

Stadt Iserlohn

Bereich Stadtplanung
Abteilung Städtebauliche Planung

Bebauungsplan Nr. 345

- Am Ostbahnhof -

Gemarkung Iserlohn

**Begründung zum
Bebauungsplan nach § 13 a BauGB**

Stand: 11.09.07

Planverfasser:

**Pesch & Partner
Architekten • Stadtplaner GbR
Zweibrücker Hof 2, 58313 Herdecke**

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsanlass und Ziele	3
2. Räumlicher Geltungsbereich	4
3. Planungsrechtliche Situation	4
3.1 Landes- und Regionalplanung	4
3.2 Flächennutzungsplan	4
3.3 Verbindliche Bauleitpläne	5
3.4 Landschaftsplan	5
3.5 Fachplanungen	5
3.6 Gewidmete Bahnflächen	5
4. Bestandsbeschreibung	5
4.1 Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen	5
4.2 Topographie	5
4.3 Verkehr	6
4.4 Soziale Infrastruktur und Nahversorgung	6
4.5 Ver- und Entsorgung	6
5. Planinhalt	6
5.1 Erschließung und Bebauungskonzept	6
5.2 Art der baulichen Nutzung	7
5.3 Maß der baulichen Nutzung,	7
5.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche	8
5.5 Verkehrsflächen	8
5.6 Öffentliche Grünfläche	8
6. Ver- und Entsorgung des Plangebiets	9
6.1 Versorgung des Plangebiets	9
6.2 Entwässerung des Plangebiets	9
7. Immissionsschutz	9
8. Umweltbelange	11
9. Denkmalschutz	11
10. Bodenordnung	11
11. Finanzielle Auswirkungen	11
12. Flächenbilanz	12

1. Planungsanlass und Ziele

Planungsanlass

Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft Nordrhein-Westfalen mbH (BEG) beabsichtigt, in Kooperation mit der Stadt Iserlohn die brachliegenden Flächen am ehemaligen Ostbahnhof in Iserlohn zu überplanen. Die ehemalige Bahntrasse Iserlohn/Hemer - Menden ist bereits seit längerer Zeit stillgelegt. Damit ist auch der Ostbahnhof funktionslos geworden. Die nunmehr größtenteils brach gefallenen oder ungenutzten Flächen sowie das Erweiterungsinteresse der benachbarten Firma Sudhaus veranlassten die BEG und die Stadt Iserlohn, für den ehemaligen Ostbahnhof und seine direkte Umgebung einen Rahmenplan erarbeiten zu lassen, der die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven für diese Flächen aufzeigt.

Im Einzelnen ist dabei von folgenden Nutzungsinteressen auszugehen:

- In Ost-West-Richtung ist ein überörtlicher Fuß- und Radweg im Verlauf der stillgelegten Bahntrasse vorgesehen. Dieser Fuß- und Radweg wird Teil einer insgesamt etwa 3,2 Kilometer langen Strecke zwischen Bahnhof Iserlohn und Hansbergstraße /Westfalenstraße im Zuge der ehemaligen Bahntrasse Iserlohn – Hemer; eine Ergänzung des Radwegenetzes der Stadt Iserlohn in östlicher Kernrandlage.
- Aufgrund der günstigen verkehrlichen Anbindung an die Friedrichstraße wird auf dem Areal ein neuer Standort für ein Feuerwehrgerätehaus angeboten.
- Ein konkretes Ansiedlungsinteresse wurde durch Lebensmittelmärkte geäußert. Dabei soll die in einem Mischgebiet zulässige Größe von 800 qm Verkaufsfläche nicht überschritten werden.
- Die benachbarte Fa. Sudhaus benötigt Flächen für Stellplätze ihrer Mitarbeiter und benötigt auch zukünftig die bestehende Lagerhalle im Süden des Plangebietes.

Parallel zur Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes wurde von der BEG eine Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU) in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchung waren in der städtebaulichen Rahmenplanung zu berücksichtigen.

Das im Stadtbezirk Wermingsen gelegene Plangebiet bietet gute Standortqualitäten (integrierte Lage) wie die räumliche Nähe zur Innenstadt sowie zu verschiedenen öffentlichen und sozialen Einrichtungen (z. B. Agentur für Arbeit, Amtsgericht in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebiets, Finanzamt, gewerbliche Schulen).

