

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 366/1 "Lenneradweg (Abschnitt Lasbeck - Letmathe) - nördlicher Teil" gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

1. Allgemeine Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Der Rat der Stadt Iserlohn hat in seiner Sitzung am 16.02.2010 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 366 "Lenneradweg (Abschnitt Lasbeck - Letmathe)" gefasst. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Teilbereiches des Lenneradweges zwischen Lasbeck und Letmathe. Mit dem Bau des Lenneradweges soll die Radwegeverbindung zwischen Lasbeck und Letmathe wesentlich verbessert werden. Der geplante Fuß- und Radweg bildet mit seiner Realisierung außerdem ein weiteres Bindeglied in der Optimierung des überregionalen Radwegenetzes der Lenneroute des Märkischen Kreises.

Der Lenneradweg soll auf dem Iserlohner Stadtgebiet in drei Abschnitten realisiert werden, wobei durch den Bebauungsplan Nr. 366 der erste (südöstliche) Wegabschnitt planungsrechtlich gesichert werden soll.

Die im Plangebiet liegenden Grundstücke befinden sich überwiegend im Privateigentum. Nur im nördlichen Randbereich des Plangebiets liegen wenige Flurstücke im Eigentum der Stadt Iserlohn. Für die im Privateigentum befindlichen Flächen ist daher zur Umsetzung des Fuß- und Radweges Grunderwerb erforderlich.

Die Streckenführung des Fuß- und Radweges soll im nördlichen Teil mit geringem Abstand parallel zum Stenglingser Weg und im weiteren südlichen Verlauf durch die landschaftlich reizvolle Lenneauve verlaufen.

Im Bereich der Lenne-Aue haben sich Grunderwerbsprobleme ergeben, welche das weitere Bebauungsplanverfahren und damit eine Realisierung des Weges verzögern. Die geführten Gespräche im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen haben gezeigt, dass die bestehende Problematik auch zeitnah nicht zu lösen ist. Zusätzlich besteht für diesen sensiblen Bereich noch Klärungsbedarf hinsichtlich der Problematik Landschafts-, Auen- und Artenschutz.

Um dennoch das Bebauungsplanverfahren weiter betreiben zu können, mit dem Ziel künftig wenigstens einen Teil des Lenneradweges im Abschnitt Stenglingsen / Lasbeck umsetzen zu können, wurde das Plangebiet des Bebauungsplans in zwei Teile (366/1 - nördlicher Teil und 366/2 - südlicher Teil) gegliedert.

Im weiteren Verfahrensverlauf werden die beiden Plangebietsteile getrennt von einander bearbeitet. Die vorliegende Begründung bezieht sich daher nur auf das Bebauungsplanverfahren zur Aufstellung des nördlichen Planbereichs.

Das Planverfahren läuft unter der Bezeichnung Bebauungsplan Nr. 366/1 "Lenneradweg Abschnitt (Lasbeck / Letmathe) - nördlicher Teil"

2. Bestandssituation

2.1 *Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches*

Der Planbereich ist begrenzt auf die Trasse des geplanten Fuß- und Radweges. Der Weg verläuft parallel zum Stenglingser Weg. Die Abgrenzung des nördlichen Plangebietsteils endet in Höhe der Bebauung "Stenglingser Weg 46".

2.2 *Lage im Stadtgebiet*

Das Plangebiet liegt südwestlich von Iserlohn, im Bereich der Ortsteile Stenglingsen und 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 des Bebauungsplans beträgt ca. 2.200 m². Die im Plangebiet liegenden Flächen befinden sich in Privatbesitz bzw. im Eigentum der Stadt Iserlohn.

2.4 *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.

