

BESCHLUSSVORLAGE DER VERWALTUNG NR.: 206/2013/5

Bezeichnung des Tagesordnungspunkts		
Bebauungsplan Nr. 66 "Bahnhof Loh"		
Abwägung und Beschlussfassung aus § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 i.V.		
§ 4a Abs. 3 BauGB		
Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB		
Datum	Geschäftszeichen	Beigef. Anlagen im einzelnen (mit Seitenzahl)
20.12.13	StEB/Le	
Federführender Fachbereich:		Beteiligte Fachbereiche:
Stadtentwicklungsbüro		
Beratungsgremien	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Stadtentwicklung	14.01.2014	Vorberatung
Hauptausschuss	23.01.2014	Vorberatung
Rat der Stadt Schwelm	30.01.2014	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der Beschluss des Rates der Stadt Schwelm vom 12.12.2013, zur Verwaltungsvorlage 206/2013/3 wird aufgehoben
2. Die während der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 i. V. mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB vorgetragene Anregungen werden wie in dieser Vorlage dargestellt, abgewogen
3. Die während der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 i.V. mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB vorgetragene Anregungen werden, wie in dieser Sitzungsvorlage dargestellt, abgewogen.
4. Gem. § 10 Abs. 1 BauGB des Baugesetzbuches (BauGB) vom 23. September 2004 (BGBl. S. 2414) in der zur Zeit gültigen Fassung sowie der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14. Juli 1994 (GV NW S. 666) in der zur Zeit gültigen Fassung wird der Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ der Stadt Schwelm einschließlich der dazugehörigen Begründung beschlossen.

Das Plangebiet beinhaltet zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses die Flurstücke der Gemarkung Schwelm (Stand 2004):

Flur 2 Nr. 383, 589, 693 tlw., 698, 788 tlw., 798, 892, 1037, 1056 und
 Flur 4 Nr. 99, 110, 111, 112, 153, 163, 164, 165, 392, 460, 462, 464, 479, 481 tlw.,
 498, 527, 528, 529, 584 tlw..

Aufgrund zwischenzeitlich erfolgter teilweiser Grundstücksänderungen beinhaltet das Plangebiet zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses die Flurstücke der Gemarkung Schwelm (Stand 10/2013):

Flur 2 Nr. 383, 589, 693 tlw., 698, 788 tlw., 798, 892, 1037, 1056 und
Flur 4 Nr. 99, 110, 111, 112, 153, 163, 164, 165, 392, 460, 462, 464, 479, 498 tlw.,
527, 528, 529, 633 tlw., 634, 635.

Den genauen Geltungsbereich setzt der Bebauungsplan fest (§ 9 Abs. 7 BauGB).

Die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB ist den Planunterlagen zur Einsichtnahme gemäß § 10 Abs. 3 BauGB beizufügen.

Sachverhalt:

Wie bereits mehrfach erwähnt soll der Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ im Sitzungszug, beginnend mit der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Stadtentwicklung am 05.11.2013 zum Satzungsbeschluss geführt werden. Für diesen Verfahrensschritt ist die erneute Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die erneute Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB erforderlich. Diese Beteiligungen erfolgen jeweils in Verbindung mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB und den Beteiligten wird Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 31.10.2013 gegeben.

Aus diesem Grunde dient die Vorlage 206/2013 einerseits als Platzhalter zur Strukturierung der Sitzungen, andererseits soll darauf hingewiesen werden, dass die erforderlichen Unterlagen zur erneuten Beteiligung auf der Internetseite der Stadt Schwelm unter dem Link www.schwelm.de einsehbar sind.

Die Behandlung der eingegangenen Anregungen aus den Beteiligungen wird dem Ausschuss mit dieser Vorlage vorgelegt.

Der Rat der Stadt Schwelm hat am 27.05.2004 (s. SV Nr. 047/04) beschlossen, für den Bereich des ehemaligen Bahnhofs Loh den Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ aufzustellen. Das Bürgerbeteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB wurden von Dezember 2004 bis Februar 2005 durchgeführt. Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 28.09. bis 28.10.2005.

Die o. a. Verfahrensschritte erfolgten alle in der Fassung des BauGB vor Inkrafttreten des Europarechtsanpassungsgesetzes (EAG Bau) im Juni 2004. Überleitungsvorschriften (§§ 233 ff) des BauGB ermöglichten dies, wenn Bauleitplanverfahren vor dem Stichtag 20.07.2004 begonnen worden sind und bis zum Stichtag 20.07.2006 abgeschlossen werden konnten.

Aufgrund der Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 01.05.2005 musste das vor Freistellung von Bahnbetriebszwecken erforderliche Stilllegungsverfahren angehalten und – mit verlängerter Verfahrensdauer – erneut durchgeführt werden. Deshalb konnte das Bebauungsplanverfahren nicht fristgerecht bis zum 20.07.2006 abgeschlossen werden. Weiterhin war eine erneute Überprüfung der Entwässerungssituation erforderlich und im Bereich des geplanten Mischgebietes

wurde im Planentwurf die ursprünglich vorgesehene Planstraße durch eine private Verkehrserschließung ersetzt.