Planungsziele

Ziel des Bebauungsplans Nr. 345 "Am Ostbahnhof" ist die planungsrechtliche Revitalisierung der zum Teil brachliegenden Flächen im Bereich des Ostbahnhofes als städtebaulich bedeutsames innenstadtnahes Quartier. Im Einzelnen werden auf der Grundlage der Rahmenplanung die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- die Anlage eines Fuß- und Radweges zwischen Stadtbahnhof und Hansbergstraße auf der Südseite des Plangebietes,
- die Festsetzung einer Mischgebietsfläche zur Realisierung eines Feuerwehrgerätehauses mit etwa 1.500 qm Grundstücksfläche,
- die Entwicklung der übrigen Flächen als Mischgebiet nach § 6 BauNVO, in dem neben der Wohnnutzung, Geschäfts- und Bürogebäuden, Einzelhandelsbetrieben, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betrieben des Beherbergungsgewerbes auch nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zugelassen werden,
- Anpassung bzw. Umgestaltung der Straße "Am Ostbahnhof" in ihrem Verlauf und im Kreuzungsbereich mit der Friedrichstraße,

- Bereitstellung von Lagerflächen und Flächen für Stellplätze der Fa. Sudhaus bzw. der Feuerwehr.

Zur Sicherung der städtebaulichen Ziele und als Rechtsgrundlage für die geplante Bebauung ist die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 345 „Am Ostbahnhof“ erforderlich.

Planverfahren

Da es sich beim Inhalt des Bebauungsplans um eine innerstädtische Nachverdichtung eines vorhandenen Siedlungskörpers handelt, wird das Verfahren gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB), 'Bebauungspläne der Innenentwicklung' im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Die Fläche aller Mischgebiete beträgt ca. 13.540 qm und die zulässige Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO bei einer festgesetzten Grundflächenzahl von 0,6 ca. 8.690 qm (Ausnahme MI 1 mit GRZ 1,0). Die Fläche des Gewerbegebietes beträgt ca. 2.620 qm und die zulässige Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO bei einer festgesetzten Grundflächenzahl von 0,8 2.096 qm. Damit bleibt die Grundfläche deutlich unter der in § 13 a BauGB genannten Obergrenze von 20.000 qm, unter der der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden kann. D.h. die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gem. § 13 Abs. 1 und 3 BauGB können angewandt werden. Im Zuge des Verfahrens wird dementsprechend von einer Umweltprüfung nach § 2 BauGB, einem Umweltbericht nach § 2 a BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB abgesehen.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Iserlohner Stadtbezirk Wermingsen am östlichen Rand des Stadtkerns Iserlohn, Gemarkung Iserlohn, Flur 17, 52, 96.

Die genauen Gebietsgrenzen sind dem Bebauungsplan Nr. 345 „Am Ostbahnhof“ zu entnehmen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans weist eine Plangebietsgröße von ca. 3 ha auf.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Landes- und Regionalplanung

Der verbindliche Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirks Arnsberg für den Teilabschnitt „Oberbereiche Bochum/Hagen“ (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis) weist den Planbereich als „Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr“, „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ aus.

Die an das Plangebiet angrenzenden Flächen sind im Gebietsentwicklungsplan aus dem Jahr 1999 (GEP 99) als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) und „Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr“, „Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen“ dargestellt.

3.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Planbereich der Straße „Am Ostbahnhof“ als „Gemischte Baufläche“ und die übrigen Flächen als „Fläche für den überörtlichen Verkehr, Bahnanlagen“ dar. Die gegenüber dem Bebauungsplan abweichende Darstellung wird gem. §13 a Abs. 2 Nr.2 BauGB im Zuge der Berichtigung zu einem späteren Zeitpunkt angepasst. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Bereiches wird nicht beeinträchtigt, da ein Teil der Flächen momentan schon im Sinne der Planungsziele genutzt wird und eine weitere Entwicklung der Flächen als Mischgebiet nahe liegt.

3.3 Verbindliche Bauleitpläne

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 345 "Am Ostbahnhof" sind in der Vergangenheit keine verbindlichen Bebauungspläne aufgestellt worden.

