

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zur 20. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Altena (Westf.)
-Bereich „Bahnhofstraße”-

vom 07.05.2004

1. Einleitung

Rechtliche Grundlage für den Flächennutzungsplan ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997.

Gem. § 5 Abs. 1 BauGB ist im Flächennutzungsplan "für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen".

Der bestehende Flächennutzungsplan der Stadt Altena (Westf.) ist seit dem 01.09.1980 rechtswirksam. Ursprünglich von der Genehmigung durch den Regierungspräsidenten Arnsberg ausgenommene Teilbereiche sind von der Aufsichtsbehörde am 25.02.1983 genehmigt worden und mit dem Tage der öffentlichen Bekanntmachung am 16.11.1983 in Kraft getreten.

Die 1. förmliche Änderung -Bereich "Evingsen - Ihmerter Straße"- wurde am 02.02.1987 rechtswirksam. Zuletzt wurden die 23. förmliche Änderung -Bereich "Östlich von Rosmart"- sowie die 25. Änderung -Bereich „Stortel“- am 08.03.2003 rechtswirksam.

2. Planungserfordernis

Die Planungserfordernis ergibt sich aus § 1 Abs. 3 BauGB : "Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Ordnung erforderlich ist."

Die städtebauliche Planung ist dabei als ein dynamischer Prozess zu verstehen, der durch Antizipation der zukünftigen Entwicklung diese schon in der Gegenwart durch den Einsatz geeigneter (raum-) planerischer Steuerungselemente (positiv) unterstützen bzw. (restriktiv) verhindern soll.

Die Siedlungsfläche der Bahnhofstraße entstand in ihrer jetzigen Form als Folge des Baus der Eisenbahnstrecke von Hagen nach Siegen, die Altena 1860 erreichte. Der Bereich ist wesentlich geprägt von den Bahnanlagen und der parallel dazu verlaufenden Bundesstraße B 236. Die Bahnanlagen werden dabei in dem ursprünglich vorhandenen Umfang nicht mehr benötigt. Dies betrifft insbesondere die Anlagen des ehemaligen Güterbahnhofs, die bereits seit mehr als 15 Jahren nicht mehr zu ihrem ursprünglichen Zweck genutzt werden.

Die Stadt Altena verhandelt deshalb schon seit 1993 mit der Deutschen Bahn AG (vormals Deutsche Bundesbahn) über eine sinnvolle Nachfolgenutzung. Bereits am 01.07.1997 wurde dazu dieses Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans eingeleitet (Aufstellungsbeschluss). Ursprüngliches Planungsziel der Stadt war dabei die Entwicklung von gewerblichen Bauflächen, während die Bahn aus monetären Gründen stets eine Handlungsförderung favorisierte. Da einerseits die Stadt die Schaffung zusätzlicher Handelsflächen wegen der befürchteten negativen Auswirkungen auf das Versorgungszentrum ablehnte und andererseits die Bahn die eisenbahnrechtliche Entwidmung der Flächen nur bei einem maximalen Grundstücksertrag durchführen wollte, war das Planverfahren mehrere Jahre faktisch blockiert.

Inzwischen gibt es einen Flächenbedarf für die Verlagerung eines Aldi-Marktes, der an seinem bisherigen Standort aus verschiedenen betriebswirtschaftlichen Gründen auf Dauer nicht mehr weiter geführt werden kann. Da die negativen Auswirkungen auf das Stadtzentrum bei einer solchen Verlagerung weitaus geringer sind als bei einer Neuansiedlung, hat die Stadt eingewilligt, das Planverfahren für einen Teil der Bahnflächen mit dieser Zielsetzung fort zu führen.

Gleichzeitig wird für die unmittelbar angrenzenden Bereiche im Zuge der allmählichen Überarbeitung des Flächennutzungsplans die Darstellung hier den tatsächlichen städtebaulichen Gegebenheiten und der aktuellen Kartengrundlage angepasst werden.

