nutzung der Bahnflächen haben sich im Bereich des geplanten Fuß- und Radweges Tiere und Pflanzen angesiedelt. Da die Bahnflächen aber in der Zwischenzeit als Fußwegewerbindung genutzt wurden, sind die Flächen des zu befestigenden Fuß- und Radweges z.T. vorbelastet. Die Randflächen, in großen Teilen als Böschungen ausgebildet, werden durch den erhöhten Nutzungsdruck erheblich mit beeinträchtigt. Die mechanische Belastung im Rahmen der Baumaßnahme ist eher unerheblich da temporär. Nach der Baumaßnahme werden sich in ungenutzten Randbereichen neue Pflanzen ansiedeln. Den Nachteilen für Fauna, Flora und Anlieger steht die Optimierung des Freizeitwertes für die Gesamtstadt entgegen, der in diesem Fall höher zu bewerten ist.

2.1.3 Schutzgut Luft und Klima

Im Bereich des geplanten Radweges ergibt sich eine Veränderung des Kleinklimas vor allem durch Versiegelung von Flächen, die sich durch direkte Sonneneinstrahlung aufheizen können.

Bewertung

Insgesamt ist die Beeinträchtigung in Bezug auf Luft und Klima durch den geplanten Eingriff als gering zu bewerten.

Die Durchlüftungsverhältnisse im Bereich der ehemaligen Bahntrasse werden nicht erheblich beeinträchtigt. Hier ist durch die Nutzung als Radweg langfristig sichergestellt, dass die Trasse von Barrieren freigehalten wird und Kaltluftströme ungehindert fließen können. Der Versiegelungsgrad ist bei einer Breite des Fuß- und Radweges von 3,00m gegenüber der Gesamtfläche relativ gering.

2.1.4 Schutzgut Landschaft

Die ehemaligen Bahnflächen bilden ein wichtiges landschaftsbildprägendes Element innerhalb und außerhalb der bestehenden Siedlungsflächen. Der hohe Bewuchs insbesondere auf den Böschungsflächen bildet eine markante Raumkante und fungiert als gliederndes Element insbesondere innerhalb der bebauten Bereiche.

Bewertung

Der Bereich der ehemaligen Bahntrasse wird in seiner Struktur erhalten. Durch den Bau des Radweges wird das Landschaftsbild kaum beeinträchtigt.

2.1.5 Schutzgut Boden

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes ist beim Vorliegen konkreter Hinweise auf Altlasten eine Nachforschungspflicht gegeben. Daraus ergibt sich eine Kennzeichnungspflicht gem. des Baugesetzbuches von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten. Altlasten können auf verschiedene Art auch mehrere Schutzgüter beeinflussen.

Mit Grund und Boden soll gem. § 1a Abs.2 BauGB sparsam umgegangen werden. Im Bereich der Bahntrasse ist der vorherrschende Bodentyp die Braunerde aus Hang- und Hochflächenlehm über Ton-, Schluff-, und Sandstein.

Beeinträchtigungen der Bodenfunktion ergeben sich vor allem durch Versiegelung von unversiegelten Flächen, durch die u.a. die Grundwasserneubildung vermindert wird und Abgrabungen im Bereich der Böschungsflächen der Bahn.

Im Bereich der Bahntrasse ist die natürliche Bodenzusammensetzung durch den Eingriff im Rahmen des Baus der Bahntrasse gestört, wobei dieser Sachverhalt als Vorbelastung anzusehen ist.

Die Trasse des Planvorhabens tangiert mehrere Altlastenverdachtsflächen. Auswirkungen dieser Bodenbelastungen auf den Fuß- und Radweg sind jedoch nicht zu erwarten.

Bewertung

Im Bereich der ehemaligen Bahntrasse ist die Beeinträchtigung des Bodens relativ gering, da im Rahmen des Radwegebaus kaum Bodenbewegungen stattfinden. Die zu versiegelnde 3,00m breite Trasse ist zur Zeit zum größten Teil mit Schotter bedeckt, so dass die natürliche Funktion des Bodens schon jetzt nicht mehr im vollen Umfang gegeben ist. Die Beeinträchtigung ergibt sich vor allem durch die Versiegelung und die damit verbundene Reduzierung der Oberflächenversickerung.