Unmittelbar westlich liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 325 „Fuß- und Radwegeverbindung Stadtbahnhof / Brändströmstraße,, und östlich der Geltungsbereich Nr. 326 „Fuß- und Radwegeverbindung Hilbornstraße / Hansbergstraße“.

3.4 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Landschaftsplans Nr. 4 Iserlohn.

3.5 Fachplanungen

Für das Plangebiet sind keine fachplanerischen Aussagen oder Planungen bekannt.

3.6 Gewidmete Bahnflächen

Der Bereich des Bebauungsplans ist derzeit noch Bestandteil der gewidmeten Bahnfläche. Zur weiteren Realisierung des Bebauungsplans ist die förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken für diese Grundstücksteile erforderlich.

Der entsprechende Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist seitens der Stadt Iserlohn gestellt.

4. Bestandsbeschreibung

4.1 Städtebauliches Umfeld, bestehende Nutzungen

Der westliche Teil des Plangebiets ist begrenzt durch die Friedrichstraße im Norden, die Brändströmstraße im Westen, im Süden durch die Teichstraße und im Osten durch das Amtsgericht. Neben dem Amtsgericht befinden sich an der Friedrichstraße weitere öffentliche Einrichtungen wie z.B. auch Agentur für Arbeit und Post. Inmitten einer sonst gründerzeitlichen Gewerbe-Mischbebauung mit ca. III-IV Geschossen, ragen die Agentur für Arbeit und das Amtsgericht als solitäre mehrgeschossige Gebäude aus der Umgebung heraus. Südlich befindet sich die ca. IV-geschossige Bebauung der Fa. Sudhaus (gewerblicher Betrieb der Zulieferindustrie). Sie plante zwischenzeitlich die Erweiterung ihres Standortes auf dem Areal des ehemaligen Ostbahnhofs, heute hat die Firma von den ursprünglich geplanten Flächenexpansionen Abstand genommen.

Der gesamte östliche Abschnitt ist eingebettet in die benachbarten überwiegend II-geschossigen Wohnbauflächen.

Nutzungen innerhalb des Plangebiets

Die III-IV-geschossige Randbebauung an der Friedrichstraße besitzt im Erdgeschoss eine Ladenzeile, die oberen Geschosse werden vor allem zu Wohnzwecken genutzt. Weiter nach Osten wird die Bebauung aufgelockerter. Hier befindet sich in einer Baulücke das Grundstück eines ehem. Schrotthandels.

Im Innenbereich des Plangebietes lagen ein Güterschuppen und das Bahnhofsgebäude, diese sind inzwischen abgerissen.

Südlich angrenzend befinden sich eine Stellplatzfläche und eine eingeschossige Lagerhalle der Fa. Sudhaus.

Der östliche Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 345 "Am Ostbahnhof", die ehemalige Bahntrasse, liegt zur Zeit brach. Mit seinem dichten Bewuchs stellt die Bahntrasse eine deutliche Zäsur für das Wohngebiet dar.

4.2 Topographie

Die Fläche des ehemaligen Ostbahnhofs selbst ist nahezu eben, zur Friedrichstraße besteht ein Höhensprung von etwa 2,50 Meter, zur Teichstraße steigt das Gelände um etwa 5 Meter nach Sü-

den an. Die ehemalige Bahntrasse verläuft relativ gleichmäßig entlang der Höhenlinien. Im Bereich der Parkstraße liegt die Trasse auf einer Brücke, während sie an die Hillbornstraße höhengleich anbindet.

4.3 Verkehr

Der Anschluss an das überregionale Straßennetz erfolgt in nördlicher Richtung über die Anschlussstelle Seilersee an die Autobahn 46 (Hagen - Hemer). Des Weiteren erfolgt die Anbindung in westlicher Richtung über die Friedrichstraße L 680 an das Zentrum und nach Osten über die Westfalenstraße nach Hemer.

Die Brändströmstraße sowie die von dieser Straße abzweigenden Straßen Am Ostbahnhof, und Teichstraße weisen lediglich eine quartierserschließende Funktion auf.