3. Plangebiet und bestehende F-Plan-Darstellung

Das Plangebiet umfasst die baulich genutzten Flächen westlich der Lenne von der Fritz-Berg-Brücke (L 698) im Süden bis zur Linscheid-Brücke im Norden. Der Geltungsbereich der Planänderung ist ca. 10,0 ha groß mit folgender Nutzungsdarstellung :

- ca. 4,5 ha zwischen Lenne und B 236 als Fläche für Bahnanlagen
- ca. 2,6 ha westlich der B 236 als Kerngebiet (MK)
- ca. 0,9 ha am nördliche Rand des Geltungsbereichs als Gewerbliche Baufläche (G)
- ca. 0,4 ha südlichen Rand des Geltungsbereichs als Gemeinbedarfsfläche (Amtsgericht)
- ca. 1,6 ha als Verkehrsfläche (B 236)

Am Südrand des Geltungsbereichs ist östlich der Gerichtsstraße ein weniger als 0,1 ha großer Zipfel der sich südlich anschließenden Wohnbaufläche dargestellt. Die Einbeziehung dieser Fläche erfolgt ausschließlich zur zeichnerischen Vereinfachung der Abgrenzung. Eine Änderung der Plandarstellung findet hier nicht statt. Auf weitere Erläuterungen zu dieser Teilfläche wird deshalb im folgenden verzichtet.

4. Planänderung

Die Darstellung der Flächen für Bahnanlagen wird um die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Teilflächen verkleinert. Dies betrifft zum einen die zwischen der Bahnhofstraße (B 236) und eigentlicher Bahnlinie gelegene Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs einschließlich der hier bereits vorhandenen Gewerbebetriebe sowie zum anderen den Bereich

der zwischenzeitlich abgebrannten Lagerhalle östlich der Bahngleise, der unmittelbar an die bereits dargestellte Gewerbliche Baufläche im Norden angrenzt.

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs an der B 236 wird zukünftig als „Sonstiges Sondergebiet (SO)“ mit der Zweckbestimmung „Lebensmittel-Discounter und Getränkemarkt“ dargestellt. Hier sollen ein Aldi-Markt mit ca. 800 qm Verkaufsfläche sowie ein separater Getränkemarkt mit rund 600 qm Verkaufsfläche entstehen. Zur Entwicklung dieser Flächen wird zeitlich parallel der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 7 – „Aldi – Bahnhofstraße“- aufgestellt.

Die bisher als Kerngebiet (MK) dargestellten Flächen westlich der B 236 sowie die bahnfremd genutzten Flächen (Tankstelle, Abschleppservice) südlich des zukünftigen Sondergebiets werden zukünftig als „Gemischte Baufläche (M)“ dargestellt. Dies entspricht der vorhandenen Nutzungsmischung, in der Einrichtungen von zentraler Bedeutung fehlen. Weitergehende Planungen oder sonstige städtebauliche Aktivitäten sind hier nicht vorgesehen.

Im Norden bzw. Nordosten des Geltungsbereichs wird die bisher bereits dargestellte „Gewerbliche Baufläche (G)“ um die angrenzenden, bereits seit Jahrzehnten tatsächlich gewerblich genutzten Flächen (Schrotthändler, abgebrannte Lagerhalle) erweitert.

Der Standort des Amtsgerichts wird unverändert als „Fläche für den Gemeinbedarf“ mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Verwaltung“ dargestellt. Die verbleibenden Bahnflächen werden weiterhin als „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt.

Die vorhandenen Verkehrsflächen der B 236 und der L 698 (Fritz-Berg-Brücke) werden entsprechend dem aus der Kartengrundlage ablesbaren tatsächlichen Ausbau dargestellt. Die Kerngebietsfläche westlich der Bahnhofstraße verringert sich dadurch.

