

STADT HALLE (WESTF.)

**Begründung mit Umweltbericht
zum Bebauungsplan Nr. 56
„Gewerbegebiet an der A 33“**

***Interkommunales Gewerbegebiet „Ravenna Park“
der Kommunen Halle (Westf.), Gütersloh und Werther***

Entwurf, Dezember 2011

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:
Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Schrooten
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 56

- 1. Lage des Plangebiets und Geltungsbereich**
- 2. Planungsanlass, landesplanerische Standortdiskussion und Baufortschritt der A 33**
 - 2.1 Übergeordnete Planungsziele und Flächenbedarf für Gewerbe und Industrie
 - 2.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion
 - 2.3 A 33 - Bau und Inbetriebnahme des Abschnitts 6 und fehlender Lückenschluss
Exkurs: Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadtmitte
- 3. Standortentscheidung und Planungsziele**
 - 3.1 Entscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg
 - 3.2 Städtebauliche Ziele der Stadt Halle (Westf.) im Plangebiet und Planverfahren
- 4. Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen**
 - 4.1 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Rahmenbedingungen
 - 4.2 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung
 - 4.3 Flächennutzungsplan, Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen
 - 4.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz
 - 4.5 Wald
 - 4.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft
 - 4.7 Altlasten und Kampfmittel, Bodenschutz
 - 4.8 Landwirtschaft
 - 4.9 Denkmalschutz und Denkmalpflege
 - 4.10 Freizeit und Erholung
 - 4.11 Sonstige planungsrechtliche Bindungen: Trasse der A 33 und Leitungstrassen
- 5. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplans**
 - 5.1 Entwicklung des Plankonzepts: Rahmenplanung und Variantendiskussion
 - 5.2 Art der baulichen Nutzung
 - 5.3 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
 - 5.4 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW
 - 5.5 Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Feuerwehr
 - 5.6 Erschließung und Verkehr
 - 5.7 Immissionsschutz
 - 5.7.1 Vorbelastungen für das Plangebiet
 - 5.7.2 Auswirkungen der Planung und Immissionsschutzkonzept
 - 5.8 Klimaschutz und Klimaanpassung
 - 5.9 Technische Erschließung, Wasserwirtschaft und Brandschutz
 - 5.10 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege
 - 5.11 Landwirtschaft und Wald
- 6. Auswirkungen auf die Umwelt - Umweltprüfung gemäß BauGB**
 - 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht - Schutzgüter gemäß BauGB
 - 6.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

- 6.3 Eingriffsregelung und Ausgleichsflächenkonzept
- 6.4 Auswirkungen auf die Landwirtschaft und Verlust von nutzbaren Böden
- 6.5 Überplanung von Wohnhäusern und Auswirkungen auf das Umfeld

7. Bodenordnung

8. Flächenbilanz und Kosten

9. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

Teil II: Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 56

Umweltbericht zur Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ - Gliederung siehe dort - , Kortemeier & Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Dezember 2011 mit Anhang und Anlagen:

- Maßnahmenkonzepte Kompensation
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Anlagen und Artenschutzprotokollen
- Übersichtskarten (Anlagen)

Teil III: Anhang zum Bebauungsplan Nr. 56

A.1 Führung der Entlastungsstraße - Variantendiskussion zum Bebauungsplan Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“, Planungsbüro Tischmann Schrooten, Dezember 2011 (Zusammenfassung der Variantendiskussionen)

A.2 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ - Teil Gewerbe, November 2011 und Teil Verkehr, Dezember 2011, AKUS GmbH, Bielefeld;
• **Ergänzung: Modifizierter Schallschutz im Bereich Schnatweg/Entlastungsstraße/ A 33**, AKUS GmbH, Bielefeld, Schreiben vom 25. November 2011

A.3 Eingriffsbilanzierung zur Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“, Kortemeier & Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Dezember 2011

A.4 Verkehrsentwicklungsplan VEP Halle (Westf.), Ergebnisbericht Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen, Juni 2008

A.5 Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Entlastungsstraße in Künsebeck, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen, November 2010 mit Nachträgen:
• **Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1**, Januar 2011 sowie
• **Ergänzende Planfälle**, September 2011

A.6 Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Gleisanschlusses in Bahn-km 9,3 auf der Strecke 2950 (Bielefeld-)Brackwede-Dissen-Bad Rothenfelde, Dr. Graband & Partner GmbH, Braunschweig Mai 2010

1. Lage des Plangebiets und Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Süden des Stadtgebiets der Stadt Halle (Westf.) im Ortsteil Künsebeck. Südlich der Ortslage Künsebeck werden die Flächen zwischen Kreisstraße (K 30), Flurstraße, Schnatweg sowie der planfestgestellten und bis zum Schnatweg schon im Bau befindlichen Trasse der A 33 überplant. Hinzu kommt im Norden des Plangebiets der Bereich um den Knotenpunkt der Kreisstraße mit der Tatenhausener Straße (K 25) sowie der Anschluss des Plangebiets an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ im Norden.

