STADT ISERLOHN
Bereich Stadtplanung
Abteilung städtebauliche Planung
61/2 (2354 Schw)

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 379
"Lenneradweg (Abschnitt - Promenade Letmathe)"
gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

1. Allgemeine Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Im Bereich Letmathe entlang der Lenne soll ein Bebauungsplan gem. § 2 BauGB aufgestellt werden.

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 379 “Lenneradweg (Abschnitt - Promenade Letmathe)” ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Realisierung eines Teilbereiches des Lenneradweges in Letmathe. Mit dem Bau des Lenneradweges soll die Attraktivität des Stadtteils “Letmathe” wesentlich verbessert und die überregionale Lenneroute weiter optimiert werden.

Mit ihrer Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft “Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V." 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 15 Jahren intensiver Planung und Umsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen sowohl im innerstädtischen (z.B. Fuß- und Radweg auf stillgelegter Bahntrasse) als auch im Außenbereich (z.B. “Radweg im Baarbachtal” als Verbindung zwischen Innenstadt und Ruhrtal) soll nun der Bau einer “Zentralen Lenne-Promenade Letmathe” als Teil des Radverkehrsnetzes NRW sowie des regionalen Fernradweges “Lenneroute” erfolgen.
Die Lenne-Promenade stellt eine Maßnahme des Projekts “LenneSchiene” dar, bei dem es sich wiederum um ein Projekt der Regionale 2013 handelt. Für das Projekt “Lenne-Schiene” arbeiten acht Kommunen eng zusammen mit dem Ziel, die Lebensqualität entlang der “LenneSchiene” zu steigern.

Der Lenneradweg soll auf dem Iserlohner Stadtgebiet in drei Abschnitten realisiert werden, wobei der mittlere Abschnitt durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 379 planungsrechtlich gesichert werden soll.

2. Bestandssituation

2.1 *Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches*

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 379 wird im wesentlichen begrenzt vom Lennedamm und der südlichen Grenze der Grundstücke “An Pater und Nonne 20, 24 und 28" im Norden, und von der Lenne im Süden.
Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst dabei die Trasse des geplanten Fuß- und Radweges sowie die angrenzenden öffentlichen Grünflächen.

2.2 *Lage im Stadtgebiet - Geländeverhältnisse*

Das Plangebiet liegt südlich im Stadtteil "Letmathe".
Der geplante Fuß- und Radweg bildet mit seiner Realisierung ein weiteres Bindeglied in der Optimierung des überregionalen Radwegenetzes der Lenneroute des Märkischen Kreises.

2.3 *Größe des Geltungsbereiches, Eigentumsstruktur*

Die Größe des Geltungsbereiches beträgt ca. 14.040 m². Die im Plangebiet liegenden Flächen befinden sich bis auf etwa 30 m² im Eigentum der Stadt Iserlohn. Für die im Privateigentum befindliche Fläche im Bereich des Flurstücks 1116, Flur 24 der Gemarkung Oestrich ist Grunderwerb erforderlich.

2.4 *Vorhandene Vegetation im Geltungsbereich*

Die Trasse soll mittig in den vorhandenen, teilweise mit Klein- und Großgehölzen bewachsenen Böschungs- bzw. Grünflächenbereich zwischen Lenne und der Straße “Lennedamm” integriert werden. Im westlichen und mittleren Teil des Gebietes ist der Uferstreifen, in dem der Fuß- und Radweg verlaufen soll sehr schmal und wird überwiegend von steilen Uferböschungen eingenommen. Im mittleren Bereich des Bebauungsplangebietes queren zwei Brückenbauwerke die Lenne. Östlich dieser Brückenbauwerke weitet sich das Plangebiet auf, der gehölzbewachsene Uferstreifen wird breiter.

Der größte Teil des Geltungsbereiches wird von Ufergehölzen eingenommen, welche sowohl direkt am Ufer der Lenne als auch auf den Uferböschungen stehen. Unterhalb der Ufermauer (zwischen den Brückenbauwerken) sowie im östlichen Untersuchungsgebiet sind zwischen den Ufergehölzen niedrigere Sträucher und Gebüsche, vereinzelt auch Krautfluren zu finden. Am Nordwestrand des Bebauungsplangebietes befindet sich eine öffentliche Grünfläche, die überwiegend als Rasenfläche mit Gehölzreihen ausgeprägt ist.

2.5 *Geologie*

Das Plangebiet befindet sich an der Nordflanke des Remscheider-Altenaer Sattels und gehört zum nördlichen Bereich des Rheinischen Schiefergebirges.
Geologisch handelt es sich bei den untersten Einheiten um Festgestein und seine Verwitterungsprodukte. Die älteste Einheit bildet der Verwitterungshorizont des anstehenden Tonsteins. Dieser wird lokal als Adorf-Schicht (Ober-Devon) bezeichnet.

2.6 *Klima*

Das Plangebiet liegt in einer gemäßigten Klimazone.
Mikroklimatisch ist das Bebauungsplangebiet geprägt durch ein relativ ausgeglichenes Klima, welches aufgrund der überwiegend gehölzbewachsenen Böschungen, mit erhöhter Luftfeuchtigkeit, dem Klimatop “Wald” entspricht. Zudem wird es beeinflusst durch die im Süden angrenzende Lenne. Für das Gewässerklima der Lenne sind geringe Temperaturschwankungen und eine hohe Luftfeuchtigkeit charakteristisch.