In der Flächenbilanzierung ergeben sich dadurch folgende Veränderungen :

Flächen für Bahnanlagen	ca. 3,1 ha	(- 1,4 ha)
Gemischte Bauflächen	ca. 2,3 ha	(+ 2,3 ha)
Straßenverkehrsflächen	ca. 2,1 ha	(+ 0,5 ha)
Gewerbliche Bauflächen	ca. 1,1 ha	(+ 0,2 ha)
Sonstiges Sondergebiet	ca. 0,9 ha	(+ 0,9 ha)
Gemeinbedarfsflächen	ca. 0,5 ha	(+ 0,1 ha)
Kerngebietsflächen	0,0 ha	(- 2,6 ha)

Die Angemessenheit dieser Planänderung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 20 Abs. 1 Landesplanungsgesetz wurde von der Bezirksregierung Arnsberg mit Verfügung vom 10.05.2004 (Az. 61.4.235.04-8.1) bescheinigt.

5. Auswirkungen der Planänderung

Mit der Planänderung soll die städtebauliche Entwicklung der brachliegenden Bahnflächen, die auch zukünftig für Bahnzwecke nicht mehr benötigt werden, gesteuert werden. Die früher hauptsächlich für die Stückgutverladung genutzten Flächen unmittelbar an der B 236 werden bereits seit mindestens 15 Jahren nicht mehr für Bahnzwecke benutzt. Zuletzt hat die Deutsche Bahn AG zu Beginn des Jahres 1997 auch die Schrottverladung im Nordosten des Geländes endgültig eingestellt. Intensive Bemühungen, den ehemaligen Güterbahnhof als Umschlagstelle für die örtliche Industrie zu nutzen, waren erfolglos. Aufgrund der vorhandenen Frachtzentren in Letmathe und Plettenberg und der besonderen Bedeutung der Ruhr-Sieg-Strecke für den Transitverkehr vom Ruhrgebiet in den Rhein-Main-Raum muss davon ausgegangen werden, dass es auch mittel- und langfristig keine Chancen für eine Güterverladung in Altena gibt. Trotzdem ist beabsichtigt, die Option für einen Zugang zur Schiene offenzuhalten. Dieser soll im Nordosten über die gewerbliche Baufläche erfolgen.

Städtebauliche Auswirkungen sind von dem neu dargestellten sonstigen Sondergebiet zu erwarten. Die ursprünglich von der Stadt favorisierte Ansiedlung von Gewerbebetrieben oder Handelsbetrieben mit ausschließlich nicht zentrenrelevanten Warensortimenten (z.B. aus der Autobranche) hat sich als nicht realisierungsfähig erwiesen. Es konnten keine geeigneten Nutzer gefunden werden, die bereit oder in der Lage gewesen wären, die vom großflächigen Lebensmittel-Einzelhandel gebotenen Grundstückspreise zu bezahlen. Die Bahn als Grundstückseigentümer ist natürlich nicht bereit, unter einem tatsächlich erzielbaren Preis zu verkaufen. Da die Fläche immer noch für den Eisenbahnbetrieb gewidmet ist, hat sie mit dem Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB zudem die rechtliche Möglichkeit, Planungen zu blockieren, die nicht ihren Vorstellungen entsprechen. Die Stadt hatte somit letztlich nur die Möglichkeit, entweder einen großflächigen Lebensmittel-Einzelhandel zuzulassen oder der ständig fortschreitenden Verwahrlosung des relativ exponiert gelegenen Geländes weiter zuzusehen.

Die Fa. Aldi betreibt bisher einen Discount-Markt am Südrand des Versorgungszentrums in der Freiheitstraße. Der Standort kann mit den heute üblichen Lieferfahrzeugen nur unter schwierigsten Bedingungen angefahren werden. Regelmäßig kommt es dabei zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Im unmittelbaren Umfeld des Ladens befinden sich nur ca. 10 (öffentliche) Stellplätze. Mit rund 500 qm Verkaufsfläche entspricht die Größe nicht mehr dem heute in der Branche üblichen Konzept. Die Fa. Aldi konnte deshalb glaubhaft machen, dass sie diesen Standort mittelfristig schließen wird, auch wenn sich kein geeigneter Ersatzstandort finden lässt. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Altena sich bereit erklärt, die notwendigen Planverfahren einzuleiten. Parallel zu dieser Flächennutzungsplanänderung wird dazu der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 7 – „Aldi – Bahnhofstraße“ aufgestellt.