Dies hatte zur Konsequenz, dass eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie der sonstigen Träger öffentlicher Belange notwendig geworden war. Das Verfahren erfolgt dann nach den Maßgaben des BauGB in der zur Zeit gültigen Fassung u.a. mit Umweltbericht und Monitoring.

Bisheriges Verfahren

Das Plangebiet) befindet sich zwischen der Rheinischen Straße und der Hattinger Straße auf der Südseite sowie der Robert-Frese-Straße, der Eugenstraße und der Herdstraße auf der Nordseite. Östlich wird das Plangebiet von der Haßlinghauser Straße und westlich von der Hattinger Straße begrenzt. Der Abschnitt der Loher Straße zwischen Berliner Straße (B 7) und Rheinische Straße ist Bestandteil des Plangebietes.

Der Rat der Stadt Schwelm hat in seiner Sitzung am 08.02.1996 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 66 „Bahnhof Loh“ (s. SV Nr. 315/95) beschlossen mit der Zielsetzung, die ehemalige Bahnfläche städtebaulich neu zu ordnen sowie den Ausschluss bzw. die Einschränkung von Einzelhandel im Plangebiet sicherzustellen, so dass negative Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt nicht zu befürchten sein werden.

Zur Sicherung der Planung hat der Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 20.03.1997 eine Veränderungssperre gem. § 14 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) für den Bebauungsplan beschlossen (s. SV Nr. 51/97). Die Veränderungssperre galt zunächst für die Dauer von zwei Jahren ab dem Tage der Bekanntmachung (27.03.1997), d. h. die Frist lief bis zum 26.03.1999. Die Verlängerung der Geltungsdauer um ein Jahr, also bis zum 26.03.2000 einschließlich, hat der Rat in seiner Sitzung am 17.12.1998 (s. SV Nr. 206/98) beschlossen und wurde am 14.01.1999 öffentlich bekannt gemacht. Die Veränderungssperre ist ohne weitere Verlängerung ausgelaufen.

Ein Bebauungsplanentwurf für das Plangebiet konnte lange Zeit nicht erstellt werden, da der überwiegende Teil der Fläche noch der Planungshoheit des Eisenbahnbundesamtes unterliegt. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Stadtplanung der Stadt Schwelm am 18.01.2000 (s. SV Nr. 262/99) hat die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft erstmals ein Baukonzept, welches eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen/Einzelhandel beinhaltet, vorgestellt. Der Ausschuss hat den vorgestellten Entwurf abgelehnt und für die gesamte Fläche eine gewerbliche Nutzung gefordert.

Nunmehr ist die Fläche Bahnhof Loh Bestandteil des „Bahnflächenpool NRW“, der im Jahr 2002 vom Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG (DB AG) eingerichtet worden ist. Für die Entwicklung der Fläche ist nun die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW (BEG) zuständig. Der notwendigen Konsensvereinbarung mit der BEG hat der Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung vom 12.12.2002 (s. SV Nr. 129/02) zugestimmt.

In Abstimmung mit der BEG sieht die städtebauliche Neuordnung der Fläche eine Aufteilung in ein Gewerbegebiet, ein Mischgebiet sowie in ein allgemeines Wohngebiet vor. Dieser Aufteilung hat der Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung in seiner Sitzung am 06.05.2003 (s. SV Nr. 57/03) zugestimmt. Für die geplante Flächenausweisung, die in dem Bebauungsplanverfahren weiter verfolgt werden soll, ist zudem die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt worden.

Um die Fläche Bahnhof Loh einer städtebaulichen Neuordnung zuzuführen hat der Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 27.05.2004 (s. SV Nr. 047/04) in Verbindung mit der Aufhebung des alten Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs. 4 BauGB die Neufassung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen. Ziel des Bebauungsplanes Nr. 66 soll es sein, die ehemalige Bahnfläche durch eine Mischnutzung von Wohngebiet, Mischgebiet und Gewerbegebiet städtebaulich neu zu ordnen.

Anlass für den Aufhebungsbeschluss ist die Einbeziehung der Loher Straße von der Berliner Straße (B 7) bis zur Rheinischen Straße mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 66 gewesen. Hierdurch soll eine tragfähige verkehrliche Erschließung des Plangebietes erreicht werden. Derzeit befindet sich der betreffende Abschnitt der Loher Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 63 „Südlich Rheinische Straße“. Den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 63 hat der Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 30.03.1995 gefasst. Der Aufstellungsbeschluss ist von der Stadt Schwelm noch nicht bekannt gemacht worden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 66 überlagert im Bereich südlich und westlich der Robert-Frese-Straße sowie im Bereich der Linderhauser Straße (Höhe Herdstraße) teilweise den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 3 „Neuloh“. Im Bereich Robert-Frese-Straße sind die betreffenden Flächen im Bebauungsplan Nr. 3 derzeit als Flächen für Bahnanlagen festgesetzt. Im Bereich Linderhauser Straße ist die betreffende Fläche als Verkehrsfläche festgesetzt. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 66 wird es zu einer geänderten Festsetzung für diese Flächen kommen, somit werden die alten Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 3 für die betreffenden Flächen hierdurch außer Kraft gesetzt.