2.5 *Klima*

Das B-Plan-Gebiet, das überwiegend von einem Gehölzstreifen und Grünlandbereichen geprägt ist, besitzt ein relativ ausgeglichenes Mikroklima. Die gehölzbestandenen Bereiche entsprechen weitgehend dem Wald-Klimatop mit einer erhöhten Luftfeuchtigkeit und – aufgrund der Beschattung - stark gedämpfte Tagesgänge der Temperatur. Das Mikroklima wird zudem beeinflusst durch die in geringer Entfernung verlaufende Lenne, die dem Gewässer-Klimatop zuzuordnen ist. Hier sind geringe Temperaturschwankungen und eine hohe Luftfeuchtigkeit und Windoffenheit charakteristisch. Übergänge zum Freilandklima herrschen in den dazwischen befindlichen Grünlandflächen vor, in denen extremere Tages- und Jahresschwankungen der Temperaturen sowie geringe Windströmungsveränderungen zu verzeichnen sind. In Richtung Süd-Westen bestehen gewerblich genutzte und Bereiche mit hohen Versiegelungsgraden, die sich vermutlich dem Gewerbeklima („Wärmeinsel-Effekt“) zuordnen lassen.

2.6. *Überschwemmungsgebiet*

Das Plangebiet liegt vollständig 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 Fuß- und Radweges 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 verlorengelassenem 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, da durch die Realisierung des Fuß- und Radweges der Retentionsraum nicht verkleinert wird.

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 parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt.

Zudem wird eine dem Hochwasser angepasste Bauweise (Ausführung der Decke in Asphalt) gewählt.

Zwischen Stenglingser Weg und dem geplanten Fuß- und Radweg wird ein ca. 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen angelegt, um den Weg abzuböschern und etwa 30 bis 40 cm tiefer zu legen. Durch die Tieferlegung des Radwegs im festgesetzten Überschwemmungsgebiet wird der Retentionsraum erhalten.

2.7. Hochspannungsfreileitungen im Bestand

2.7.1. Leitung im Bestand der Amprion GmbH

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans kreuzt teilweise den 2 x 22,00 m = 44,00 m breiten Schutzstreifen der 220-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Ochsenkopf - Bixterheide. Im Bebauungsplan erfolgte die Kennzeichnung der Leitung einschließlich des erforderlichen Schutzstreifens.

Seitens der Amprion GmbH als Netzbetreiber sind folgende Bedingungen mit der Ausweisung eines Radweges im Schutzstreifen einzuhalten:

- Der geplante Radweg wird auf dem derzeitigen Geländeniveau angelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass in einem Umkreis mit einem Radius von 20,00 m um den Mastmittelpunkt 12 Geländeniveauveränderungen rechtzeitig vorher mit der Amprion GmbH im Detail abgestimmt werden müssen, damit die Standsicherheit des Mastes erhalten bleibt.
- Eventuell geplante Beleuchtungsanlagen im Schutzstreifenbereich der Leitung sind separat mit der Amprion GmbH abzustimmen.
- Eventuell geplantes Straßenbegleitgrün darf eine maximale Wuchshöhe von 15,00 m über EOK nicht überschreiten.
Durch höherwachsende Gehölze, die in den Randbereichen bzw. außerhalb der

Leitungsschutzstreifen angepflanzt werden besteht die Gefahr, dass durch einen eventuellen Baumumbruch die Hochspannungsfreileitung beschädigt wird. Aus diesem Grund sind in diesen Bereichen nur Gehölze zu pflanzen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Andernfalls wird eine Schutzstreifenerweiterung erforderlich.

Sollten dennoch Anpflanzungen oder sonstiger Aufwuchs eine die Leitungen gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer / Bauherrn auf eigene Kosten durchzuführen. Bei Nichteinhaltung dieser Regelung ist die Amprion GmbH berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers / Bauherrn durchführen zu lassen.

- Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten.
- Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitung, insbesondere Geländeneuveränderungen oder Anpflanzungsmaßnahmen, bedürfen der Zustimmung der Amprion GmbH.

2.7.2. Leitung im Bestand der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Spezialservice Strom

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt teilweise im 2 x 16,00 m = 32,00 m breiten Schutzstreifen der 110-/ 220 kV-Hochspannungsfreileitung Genna - Menden. Im Bebauungsplan erfolgte die Kennzeichnung der Leitung einschließlich des erforderlichen Schutzstreifens.