Das Plangebiet befindet sich südwestlich des nahezu geschlossenen Siedlungsbands Künsebeck-Halle entlang der B 68 und der Bahntrasse „Haller Willem“. Das Gelände liegt bereits in relativ ebener Lage im Übergang zu dem offenen Landschaftsraum des Ostmünsterlands und fällt von etwa 115 m über NHN im Norden des Geltungsbereichs an der Kreisstraße bzw. an der Grenze zum Bebauungsplangebiet Nr. 47 auf rund 103 m über NHN im Südwesten ebenfalls an der Kreisstraße. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 56 umfasst einschließlich aller geplanten Randbereiche, Grünzonen etc. knapp 83 ha und wird wie folgt abgegrenzt:

- Im Nordosten ab der K 30 sowie im Osten durch die Flurstraße, die nicht in den Geltungsbereich einbezogen wird,
- im Südosten durch den im Bau befindlichen Abschnitt 6 Bielefeld/Steinhagen mit dem Anschluss Schnatweg/A 33 (Geltungsbereichsgrenze im Anschluss an den planfestgestellten Bereich mit aktueller Modifizierung des Knotenpunkts durch Straßen.NRW),
- im Süden und Südwesten durch die Nordgrenze der geplanten Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Lückenschluss im Abschnitt 7.1 zwischen Halle/Schnatweg und Borgholzhausen,
- im Westen durch die bisherige Trasse der Kreisstraße (K 30), die teilweise verlegt bzw. abgehängt werden soll und die entsprechend ebenso in das Plangebiet einbezogen wird wie der westlich angrenzende bestehende kleine Gewerbebetrieb,
- im Nordwesten und Norden durch die Randbereiche beidseits des neu geplanten Knotenpunkts Tatenhausener Straße (K 25), Künsebecker Weg, Kreisstraße (K 30) und Flurstraße sowie
- in der Nordspitze des Geltungsbereichs mit Anschluss an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 47, abgegrenzt durch den Künsebecker Weg im Nordwesten und die Kreisstraße im Nordosten.

2. Planungsanlass, landesplanerische Standortdiskussion und Baufortschritt der A 33

2.1 Übergeordnete Planungsziele und Flächenbedarf für Gewerbe und Industrie

Die Stadt Halle (Westf.) liegt als starker Wirtschaftsstandort mit einer sehr guten mittelständischen Struktur und einer interessanten Branchenvielfalt in verkehrsgünstiger Lage zwischen den Oberzentren Osnabrück und Bielefeld. Branchenschwerpunkte sind Lebensmittel-, Mode- und Pharmaindustrie, Maschinenbau, Kunststoff- und Metallverarbeitung sowie Druck und Medien.

Aufgrund der positiven Entwicklung der Stadt Halle (Westf.) in den letzten Jahren stehen mittel- bis langfristig im Stadtgebiet keine ausreichenden Gewerbe- und Industrieflächen mehr zur Verfügung. Die Realnutzungskartierung der Bezirksregierung Detmold hat im Jahr 2009 gewerbliche, nicht betriebsgebundene Reserveflächen im Flächennutzungsplan in einer Größenordnung von lediglich noch etwa 8 ha erhoben. In den letzten 2 Jahren haben sich diese Reserveflächen weiter verringert.

Die Stadt Halle (Westf.) plant somit die Entwicklung eines großflächigen Gewerbe- und Industriegebiets für den mittel- bis langfristigen Bedarf. Die Bauflächen müssen sehr gut erschlossen sein, flexible Grundstückszuschnitte ermöglichen und ein überdurchschnittliches Maß an zulässigen gewerblichen Emissionen sowie einen ausreichenden Entwicklungsspielraum bieten. Die Entwicklung soll in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Städten Gütersloh und Werther erfolgen. Übergeordnete Ziele sind die Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung und der mittelständischen Wirtschaftsstruktur in der Region sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen für die Bevölkerung. Der Kooperationsvertrag der drei beteiligten Kommunen wurde Anfang 2011 abgeschlossen.