Öffentlicher Nahverkehr

Die Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Nahverkehr ist gut. Direkt an der Friedrichstraße liegt die Bushaltestelle Agentur für Arbeit, die von der Buslinie 1 angefahren wird. Der Bus 1 fährt tagsüber unter der Woche im 15-Minuten-Takt zwischen Hagen-Hohenlimburg und Menden, Hönnenwerth. In den Wochenendnächten wird die Haltestelle auch von Nachtbussen angefahren. An der etwa 500 m entfernten Haltestelle „Konrad-Adenauer-Ring ZOB“ werden fast alle Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs erreicht.

4.4 Soziale Infrastruktur und Nahversorgung

Das im Stadtbezirk Wermingsen gelegene Plangebiet bietet gute Standortqualitäten (integrierte Lage) wie die räumliche Nähe zur Innenstadt sowie zu verschiedenen öffentlichen und sozialen Einrichtungen (z. B. Agentur für Arbeit, Amtsgericht in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebiets). Einkaufsmöglichkeiten und Schulen befinden sich ausreichend im Nahbereich des Plangebietes.

4.5 Ver- und Entsorgung

Träger der Wasserversorgung sind die Stadtwerke Iserlohn GmbH. Das Plangebiet ist bereits an die zentralen Versorgungsanlagen angeschlossen. Die Stadtwerke Iserlohn GmbH sorgen im Rahmen der Trinkwasserversorgung auch für eine gesicherte Löschwasserversorgung. Das Plangebiet ist an das Elektrizitätsnetz angeschlossen.

Träger der Abwasserbeseitigung ist die Stadt Iserlohn. Das Plangebiet wird über einen Mischwasserkanal entwässert.

Träger des Fernmeldenetzes ist die Deutsche Telekom AG. Die vorhandene Bebauung ist an das Fernmeldenetz angeschlossen. Träger der Abfallbeseitigung ist der Zweckverband für Abfallbeseitigung.

5. Planinhalt

5.1 Erschließung und Baukonzept

Die ehemalige Bahnfläche wird von der Friedrichstraße direkt gegenüber der Einmündung der Arnsberger Straße erschlossen. Die Lage der Einmündung der Straße Am Ostbahnhof in die Friedrichstraße bleibt unverändert, im Rahmen der Ausbauplanung werden die Möglichkeiten untersucht, den Einmündungsbereich flächensparender zu gestalten. Die Straße Am Ostbahnhof zweigt nach etwa 25 Metern nach Westen ab – so wie in der heutigen Situation – und mündet in eine Wendeanlage am westlichen Gebietsrand. Die neu gestaltete Straße Am Ostbahnhof erschließt die ehemalige Bahnfläche mit ihren neuen Nutzungen.

Ein für Einzelhandelsnutzung vorgesehenes Gebäude liegt in der Blickachse von der Friedrichstraße aus. Bei einer anspruchsvollen Realisierung der Architektur kann so ein platzartiger Ein-

gangsbereich entstehen. Die Stellplätze für die Kunden sind östlich des Einzelhandelsgebäudes angeordnet, so kann die Stellplatzanlage genutzt werden, um die Altlastenfläche im Bereich des ehemaligen Schrottplatzes zu sichern. Bei Bedarf lässt sich weiter östlich ein Getränkemarkt realisieren. Das geplante Gerätehaus der Feuerwehr schließt westlich an den Einzelhandel an. Denkbar ist die Unterbringung bzw. Realisierung von Einzelhandel und Gerätehaus in einem Gebäude. Die westlich angrenzenden Teilflächen stehen weiteren gemischten Nutzungen zur Verfügung.