2.7 *Boden*

Für das Plangebiet sind semiterrestrische Braune Auenböden charakteristisch. Dieser Bodentyp wird geprägt von einem starken Grundwassereinfluss, zeitweiliger Überflutung sowie starken Grundwasserschwankungen. Im Plangebiet überwiegt der schluffig-lehmige

Auenboden, nur in einem schmalen Streifen in Ufernähe ist lehmiger Sand vorzufinden.

2.8 *Grundwasser*

Da es sich bei den Böden im Plangebiet um typische Auenböden im Überschwemmungsgebiet der Lenne handelt, ist von geringen Grundwasserflurabständen auszugehen. Auenböden zeichnen sich durch mittlere bis hohe Durchlässigkeit aus, so dass in hohem Maße Versickerung stattfinden kann.

2.9 *Altlasten*

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes ist beim Vorliegen konkreter Hinweise auf Altlasten eine Nachforschungspflicht gegeben. Daraus ergibt sich eine Kennzeichnungspflicht gemäß des Baugesetzbuches von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten.

Im Plangebiet befindet sich eine Altlastverdachtsfläche, welche im Altlastenkataster des Märkischen Kreises verzeichnet ist.

- Altlastverdachtsfläche - 06/056 (Fingerhutsmühle) - im Bereich südlich der Grundstücke “An Pater und Nonne 20, 24 und 28"

Im Bebauungsplan wurde die Altlastverdachtsfläche gekennzeichnet. Zusätzlich erfolgt der Hinweis, dass bei konkreten Baumaßnahmen im Bereich der Altlastverdachtsflächen die Tiefbauarbeiten vorab mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Märkischen Kreises abzustimmen sind.

2.10 *Verrohrte Bachläufe (Oestricher Bach und Flehmebach)*

In nord-südlicher Richtung im Bereich der Brückenbauwerke verlaufen zur Lenne hin die verrohrten Bachläufe des Oestricher Bachs sowie des Flehmebachs. Im Bebauungsplan erfolgte die Festsetzung der Bachläufe.
Der Flehmebach nimmt unmittelbar vor dem Zufluss in die Lenne behandeltes Mischwasser aus der RV-NWBA auf. Entsprechend können Geruchsbelästigungen und Hygieneprobleme durch die Verbindung zur Kanalisation auftreten.

2.11 Festgesetztes Überschwemmungsgebiet

Das Plangebiet liegt überwiegend im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Lenne und damit in einem Bereich der als Vorranggebiet eingestuft ist, in welchem die Belange des Hochwasserschutzes Vorrang vor konkurrierenden Nutzungen haben. Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Interesse sind dennoch möglich, wenn eine Erhöhung des Schadenspotentials nicht zu befürchten ist und kein Verlust des Retentionsraums innerhalb des Überschwemmungsgebiets erfolgt.

Der Bau des Radweges und der Straße im Überschwemmungsgebiet bedarf der wasserrechtlichen Genehmigung nach § 113 Landeswassergesetz (LWG) in Verbindung mit § 31b Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

Hiernach darf die wasserrechtliche Genehmigung nur erteilt werden, wenn im Einzelfall das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und
- der Verlust von verlorengehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,

- den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- hochwasserangepasst ausgeführt wird oder wenn
- die nachteiligen Auswirkungen durch Auflagen oder Bedingungen ausgeglichen werden können.

Die Hochwasserrückhaltung wird durch das Verfahren nicht beeinträchtigt. Durch die Realisierung des Fuß- und Radweges ist der Retentionsraum nicht betroffen, er wird durch die Planung nicht verkleinert. Die Planung wurde mit der Unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises abgestimmt. Es bestehen seitens der Unteren Wasserbehörde keine Bedenken gegen die Planung. Eine nachteilige Veränderung des Wasserabflusses und des Wasserstandes bei Hochwasser ist nicht gegeben, der bestehende Hochwasserschutz wird nicht beeinträchtigt. Das Verfahren nach § 113 Landeswassergesetz (LWG) wird durchgeführt.
Zudem wird eine dem Hochwasser angepasste Bauweise (Ausführung der Decke in Asphalt) gewählt.

2.12 Vorhandene Leitungen - Ferngasleitung der Open Grid Europe GmbH

Im Bereich der Straße “Pater und Nonne” verläuft die Ferngasleitung Nr. 7 “Südwestfalenleitung” mit Betriebskabel und einer Schutzstreifenbreite von 4,0 m beidseitig der Leitung. Der Schutzstreifenbereich tangiert dabei den Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Im Bebauungsplan erfolgte die Kennzeichnung der Leitung einschließlich des erforderlichen Schutzstreifens.

Seitens der Open Grid Europe GmbH als Netzbetreiber ist innerhalb des Schutzstreifens der Südwestfalenleitung nicht zulässig:

- die Errichtung von Gebäuden aller Art, sowie von Mauern parallel über bzw. unmittelbar neben der Ferngasleitung,

- die Einleitung aggressiver Abwässer,

- sonstige Einwirkungen, die den Bestand oder Betrieb der Leitung gefährden oder beeinträchtigen.

Zur Vermeidung unzulässiger Einwirkungen ist der Neubau von kreuzenden oder parallel führenden Straßen, Wegen, Kanälen usw. rechtzeitig mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen. Ebenfalls abzustimmen sind die Ausschachtungsarbeiten im Leitungsbereich sowie die vorübergehende oder dauerhafte Lagerung von Erdaushub, Baumaterialien oder sonstigen Stoffen im Schutzstreifen. Bäume und tief wurzelnde Sträucher dürfen nur nach Absprache mit dem Betreiber im horizontalen lichten Mindestabstand von 2,50 m rechts und links der Gasleitung angepflanzt werden.