Im Zuge der **Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans GEP, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (heute: Regionalplan)**, in den Jahren 1996 bis 2004 wurde für die Stadt Halle (Westf.) als GIB-Flächenbedarf (= *Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen*) für den Planungshorizont 2015 des Regionalplans eine Größenordnung von 44 ha festgelegt, von denen 24 ha als sog. „freie Reserven“ in den damaligen Gebietskulissen bereits vorhanden waren. Nicht in diesen Zahlen einbezogen waren die betriebsgebundenen Flächenreserven, die insbesondere für die zwei ortsansässigen, international tätigen Großbetriebe August Storck KG und Gerry Weber AG benötigt werden.

Die damalige landesplanerische Vorgabe für die Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung für den Planungshorizont wurde auf Grundlage der Bevölkerungs- und Erwerbspersonenprognose zum Stichtag 31.12.1996 erstellt. Für Halle (Westf.) wurde - abweichend von allen anderen Kommunen im Kreis Gütersloh - ein Rückgang der Einwohner von 19.694 (1996) auf 19.249 Einwohner bis zum Planungshorizont 2015 prognostiziert (Orientierungswert). Nach dem Statistikbericht des Kreises Gütersloh lag die Einwohnerzahl dagegen Ende 2006 bei 21.620 und Ende 2009 bei 21.321 Einwohnern. Diese Größenordnung wird nach den heute vorliegenden Prognosen bis zum Jahr 2025 voraussichtlich gehalten werden können, auch ein leichtes Wachstum ist nach diesen Prognosen bis zum Jahr 2020 bei entsprechenden Rahmenbedingungen möglich¹. Die auf damalige Besonderheiten und Stichtagsregelungen zurückgehende Bewertung im Regionalplan ist frühzeitig mit der Bezirksregierung erörtert worden, entsprechend korrigierte Flächenbedarfe für Wohnen und Gewerbe wurden der Stadt Halle (Westf.) damals bereits eingeräumt.

Nach dem aktuellen Stand der Abstimmung mit der Bezirksregierung wird der Stadt Halle (Westf.) in den nächsten Jahren im Planungshorizont des Regionalplans ein gewerblich-industrieller Flächenbedarf in einer Größenordnung von ca. 16 ha zuge-

¹ Kreis Gütersloh, Vorausberechnung der Bevölkerung für die Städte und Gemeinden des Kreises Gütersloh, Gütersloh 2007 und Handlungskonzept Wohnen der Stadt Halle (Westf.), InWIS Forschung & Beratung GmbH, Bochum und Halle (Westf.) 2010

standen. Die Neuentwicklung einer GIB-Fläche muss jedoch als Standortkriterium nach Überzeugung der Stadt auch über diese Größenordnung hinaus ein ausreichendes Potenzial ermöglichen. Die Stadt Halle (Westf.) geht davon aus, dass an einem zukunftsfähigen GIB-Standort ein Potenzial von mindestens 35-40 ha sinnvoll entwickelbar sein muss.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass angesichts der bisherigen Entwicklung der Stadt Halle (Westf.) sowie angesichts der Rahmenbedingungen im Kreis Gütersloh und in Ostwestfalen auch in den nächsten Jahren eine weitere positive Entwicklung der regionalen Wirtschaft zu erwarten ist. Es ist außerdem davon auszugehen, dass angesichts der vorliegenden rechtlichen Voraussetzungen für den **Lückenschluss der A 33** zwischen Bielefeld/Steinhagen und Borgholzhausen die Attraktivität des Gewerbestandorts und damit auch die gewerblich-industrielle Flächennachfrage in der Region noch ansteigen wird.

Benötigt werden mittel- bis langfristig insbesondere **größere zusammenhängende Gewerbe- und Industrieflächen**, die möglichst gut erschlossen sein müssen, die eine intensive gewerblich-industrielle Nutzung mit entsprechender Logistik zulassen und die einen ausreichenden langfristigen Entwicklungsspielraum bieten.