5.2 Art der baulichen Nutzung

Mischgebiet

Der überwiegende Teil des Plangebiets soll als Mischgebiet (MI) gemäß § 6 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Mischgebiete dienen, gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Gemäß § 6 Abs. 2 BauNVO sind folgende Nutzungen zulässig:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Die Nutzungen, die unter § 6 Abs. 2 Nr. 6, 7 und 8 BauNVO in einem Mischgebiet zulässig wären, also Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten, werden ausgeschlossen, da sie dem Gebietscharakter nicht entsprechen. Vor allem die nach § 6 Abs. 3 BauNVO als "Vergnügungsstätten" allgemein zulässigen Spielhallen, Einrichtungen mit Sex-Darbietungen und vergleichbare Einrichtungen des Vergnügungsgewerbes werden in den Mischgebieten des vorliegenden Bebauungsplanes ausgeschlossen, da sie an dieser Stelle das Stadtbild empfindlich stören und die angestrebte Aufwertung des Bereiches südlich der Innenstadt beeinträchtigen würden. In anderen Bereichen von Iserlohn sind diese Einrichtungen planungsrechtlich geklärt. Tankstellen, die nach § 6 Abs. 2 BauNVO in Mischgebieten ebenfalls zulässig sind, werden ausgeschlossen, um Geruchs- und Lärmbelastigungen in diesem zentralen Bereich zu vermeiden.

Gewerbegebiet

Im Bebauungsplan wird für den südwestlichen Bereich, angrenzend an die Teichstraße gewerbliche Baufläche festgesetzt. Die gewerbliche Baufläche ist zum Teil bebaut und wird von dem benachbarten Gewerbebetrieb schon seit Jahrzehnten als Lager genutzt.

Allgemein zulässig sind in den gewerblichen Bauflächen Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe sowie Geschäfts- Büro- und Verwaltungsgebäude.

Unzulässig im Gewerbegebiet sind aus Gründen des Immissionsschutzes Tankstellen und Vergnügungsstätten. Der Ausschluss der Vergnügungsstätten erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass vor allem von den als 'Vergnügungsstätten' allgemein zulässigen Spielhallen sowie entsprechenden Folgenutzungen die Bemühungen zur Aufwertung des Stadtbildes konterkariert würden und die angestrebte Aufwertung des Bereichs beeinträchtigen würden.

Ausgeschlossen werden ebenso alle Arten von Einzelhandelsbetrieben, da die gewerbliche Baufläche vor allem für klassische gewerbliche Nutzungen (hier Lager) zur Verfügung stehen soll.

5.3 Maß der baulichen Nutzung,

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ) und der Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Für die einzelnen Baugebiete gelten bzgl. GRZ und GFZ die Obergrenzen nach BauNVO. Das Mischgebiet 1 (MI 1) muss aufgrund der bestehenden Grundstückssituation (Gebäude liegen direkt zwischen zwei Verkehrsflächen) mit einer GRZ von 1,0 und einer entsprechenden GFZ von 3,0 festgesetzt werden. Für

das MI 2 wird ebenso aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse die gemäß BauNVO maximal mögliche GFZ überschritten und mit 2,0 festgesetzt.

Die bestehenden und geplanten Gebäude an der Friedrichstraße (MI 1, und 2) und die Bebauung an der Brändströmstraße (MI 3) werden, orientiert an der vorherrschenden umgebenden Bebauung, mit einer Geschossigkeit von III-IV festgesetzt. Die geplante Bebauung südlich der Straße Am Ostbahnhof (MI 4) wird maximal III-geschossig festgesetzt, da sie so die Gebäudehöhe des denkmalgeschützten Gebäudes der Fa. Sudhaus nicht überschreiten.

Die gewerbliche Bebauung entlang der Teichstraße wird in Anlehnung an den Bestand mit einer Geschossigkeit von II, einer GRZ von 0,8, GFZ von 1,6 und einer Traufhöhe von maximal 8 m (Bezugshöhe Fuß- und Radweg) festgelegt.

5.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksfläche

Für das Mischgebiet 1, die Blockrandbebauung im Eckbereich von Friedrichstraße und Brändströmstraße, ist in Anlehnung an die gegenüberliegende Bebauung und aufgrund der beengten Grundstücksverhältnisse geschlossene Bebauung vorgesehen. Als Übergang zur bestehenden Wohnbebauung nach Osten an der Friedrichstraße und für die Bebauung an der Planstraße wird offene Bauweise festgesetzt. Aufgrund der Länge der bestehenden Lagerhalle der Fa. Sudhaus wird für die Baufläche (GE) geschlossene Bauweise festgesetzt.

Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen definiert, um größtmögliche Flexibilität zu gewährleisten. Die Tiefen der überbaubaren Grundstücksflächen von MI 1, MI 2, MI 3 und GE sind stark geprägt von der vorhandenen Situation. Die überbaubaren Flächen von MI 4 sind aufgrund der geplanten Mischgebietsnutzung mit 27 m großzügig gefasst.