Seitens der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH als Netzbetreiber sind folgende Bedingungen, mit der Ausweisung eines Fuß- und Radweges im Schutzstreifen einzuhalten:

- Der Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung ist von jeglicher Bebauung freizuhalten.
- Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung erhält der geplante Rad- und Fußweg eine Höhe von maximal 130,00 m über NN.
- Der Mast 1201 ist in einem Umkreis von mindestens 15,00 m Radius von sämtlichen Maßnahmen freizuhalten.
- Im Schutzstreifen der Leitung dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Endwuchshöhe von maximal 25,00 m erreichen. Um die Maste herum muss jedoch eine Fläche mit einem Radius von 15,00 m von jeglicher Bebauung und Bepflanzung freigehalten werden.
In den Randbereichen bzw. außerhalb der Leitungsschutzstreifen sind nur Gehölze zu pflanzen, die in den Endwuchshöhen gestaffelt sind. Andernfalls wird eine Schutzstreifenerweiterung erforderlich.
Bei Anpflanzungen oder sonstigen Aufwuchs, die eine gefährdende Höhe erreichen, ist der Rückschnitt durch den Grundstückseigentümer / Bauherrn auf eigene Kosten durchzuführen. Bei Nichteinhaltung ist die RWE Rheinland Westfalen Netz AG berechtigt, den erforderlichen Rückschnitt zu Lasten des Eigentümers / Bauherrn durchführen zu lassen.
- Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeuge zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.
- Alle weiteren Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung einer Beleuchtungsanlage sind

separat abzustimmen.

- Der Beginn sämtlicher Arbeiten im Bereich der Leitungen ist der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH 14 Tage im voraus anzuzeigen.

Von den einzelnen ggf. nicht genehmigungspflichtigen Bauvorhaben im Schutzstreifen der Leitung bzw. in unmittelbarer Nähe dazu sind der RWE Rheinland Westfalen Netz AG Bauunterlagen (Lagepläne und Schnittzeichnungen mit Höhenangaben in m über NN) zur Prüfung und abschließenden Stellungnahme bzw. vor dem Abschluss einer Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer / Bauherrn zuzusenden. Alle geplanten Maßnahmen bedürfen der Zustimmung der RWE.

2.8. Gasleitungen im Bestand

2.8.1. Leitung im Bestand der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH, Speziale Service Gas

Innerhalb des Planungsbereichs befindet sich die RWE-Erdgashochdruckleitung L 382 einschließlich Steuerkabel. Sofern neue Anlagen oder Änderungen von Straßen und Wegen, Grundstücken (Eigentumsverhältnissen), Geländehöhen, Grünanlagen und Bepflanzungen im Bereich der Versorgungsanlagen vorgenommen werden, sind diese anhand von Detailplanungen mit der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH rechtzeitig abzustimmen.

Innerhalb von Privatgrundstücken verläuft die Erdgasleitung in einem Schutzstreifen von 8,00 m (jeweils 4,00 m beidseitig der Leitung). Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung freizuhalten und darf auch mit Bäumen nicht bepflanzt werden. Größere Bodenauf- und abträge (> 0,20 m) sind ebenfalls nicht zulässig.

Damit der Bestand und der Betrieb der Leitungen nicht gefährdet bzw. behindert wird, muss die RWE vor allen Baumaßnahmen im Bereich der Versorgungsanlagen rechtzeitig informiert werden.

Der Bauausführende muss über Pläne zu den Gasversorgungsleitungen der RWE verfügen. Der DVGW-Hinweis GW 315 (Bezugsquelle: Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft Gas und Wasser mbH, Bonn) ist zu beachten.

2.8.2. Leitung im Bestand der Open Grid Europe GmbH (ehemals E.ON Gastransport GmbH)

Im Bereich des Stenglingser Wegs verläuft die Ferngasleitung Nr. 7 (Südwest-falenleitung) mit Betriebskabel und einer Schutzstreifenbreite von 4,00 m beidseitig der Leitung. Der Schutzstreifenbereich tangiert dabei teilweise den Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Im nördlichen Anbindungspunkt an den Stenglingser Weg und in Höhe der Flurstücke 542 und 456 tangiert der festgesetzte Fuß- und Radweg den gesicherten Schutzstreifen der Ferngasleitung in heutiger Lage. Die derzeitige Lage der Leitung sowie die Lage des Schutzstreifens wurden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die Open Grid Europe GmbH sieht zukünftig einen Austausch der Rohrleitung vor. Dieser Austausch soll zum Teil in gleicher Trasse sowie teilweise in geänderter Trassenform erfolgen. Zukünftig liegt nach der derzeitigen Planung der Lenneradweg in der zum Teil neugebauten Trasse der Ferngasleitung. Nach Auskunft der Open Grid Europe GmbH sollte die Umlegung der Leitung Nr. 7 bereits 2011 ausgeführt werden. Die Umlegung wurde aber auf einen unbestimmten Zeitpunkt verschoben. Die geplante Lage der Leitung nach der Umlegung sowie die Lage des neuen Schutzstreifens wurden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

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.