2.13 Vorhandene Leitungen - Informationsleitung der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

Im Plangebiet befinden sich zwei Informationsleitungen der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH. Grundsätzlich bestehen seitens der RWE Westfalen-Weser-Ems GmbH keine Bedenken gegen die Realisierung des Fuß- und Radweges. Sollten jedoch die Versorgungsanlagen bei der Realisierung hinderlich sein, so werden diese im Zuge der Gesamtmaßnahme den neuen Verhältnissen angepasst. Die Koordinierung der Maßnahme ist frühzeitig mit der RWE abzustimmen.
Die Lage der Leitungen wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

3. Flächennutzungsplan, Bebauungsplan und übergeordnete Fachplanungen

3.1 *Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan*

Der seit April 1980 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Iserlohn stellt den gesamten Planbereich als Grünfläche dar.

3.2 Bebauungsplan

Ein Teilstück des Bebauungsplans Nr. 379 liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 160 “Letmathe - Hagener Straße / Zentrum”. Dieser setzt den Bereich als öffentliche und private Grünfläche mit Zweckbestimmung “Uferbereich” fest.

3.3. *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 "Allgemeiner Siedlungsbereich” aus.

Die geplante Radwegetrasse befindet sich zwar im Zuständigkeitsbereich des rechtsgültigen Landschaftsplans (LP) Nr. 4 “Iserlohn” (Märkischer Kreis), die betroffenen Flächen liegen aber außerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans.

4. Umweltprüfung

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes wird gem. § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in welcher die voraussichtlichen Umwelteinwirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.
Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung.
Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde vom Büro “Ökoplan” in Essen eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erarbeitet.

5 Städtebaulicher Entwurf

5.1 *Städtebauliches Konzept*

Der geplante Fuß- und Radweg verläuft südlich der Straße Lennedamm mit direktem Anschluss an das Letmather Zentrum. Damit werden neben Anforderungen hinsichtlich des Freizeit- und Alltagsradverkehrs auch die Bedürfnisse von Fußgängern, Skatern usw. zu berücksichtigen sein.

Die geplante Promenade soll unterhalb der Straße “Lennedamm” im Uferbereich der Lenne verlaufen. Mit der Öffnung einer Bruchsteinmauer führt die bis dahin straßenbegleitend entlang der Straße “Pater und Nonne” geführte Trasse mit Gefälle in Richtung Lenneufer und erschließt hier den teilweise strandartigen Uferbereich. Die Ausführung soll 2,50 m breit in Asphaltbauweise erfolgen. Im Bereich des Anschlusskanals Regenüberlauf soll eine ca. 16,00 m lange Brücke entstehen.
Im Bereich der Straßenbrücke “Gennaer Straße” erfolgt durch einen Abzweig die Anbindung an den Kreuzungsbereich “Lennedamm / Hagener Straße” und damit an das Letmather Zentrum. Um das Zentrum direkt an die Promenade anbinden zu können, ist von der Brücke “Gennaer Straße” herunter in östlicher Richtung die Anlage einer 128,00 m langen,

barrierefreien Rampenanlage geplant. Die Zusammenführung der beiden Trassen erfolgt dabei südlich des Grundstücks “An Pater und Nonne 28".

Anschließend verläuft die Trasse promenadenartig und ufernah auf einer Länge von ca. 180,00 m unter den beiden Brücken “Gennaer Straße”' und Bahnhofstraße” hindurch. Um die Attraktivität der “Lenne-Promenade” auch gestalterisch zu optimieren werden in diesem Abschnitt Verweilzonen mit Sitzbänken unterhalb der Kragplatte des ‘Lennedamms’ geplant.

Im nächsten - ca. 150,00 m langen Abschnitt - soll die Trasse mittig in den vorhandenen, mit Klein- und Großgehölzen bewachsenen Böschungsbereich zwischen Lenne und der Straße ‘Lennedamm’ integriert werden. Dabei wird das Niveau des Fuß- und Radwegs etwa 3,00 m über dem Niveau des Flussbettes liegen. Mit einer ca. 90,00 m langen, barrierefrei angelegten Rampe kann der geplante Fuß- und Radweg als "Zentrale Lenne-Promenade" an den bereits vorhandenen (2,75 m breiten) Fuß- und Radweg in einer öffentlichen Grünfläche angebunden werden.

5.2 *Alternativenprüfung zum geplanten Fuß- und Radweg*

Bereits im Vorfeld wurden im Verkehrsausschuss sowie im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung verschiedene Trassenvarianten der Fuß- und Radwegeverbindung vorgestellt und erörtert. Zusätzlich wurde zur Routenfindung des Lenneradweges und zur Standortfindung eines Lennecafes eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, über welche ebenfalls in den Ausschüssen umfangreich berichtet wurde. Die in den Ausschüssen beschlossene Radwegeplanung für den Bereich “An Pater und Nonne” bis Brücke “Gennaer Straße” ist eine Kombinationsvariante aus ufernaher und straßenbegleitender Trassenführung, welche einerseits die Interessen und Wünsche der Bürger und Vereine berücksichtigt und andererseits den Eingriff in die flussnahen Grünbereiche reduziert und damit die Kosten der Maßnahme begrenzt.