5.5 Verkehrsflächen

Die Planstraße wird bis zur Wendeanlage als Verkehrsfläche festgesetzt. Die Durchfahrt zur Brändströmstraße ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verkehrsberuhigter Bereich - festgesetzt.

Ruhender Verkehr

Die geplanten Garagen und Stellplätze sind innerhalb der im Plan gekennzeichneten Stellplatzflächen (ST) oder innerhalb der Baufenster unterzubringen.

Darüber hinaus wird im öffentlichen Straßenraum der Straße Am Ostbahnhof eine ausreichende Anzahl an Besucherstellplätzen vorgesehen.

Fuß- und Radweg

Zwischen der Bebauung an der Straße „Am Ostbahnhof“ und der Stellplatzfläche an der südlichen Plangebietsgrenze führt auf der ehemaligen Bahntrasse ein öffentlicher Fuß- und Radweg in einer Breite von 4 m von west nach ost durch das gesamte Plangebiet. Die Fläche wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung F+R festgesetzt.

Die Parkstraße als einzige höhenfrei querende Straße liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Der Abschnitt der Parkstraße innerhalb des Plangebietes wird als Verkehrsfläche festgesetzt. Geplant ist ein Fußgängeraufgang von der Parkstraße auf die ehemalige Bahntrasse.

Der Fuß- und Radweg wird zukünftig sowohl durch berufsbezogenen, freizeitbezogenen, als auch einkaufsbezogenen Radverkehr genutzt werden. Er erschließt großflächige Wohngebiete, Schulen, Arbeitsstätten etc. und hat eine direkte Anbindung an die Innenstadt Iserlohns.

5.6 Öffentliche Grünfläche

Die Randbereiche der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ werden durch Flächen mit der Festsetzung „öffentliche Grünfläche“, besondere Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Die Grünflächen bilden eine wichtige siedlungsstrukturelle Grünzäsur innerhalb der verdichteten innerstädtischen Siedlungsflächen.

6. Ver- und Entsorgung des Plangebiets

6.1 Versorgung des Plangebiets

Die Versorgungsnetze für Kommunikation sowie für die Energie- und Wasserversorgung sind in den umliegenden Siedlungsbereichen vorhanden und können bei Bedarf zur Versorgung des Gebiets ausgebaut werden.

6.2 Entwässerung des Plangebiets

Rechtliche Grundlagen

Das Verfahren für die Beseitigung des im Plangebiet anfallenden Abwassers muss gemäß der Bestimmungen der §§ 50 und 51 a Landeswassergesetz (LWG) in der derzeit gültigen Fassung vom 11. Mai 2005 ausgewählt werden; unter dem Begriff Abwasser ist häusliches oder betriebliches Abwasser (Schmutzwasser) und gesammeltes Niederschlagswasser zu verstehen. Der Verschmutzungsgrad des Abwassers, die Untergrund- und Grundwasserverhältnisse, die Nähe zu Oberflächengewässern sowie bestehende behördliche Entwässerungsgenehmigungen und Wirtschaftlichkeitsansprüche müssen bei der Wahl des Entwässerungsverfahrens berücksichtigt werden.

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah direkt oder ohne Vermischung mit Schmutzwasser über eine Kanalisation in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des ‚Wohls der Allgemeinheit‘ möglich ist. Die Gemeinde kann durch Satzung festsetzen, dass und in welcher Weise das Niederschlagswasser zu versickern, zu verrieseln oder in ein Gewässer einzuleiten ist. Dies kann auch durch die Festsetzungen eines Bebauungsplans erfolgen.

Niederschlagswasserbeseitigung

Eine Versickerung des Oberflächenwassers im Bebauungsplangebiet ist aufgrund der vorhandenen Aufschüttungen, der lokalen Belastungssituation, der hydrogeologischen Verhältnisse sowie der geologischen Gegebenheiten als technisch schwierig und damit unverhältnismäßig zu betrachten. Generell ist im Bebauungsplangebiet eine Versickerung nicht empfehlenswert. Das Niederschlagswasser wird unter Vorschaltung einer Rückhaltung in die vorhandene Mischkanalisation eingeleitet, da davon auszugehen ist, dass die Fläche sehr stark versiegelt wird. Eine genaue Einschätzung der notwendigen Maßnahmen erfolgt bei vorliegender Ausführungsplanung

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.