Beabsichtigt ist der Bau eines Lebensmittel-Discountmarkts für die Fa. Aldi mit maximal 800 qm Verkaufsfläche. Es ist dabei beabsichtigt, die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Sortimentsanteile durch Festsetzungen in Plan und Baugenehmigung auf maximal 60 qm zu begrenzen. Außerdem soll auf dem Gelände ein separater und eigenständig betriebener Getränkemarkt mit max. 600 qm Verkaufsfläche errichtet werden. Dieser dient auch als Ersatz für einen bestehenden, ca. 240 qm großen Getränkemarkt, der bereits seit vielen Jahren auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs angesiedelt ist.

Auf Grund der Lage des Geländes zwischen der stark befahrenen Bahnstrecke und der Bundesstraße sind schädliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten. Die Verkehrsmenge

auf der mit ca. 13.000 KFz/24 h befahrenen Bundesstraße wird sich nicht signifikant erhöhen. Aus vergleichbaren Berechnungen an anderer Stelle ist außerdem bekannt, dass der Lärm aus dem Bahnbetrieb als dominierender Parameter alle anderen Lärmquellen quasi übertönt.

Da die Fläche bereits jetzt vollständig versiegelt ist, sind negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt kaum noch möglich. Das Ortsbild kann sich an der Stelle nur noch verbessern.

Die Ansiedlung wird Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich haben. Da es sich um eine Verlagerung handelt sind diese jedoch erheblich geringer, als sie bei einer zusätzlichen Neuansiedlung wären. Der Vorhabenträger hat durch eine in seinem Auftrag erstellte Standort- und Potenzialanalyse nachgewiesen, dass Altena im Vergleich zum Bundesdurchschnitt eine Unterdeckung an Verkaufsflächen im Lebensmittelbereich aufweist. Die Ansiedlung ist somit grundsätzlich bedarfsgerecht. Im eigentlichen Stadtzentrum sind geeignete Flächen für einen Discount-Markt nicht vorhanden und unter realistischen Bedingungen auch nicht herstellbar. Der Standort Bahnhofstraße ist deshalb – auch aus Sicht der Stadtplanung - der beste realisierbare Standort.

Der Gutachter hat den zu erwartenden Umsatz im neuen Aldi-Markt auf 5,25 Mio. € p.a. ermittelt, davon entfallen ca. 2,9 Mio € auf die Umsatzübernahme aus der aufzugebenden Filiale, 2,1 Mio € aus zusätzlicher Umsatzbindung aus Altena sowie 0,25 Mio € auf zusätzliche Kaufkraftbindung aus anderen Kommunen. Die 2,1 Mio € zusätzlicher Umsatzbindung aus Altena setzen sich zusammen aus 0,55 Mio € Umverteilung von den Aldi-Filialen in Dahle und Mühlenrahmede, 0,4 Mio € vermindertem Kaufkraftabfluss nach außerhalb und 1,15 Mio € Umverteilung von Wettbewerbern. Bezogen auf deren Gesamtumsatz entspricht dies einer Quote von 4,1 %, die keine gravierende Störung des Marktes und der bestehenden (Nah-) Versorgungsstrukturen befürchten lassen.