Das Darlegungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 66 hat der Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung in seiner Sitzung am 14.12.2004 angenommen und die Verwaltung beauftragt, das Bürgerbeteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB für die Dauer von 2 Wochen und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB zum Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 66 durchzuführen. Nach erfolgter Abwägung und Beschlussfassung durch den Ausschuss für Umwelt und Stadtplanung am 23.08.2005 über die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 66 hat der Rat der Stadt Schwelm am 15.09.2005 den Auslegungsbeschluss gem. § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplanentwurf gefasst (s. SV Nr. 084/05). Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 28.09.2005 bis einschließlich 28.10.2005 durchgeführt.

Der Rat der Stadt Schwelm hat in seiner Sitzung am 11.12.2003 (s. SV Nr. 137/03) den Aufstellungsbeschluss zur 19. Flächennutzungsplan-Änderung (Bereich Bahnhof

Loh) gefasst. Am 15.12.2005 ist die 19. FNP-Änderung vom Rat der Stadt Schwelm beschlossen worden. Nach erfolgter Genehmigung durch die Bezirksregierung Arnsberg am 17.05.2006 wurde die 19. FNP-Änderung am 15.06.2006 durch öffentliche Bekanntmachung rechtskräftig.

Der Rat der Stadt Schwelm hat in seiner Sitzung am 23.08.2007 die erneute öffentliche Auslegung für die Dauer eines Monats gem. § 3 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ beschlossen. Die erneute öffentliche Auslegung hat, nach ortsüblicher Bekanntmachung, in der Zeit vom 08.10.2007 bis einschließlich 29.11.2007 stattgefunden. Die während der erneuten Auslegung eingegangenen Anregungen sind vom Rat der Stadt Schwelm in seiner Sitzung am 23.09.2013 (s. SV Nr. 155/2013/2) abgewogen worden.

Freistellungsverfahren

Das Freistellungsverfahren ist zwischenzeitlich durchgeführt worden. Zum Stichtag 31.12.2009 ist die Fläche Bahnhof Loh von den Betriebszwecken freigestellt worden (s. SV Nr. 155/2013/2).

Erneute Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB

Die in der Sitzung des Rates der Stadt Schwelm am 26.09.2013 beschlossene erneute Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB i. V. mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB wurde mit einer Bürgerversammlung am 16.10.2013 im Jugendzentrum Schwelm eingeleitet. Die betroffene Öffentlichkeit waren die Einwohnerinnen und Einwohner der Prinzenstraße, Haßlinghauser Straße, Eugenstraße, Robert-Frese-Straße, Rheinische Straße und Ottostraße. Diese Einwohnerinnen und Einwohner wurden durch Postwurfsendungen und durch Veröffentlichungen in der Lokalpresse benachrichtigt und eingeladen.

In der Einwohnerversammlung wurden die seit der Bürgerbeteiligung 2007 veränderten entscheidungsrelevanten Gesichtspunkte vorgetragen. Im Hinblick auf das Bebauungsplanverfahren waren dies die Gesichtspunkte Artenschutz und Wasserwirtschaft. Der Artenschutz hat durch eine Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes erheblicheres Gewicht in der Abwägung der Bebauungsplanverfahren gewonnen, das im Verfahren durch entsprechende Fachbeiträge bearbeitet werden muss. Bei dem Gesichtspunkt Wasserwirtschaft waren sogenannte Hochwasserrisikokarten, in denen die Bezirksregierung Arnsberg Überschwemmungsgebiete für Teile des Bebauungsplangebietes konfliktbelastet.

Die beiden Gesichtspunkte wurden in der Bürgerversammlung durch Mitarbeiter der Verwaltung vorgestellt.

In der Einladung zur Bürgerversammlung wurde ferner auf das im Augenblick in Rede stehende geplante Bauvorhaben des Logistikunternehmens DHL verwiesen. In der Versammlung wurde jedoch betont, dass dieses geplante Bauvorhaben in der Sache vom Bebauungsplan Nr. 66 getrennt werden muss. Der Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ setzt in seinem östlichen Geltungsbereich gewerbliche Bauflächen fest,

die von ihrem Konzept her und wegen flankierender nachbarschützender Festsetzungen mit den angrenzenden Wohnbauflächen vereinbar sind.

In der Bürgerversammlung wurden die Geräuschemissionsprognose und die Aktualisierung des Verkehrsgutachtens von Vertretern der Gutachterbüros im Rahmen von Präsentationen vorgestellt.

Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit zu der jeweiligen Thematik Fragen zu stellen. Diese Fragen wurden von den Gutachtern und seitens der Verwaltung umfassend beantwortet.

Nach der Erörterung der Thematik in der Bürgerversammlung hatte die betroffene Öffentlichkeit Gelegenheit die Unterlagen im Stadtentwicklungsbüro und auf der Internetseite der Stadt Schwelm einzusehen. Die betroffene Öffentlichkeit hatte außerdem Gelegenheit Anregungen bis zum 31.10.2013 vorzutragen.

Anregungen betroffene Bürger und Betriebe

Vorbemerkungen:

Die im Rahmen der 2. erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit vorgetragenen Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, sowie der ansässigen Firmen betrafen in der Hauptsache das für die geplante DHL-Ansiedlung vorgesehene Verkehrskonzept. Dieses Verkehrskonzept sah eine Erschließung des Bauvorhabens aus östlicher Richtung, von der Prinzenstraße her, vor. Das Resultat dieser vorgesehenen Erschließung wäre nach Ansicht der Anreger eine zusätzliche erhebliche Belastung des Verkehrsknotens Prinzenstraße/B 7.

In der Zwischenzeit wurde in Zusammenarbeit mit der BEG und dem Vorhabenträger ein alternatives Verkehrskonzept entwickelt, das die Vorbehalte der vorgetragenen Anregungen zum erheblichen Teil berücksichtigt und nicht nur aus der Sicht der Verwaltung die prognostizierten Konflikte minimiert.

Dieses geänderte Verkehrskonzept wird zunächst hier in seinen Grundzügen beschrieben und es wird jeweils in der Abwägung der Anregungen darauf Bezug genommen.

Die Erschließung der mechanisierten Zustellbasis wird durch drei unterschiedliche Verkehrsarten bestimmt.

- Schwerlast-LKW-Verkehr vom und zum übergeordneten Verteilzentrum
- Sprinter-Verkehr vom MechZB zum Endverbraucher
- An- und Abfahrt der Mitarbeiter der MechZB

Der Schwerlast – LKW – Verkehr erfolgt nachts ankommend über die Loher Straße und abfließend über die Prinzenstraße in Richtung B 7. Das Aufkommen dieser Verkehrsart umfasst 3 LKW je Stunde maximal.

Der Sprinter – Verkehr erfolgt tags ankommend über die Loher Straße und die westliche Rheinische Straße und abfließend über die Rheinische Straße in westlicher Richtung zur Hattinger Straße hin.

Die Mitarbeiter der Zustellbasis erreichen diese über die Prinzenstraße. Der Parkplatz für die Mitarbeiter befindet sich auf der östlichen Seite der Zustellbasis, außerhalb des Betriebsgeländes.

Dieses hier skizzierte Verkehrskonzept wird verbindlicher Bestandteil der Betriebsbeschreibung und der Baugenehmigung des Vorhabens DHL.

Nach der Einziehung des östlichen Teils der Rheinischen Straße wird die Rheinische Straße keine Durchgangsstraße mehr sein. Eine entsprechende Beschilderung muss zur Vermeidung von fehlgeleiteten Verkehren im Einfahrtsbereich, von der Hattinger Straße aus, erfolgen. Zukünftige Zielverkehre zu den zukünftigen gemischten und gewerblichen Bauflächen werden dann auf den jeweiligen Betriebsgrundstücken wenden können. Bis zur endgültigen Realisierung des Bebauungsplanes wird für fehlgeleitete Verkehre eine Wendemöglichkeit westlich der Loher Straße auf dem jetzigen Bahngrundstück vorgesehen. Eine geschotterte Fläche zum Wenden ist hier vorhanden, der vorhandene Zaun muss lediglich versetzt werden, eine entsprechende Absprache mit der BEG ist erfolgt.

Mit **Schreiben vom 23.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 1 beigefügt ist, äußert sich der Absender zur geplanten Ansiedlung eines Logistikunternehmens.

Er führt an, dass bei der Prüfung zur Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens die vorliegenden Gutachten aus 2005 (Verkehrsgutachten) des im Verfahren befindlichen B-Planes nicht zur Beurteilung der Bauantragsunterlagen herangezogen werden sollten, da diese auf alten Arbeitsergebnissen basierten und nicht die tatsächliche Situation widerspiegeln.

Des Weiteren wird auf ein geändertes bzw. gesteigertes Verkehrsaufkommen im Bereich der Kreuzung B7 Prinzenstraße hingewiesen, das derzeit zu bestimmten Stoßzeiten schon zu Behinderung der dort ansässigen Firmen und umliegenden Wohngebiete führe.

Bei einer möglichen Steigerung der Verkehre (Lange Wartezeiten) könnte dies in Zukunft schlimmstenfalls zur Abwanderung der bestehenden Unternehmen führen.

