

Anlage 1

STEB/Le

19.12.2013

Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“

An die Mitglieder des Rates der Stadt Schwelm sowie die Sachkundigen Bürgerinnen und Bürger in den Fachausschüssen

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus gegebenem Anlass möchte ich mit diesen Ausführungen im o. g. Bebauungsplanverfahren einige Erklärungen abgeben, die, so meine Hoffnung, zur Verdeutlichung der Abwägungsvorschläge der Verwaltung in der zuletzt dynamisch geführten Diskussion in dieser Angelegenheit dienen sollen.

Vorbemerkung:

Aus der erneuten Befassung mit dem Bebauungsplan Nr. 66 ergeben sich zusätzliche Aufgaben. Diese ergeben sich aus neuen aktuellen Vorgaben der Behörden und Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern gegen den B-Plan. Darüber hinaus wurden bereits bestehende verkehrliche Problemstellungen der östlich zum Gebiet liegenden Anrainer aufgeworfen.

- Wasserwirtschaftliche Vorsorgemaßnahmen
- Verkehrskonzept des Bebauungsplanes
- Verkehrskonzept außerhalb des Bebauungsplanes
- Verkehrskonzept für das Bauvorhaben Kardans (DHL)

Die Verwaltung weist darauf hin, dass es keine Sperrfrist für eine erneute Beratung gibt. Es ist dem Rat nicht untersagt, den Beschluss in der nächsten Sitzung aufzuheben und den Sachverhalt neu zu beraten. Siehe Vorlage 206/2013/4

Wasserwirtschaftliche Vorsorgemaßnahmen

Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 66 „Bahnhof Loh“ und darüber hinaus befindet sich der verrohrte Verlauf der sogenannten „Nördlichen Schwelme“. Im Bebauungsplangebiet wurde dieser Verlauf auch im Verfahren durch die Festsetzung entsprechender Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten des Wupperverbandes gesichert.

Die Bezirksregierung Arnsberg betreibt seit dem Sommer 2013 die Umsetzung der Hochwassermanagement-Richtlinie unter anderem durch die Erarbeitung entsprechender Hochwasserrisikokarten. Die Stadt Schwelm, der Wupperverband und die Kreisverwaltung erhielten im Sommer 2013 somit Kenntnis, dass durch einen Wasserrechtlichen Missstand Teile des Bebauungsplangebietes Nr. 66 und darüber hinaus als Überschwemmungsgebiete festgesetzt werden sollen. In diesen Überschwemmungsgebieten wäre nach ihrer Festsetzung eine Bebauung, wie im Bebauungsplan vorgesehen, nicht möglich.

In Zusammenarbeit mit dem Wupperverband und der Stadt Schwelm wurde im Auftrag der BEG ein Wasserwirtschaftlicher Fachbeitrag entwickelt, der auf wasserwirtschaftliche Vorsorgemaßnahmen zur Vermeidung der Festsetzung von Über-

schwemmungsgebieten abzielt. Der Wasserwirtschaftliche Fachbeitrag wurde vom Ingenieurbüro Fischer erarbeitet.

In groben Zügen dargestellt umfassen die Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen die Neuverlegung eines Rohres Leitungsdurchmesser 1000 mm (DN 1.000) von der vorhandenen Verrohrung DN 1.000 in der abgebundenen Rheinischen Straße bis zum Rohr DN 600 im Bereich der Sortierhalle des Schrottplatzes. Die Leistungsfähigkeit dieser Vorsorgemaßnahme bis hin zum Hochwasserereignis mit 100jähriger Wahrscheinlichkeit (HQ 100) wurde durch das Ingenieurbüro nachgewiesen. Die Untere Wasserbehörde des EN Kreises hat im Verfahren der zweiten erneuten Beteiligung der berührten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange bestätigt, dass das Bebauungsplangebiet mit den Maßnahmen hochwasserfrei ist.