Die Baumaßnahme "Zentrale Lenne-Promenade Letmathe" ist im Mai 2011 in den entsprechenden politischen Gremien der Stadt Iserlohn beraten und beschlossen worden. Mit der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens soll die planungsrechtliche Grundlage gefasst werden.

Da auf diesem mittleren Abschnitt des Lenneradweges das Letmather Zentrum berührt wird, werden an den Trassenverlauf nicht nur Anforderungen hinsichtlich des Freizeit- und Alltagsradverkehrs gestellt, sondern es werden auch die Bedürfnisse von Fußgängern, Skatern usw. zu berücksichtigen sein. Dies betrifft auch die Aufenthaltsqualität und die Barrierefreiheit. Im Verlauf der Variantenprüfung war somit nicht nur die Rede von einem Radweg, sondern es wurde zunehmend der Begriff “Promenade” verwendet, der inzwischen auch prägend für die Benennung des Bebauungsplan ist.

Seitens der Letmather Ortsvereine sowie der Politik wurde der Wunsch nach mehr Nähe zum Fluss immer wieder an die Verwaltung heran getragen. Insbesondere im urbanen Bereich Letmathes bildet der Lennedamm als innenstadtnahe Umgehungsstraße eine topographische Barriere zur Lenne und lässt nicht einmal den visuellen Kontakt zum Fluss zu.

Das Stadtbild von Letmathe wird im wesentlichen mitgeprägt durch den Verlauf der Lenne zwischen Genna und dem Stadtteilzentum Letmathe. Um die Lenne stärker als Erlebnisraum und Ort für die Freizeitgestaltung einzubinden, wurden in den vergangenen Jahren in verschiedenen Planungen und Projekten bereits diesbezüglich Planungsziele und Maßnahmen zur Umsetzung formuliert.

Im Jahre 2002 wurde für den Stadteil Genna ein Rahmenplan erarbeitet. Dabei wurde auch die Lenne als Erlebnisraum mit hohem Attraktivitätspotential thematisiert. Aufgrund

des Lennedammes auf der nördlichen Uferseite und des teilweise intensiven Bewuchses der Böschungsflächen ist die Lenne für die Öffentlichkeit nur unzureichend wahrzunehmen. Es wurden im Rahmenplan Zielsetzungen für den Freiraum definiert, mögliche Zuwege und Sichtbeziehungen zur Lenne zu schaffen, um die Lenne als belebendes und strukturierendes Element in Letmathe erlebbar zu machen. Als Maßnahmen wurden daher der Ausbau eines Fuß- und Radweges entlang des Lenneufers sowie dessen naturnahe Gestaltung geplant.
Im Rahmen des Programms "Stadtumbau West" für das Stadtumbaugebiet "Genna" wurden die bisherigen Planungsansätze hinsichtlich des Naturraumpotentials "Lenne" weiter vertiefend verfolgt, ergänzt und konkretisiert. Der Geltungsbereich des Stadtumbaugebietes schließt beidseitig den Uferverlauf der Lenne zwischen dem Brückenbauwerk "B 236 / Stenglingser Weg" und dem Landschaftsraum im Bereich "Honsel" ein. Im städtebaulichen Entwicklungskonzept werden Ziele und Maßnahmen für das Stadtumbaugebiet dargestellt. Eine aufgenommene Maßnahme dabei in Bezug auf die Lenne, ist die Entwicklung des Lenneradweges, als bedeutsame regionale Radroute. Ziel der Maßnahme ist es, das Potential "Lenneufer" für Besucher und Bewohner stärker erlebbar zu machen, den Erholungswert zu steigern und dadurch verbunden den Wohnwert zu erhöhen.

Der Fuß- und Radweg stellt eine Maßnahme des Projekts "LenneSchiene" dar.
Eine Zielsetzung der REGIONALE 2013 - Projekt "LenneSchiene" ist:
"Stadt am Fluss – den Fluss als verbindendes Element wahrnehmbar zu gestalten, ins Stadtbild zu integrieren – dies ist einer der Schwerpunkte innerhalb des Gesamtkonzeptes. Dazu gehören Zugänge zum Wasser, Querungsmöglichkeiten, durchgängige attraktive Uferwege und nutzbare Räume. Die Projektfamilie urbane Ufer wird als städtebaulich-freiraumplanerisches Handlungsfeld verstanden. Es geht nicht um eine romantisierende natürliche Ufergestaltung, sondern um nutzbare, gestaltete Uferkanten in den Kernbereichen der Städte und Gemeinden."

Mit Politik und Bevölkerung wurden zwei Entwurfsvarianten diskutiert, die "straßenbegleitende Variante" und die "ufernahe Variante" des Fuß- und Radweges.

5.2.1 *Straßenbegleitende Trassenführung*

Entlang der Straße "Pater und Nonne " haben die beteiligten Ausschüsse sich für die straßenbegleitende Trassenführung ausgesprochen. Da in diesem Bereich nur die öffentlichen Verkehrsflächen von der Planung betroffen sind, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes für diesen Bereich nicht erforderlich.