2.9. Stromleitungen im Bestand

Leitungen im Bestand der RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH,

Im Plangebiet befinden sich Stromversorgungsanlagen der RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH. Grundsätzlich bestehen seitens der RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH keine Bedenken gegen die Realisierung des Fuß- und Radwegs. 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 mit der RWE abzustimmen.

2.10. Sonstige Leitungen - Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation im Bestand

Leitungen im Bestand der Stadtwerke Iserlohn GmbH, Energie AG Iserlohn-Menden und Telemark

Im Planbereich befinden sich teilweise Gas- und Wasserversorgungsanlagen der Stadtwerke Iserlohn GmbH, Stromversorgungsanlagen der Energie AG Iserlohn-Menden und Telekommunikations-Versorgungsanlagen der Telemark. Eine Überbauung der Versorgungsanlagen ist nicht zulässig.

Bei der Bauausführung des Lenneradweges werden seitens der Telemark und der Energie AG Iserlohn-Menden Schutzrohrverlegungen vorgesehen.

2.11. 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.

Das Plangebiet befindet sich nach dem Altlastenkataster des Märkischen Kreises nicht im Bereich eines Altstandortes oder einer Altablagerung, daher bestehen von seiten des technischen Umweltschutzes gegen den vorliegenden Bebauungsplanentwurf keine Bedenken.

Das Plangebiet befindet sich in der Nähe der Altablagerung 06/018 Aschehalde Letmathe/Rote Halde und des Altstandortes 06/213 P.W.:Lenzen, Krupp Stahl, Hoesch Stahl, Risse

+ Wilke, Stenglingser Weg. Diese Flächen mit Bodenbelastungen liegen im Geltungsbereich des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 366/2 "Lenneradweg (Abschnitt Lasbeck - Letmathe) - südlicher Teil" und werden in diesem als Bodenbelastungsflächen gekennzeichnet.

3. Flächennutzungsplan, Bebauungsplan und übergeordnete Fachplanungen

3.1. *Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan*

Der seit April 1980 rechtskräftige Flächennutzungsplan der Stadt Iserlohn stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Grünfläche dar.

3.2. *Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung*

Der verbindliche Regionalplan für den Teilabschnitt "Oberbereiche Bochum/Hagen" (Bochum, Herne, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis) weist den Planbereich als "gewerbliche-industrielle Baufläche" und als "allgemeiner Freiraum und Agrarbereich" aus. Das Plangebiet liegt außerhalb der Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes.

4. Umweltprüfung

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes wurde gem. § 2 (4) BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in welcher die voraussichtlichen Umwelteinwirkungen ermittelt wurden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung.

5 Städtebaulicher Entwurf

5.1 *Städtebauliches Konzept*

Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Teils des Lenneradwegs zwischen Lasbeck und Letmathe. Mit dem Bau des Lenneradweges soll einerseits die Radwegeverbindung zwischen Lasbeck und Letmathe wesentlich verbessert und andererseits die Lenneroute weiter optimiert werden.

Im Verkehrs- und Planungsausschuss wurden verschiedene Trassenvarianten der Fuß- und Radwegeverbindung umfangreich diskutiert. Der vorliegenden Variante wurde dabei, aufgrund der günstigeren topographischen Situation, Priorität eingeräumt. Sie stellt die verkehrssicherste Verbindung zwischen den Ortsteilen dar und verläuft auf voller Länge niveaugleich.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 366/1 umfasst den 637 m langen und größtenteils straßenbegleitenden Abschnitt.

Die Abgrenzung des Plangebiets endet in Höhe der Bebauung "Stenglingser Weg 46". Da für diesen Planabschnitt keine gravierenden Probleme hinsichtlich des Grunderwerbs bestehen, wird das Bebauungsplanverfahren vorrangig für diesen Teil weiter betrieben.