Die Befahrbarkeit der Rheinischen Straße als Anschlussmöglichkeit an die Hattinger Straße dürfe nicht eingeschränkt werden, da durch die Gewerbeansiedlung (Logistikunternehmen) der zu erwartende Verkehr die Leistungsfähigkeit der Prinzenstraße nachhaltig einschränke. Ohne eine verkehrliche Nutzung der Rheinischen Straße mit Anbindung an die Hattinger Straße sollte keine Genehmigung ausgesprochen werden.

Auch sollten die umliegenden Erschließungen der Wohngebiete (Neuloh) vor möglichen Schleichverkehren des geplanten Logistikunternehmens geschützt werden.

Die Verwaltung schlägt vor, die Anregung wie folgt zu behandeln:

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung zu folgen. Das DHL – Projekt wird nur für die Mitarbeiter an die Prinzenstraße angeschlossen, das in den Vorbemerkungen dargestellte Erschließungskonzept wird verbindlicher Bestandteil der Betriebsbeschreibung und der Baugenehmigung.

Mit **Schreiben vom 24.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 2 beigefügt ist, nimmt ein betroffener Bürger wie folgt Stellung:

Das vorliegende Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2005 dient als Grundlage zur Beurteilung der zukünftigen verkehrlichen Situation, u.a. die Abwicklung im Bereich der Prinzenstraße, Rheinische Straße und Berliner Straße. Das seinerzeit zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen hat sich im Laufe der Jahre durch die Expansion bereits ansässiger Firmen drastisch erhöht, so dass das vorliegende Gutachten überarbeitet werden bzw. neu erstellt werden muss.

Des weiteren wird bemängelt, dass angrenzende Grundstückseigentümer nicht über die Konsequenzen einer Umwidmung der Rheinischen Straße zu einer Privatstraße informiert wurden.

Die Verwaltung schlägt vor, die Anregung wie folgt zu behandeln:

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung teilweise zu folgen. Das DHL – Projekt wird nur für die Mitarbeiter an die Prinzenstraße angeschlossen, das in den Vorbemerkungen dargestellte Erschließungskonzept wird verbindlicher Bestandteil der Betriebsbeschreibung und der Baugenehmigung.

Der Vorwurf der Nicht-Unterrichtung über die Konsequenzen der Umwidmung der Rheinischen Straße ist zurückzuweisen, da dies bereits von Beginn des Aufstellungsverfahrens bzw. bei jeder öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Bestandteil der Planung war.

Mit **Schreiben vom 28.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 3 beigelegt ist, ist der Einsender der Auffassung, der Zufahrtsbereich Prinzenstraße 52 und der Kreuzungsbereich Prinzenstraße 7 Berliner Straße(B7) sei derzeit schon an der Belastungsgrenze und wäre für verkehrlichen Zuwächse eines weiteren Logistiker nicht geeignet.

Alle Bestrebungen der anliegenden Unternehmen (Traxit, Eckhardt und Schmidt-Gevelsberg) die eigenen Probleme des erhöhten Verkehrsaufkommen aufgrund der konjunkturellen Entwicklung und geänderter Rahmenbedingungen in den Griff zu bekommen, würden durch die Ansiedlung des Logistikzentrum DHL weiter verschärft bzw. konterkariert. Auch sei die Aussagefähigkeit der Gutachten in Frage zu stellen, da sie nicht auf dem aktuellsten Stand der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erstellt wurden. Der Logistiker passe nicht auf den geplanten Standort und würde für alle Beteiligten den weiteren wirtschaftlichen Erfolg erheblich einschränken bzw. behindern.

Die Verwaltung schlägt vor, die Anregung wie folgt zu behandeln:

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung, den Verkehr betreffend, zu folgen. Das DHL – Projekt wird mit der geänderten Verkehrskonzeption nur für die Mitarbeiter an die Prinzenstraße angeschlossen, das in den Vorbemerkungen dargestellte (neue) Erschließungskonzept wird verbindlicher Bestandteil der Betriebsbeschreibung und der Baugenehmigung.

Mit **Schreiben vom 28.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 4 beigelegt ist, regt der Absender an, den ursprünglichen Festsetzungen des B-Planes Nr. 66 „Bahnhof Loh“ (Mischung Wohnen-/Gewerbe) zuzustimmen, jedoch einer Ansiedlung des Logistikunternehmens auf der Gewerbefläche und den damit verbundenen Folgen abzulehnen. Er erwarte eine verstärkte Zunahme der Verkehre in dem angrenzenden Wohngebiet „Neuloh“ und einen Verlust an Grundstückswerten.

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung aus folgenden Gründen nicht zu folgen:

Die konkrete Ansiedelung eines Unternehmens, in diesem Falle des Unternehmens DHL ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens, sondern die Entscheidung über die Zulässigkeit wird im Baugenehmigungsverfahren reglementiert. Wenn die geplante Unternehmensansiedelung mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes konform ist, besteht für das jeweilige Unternehmen ein Anrecht auf Genehmigung. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Verkehrskonzept in den Vorbemerkungen verwiesen.