Im weiteren Verlauf der Straße "Pater und Nonne" verengt sich der Straßenraum kurz vor Erreichen des Letmather Zentrums, im Bereich der Einmündung "Brinkhofstraße" Hier ist die Anlage des Wegs aufgrund des zu geringen Straßenquerschnitts entlang der Straße nicht mehr möglich. Daher verlässt die Trassierung hier den Bereich der Straße und verläuft wie in der ufernahen Trassenvariante bis zur Brücke "Gennaer Straße". Sie erschließt hier den strandartigen Uferbereich. Da die weitere Strecke entlang der Straße "Lennedamm" verläuft, ist eine barrierefreie Anbindung über eine Rampenanlage an die Kreuzung "Lennedamm / Hagener Straße" vorgesehen. Die Route verläuft dann über die Fußgängerfurt an die vorhandene Signalanlage und weiter über den entsprechend ausgebauten Gehweg an der Südseite des Lennedamms. Im Bereich der Bahnhofstraße muss dieser Fußweg verbreitert werden, um das Mindestmaß von 3,25 m für den Fuß- und Radweg zu erhalten. Nach weiteren 100,00 m wird dann die vorhandene Grünfläche zwischen Lennedamm und Fußweg erreicht. Hier müsste dann ein ca. 120,00 m langer Abschnitt der Promenade neu angelegt werden, um dann direkt an den vorhandenen Gehweg bis zur Brücke "Luisenstraße" anzuschließen.

Vorteile dieser Variante sind:

- Der Bau des Fuß- und Radweges ist weniger technisch aufwändig und lässt sich mit konventionellen Straßenbaumaßnahmen herstellen.
  Der überwiegende Verlauf des Weges im Straßenraum erleichtert die soziale Kontrolle.
- Vom Letmather Zentrum aus besteht eine direkte Anbindungsmöglichkeit an die Bahnhofstraße.
- Die “straßenbegleitende Variante” lässt sich in einem kürzeren Zeitraum umsetzen.
- Der Eingriff in Natur und Landschaft wird begrenzt. Durch selektive Eingriffe in den Baumbestand kann der optische Bezug zur Lenne hergestellt werden.

Nachteile dieser Variante sind:

- Die “straßenbegleitende Variante” entspricht nicht den Wünschen der Vereine und Bürger (Meinungen der Bürgerversammlungen und Bürgerbegehungen).
- Der Weg verläuft fast überwiegend parallel zum übrigen Straßenverkehr, es könnten sich damit Verkehrssicherheitsprobleme ergeben.
- Der überwiegende Verlauf im Straßenbereich bietet nicht den Charakter eines Freizeitweges und ist damit aus Sicht des Radtourismus nicht ansprechend genug. Der Erlebniswert bei dieser Trassenführung ist begrenzt. Auch für Fußgänger ist der Weg nicht attraktiv genug und würde daher nur selten genutzt werden.

5.2.2 *Ufernahe Trassenführung*

Die “ufernahe Trassenführung” entspricht der geplanten Festsetzung im Bebauungsplan. Wie bereits in der “straßenbegleitenden Variante” ausgeführt, verlässt die Trassierung im Bereich “Pater und Nonne / Brinkhofstraße” den Straßenverlauf und verläuft wie in der “straßenbegleitenden Variante” bis zur Brücke “Gennaer Straße”. Im Bereich der Straßenbrücke “Gennaer Straße” erfolgt durch einen Abzweig die Anbindung an den Kreuzungsbereich “Lennedamm / Hagener Straße” und damit an das Letmather Zentrum. Hier ist eine barrierefreie Rampenanlage geplant. Die Zusammenführung der beiden Trassen erfolgt dabei südlich des Grundstücks “An Pater und Nonne 28".
Die Trasse verläuft anschließend promenadenartig und ufernah auf einer Länge von ca. 180,00 m unter den beiden Brücken “Gennaer Straße”' und “Bahnhofstraße” hindurch. Anschließend verläuft die Trasse (ca. 150,00 m) mittig in dem vorhandenen, mit Klein- und Großgehölzen bewachsenen Böschungsbereich zwischen Lenne und der Straße ‘Lennedamm”. Dabei wird das Niveau des Fuß- und Radwegs etwa 3,00 m über dem Niveau des Flussbettes liegen. Mit einer ca. 90,00 m langen, barrierefrei angelegten Rampe kann der geplante Fuß- und Radweg als "Zentrale Lenne-Promenade" an den bereits vorhandenen (2,75 m breiten) Fuß- und Radweg in einer öffentlichen Grünfläche angebunden werden.

Vorteile dieser Variante sind:

- Der Weg verläuft unabhängig vom übrigen Straßenverkehr und erfüllt damit Anforderungen an die Verkehrssicherheit in besonderem Maße.
- Aus Sicht des Radtourismus sowie der Fußgänger ist diese Variante insbesondere wegen der Nähe zum Fluss die attraktivere Variante.
- In der Bürgerversammlung am 13.04.2011 wurde von den Anwesenden mit deutlicher Mehrheit die Wegeverbindung am Fluss favorisiert.

Nachteile dieser Variante sind:

- Der Bau des Weges im Uferbereich ist technisch anspruchsvoller und entsprechend aufwändiger. Dieses spiegelt sich in den höheren Kosten wider.
- Der Eingriff in Natur und Landschaft ist größer. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde vom Büro "Ökoplan" in Essen eine Landschaftspflegerische Begleitplanung einschließlich einer Eingriffsbilanzierung und daraus abgeleitet Maßnahmen zum Ausgleich des Eingriffs erarbeitet.
- Auf Grund der unmittelbaren Lage am Fluss wird der Weg bei Hochwasser überflutet. Dies bedeutet eine zeitweilige Nutzungseinschränkung.