Im Bereich der Bebauung "Stenglingser Weg 46" soll der Fuß- und Radweg im weiteren Verlauf in den Bereich der Lenne-Aue abbiegen, dem künftigen südlichen Plangebietsteil

Nr. 366/2. Die weitere Durchführung des Bebauungsplanverfahrens für diesen Teil wird bis zur Klärung des Grunderwerbs, sowie der Problematik Landschafts-, Auen- und Artenschutz verschoben.

Mit Realisierung des Fuß- und Radweges soll eine attraktive Naherholungsmöglichkeit geschaffen, die Lebens- und Wohnqualität im Lennetal erhöht und gleichzeitig Freizeit- wie Alltagsradlern das Erlebnis Fluss intensiv vermittelt.

5.2 Alternativenprüfung zum geplanten Fuß- und Radweg

Bereits in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 12.08.2008 wurde der Auftrag erteilt, die Radwegeverbindung zwischen Lasbeck und Letmathe zu verbessern und Realisierungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Es wurden in der weiteren Bearbeitung verschiedene Trassenvarianten untersucht.

5.2.1 Radweg an der B 236, Altenaer Straße

Die B 236 verläuft in Iserlohn ab Stadtgrenze Nachrodt auf einer Länge von 1.250 m bis zum Knotenpunkt "Ellebrecht" als freie Strecke in der Baulasträgerschaft des Landesbetriebs Straßen NRW. Die erlaubte Fahrgeschwindigkeit beträgt im nördlichen Abschnitt 50 km/h - im südlichen Abschnitt 70 km/h. Die Breite der Fahrbahn variiert zwischen 6,40 und 6,80 m. Der überwiegende Teil der B 236 (1.100 m Länge) hat keine befestigten Gehwege. Die Fahrbahn befindet sich im Einschnitt.

Der Steilhang zur Lenne (westliche Seite) ist geprägt durch dichten Baumbewuchs inkl. einiger dicker, älterer Alleebäume im mittleren Abschnitt. Hier liegt das Lenneufer durchschnittlich 4,50 m tiefer und hat einen Abstand von durchschnittlich 6,00 m zum Fahrbahnrand. Etwa die gleiche Steigung wird auf östlicher Fahrbahnseite fortgeführt, die durch dichten Laubwald auf felsigem Grund gekennzeichnet ist. Lenneseitig sind im 0,80 m bis 1,90 m breiten Bankett Schutzplanken montiert. Gegenüberliegend befindet sich ein bis zu 0,40 m schmales Bankett mit einem Entwässerungsgraben.

Das für die Lenne festgesetzte Überschwemmungsgebiet reicht auf voller Länge der B 236 bis an den westlichen Fahrbahnrand heran - im mittleren, tiefer liegenden Abschnitt, sogar bis in die gegenüberliegenden Böschung hinein.

Nach den "Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" muss ein gemeinsamer Geh- und Radweg eine Breite von 2,50 m aufweisen und von der Fahrbahn baulich getrennt sein. Eine Verbreiterung des vorhandenen Verkehrsflächenquerschnitts ist überwiegend nicht möglich, da die Böschung zur Lenne hin steil abfällt und zur Ostseite der Straße entweder ein Steilhang oder Wohnbebauung anzutreffen ist. Innerhalb des vorhandenen Straßenraums ist keine Radverkehrsinfrastruktur herstellbar.

Ein direkt an die B 236 angebauter, separat geführter Fuß- und Radweg als Zweirichtungsradweg ist aus folgenden Gründen nicht umsetzbar:

- aus topografischen Gründen (bewaldete Steilhänge mit bis zu 80 % Steigung),
- aus Gründen des Natur-, Landschafts- und Gewässerschutzes,
- mangels entsprechender Flächen auf beiden Fahrbahnseiten (ein Zweirichtungsradweg erfordert eine Breite von mindestens 3,25 m inkl. Sicherheitstrennstreifen)
- wegen des nicht radfahrgerecht realisierbaren Anschlusses an die Gemeinde

Nachrodt-Wiblingwerde (hier ist im Grenzbereich der Anschlusspunkt Bahnhof Nachrodt / Stenglingser Weg optimal)