Mit **Schreiben per Email vom 28.10.2013**, die dieser Vorlage als Anlage 5 beigelegt ist, wird angeregt, den in einer gemeinsamen Erklärung der beiden Umwelt/Artenschutz-Gutachter empfohlen Belassen eines Grünstreifens an der nördlichen Grenze des Bebauungsgebietes zu folgen.

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung aus folgenden Gründen nicht zu folgen

In der vorgenannten gemeinsamen Erklärung ist beschrieben, dass im Rahmen der Detailplanung am Nordrand die Anlage eines Grünstreifens empfohlen wird. Nach Einschätzung der unteren Landschaftsbehörde des EN-Kreises vom 29.10.2013 (s.u.) sowie der Bezirksregierung Arnsberg als höhere Landschaftsbehörde vom 30.10.2013 (s.u.) hat die artenschutzrechtliche Vorprüfung ergeben, dass keine Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG zu erwarten sind, wenn die im ASP genannten Vermeidungsmaßnahmen als verbindliche Nebenbestimmungen in den Baugenehmigungsverfahren festgesetzt werden. Dem wird die Stadt Schwelm im Baugenehmigungsverfahren folgen. Entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 66 werden deshalb nicht für notwendig erachtet sondern im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt werden.

Mit **Schreiben vom 29.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 6 beigelegt ist, nimmt ein betroffener Bürger wie folgt Stellung:

Die aktuelle schalltechnische Untersuchung durch die Fa. Peutz Consult. MechZBn wäre auf der Grundlage der Minimalauslastung der Firma DHL durchgeführt worden, um die geforderten Werte der TA-Lärm einzuhalten. Dabei wäre, laut eigener Aussage, die DHL auf Expansionskurs, d.h. es ist mit einem höheren Geräuschpegel zu rechnen als das Gutachten zu Grunde legt.

Des Weiteren gibt dieser Anwohner zu bedenken, dass das vorliegende Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2005 nicht als Grundlage zur Beurteilung der zukünftigen verkehrlichen Situation dienen kann, da das seinerzeit zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen sich im Laufe der Jahre durch die Expansion bereits ansässiger Firmen drastisch erhöht hat, so dass das vorliegende Gutachten überarbeitet werden bzw. neu erstellt werden muss.

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung aus folgenden Gründen nicht zu folgen

Die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung ist die zurzeit geplante Abwicklung des Vorhabens. D.h. bei einer geplanten späteren Expansion muss der Vorhabenträger ggf. durch ein neues Gutachten bei der Baugenehmigungsbehörde nachweisen, dass die geforderten Werte der TA-Lärm eingehalten werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Verkehrskonzept in den Vorbemerkungen verwiesen.

Mit **Schreiben vom 30.10.2013**, das dieser Vorlage als Anlage 7 beigelegt ist, weist der Absender daraufhin, dass er Bedenken gegen die Ansiedlung des Logistikunternehmens der „DHL“ in dem Bereich des „B-Plan Nr. 66 Bahnhof Loh“ hat. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend, denn die Anwohner des Wohngebietes „Neuloh“ hätten die Lärmerfahrungen aus der Zeit des damals benachbarten Logistikunternehmens FA. Schenker Intercargo noch gut in Erinnerung. Die für das o.g. Unternehmen zugrunde gelegten Messungen würden in der Simulation einen idealisierten Zustand aufzeigen, der nicht mit der Realität übereinstimme und Lärm zulassen, der für das angrenzende Wohngebiet nicht tragbar sei. Auch sei schon die derzeitige Abgasbelastung durch die bestehenden LKW-Verkehre der FA. Schmidt-Gevelsberg für das Wohngebiet nicht tragbar. Eine nochmalige Steigerung der Verkehre durch einen weiteren Logistiker würden die Anwohner einer ungleich höheren Gesundheitsgefährdung und Einschränkung der Lebensqualität aussetzen.

Die Verwaltung schlägt vor, der Anregung aus folgenden Gründen nicht zu folgen: Der Immissionsschutz bzw. die Ausgestaltung der Immissionsschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens, das lediglich das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungsarten festsetzt. Die konkrete Ausgestaltung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens, die dieses im Rahmen einer Geräuschemissionsprognose gewährleistet.

Erneute Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB i. V. mit § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB

Im Bebauungsplanverfahren Nr. 66 „Bahnhof Loh“ sind, wie bereits oben erwähnt, entscheidungsrelevante Gesichtspunkte zu den Bereichen Artenschutz und Wasserwirtschaft seit der TÖB-Beteiligung aus dem Jahre 2007 zusätzlich aufgetreten. Im Hinblick auf diese Gesichtspunkte müssen die Stellungnahmen der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt werden.