Am 13.04.2011 fand eine Bürgerversammlung im Saalbau Letmathe statt. Hier wurde von den Anwesenden mit "deutlicher Mehrheit" für die Wegeverbindung am Fluss votiert. Dieser Weg verläuft unabhängig vom übrigen Straßenverkehr und erfüllt damit Anforderungen an die Verkehrssicherheit in besonderem Maße. Diese Variante wurde im Verkehrsausschuss am 10.05.2011 und im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 26.05.2011 beschlossen. Es liegt ein breiter Konsens in Vereinen, in der Bürgerschaft, in der Verwaltung und in der Politik zu dieser Trassenvariante vor.

5.3 *Landschaftspflegerischer Begleitplan und Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung*

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.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde vom Büro "Ökoplan" in Essen eine Landschaftspflegerische Begleitplanung einschließlich einer Eingriffsbilanzierung erarbeitet.
Der Landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich Biotoptypenkartierung sowie Eingriffsbilanzierung sind als gesonderter Teil der Begründung beigefügt.

5.3.1 *Biotoptypenkartierung*

Vom Büro "Ökoplan" wurde im August 2011 eine Biotoptypenkartierung im Plangebiet durchgeführt. Dabei wurden die Biotoptypen anhand der Biotoptypenliste der LANUV kartiert. Überwiegend wird das Plangebiet von Ufergehölzen eingenommen. Diese bestehen aus standorttypischen Arten wie Silber-Weiden, Schwarz-Erlen und Gemeinen-Eschen sowie nicht standorttypischen Arten wie Birke, Feld- und Berg-Ahorn. Ansonsten haben sich im westlichen Plangebietsteil zwischen Lennedamm und Lenne bzw. zwischen den beiden Brückenbauwerken Hochstaudenfluren des neophytischen Japanischen Staudenknöterichs ausgebreitet. Die Biotoptypenkartierung und Biotoptypenbewertung sind Teil des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

5.3.2 *Landschaftpflegerischer Begleitplan*

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) stellt durch Pläne und erläuternde Texte die Maßnahmen dar, die bei dem Bauvorhaben, das Eingriffe in die Natur und Landschaft erfordert, im unmittelbaren Bereich des Bauwerkes oder seiner näheren Umgebung zur Kompensation oder Minimierung dieser Eingriffe geplant sind.

Für die Realisierung der Lenne-Promenade ist vor allem ein Eingriff im Bereich der Lenneböschungen der Aue erforderlich. Hier ist mit umfangreichen Gehölzrodungen zu rechnen. Als Pufferzone zur Lenne soll in Ufernähe ein mindestens zwei bis drei Meter breiter Ufergehölzstreifen erhalten bleiben.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde der Kompensationsbedarf ermittelt und bewertet. Es wurde eine Biotopwert-Differenz von 19.365 ermittelt.
Zur Konfliktminderung werden Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan empfohlen, die geeignet sind Beeinträchtigungen zu mindern bzw. zu vermeiden, die sich aus dem Vorhaben für die Kriterien Klima / Lufthygiene, Boden- / Wasserhaushalt, Biotoptypen / Vegetation sowie Orts- und Landschaftsbild ergeben.
Ebenfalls werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgeführt.

6.0 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1 *Verkehrsflächen*

Der geplante Fuß- und Radweg ist Inhalt dieses Bebauungsplanes. Der Bebauungsplan setzt daher nur Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung “Fuß- und Radweg” fest. Es erfolgt keine weitere detaillierte Unterteilung der Verkehrsfläche in befestigter Weg und Bankette. Geplant ist eine Trassenbreite von 2,50 m.

Der Fuß- und Radweg wird mit einer asphaltierten Deckschicht realisiert, da diese viele Vorteile gegenüber einer wassergebundenen Decke bietet.

Vorteile einer asphaltierten Fuß- und Radwegeoberfläche sind:

- Asphaltierte Decken sind zwar teurer in der Herstellung, aber preiswerter in der jährlichen Unterhaltung.

- Asphaltierte Decken sind verkehrssicherer. Wassergebundene Decken unterliegen an Steigungen einer verstärkten Erosion. Die Wege werden ausgewaschen und zerstört, Radfahrer könnten stürzen.

- Die Ausführung in Asphalt ist die bessere Bauweise in Überschwemmungsbereichen, da wassergebundene Decken in Überflutungs- bzw. Hochwassergebieten bei jedem Hochwasser zerstört werden und müssen neu hergestellt werden.

- Asphaltierte Decken können durch Farbbeimischungen in nahezu allen Farbtönen hergestellt werden.

- Asphaltierte Decken können mit Splitt versehen werden und erhalten dadurch ein naturnaheres Aussehen, so dass sie von weitem kaum von wassergebundenen Decken unterschieden werden können.

- Durch helle Farbbeimischungen kann der Grad der Aufheizung, der hauptsächlich von der Helligkeit der Oberfläche abhängt, stark vermindert werden.

- Asphaltdecken haben einen geringeren Rollwiderstand als wassergebundene Decken und damit einen höheren Fahrkomfort.

- Auf asphaltierten Flächen läuft das Regenwasser besser ab. Wassergebundene Decken sind nach Niederschlagsperioden oft über längere Zeiträume unbefahrbar, Radfahrer müssen dann auf Straßen ausweichen.

- In Trockenperioden ist nicht wie bei wassergebundenen mit einer unangenehmen Staubbildung zu rechnen.