Schmutzwasserbeseitigung

Für den Planbereich existiert ein genehmigter Generalentwässerungsplan (GEP). Das Plangebiet ist bereits heute in weiten Teilen bebaut und auch abwassertechnisch an das städtische Kanalnetz angeschlossen. Das anfallende Schmutzwasser kann in die bestehende Mischwasserkanalisation eingeleitet werden.

7. Immissionsschutz

Schallschutz

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durch das Büro Grasy + Zanolli, (Köln, August 2007) erstellt.

Belastungen durch die stark befahrene Friedrichstraße und durch den Gewerbelärm der Fa. Sudhaus wurden auf ihre Schallimmissionen hin untersucht. Die in der DIN 18005 für Mischgebiete

festgesetzten Orientierungswerte und die TA-Lärm für Gewerbelärm wurden bei der Untersuchung zugrunde gelegt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Orientierungswerte überschritten werden.

Bei Straßenverkehrslärm trifft dies sowohl auf den Tages- als auch Nachtzeitraum zu. Hier werden die Orientierungswerte von tags 60 dB(A) und nachts 45/50 dB(A) deutlich überschritten. Im betrachteten Prognosefall liegen an der Nordfassade der nördlichen Baufelder die Beurteilungspegel bei tags 70 dB(A) und nachts 60/65 dB(A). Da durch die vorliegenden örtlichen Gegebenheiten aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind, wird für das Plangebiet die Festlegung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 empfohlen. Entsprechend der DIN 4109 wurde auf der Grundlage der ermittelten Beurteilungspegel an den Fassaden unter Berücksichtigung eines Zuschlags der maßgebliche Außenlärmpegel ermittelt. Hierbei werden Lärmpegelbereiche definiert, welche die Anforderungen an den Baukörper festlegen. Die genaue Festsetzung ist der Planzeichnung zu entnehmen: Lärmpegelbereich (LPB) VI für die Nordfassaden an der Friedrichstraße, LPB V für die Südfassade. Da die schallabschirmend wirkende Bebauung entlang der Friedrichstraße nicht berücksichtigt wird, ergibt sich für die geplante Bebauung südlich der Planstraße LPB IV.

Bestehende Stellplatzanlage der Fa. Sudhaus

Im Bereich des Parkplatzes der Fa. Sudhaus ist gemäß Gutachten mit nächtlichen Überschreitungen der Orientierungswerte zu rechnen. Diese werden maßgeblich verursacht durch die vollständige Entleerung des Parkplatzes während der lautesten Nachtstunde. Die Firma arbeitet im Schichtbetrieb. Gemäß der Parkplatzlärmstudie 2007 wird ein Abstand von ca. 15 m empfohlen, um den Richtwert für Mischgebiete einzuhalten und Beschwerden gegenüber dem Parkverkehr der Mitarbeiter der Firma vorzubeugen. Dieser Abstand wird durch die festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche nicht eingehalten. Entsprechend wird empfohlen und auch festgesetzt, dass Räume mit nächtlichem Schutzanspruch, also Schlafräume bei Wohnungen nicht an der Südfassade angeordnet werden dürfen.

Geplante Stellplatzanlage im MI 4

Bei der, dem geplanten Einzelhandel zugeordneten Stellplatzanlage im Mischgebiet 4 (MI 4), ergeben sich an den Südfassaden der nördlich angrenzenden Wohngebäude Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel im Tageszeitraum sowie für das Spitzenkriterium nach TA Lärm (z.B. Schlagen von Autotüren) nachts. Ansonsten werden die Lärmwerte nachts eingehalten. Hier wird dementsprechend die Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen empfohlen. Es wird an der nördlichen Grenze des Stellplatzes eine Lärmschutzwand in Höhe von 2,20 m festgesetzt, da hier eine Orientierung der ruhebedürftigen Räume nach Norden aufgrund der Lärmbelastungen durch die stark befahrene Friedrichstraße nicht sinnvoll ist.