Bei dem Themenbereich Artenschutz sind dies die Untere Landschaftsbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises, die Höhere Landschaftsbehörde der Bezirksregierung Arnsberg und die Arbeitsgemeinschaft für Umweltschutz Schwelm (AGU). Auf die Beteiligung der AGU als berührter TÖB kann in diesem Falle jedoch verzichtet werden, da diese bereits in ihrer gemeinsamen Erklärung mit dem Büro Ökoplan deutlich positiv Stellung bezogen hat.

Bei dem Themenbereich Wasserwirtschaft sind die Untere Wasserbehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises und der Wupperverband zu beteiligen.

Die Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte auf elektronischem Wege per E-Mail am 14.10.2013.

Anregungen berührte Behörden

Der Landrat des Ennepe-Ruhr-Kreises; Hauptstraße 14, 58332 Schwelm vom 29.10.2013 (s. Anlage 8)

Aus Sicht der unteren Landschaftsbehörde habe die artenschutzrechtliche Vorprüfung ergeben, dass keine Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG zu erwarten sein werden, wenn die im ASP genannten Vermeidungsmaßnahmen als verbindliche Nebenbestimmungen in den Baugenehmigungsverfahren festgesetzt werden.

Zudem wird seitens der unteren Bodenschutzbehörde eine Bebauung grundsätzlich begrüßt, da es sich an dem Standort um wünschenswertes Brachflächenrecycling handelt. Auf die im Rahmen des Bauantragsverfahrens zu beachtenden Punkte wie möglichst hohe Flächenversiegelung, ausreichende Abdeckungen sowie Wiedereinbau von Bodenaushub wird hingewiesen.

Seitens der unteren Immissionsbehörde wird erst bei Vorlage der bauantragsbezogenen Immissionsprognose für das DHL-Vorhaben eine Stellungnahme abgegeben. Dies hat jedoch keine Relevanz für den aktuellen Verfahrensstand zum Bauleitplanverfahren Nr. 66 (Bahnhof Loh)..

Der Wupperverband, Untere Lichtenplatzer Straße 100, 42289 Wuppertal vom 29.10.2013 (s. Anlage 9)

Vom Wupperverband werden die Lösungsvorschläge für eine spätere dauerhafte Lösung sowie für kurzfristige, befristete Lösung aufgezeigt.

- Dauerhaften Lösung

Die derzeit in den HW-Gefahrenkarten dargestellte HQ100-Überschwemmungsfläche ergibt sich durch den vorhandenen hydraulischen Engpass an der nördlichen Schwelme. Von da aus breitet sich die Überflutungsfläche in das Stadtgebiet aus. Nach den aktuellen Berechnungen des Ingenieurbüros Fischer könne diese Überflutung komplett vermieden werden, wenn der o. g. vorhandene hydraulische Engpass beseitigt wird. Als dauerhafte Lösung sollten die DN 600- und DN 400- Gewässerabschnitte im Bereich der alten Bahntrasse durch ein DN 1000 ersetzt werden. Nach heutiger Einschätzung des wupperverbandes würde man das Wasser idealerweise auf der westlichen Seite des Aquäduktes in ein Rohr mit einem Durchmesser DN1000 aufnehmen, welches zu dem Bahngraben und in diesem bis unter der Prinzenstraße hindurch und dann in südliche Richtung bis zur heutigen Schwelmeverrohrung (DN1000) geführt und dort angeschlossen würde. Für die Realisierung dieser Gewässerverlegung/-verrohrung ist nach Aussage der UWB ein Gewässerausbauverfahren nach § 68 WHG erforderlich. In diesem Verfahren sind insbesondere Planung, Finanzierung und die Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten abzustimmen und festzulegen.

- Kurzfristigen Lösung:

Das im Einlaufbereich der DN 400-Verrohrung überstauende Wasser (bei einem HQ100 sind das rechnerisch ca. 28.000 m³) wird gezielt in den offenen Bahngraben (der in Fließrichtung auf der rechten Seite der Bahntrasse liegt) geleitet. Hierzu wären vermutlich nur geringe punktuelle Geländeprofilierungen erforderlich, da das Wasser gemäß Hochwassergefahrenkarte heute schon in diesen Graben fließt. Das Wasser solle dann im Bahngraben bis unter der Prinzenstraße hindurch geführt und auf der westlichen Seite der Prinzenstraße quer über das Grundstück in südliche Richtung an die vorhandene verrohrte Schwelme angeschlossen werden. Mit diesen Maßnahmen wäre gewährleistet, dass das Planungsgrundstück (bei Ereignissen bis zu einem HQ100) nicht mehr

überschwemmt würde und dass es keine Verschlechterung der Hochwassersituation für unterhalb befindliche Anlieger geben würde.