Zusammenfassend ist zu bemerken, dass die Herstellung einer Asphaltdecke zwar pro Kilometer ungefähr doppelt so teuer ist wie die einer wassergebundenen Decke, aber die mittleren jährlichen Reparaturkosten einer wassergebundenen Decke betragen jedoch mehr als das 10-fache einer Asphaltdecke. Es ist mit einem erhöhten Pflegeaufwand zu rechnen, der erheblich zu Mehrkosten führt. Außerdem unterscheiden sich wassergebundene Decken hinsichtlich ihrer Wasserdurchlässigkeit nicht wesentlich von Asphaltdecken. Der Aufheizung sowie der Störung des Landschaftsbildes kann durch entsprechende Farbgebung entgegen gewirkt werden.

6.2 *Ver- und Entsorgung*

Die Entwässerung des Radweges soll über die Böschung zur Lenne hin erfolgen. Daraus ergibt sich keinerlei Gefahr für das Grundwasser. Auch die Minderung der Grundwasserneubildung ist aufgrund des geringen Querschnitts des geplanten Wegs vernachlässigbar gering. Nach alldem bestehen gegen das Vorhaben aus Sicht des Grundwasserschutzes keine Bedenken.

7. Artenschutzrechtliche Belange gemäß § 44 BNatSchG

7.1 *Gesetzliche Grundlagen*

Durch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) 2007 und 2010 wurde das deutsche Artenschutzrecht an die europarechtlichen Vorgaben angepasst. Ziel der rechtlichen Vorgaben ist es, die biologische Vielfalt im Land zu erhalten und eine Trendwende im Artenrückgang zu erreichen.

Inhaltlich wird der Artenschutz in Deutschland durch die §§ 44 und 45 Abs. 7 BNatSchG umgesetzt, welche die entsprechenden Vorgaben der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL: Art. 12, 13 und 16) und der Vogelschutzrichtlinie (V-RL: Art. 5, 9 und 13) enthalten.

Nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) müssen bei allen Bauleitplan- und baurechtlichen Genehmigungsverfahren die Artenschutzbelange im Rahmen einer Artenschutzprüfung untersucht und berücksichtigt werden. Der vorliegende artenschutzrechtliche Fachbeitrag dient hierfür als fachliche Grundlage.

Die Artenschutzprüfung sowie die Erarbeitung des fachschutzrechtlichen Fachbeitrags für den Bebauungsplan Nr. 379 erfolgte durch das Ingenieurbüro “Ökoplan” in Essen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist Bestandteil des Bebauungsplans und als Anlage der Begründung beigefügt.

7.1 *Schutzgebiete und -objekte*

Von der Planung sind FFH- bzw. Vogelschutzgebiete, Naturschutz- (NSG) oder Landschaftsschutzgebiete (LSG) nicht direkt betroffen. Die Grenze des NSG “Burgberg” verläuft nordöstlich des Plangebietes oberhalb der Straße “An Pater und Nonne”. In diesem Bereich hat das genannte NSG nur wenige Meter Abstand zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Auch nach § 3o BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope sowie schutzwürdige Biotope, die im Biotopkataster NRW erfasst wurden, sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Biotopkatasterfläche Nr. BK-4611-918 liegt jedoch in nur wenigen Metern Entfernung nordöstlich des Plangebietes. Die Grenze dieser Biotopfläche ist dabei identisch mit der Grenze des NSG “Burgberg”.

7.2 *Durchführung der Artenschutzprüfung*

Die Artenschutzprüfung (ASP) lässt sich in drei Stufen unterteilen. In der Stufe 1 (Vorprüfung) wird durch eine überschlägige Prognose geklärt, ob und ggf. bei welchen Arten artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Dazu wurden zur Beurteilung verfügbare Informationen zum Artenspektrum eingeholt und vor dem Hintergrund des Vorhabentyps und der Örtlichkeit alle relevanten Wirkfaktoren einbezogen. Die planungsrelevanten Arten wurden anhand der Internet-Datenbank des LANUV ermittelt. Weitere Informationen zur Avi- und Fledermausfauna wurden beim Naturschutzbund (NABU), Naturschutzzentrum und bei der ULB des Märkischen Kreises eingeholt. Zudem wurde am 20.08.2011 eine Geländebegehung zur Erfassung der Biotopstrukturen sowie der Fauna im allgemeinen (Zufallsbeobachtungen) durchgeführt.

Im Rahmen der vorliegenden Vorprüfung erfolgte eine Einschätzung der Wirkfaktoren des Vorhabens hinsichtlich der direkten Auswirkungen auf europäisch geschützte Arten (erhebliche Störung, Verletzung, Tötung) sowie der nachhaltigen Beeinträchtigung auf die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang.

Im Umfeld des Plangebietes sind, wie bereits im vorherigen Punkt der Begründung ausgeführt, keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete ausgewiesen.

7.3 *Betroffenheit planungsrelevanter Arten*

Am Lenneufer in den älteren Weiden befinden sich vereinzelt Baumhöhlen, die von den Fledermausarten Fransen- und Wasserfledermaus als Sommerquartier aufgesucht werden könnten. Winterquartiere sind in dem betroffenen Abschnitt der Lenneaue nicht bekannt und auch nicht zu erwarten. Bei Fällung der Weiden zur Realisierung des Vorhabens, besteht die Gefahr, dass Brut- und Quartiersplätze (Sommerquartier) zerstört werden. Um dieses zu vermeiden, sollen die betroffenen Weiden an ihrem Standort erhalten werden.