Die Zuständigkeit für die Antragstellung wurde mit Grundstückseigentümern BEG / Kadans und im Weiteren mit dem Wupperverband vereinbart, Die Anlage wird nach der Errichtung in die Zuständigkeit des Wupperverbandes übertragen. Hervorzuheben ist hier, dass die alte bestehende und unzureichende Verrohrung durch eine neuerstellte leistungsfähige ersetzt wird. Die Unterhaltungskosten des Wupperverbandes, somit die Beiträge der Stadt, werden sich nicht erhöhen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass ein geringerer Unterhaltungsaufwand entsteht.

Es ist hervorzuheben, dass die Investitionskosten für die neue Verrohrung aus den Verkäufen an den Vermieter der Zustellbasis, an die Spedition und an den Schrotthandel erwirtschaftet werden. Diese Aussage gilt sowohl für die Planungskosten wie auch für die Kosten der Errichtung der Verrohrung. Zuletzt möchte ich in diesem Zusammenhang nicht versäumen, darauf hinzuweisen, dass die wasserwirtschaftlichen Vorsorgemaßnahmen auch über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes in südlicher Richtung hinaus sich positiv auswirken werden. Für die sich an das Bebauungsplangebiet anschließenden bestehenden gewerblichen Bauflächen („Unterlieger“) ist dieser Umstand von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Verkehrskonzept des Bebauungsplanes

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 66 „Bahnhof Loh“ sind Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und gewerbliche Bauflächen durch geeignete Verkehrsflächen zu erschließen. Das grundsätzliche verkehrliche Konzept sieht außerdem die Einziehung der Rheinischen Straße zwischen Loher Straße und Prinzenstraße vor. Die eingezogene Verkehrsfläche wird als gewerbliche Baufläche festgesetzt. Die gewerbliche Baufläche zwischen Loher Straße und Prinzenstraße wird insgesamt in westlicher Richtung über die Rheinische Straße und in östlicher Richtung über die Prinzenstraße erschlossen. Die gemischten Bauflächen sollen über die Rheinische Straße und die Wohnbauflächen über Stichstraßen, jeweils angebunden an die Rheinische Straße, erschlossen werden.

Dies hier skizzierte grundsätzliche Verkehrskonzept wurde durch das Gutachterbüro Schüssler-Plan im Jahre 2005 untersucht und im Grundsatz als ausreichend für die Erschließung des Bebauungsplangebietes erachtet.

Das aktuelle Ansiedlungsvorhaben gibt uns nunmehr Gelegenheit, die damaligen Einschätzungen zu überprüfen und zu verifizieren. Die Begutachtungen zur Ansiedlung des DHL Projektes haben im Grundsatz bestätigt, dass die Verkehre seit dem Jahre 2005 gesunken sind und die Leistungsfähigkeit des Verkehrskonzeptes für den Bebauungsplan gegeben ist.

Ich möchte darauf hinweisen, dass diese Einschätzung des Gutachterbüros im Bebauungsplanverfahren Gegenstand unterschiedlicher Beteiligungen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange war und die Aufsichtsbehörden die Einschätzung des Gutachterbüros teilten. In grundsätzlicher verkehrlicher Sicht ist somit der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 66 „Bahnhof Loh“ möglich.

Verkehrskonzept für das Bauvorhaben DHL

Das geplante Bauvorhaben DHL wird durch drei unterschiedliche Verkehrsarten erschlossen. Die Mitarbeiterverkehre erreichen die Zustellbasis aus östlicher Richtung über die Prinzenstraße und die abgebundene Rheinische Straße (Privatstraße). Die Stellplätze befinden sich außerhalb des Betriebsgeländes auf der östlichen Seite des Gebäudes. Der Anlieferverkehr mit Wechselbrücken geschieht in der Nacht zwischen 20:00 und 6:00 Uhr, ankommend über die Loher Straße und abfließend über die Privatstraße und Prinzenstraße in östlicher Richtung. Die Sprinterverkehre, also die Zustellfahrzeuge zwischen Zustellbasis und Endverbraucher, erfolgen über die Loher Straße und Rheinische Straße in westlicher Richtung und aus westlicher Richtung. Die Verkehrliche Leistungsfähigkeit dieses Konzeptes für das Projekt wird zeitnah durch eine aktuelle gutachterliche Betrachtung untersucht und nachgewiesen.