5.2.2 Führung des Fuß- und Radverkehrs auf dem Stenglingser Weg

In dieser Variante wird der Radweg auf dem Stenglingser Weg geführt, der das Industriegebiet Stenglingsen durchquert. Für den Radverkehr besteht durch den vorhandenen Schwerlastverkehr eine erhöhte Gefährdung. Der Stenglingser Weg weist eine Verkehrsbelastung von ca. 2100 Kfz am Tag auf. Da der Weg nicht vom übrigen Straßenverkehr getrennt verläuft, können sich Verkehrssicherheitsprobleme ergeben. Der Verlauf im Straßenbereich bietet nicht den Charakter eines Freizeitweges und ist damit aus Sicht des Radtourismus nicht attraktiv. Der Erlebniswert ist stark begrenzt. Diese Variante entspricht auch nicht den Wünschen der Vereine und Bürger.

5.2.3 Trassenführung parallel zum Stenglingser Wegs

Die Variante ist mehrfach politisch diskutiert und beschlossen worden - sowohl vom Verkehrsausschuss (28.05.2009), vom Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung (02.12.2009) sowie vom Rat der Stadt (15.12.2009) mit Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan.

In dieser Variante wird der Fuß- und Radweg unabhängig, entlang des Stenglingser Wegs geführt. Der gesamte Teil der Strecke liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Lenne. Hier ist eine entsprechende Genehmigung seitens der Unteren Wasserbehörde des Märkischen Kreises erforderlich.

Die Variante bietet in mehrfacher Hinsicht Vorteile:

- Die Trasse verläuft gradlinig und unwegfrei und bietet damit eine direkte, schnelle und attraktive (zum Teil mit Sichtkontakt zum Fluss) Verbindung für Fußgänger, Freizeitradler und Radtouristen. Darüber hinaus ist sie steigungsfrei.
- Sie ist die verkehrssicherste Verbindung zwischen den Ortsteilen Lasbeck und Letmathe.
- Sie übernimmt eine Naherholungsfunktion, erhöht Lebens- und Wohnqualität im Lennetal und bietet Freizeit- wie Alltagsradlern das Erlebnis Fluss.
- Der Weg schafft einen Synergieeffekt für Berufstätige, die im Nahbereich wohnen und in den Industrieanlagen des Lennetals arbeiten.
- Bei dieser Variante ist Grunderwerb möglich.

Der Streckenverlauf des Fuß- und Radweges parallel zum Stenglingser Weg wurde politisch favorisiert und beschlossen. Die Variante wurde mit dem Märkischen Kreis sowie dem Landschaftsbeirat des Märkischen Kreises frühzeitig abgestimmt. In der Stellungnahme des Landschaftsbeirats des Märkischen Kreises wird ausgeführt:

“...diese Planungsvariante wurde vor Ort vorgestellt und beraten. Dabei wurde deutlich, dass die vorgeschlagene Trasse im nördlichen Teil bis zur Station 0,630 km, entlang des Stenglingser Wegs, ohne Bedenken akzeptiert wird...”

5.3 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 erarbeitet.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan einschließlich Biotoptypenkartierung sowie Eingriffsbilanzierung und Maßnahmen sind als gesonderter Teil der Begründung beigefügt.

5.3.1 Biotoptypenkartierung

Vom Büro “Ökoplan” wurde im August 2011 im Plangebiet eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Dabei wurden die Biotoptypen anhand der Biotoptypenliste der LANUV kartiert. Das Plangebiet wird überwiegend geprägt von einem Gehölzstreifen mit heimischen Gehölzen, der am Rand des Stenglingser Wegs verläuft.

Bei den Baumarten dominieren Schwarz-Erlen, Berg-Ahorn, Feld-Ahorn und Silber-Weiden. Untergeordnet kommen auch Robinien und Birken vor.

Einen größeren Flächenanteil nehmen Saum-, Ruderal- und Hochstaudenfluren mit unterschiedlichen Anteilen von Störzeigern ein. Im südöstlichen Teilbereich des Gebietes hat sich eine Kultur des neophytischen Japanischen Staudenknöterichs ausgebreitet.