Die Realisierung des Fuß- und Radweges erfordert die Rodung zahlreicher (Ufer-)Gehölze. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass in den schwer zugänglichen Bereichen des Ufergehölzstreifens europäisch geschützte Vogelarten brüten. Die Tötung dieser geschützten Vogelarten im Zuge der Rodung kann durch die Beachtung der Brutzeit verhindert werden.

7.4 *Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen*

Um eine Zerstörung von Brutplätzen bzw. Quartieren planungsrelevanter Fledermaus- und Vogelarten zu vermeiden, sollen die älteren Weiden am unmittelbaren Ufer der Lenne erhalten bleiben.

Zur Vermeidung einer Tötung von Vögeln oder einer Zerstörung von Nist- oder Ruheplätzen europäisch geschützter Vogelarten darf die Fällung bzw. Rodung der Gehölze nur außerhalb der Brutzeit im Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar erfolgen.

7.5 *Fazit*

Bei Enhaltung der unter Punkt 7.4 genannten Maßnahmen sind nach abschließender Artenschutzprüfung der Stufe 1 mit dem geplanten Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verbunden. Durch die konsequente Erhaltung der Weiden, wird eine Betroffenheit der planungsrelevanten Arten Fransen- und Wasserfledermaus sowie Kleinspecht ausgeschlossen. Eine Durchführung der Artenschutzprüfung Stufe 2 (Art-für-Art-Betrachtung) und Stufe 3 (Prüfung des Vorliegens der Ausnahmevoraussetzungen / Beantragung einer Ausnahmeregelung) ist nicht erforderlich.

Bei Einhaltung der Bauzeitenregelung (Baufeldräumung nur außerhalb der Brutzeit) lässt sich ein Verstoß gegen das “Tötungsverbot” gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindern.

8. <u>Belange des Klimaschutzes</u>

Bau- und nutzungsbedingte Auswirkungen auf das Mikroklima im Bereich des Bebauungsplangebietes sind nicht zu erwarten.

Das im Bereich der Gehölzflächen vorherrschende „Waldklima“ verändert sich anlagebedingt durch den Gehölzverlust im direkten Trassenbereich geringfügig in Richtung „Gewässerklima“; mit einer erheblichen Veränderung der mikroklimatischen Verhältnisse ist – unter Berücksichtigung von Ersatzpflanzungen im Böschungsbereich - jedoch nicht zu rechnen.

9. <u>Hinweise</u>

9.1 *Böden*

Sofern bei Erdarbeiten angeschüttete Böden angetroffen werden, ist dieses der Stadt Iserlohn – Abteilung Natur und Umwelt – unverzüglich anzuzeigen. Werden Böden angetroffen, die aufgrund ihres Aussehens oder ihrer Geruchsbildung unnatürlich erscheinen, so ist dieses der Unteren Bodenschutzbehörde des Märkischen Kreises, als zuständige Behörde unverzüglich anzuzeigen.

9.2 *Bodendenkmäler*

Bei Bodeneingriffen im gesamten Bebauungsplangebiet können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde , aber auch Veränderungen und Verfärbungen der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und

Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung ist der Unteren Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe, In der Wüste 4, 57462 Olpe (Tel. 0 27 61 –93 75 –0; Fax 0 27 61- 24 66) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landesverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu sechs Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 Denkmalschutzgesetz NRW).

10. Durchführung des Bebauungsplanes

10.1. *Bodenordnung*

Im Bereich des Flurstücks 1116, Flur 24 der Gemarkung Oestrich ist zur Realisierung des Fuß- und Radweges der Grunderwerb einer ca. 30 m² großen Teilfläche erforderlich. Ohne die Inanspruchnahme dieser Fläche ist ein Ausbau des Weges in der geplanten Breite nicht möglich.

10.2 *Finanzielle Auswirkungen*

Es entstehen Kosten für den Ausbau des Fuß- und Radweges, für den erforderlichen Grunderwerb, für den Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie zusätzliche Planungskosten (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Prüfung des Artenschutzes, Biotopkartierung).

Folgende Kosten sind zu berücksichtigen (Stand Februar 2012):

• Baukosten:	ca. 1.100.000 €
• Grunderwerb:	ca. 9.539 €
(setzt sich zusammen aus	
Kaufpreis: 6.139,00 € +	
Nebenkosten: ca. 600,00 € +	
Entschädigung für den Zaunbau: 2.800,00 €	
• Kompensation:	siehe LBP
(Errechnete Biotopwert-Different von 19.365	
• Verwaltung / Planung:	ca. 25.000 €
Gesamtkosten:	ca. 1.13 Mio. €

10.3 *Durchführung der Baumaßnahme*

Der Förderantrag nach den Richtlinien des “Kommunalen Radwegebaus” soll fristgerecht zum 01.06.2012 gestellt werden. Die gesamte Baumaßnahme soll - und dies ist abhängig von einem positiven Förderbescheid - im Jahr 2013 umgesetzt werden.

11. Städtebauliche Daten und Flächenbilanzierung

Die Gesamtfläche des Plangebietes beträgt:	**14.040 m²**	**(= 100 %)**
davon sind		
Straßenverkehrsfläche	512 m²	(= 3,64 %)
Fuß- und Radweg	3.259 m²	(= 23,21 %)
öffentliche Grünfläche	10.239 m²	(= 72,92 %)
Wasserfläche	30 m²	(= 0,23 %)

Iserlohn, den 13.11.2012

(Olaf Pestl)
Ressortleiter