Verkehrskonzept außerhalb des Bebauungsplanes

An der Prinzenstraße befinden sich drei größere gewerbliche Betriebe (Chemiebetrieb, Spedition und Schrotthandel), deren bereits erfolgte und geplante Expansion schon zu Konflikten in diesem Bereich in der verkehrlichen Abwicklung geführt hat. In Zusammenarbeit mit diesen Firmen hat die BEG ein Konzept zur Verwertung der östlich der Zustellbasis verbleibenden gewerblichen Bauflächen und zur Verwertung des wiederum östlich sich anschließenden Bahneinschnittes entwickelt.

Die Spedition beabsichtigt den Erwerb der gewerblichen Baufläche und des an ihr Betriebsgelände angrenzenden Bahneinschnittes. Die Erschließung der Spedition wird dann von der Prinzenstraße zunächst über die private Rheinische Straße in westlicher Richtung und anschließend in östlicher Richtung unter der Eisenbahnunterführung erfolgen. Die Herausnahme der Erschließung der Spedition aus der gemeinsamen Erschließung mit dem Schrotthandel und dem Chemiebetrieb führt an dieser Stelle zu einer deutlichen Entspannung der Verkehrssituation, die sich zudem sehr positiv auf die geplante Erweiterung des Chemiebetriebes auf der westlichen Seite der Prinzenstraße auswirken wird.

Der an der Prinzenstraße ansässige Schrotthandel beabsichtigt ebenfalls den Erwerb des in seinem Bereich vorhandenen Bahneinschnittes. Sowohl die Spedition als auch der Schrotthandel werden den Bahneinschnitt nach dem Erwerb höhenmäßig an ihr Gelände angleichen und damit die Betriebsfläche erweitern. Nach ihren Aussagen werden diese Maßnahmen einen wertvollen Beitrag zur Standortsicherung leisten. Der Schrotthandel beabsichtigt an dieser Stelle außerdem dringend erforderliche Maßnahmen zur Verhinderung des augenblicklichen Metalldiebstahls.

Die an der hier beschriebenen Lösung Beteiligten sind an die Stadt Schwelm mit der Bitte der Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der privaten Rheinischen Straße in die Prinzenstraße herangetreten. Dieser Kreisverkehr soll zu einer weiteren Entzerrung der verkehrlichen Situation beitragen. Eine Prüfung der Situation durch die Verwaltung hat ergeben, dass die Errichtung grundsätzlich möglich ist. Die Tatsache, dass der mögliche Standort des Kreisverkehrs sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet, bedingt, dass keine Planände-

ung erforderlich ist. Die Realisierung könnte somit über eine verkehrliche Anordnung erfolgen. Sowohl bei den altanliegenden Betrieben als auch bei der Vermieterin für DHL wird über eine Kostenbeteiligung an der Errichtung des Kreisverkehrs nachgedacht. Die Prüfung der grundsätzlichen Realisierbarkeit bei der Verwaltung kam zu einem positiven Ergebnis.

Zusammenfassend kann ich somit feststellen, dass die bisherige Diskussion möglicherweise die Betrachtung der planungsrechtlichen Festsetzungen (Bebauungsplan), die Anforderungen an die Erschließung des konkret anstehenden Bauvorhabens und das bei dieser Gelegenheit deutlich gewordene bestehende Verkehrsproblem in der Prinzenstraße nicht genau getrennt hat.

Der Beschluss des Bebauungsplans Nr. 66 gibt uns Gelegenheit, die beiden letztgenannten Aspekte durch geeignete Vereinbarungen „abzuarbeiten“.

Gleiches gilt für die angesprochenen wasserwirtschaftlichen Verfahren. Hier schafft das aktuelle Bauleitplanverfahren die Möglichkeit, notwendige Maßnahmen des Hochwasserschutzes auch außerhalb des Plangebiets durch externe Finanzierung auf den Weg zu bringen.

Der B-Plan kommt damit auch insgesamt dem Gebot der Konfliktlösung nach.