Zur Lenkung des Hochwasserabflusses könne in dem Bebauungsplangebiet ein offener Hochwasserentlastungsgraben hergestellt oder eine Verrohrung verlegt werden. In jedem Fall müsse - mittels Schachtbauwerk - an die vorhandene (mehrere Meter tief liegende) Gewässerverrohrung angeschlossen werden.

Ein Nachteil der offenen Variante wäre, dass der Graben inklusive Böschungen vermutlich sehr breit würde (bei dem vorhandenen Höhenunterschied von mehr als 2 Metern zwischen Grabensohle und Geländehöhe würde die Grabenbreite - unter Berücksichtigung des erforderlichen Sohlgefälle und Böschungsneigungen von max. 1:2 - insgesamt ca. 10 m betragen) und einer regelmäßigen Unterhaltung bedürfte (z. B. Mähen/Räumen). Bei unzureichender Dimensionierung, Befestigung und/oder Unterhaltung des Grabens nach unserer Einschätzung ein Rückstau hervorgerufen werden, durch den aufgrund der Topographie eine Gefährdung des Gewerbetriebes nördlich der Bahntrasse (vgl. Bericht IB Fischer Abb. 2.5 und 2.6) entstehen könnte. Die Unterhaltung des offenen Hochwasserentlastungsgrabens sei keine genossenschaftliche Aufgabe des Wupperverbandes.

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits jetzt schon die Verlegung eines Rohres mit Durchmesser DN 1000 unterhalb der Prinzenstraße und dann weiter (im Bebauungsplangebiet) bis zur verrohrten Schwelme sinnvoll wäre. Das Rohr und der Anschluss (mittels Einlauf-/Schachtbauwerk) an die heutige Schwelme wären in diesem Bereich schon die dauerhafte Lösung und somit würde kein doppelter Aufwand bzw. keine doppelten Kosten entstehen (insbesondere vor dem Hintergrund noch ungeklärter Finanzierungen).

Es sind folgende Punkte bei der Planung der Hochwasserentlastung im Planungsbereich (offen oder verrohrt) zu berücksichtigen:

- Nachweis der ausreichenden hydraulischen Dimensionierung,
 - Dimensionierung und Gestaltung des Einlaufbauwerkes, in einer Weise, dass dieses auch für die dauerhafte Lösung genutzt werden kann,
 - hydraulisch günstige Gestaltung (z. B. keine 90°-Winkel).

Die Trasse für die Hochwasserentlastung im Bebauungsplangebiet (geplante Eintragung eines Leitungsrechtes) sollte in jedem Fall die gleiche Trasse sein, die auch dauerhaft für das Gewässer (nach Durchführung des Gewässerausbauverfahrens nach § 68 WHG) festgelegt wird. Diese Trasse ist zunächst für die Hochwasserentlastung und später für das Fließgewässer mit ständigem Abfluss planungsrechtlich zu sichern. Die vorgeschlagene Trasse im Bebauungsplanentwurf ist für die dauerhafte Gewässerführung ungeeignet, da hier zwei 90°-Winkel für die Ableitung vorgesehen sind.

Den Anregungen des Wupperverbandes wird teilweise gefolgt. Die kurzfristige wasserwirtschaftliche Lösung soll im Hinblick auf die Ziele der langfristigen Lösung abgestimmt werden. Dabei ist der entsprechende hydraulische Nachweis zu erbringen. Die Ausgestaltung der 90° Winkel ist aus Gründen der Ausnutzung des Grundstückes nicht zu vermeiden, aber die hydraulische Leistungsfähigkeit ist erwiesen.

Die Bezirksregierung Arnsberg, Seibertzstraße 1 , 59821 Arnsberg als höhere Landschaftsbehörde vom 30.10.2013 (s. Anlage 10)

Die BR Arnsberg schließt sich als obere Landschaftsbehörde der Stellungnahme der EN-Kreises als untere Landschaftsbehörde vom 29.10.2013 (s.o.) zum Artenschutz an.

Satzungsbeschluss

Nach Abwägung und Beschlussfassung der Anregungen aus der erneuten öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB, jeweils i. V. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB kann als nächster Verfahrensschritt der Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ als Satzung gem. § 10 Abs. 1 BauGB beschlossen werden.

Die erforderlichen Unterlagen zum Bebauungsplan sind weiterhin auf der Internet Seite der Stadt Schwelm einzusehen.

Umsetzung der Ziele der Lokalen Agenda 21 Schwelm

Der Rat der Stadt Schwelm hat in seiner Sitzung am 11.12.2003 das Leitbild der Lokalen Agenda 21 Schwelm beschlossen. Die Verwaltung hat das Planvorhaben zum jetzigen Verfahrensstand auf die Berücksichtigung der einzelnen Leitlinien hin geprüft. Das Prüfergebnis ist als Anlage 11 beigefügt. Änderungen zur Prüfung vor öffentlicher Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB haben sich nicht ergeben.

Der Bürgermeister
gez. Stobbe