Einer besonderen Betrachtung bedarf das zentrenrelevante Sortiment. Es wird angenommen, dass dessen Umsatzanteil bei Discountern ca. 15 % beträgt. Bei 5,25 Mio € Umsatz sind dies knapp 0,8 Mio €, davon ca. 0,35 Mio € Mehrumsatz. Bezogen auf den Gesamtumsatz in den Non-Food-Sortimenten im Innenstadtbereich, der in anderen Untersuchungen mit ca. 16 Mio € ermittelt wurde, entspricht dies einer Verlagerungsquote von maximal 2,2 %. Berücksichtigt man außerdem, dass ein Teil des Mehrumsatzes aus Verlagerungen von den periphär gelegenen Aldi-Filialen resultiert, reduziert sich die Beeinträchtigungsquote für den Innenstadt-Handel auf unter 2 %. Negative Auswirkungen auf die bestehenden Versorgungsfunktionen sind dadurch nicht zu befürchten. Um diese angesichts der dynamischen Handelsentwicklung auch für die Zukunft auszuschließen, soll der Verkaufsflächenanteil für das Nonfood-Sortiment im Vorhaben- und Erschließungsplan und der Baugenehmigung auf maximal 60 qm begrenzt werden.

Aus der Ansiedlung des Getränkemarkts resultieren keine negativen Auswirkungen auf das Zentrum, da es vergleichbare Anbieter dort nicht gibt. Gegenüber dem jetzt bereits am Standort Bahnhofstraße vorhandenen Getränkemarkt wird der Mehrumsatz mit ca. 0,25 Mio € prognostiziert. Dies entspricht ca. 4 % des in Altena vorhandenen Nachfragepotenzials und beeinträchtigt die vorhandenen Marktstrukturen daher nicht nachhaltig.

Mit Ausnahme des Sondergebiets orientieren sich die übrigen Flächendarstellungen ausschließlich an den bereits vorhandenen Nutzungen. Die Erforderlichkeit einer verbindlichen Bauleitplanung ist hier bisher nicht erkennbar. Auf der bisherigen MK-Fläche sind weder wesentliche Handelsbetriebe noch zentrale Einrichtungen vorhanden, sie soll deshalb nur noch als gemischte Baufläche (M) dargestellt werden.

6. Eisenbahnrechtliche Entwidmung

Die der Bahn gehörenden Flächen sind noch eisenbahnrechtlich gewidmet, obwohl die bahnspezifische Nutzung teilweise bereits vor Jahrzehnten aufgegeben wurde. Ein von der Stadt Altena beantragtes Entwidmungsverfahren scheiterte daran, dass die Bahn die Flächen für betriebsnotwendig erklärte. Gleichzeitig bemühte sie sich jedoch intensiv um eine Vermarktung der Flächen. Zurzeit läuft außerdem ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Umwandlung des Bahnhofs Altena in einen Haltepunkt. Danach werden zukünftig nur noch die beiden Durchfahrtsgleise betrieben und alle anderen Gleise überflüssig. Damit ist auch ohne förmliche Entwidmung hinreichend dokumentiert, dass die Flächen für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden.

Aus städtebaulicher Sicht ist es auch nicht akzeptabel, in der vorbereitenden Bauleitplanung den förmlichen Abschluss eines Entwidmungsverfahrens abzuwarten. Ziel muss es vielmehr gem. § 5 BauGB sein, die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung in ihren Grundzügen möglichst frühzeitig darzustellen. Die FNP-Darstellung kann die erforderliche Entwidmung nicht ersetzen. Auf Grund des beabsichtigten ungenauen Darstellungsmaßstabs ist sie auch nicht geeignet, die zu entwidmenden Flächen konkret fest zu legen. Dies bleibt allein dem Entwidmungsverfahren vorbehalten.

7. Hochwasserschutz

Für den Lauf der Lenne wurden mit ordnungsbehördlicher Verordnung vom 03.07.2003 das gesetzliche Überschwemmungsgebiet neu festgesetzt. Obwohl das Plangebiet unmittelbar an die Lenne angrenzt, gehört es auf Grund seiner Höhenlage und der bisherigen Nutzung an keiner Stelle zu diesem Überschwemmungsgebiet. Die Überschwemmungsgebietsverordnung stellt außerdem nachrichtlich dar, dass Teile des bisher bereits als gewerbliche Baufläche dargestellten Bereichs tatsächlich überflutet werden können. Ein Abgleich der tatsächlich vorhandenen Geländehöhen mit den Hochwasserprognosen hat jedoch ergeben, dass der gesamte Bereich mindestens ca. 75 cm oberhalb des bei einem hundertjährigen Hochwasser zu erwartenden Wasserstandes liegt. Auf eine Kennzeichnung als hochwassergefährdeter Bereich kann deshalb verzichtet werden.