2.1.6 Schutzgut Wasser

Fließ- und Stillgewässer kommen im Plangebiet nicht vor. Im Bereich angrenzender Gewerbebetriebe und am Fuße einiger Gleisböschungen wurden (vermutlich durch mechanische Bodenverdichtungen hervorgerufen) Feuchtbiootope mit Staunässecharakter festgestellt. Da es sich hier höchst wahrscheinlich um wechselfeuchte Standorte handelt (d.h. diese Bereiche in der niederschlagsärmeren Jahreszeit abtrocknen), wurden diese - auch wegen des relativ geringen Flächenanteils - nicht gesondert erfasst und bewertet.

Die Bewirtschaftung des Wasserhaushaltes ist mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung i.S. von §1 Abs. 5 BauGB so zu entwickeln, dass auch nachfolgende Generationen ohne Einschränkung alle Optionen der Gewässernutzung offen stehen. Beim Schutzgut Wasser sind die Bereiche Grundwasser und Oberflächenwasser zu unterscheiden. Oberflächengewässer sind im Planbereich keine vorhanden.

Das auf dem Fuß- und Radweg anfallende Oberflächenwasser kann, da es unbelastet ist, problemlos in den unbefestigten Randstreifen versickern. Dafür ist bei der Planung eine gewisse Querneigung vorgesehen.

Das im Bereich des Radweges anfallende Oberflächenwasser wird über ein offenes, parallel zum Rad- und Fußweg angeordnetes Muldensystem abgeleitet und versickert dort.

Bewertung

Aufgrund der mit der Bebauung verbundenen Oberflächenversiegelung ist eine Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung als erhebliche Umweltwirkung zu beurteilen. Die Beeinträchtigungen können durch die Maßnahmen der Regelung des Oberflächenabflusses

abflusses jedoch größtenteils kompensiert werden.

2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind Güter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung als architektonische wertvolle Bauten oder archäologische Schätze darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte. Im Plangebiet befinden sich keine derartigen Bauten.

Bewertung

Auswirkung auf Kultur- und sonstige Sachgüter ergeben sich durch die Planung nicht. Auch der Bahndamm, der in gewisser Weise als kulturhistorisches Zeugnis gesehen werden kann, bleibt in seinem Charakter fast vollständig erhalten.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes

Die nach den Vorgaben des BauGB zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Dabei sind Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sowie Wechselwirkungen aus Verlagerungseffekten und komplexe Wirkungszusammenhänge unter den Schutzgütern zu betrachten. Die aus methodischen Gründen auf Teilsegmente des Naturhaushalts, die so genannten Schutzgüter, bezogenen Auswirkungen betreffen also ein stark vernetztes komplexes Wirkungsgefüge.

Im Plangebiet führt die Überbauung im Bereich des Radweges zwangsläufig zu einem Verlust der Funktion der Böden an diese Stelle, wozu auch die Speicherung von Niederschlagswasser zählt. Hierdurch erhöht sich der Oberflächenwasserabfluss, während die Versickerung unterbunden wird.

Eine Verstärkung der erheblichen Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen ist im Bebauungsplan nicht zu erwarten.

2.1.9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Im Bereich des geplanten Radweges sind bis auf die schon o.g. Auswirkungen durch die Versiegelung, keine weiteren Umweltauswirkungen zu erwarten. Die Störung der Tier- und Pflanzenwelt ist ebenfalls als gering zu bewerten, da die Nutzung nur auf den 3,00m breiten Radweg beschränkt ist und die Flächen momentan schon als "Fußweg" dienen.

2.2 Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der Planung sind die unter Ziffer 2 ermittelten erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Im Zuge der Realisierung der Planung können durch die Kompensationsmaßnahme die negativen Auswirkungen nicht innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden. Der Eingriff wird daher außerhalb des Plangebietes im Rahmen eines großräumigen Freiflächenkonzeptes (Ökokonto) ausgeglichen, so dass sich die naturräumliche Situation im gesamten Stadtgebiet

verbessert.

2.2.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtrealisierung der Planung würde die Bahntrasse weiter der natürlichen Sukzession überlassen. Die Flächen würden z.T. weiter als provisorischer Gehweg genutzt.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen

Die Belange des Umweltschutzes sind gem. § 1 Abs.6 Nr.7 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne und in der Abwägung nach § 1 Abs.7 BauGB zu berücksichtigen. Insbesondere sind auf Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1a Abs.3 BauGB die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geplante Baumaßnahmen zu ermitteln und zu bewerten. Nicht unbedingt erforderliche Beeinträchtigungen sind durch die planerische Konzeption zu unterlassen bzw. zu minimieren und entsprechend Wertverluste durch Aufwertung von Teilflächen soweit möglich innerhalb des Gebietes bzw. außerhalb des Gebietes durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Das Defizit kann wegen des Fehlens geeigneter Flächen innerhalb des B-Plangebietes und wegen der innerstädtischen hohen Bebauungsdichte auch nicht in den benachbarten Arealen ausgeglichen werden. In Anbetracht des relativ hohen Biotopwertdefizits wird als Ausgleichsmaßnahme die in Bezug auf das B-Plangebiet extern gelegene Fläche "Ochsenkamp/Bergstraße" (Gem. Letmathe, Fl. 25, Fl.st. 57/20, 21/1) vorgeschlagen. Kompensationsmaßnahmenvorschlag: Erweiterung der bestehenden Obstwiese; Sukzessionsbereich incl. Gehölze

2.4 Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsvorschläge

Sinnvolle Alternativen hinsichtlich der Radwegetrasse stellen sich nicht. Die Bahntrasse bietet aufgrund der Steigungsverhältnisse ideale Voraussetzungen. Der Fuß- und Radweg, der z.T. parallel zur stark belasteten Westfalenstraße verläuft, wird sowohl durch berufsbezogenen, freizeitbezogenen, als auch durch den einkaufsbezogenen Radverkehr genutzt werden. Er erschließt großflächige Wohngebiete, Arbeitsstätten, Schulen etc. und hat eine direkte Anbindung an die Innenstadt Iserlohns.

3. **Zusätzliche Angaben**

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Zur Beurteilung der Planung aus Sicht der Natur und Landschaft wurde ein Fachbeitrag zur Eingriffsregelung erstellt, der fachlich auf der Biotoptypenliste d. Umweltministeriums NRW "...Arbeitshilfe für d. Bauleitplanung" und der Biotoptypenliste/Bestandsbewertung des Märkischen Kreises (ULB), (Stand: 5/2002) basiert.

Das Gutachten wurde in der Umweltprüfung zur Beurteilung und zur Festsetzung von Maß-

nahmen zur Minimierung und zum Ausgleich von erheblichen Umweltauswirkungen herangezogen.

3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung / Monitoring

Die Ausführung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt ausschließlich auf öffentlichen Flächen außerhalb des Plangebietes. Die Maßnahmen werden durch die Stadt Iserlohn durchgeführt. So ist eine optimale Durchführung und Überwachung der Maßnahmen gewährleistet.

3.3 Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen haben sich nicht ergeben.

3.4 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Hintergrund der Planaufstellung ist der geplante Radweg zwischen dem Stadtbahnhof und der Hansbergstraße, wobei der Bebauungsplan Nr. 325 den westlichen Teilabschnitt der gesamten Trasse festsetzt. Die ehemalige Bahntrasse bietet aufgrund der günstigen Topographie und der bandartigen Grundstückszuschnitte die Möglichkeit, einen überörtlichen Fuß- und Radweg in Ost-West- Richtung zu entwickeln, der im weiteren Verlauf an das Radwegenetz der Stadt Hemer angebunden werden soll.

Als voraussichtliche erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs.4 BauGB, die mit der Bebauungsplanung vorbereitet werden, sind der Verlust von Boden und Bodenfunktionen durch Versiegelung, damit erhöhter Oberflächenabfluss und eine verringerte Grundwasserneubildungsrate sowie die Veränderung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen zu nennen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung von anerkannten Beurteilungsmaßstäben bewertet. Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich für den Bebauungsplan werden im Umweltbericht dokumentiert. Die Empfehlungen reichen von der Minimierung der Bodenversiegelung bis hin zur Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen. Hier sind insbesondere zu nennen:

- Entwicklung und Erhalt der Vegetationsstrukturen im Bereich der ehemaligen Bahntrasse beidseitig des Fuß- und Radweges
Festlegung von Flächen zu Anpflanzen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern

Auf die Beeinträchtigung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen kann im Bebauungsplan mittels Erhalt und Entwicklung der bestehenden Vegetation reagiert werden

Auf den Verlust von Boden und Bodenfunktionen kann der Bebauungsplan durch möglichst geringe Versiegelung der Böden im Bereich des Radweges und durch die Nutzung bestehender Infrastruktur reagieren.

Insgesamt wird sich die Erholungsfunktion im Plangebiet und über das Plangebiet hinaus wesentlich verbessern. Die Vegetationsbestände im Bereich der ehemaligen Bahntrasse werden durch den Bebauungsplan langfristig gesichert und entwickelt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich der erheblichen Umweltauswirkungen durch Realisierung des Bebauungsplans keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Iserlohn, den 07.09.2006

(Dr. Ahrens)
Erster Beigeordneter