Grundsätzlich stellt sich die Situation für das MI 2 im östlichen Teilbereich gegenüber der früheren Situation – faktisches Gewerbegebiet durch Nutzung der Fläche als Schrottplatz – verbessert dar.

Zusammenfassend wird seitens des Gutachters die Ausweisung als Mischgebiet für die vorhandene und geplante städtebauliche Situation empfohlen.

Bodenverunreinigungen

Für das etwa 3 Hektar große Gebiet wurde in der ersten Jahreshälfte 2006 eine Flächenrisiko-Detailuntersuchung durchgeführt.

Das Ergebnis der Untersuchung lässt sich wie folgt zusammenfassen (vgl.: Mull & Partner Ingenieurgesellschaft: Flächenrisiko-Detailuntersuchung ehem. Bhf. Iserlohn-Ost, Bericht vom Mai 2006):

- Das Gelände ist nahezu flächig mit Auffüllungen bedeckt. Die Mächtigkeit beträgt 0,1 – 0,9 Meter.
- Auf dem Schrottplatzgelände (ehem. Schrotthandel Fa. Schäfer, Friedrichstraße) wurden hohe bis sehr hohe Belastungen der obersten Bodenschichten durch schrottplatztypische Schwermetalle und Mineralöle bestätigt sowie erhöhte Bodenluftwerte gemessen.

- Auf dem restlichen Bahnhofgelände wurden bereichsweise auffüllungstypische Belastungen durch PAK und Schwermetalle nachgewiesen.

Für die geplante Umnutzung ist von einer sensibleren Nutzung als bis dato auszugehen. Es müssen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sein. Aus gutachterlicher Sicht werden folgende Empfehlungen formuliert:

- Für die Fläche des ehemaligen Schrottplatzes – A – wird ein Sanierungsplan nach BBodSchG als sinnvoll angesehen. Hiermit können die genaue Festlegung der Sanierungsziele, die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sowie die zeitliche Durchführung konkret und rechtsverbindlich mit dem Investor geregelt werden.
- Im Nordwestabschnitt – B – bezieht sich eine punktuelle Überschreitung nur auf eine eventuelle, untergeordnete Nutzung als Hausgarten. Hier sollte bei Vorliegen der genauen Planung ein Abgleich mit der Anordnung des Gartens und der versiegelten Fläche vorgenommen werden. Für die Anlage eines Hausgartens ist der Auftrag eines kulturfähigen, sauberen Unter- und Oberbodenmaterials erforderlich.

Die Fläche ist gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

8. Umweltbelange

Da das Bebauungsplanverfahren aufgrund geplanter innerstädtischer Nachverdichtung eines vorhandenen Siedlungskörpers gemäß § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) im beschleunigten Verfahren durchgeführt wird, wird von einer Umweltprüfung nach § 2 BauGB und einem Umweltbericht nach § 2 a BauGB abgesehen.

9. Denkmalschutz

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

10. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen in Form einer Umlegung sind zur Durchführung des Bebauungsplans nicht erforderlich.

11. Finanzielle Auswirkungen

Der Stadt Iserlohn entstehen bei der Durchführung des Bebauungsplans finanzielle Auswirkungen durch den Kauf der Bahntrasse von der Deutschen Bahn und den Ausbau des Fuß- und Radweges mit der angrenzenden öffentlichen Grünfläche. Die Maßnahme ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig. Der Fördersatz der zuwendungsfähigen Kosten beträgt 75 %. Eine genaue Kostenaufstellung wird im Rahmen des Förderantrags ermittelt.

12. Flächenbilanz

Größe des Plangebiets		ca. 30.000 qm
Mischgebiet		ca. 13.490 qm
MI 1	1.400 qm	
MI 2	1.995 qm	
MI 3	1.100 qm	
MI 4	9.050 qm	
Gewerbegebiet		ca. 2.630 qm
davon Stellplatzfläche	ca. 1.480 qm	
Öffentl. Grünflächen		ca. 8.180 qm
Verkehrsflächen		ca. 5.700 qm
Planstraße	1.980 qm	
Fuß-und Radweg,	3.480 qm	
Verkehrsber.Bereich	240 qm	

Iserlohn, den 11.09.2007

Dr. Ahrens (1. Beigeordneter)