8. Altlasten

Auf Grund der früheren Nutzungen ist im Plangebiet an verschiedenen Stellen damit zu rechnen, dass der Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist. Gem. § 5 Abs. 3 BauGB werden deshalb entsprechend gekennzeichnet :

- Auf der gewerblichen Baufläche im Norden des Plangebiets befand sich ca. zwischen 1880 und 1965 ein Betriebsgelände der Kreis Altenaer Eisenbahn, einer Schmalspurbahn mit Dampflokbetrieb. Seitdem wird es als Schrottplatz genutzt.
- Im Norden des zukünftigen Sondergebiets wurde bisher ein Kohlen- und Heizölhandel betrieben.
- Auf dem Grundstück Bahnhofstr. 47/49 in der gemischten Baufläche westlich der B 236 wurde bis vor wenigen Jahren eine Tankstelle betrieben.
- Auf dem Grundstück Bahnhofstr. 32 in der gemischten Baufläche östlich der B 236 wird bis heute eine Tankstelle betrieben.
- Die Bahn hat 1997 für ihre Flächen eine orientierende Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen der Stadt Altena leider nicht vor. Es ist jedoch an mehreren Stellen mit erheblichen Bodenverunreinigungen zu rechnen. Exemplarisch wird der frühere Rangierbereich östlich der Durchfahrtsgleise gekennzeichnet.

Bei allen Altlasten-(verdachts-)flächen ist spätestens bei einer Nutzungsänderung eine genaue Gefährdungsabschätzung durch entsprechende Untersuchungen vorzunehmen.

9. Natur und Landschaft, Umwelt- und FFH-Verträglichkeit

Der gesamte Bereich dieser Flächennutzungsplanänderung ist bereits nahezu vollständig versiegelt. Ein Eingriff in Natur und Landschaft wird somit nicht vorbereitet. Die sinnvolle Nutzung der zuletzt mehr oder weniger brachliegenden Flächen trägt vielmehr dazu bei, dass an anderer Stelle Eingriffe vermieden werden können. Sanierung von Altlasten vermindert die Belastung des Naturhaushalts.

Der auf dem zukünftig dargestellten Sondergebiet geplante großflächige Einzelhandel erfüllt nicht die Kriterien der in der Anlage 1 zum UVP-Gesetz (Liste UVP-pflichtige Vorhaben) aufgeführten Vorhaben und Projekte. Für die übrigen Teile des Plangebiets wird keine städtebauliche Entwicklung oder Änderung der bisherigen Nutzung initiiert. Es besteht somit weder die gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung im Sinne von § 3 c UVPG bzw. zur Erstellung eines Umweltberichts nach § 2 a BauGB.

Das nächstliegende als FFH-Gebiet gemeldete Gebiet (Lennesteilhänge, Bereich Pragpaul) liegt ca. 600 m entfernt vom neu dargestellten Sondergebiet. Eine Beeinträchtigung von FFH-Gebieten ist daher auszuschließen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

10. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Belange des Denkmalschutzes sind durch die Planfestsetzungen nicht berührt. Bei Bodeneingriffen können allerdings Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Altena als Unterer Denkmalbehörde (Tel. 02352/2090) und/oder dem Westfälischen Amt für Bodendenkmalpflege, Aussenstelle Olpe (Tel. 02761/93750) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für die wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).

Der vorstehende schriftliche Erläuterungsbericht wurde vom Rat der Stadt Altena (Westf.) in seiner Sitzung am 24.05.2004 gemeinsam mit der zugehörigen Plandarstellung als 20. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Altena (Westf.) -Bereich "Bahnhofstraße"- beschlossen.

(L.S.)

gez. Dr. Hollstein
Bürgermeister