Die Biotoptypenkartierung und Biotoptypenbewertung sind Teil des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

5.3.2 Landschaftspflegerischer 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.

Durch die Realisierung des Radweges entlang des Stenglingser Wegs findet ein Eingriff in die Gehölzbestände am Rand der Lenneue statt. Zudem gehen Flächen mit Extensiv- und Intensivgrünland und Hochstaudenfluren verloren.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde der Kompensationsbedarf ermittelt und bewertet. 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.

6. Planungsrechtliche Festsetzungen

Verkehrsflächen

Die öffentliche Verkehrsfläche des Fuß- und Radweges ist eigentlicher Inhalt dieses einfachen Bebauungsplanes. Der Bebauungsplan setzt daher nur Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung “Fuß- und Radweg” fest. Es erfolgt keine weitere detaillierte Unterteilung der Verkehrsfläche in “befestigter Weg” und “Sicherheitsstreifen”. Geplant ist eine Trassenbreite von 2,50 m (Breite des Fuß- und Radwegs). Zusätzlich wird zum Stenglingser Weg hin ein 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen angelegt.

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 eventuell zerstört werden. Sie müssen dann immer 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 zur angrenzenden Grünfläche 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 alledem 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 artenschutzrechtlichen Fachbeitrags für den Bebauungsplan Nr. 366/1 erfolgte durch das Ingenieurbüro "Ökoplan" in Essen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag ist Bestandteil des Bebauungsplans und als Anlage der Begründung beigefügt.

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 keine FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete ausgewiesen.

7.2 *Betroffenheit planungsrelevanter Arten*

Das Vorhandensein von Fledermausquartieren kann für das Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Deshalb besteht bei der Anlage des Radweges weder bau- noch anlagenbedingt die Gefahr, dass Fledermäuse getötet oder Ruheplätze zerstört werden. Einige Fledermausarten überfliegen das Plangebiet als Nahrungsgäste oder sind als Nahrungsgäste in der Lenneaeue vertreten. Sie finden auch nach Bau des Radweges genügend geeignete Nahrungshabitate im Bereich der Lenneaeue.

Brutplätze planungsrelevanter Vogelarten sind im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten, sodass sich diesbezüglich auch keine Betroffenheit ergibt. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass europäisch besonders geschützte Vogelarten im Gehölzstreifen brüten.

7.3 *Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen*

Zur Vermeidung einer Tötung von Vögeln oder einer Zerstörung von Nist- oder Ruheplät-

zen europäisch geschützter Vogelarten darf die Fällung bzw. Rodung der Gehölze nur außerhalb der Brutzeit im Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar erfolgen.

7.4 Fazit

Nach abschließender Artenschutzprüfung der Stufe 1 sind mit dem geplanten Vorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verbunden. 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. Belange des Klimaschutzes

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 jedoch wesentlich in Richtung „Gewerbeklima“, das durch eine starke sommerliche Aufheizung sowie eine geringere Luftfeuchtigkeit und durch fehlende Vegetation charakterisiert wird. Mit einer erheblichen Veränderung der mikroklimatischen Verhältnisse des Umfeldes ist aber aufgrund der geringen Breite des Weges jedoch nicht zu rechnen.

9. Hinweise

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*

Ein großer Teil der gesamten geplanten Fuß- und Radwegtrasse liegt im Privateigentum. Ohne die Inanspruchnahme dieser Flächen ist eine Realisierung des Weges nicht möglich. Durch die Verkehrsflächenfestsetzung des Bebauungsplans ist in diesem Bereich Grunderwerb unumgänglich.

10.2 *Finanzielle Auswirkungen*

Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Lasbeck und Letmathe wird nach derzeitigem Kenntnisstand als "Radweg im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" angesehen. Die geplante Trasse verlagert den Radverkehr von der B 236 auf die neue Wegeführung. Daher trägt der Bund die Kosten für die Realisierung der Trasse in der für den Radverkehr erforderlichen Breite und Befestigung sowie für die Unterhaltung.

Einzelheiten über die einzelnen Planungsschritte, den Grunderwerb, den Bau und die Unterhaltung werden in einer Vereinbarung mit dem Landesbetrieb geregelt.

Iserlohn, den 23.02.2011

(Olaf Pestl)

Ressortleiter