Kleinere Baugrundstücke, die als *Gewerbegebiet GE* oder als *eingeschränktes Gewerbegebiet GEN* gemäß § 8 BauNVO mit begrenztem Emissionspotenzial für kleinere und störungsarme Betriebe geeignet sind, können in Halle (Westf.) derzeit noch angeboten oder mit begrenztem Aufwand entwickelt werden. Auch in den umgebenden Kommunen im Kreis Gütersloh stellen derartige kleinere Flächen derzeit keinen Engpass dar. Bedarf besteht jedoch an Bauflächen, die großflächig als Gewerbestandort bzw. möglichst als *Industriegebiet GI* gemäß § 9 BauNVO entwickelt werden können, da nur so größeren Betrieben ein ausreichender Entwicklungsspielraum eingeräumt werden kann und Immissionsschutzkonflikte vermieden werden können. Diese Flächen können jedoch in Halle (Westf.) - wie auch in anderen Kommunen - bereits heute kaum noch oder nicht mehr angeboten werden.

Die Stadt Halle (Westf.) hat im Jahr 2009 ein **Handlungskonzept Gewerbeflächen** erstellen lassen.² Ziele waren insbesondere die Analyse des regionalen Gewerbeflächenangebots, eine Marktpotenzialanalyse und eine Entwicklungsprognose für die weitere Flächenentwicklung sowie Handlungsempfehlungen für die künftige Gewerbeflächenentwicklung und für deren Vermarktung.

Diese Untersuchung hat die o.g. Aussagen nochmals deutlich bestätigt. Unter den bisherigen Rahmenbedingungen wurde aus der Gewerbeflächenprognose (GIFPRO) im Planungshorizont bis 2025 zunächst ein Flächenbedarf von 20 ha Gewerbe-/Industrieflächen für die Stadt Halle abgeleitet. Darüber hinaus wurden zusätzliche Impulse für die Region durch den Lückenschluss der A 33 erwartet, die eine weitere Flächennachfrage auslösen dürften. Da somit ein Standort an der A 33 eine regionale Bedeutung haben wird, wurde eine interkommunale Entwicklung vorgeschlagen. Als künftige Wachstumsbranchen mit Ansiedlungspotenzial wurden Maschinenbau und Metall, Großhandel und Logistik-Dienstleistungen insbesondere auch im Zusammenhang mit den in der Region ansässigen großen Unternehmen genannt.

² Handlungskonzept Gewerbeflächen für die Stadt Halle (Westf.), ExperConsult Wirtschaftsförderung & Investitionen GmbH & Co.KG, Dortmund 2009

Zusammenfassend wurde im Ergebnis die Erschließung eines Gewerbe- und Industriestandorts an der A 33 mit langfristiger Perspektive und mit etwa 40-45 ha Gesamtgröße (ohne umgebende Grünflächen etc.) empfohlen. Eine mögliche Größenordnung für Bauabschnitte wurde bei 20-25 ha für einen ersten Bauabschnitt und bei 15-20 ha für einen zweiten Bauabschnitt gesehen.

Durch die A 33 wird die heutige Hauptverkehrsachse B 68 im Raum Halle (Westf.) erheblich von regionalem und überregionalem Durchgangsverkehr entlastet. In der Standortentwicklung ist auf einen möglichst direkten Anschluss an die A 33 zu achten. Ebenso ist der mögliche Anschluss an die Bahntrasse Osnabrück-Bielefeld als zweiter Verkehrsträger ein Kriterium für die Standortwahl. Verkehrsbelastungen der Wohn- und Mischgebiete der Stadt Halle (Westf.) und der Nachbarkommunen durch gewerblich-industriellen Ziel- und Quellverkehr sind im Zuge der Gebietsentwicklung soweit wie möglich zu vermeiden.

Derartige Bauflächen müssen bauleitplanerisch möglichst frühzeitig entwickelt werden, da erfahrungsgemäß Eigentumsfragen, die in der Region typischen Konflikte mit Streubebauung, immissionsschutzrechtliche Anforderungen sowie naturschutzfachliche oder erschließungstechnische Fragestellungen einen zunehmend hohen Planungsaufwand erfordern. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die gewerblich-industriellen Entwicklungsmöglichkeiten in Halle (Westf.) durch vielfältige konkurrierende Nutzungen wie Misch- und Wohnbauflächen, durch den Kammzug des Teutoburger Walds und durch großflächige FFH- und Naturschutzgebiete erheblich eingeschränkt sind. Dagegen stehen die Anforderung der gewerblichen Wirtschaft, bei Bedarf kurzfristig reagieren und Standortentscheidungen treffen zu können sowie die Notwendigkeit einer stabilen Wirtschaftsentwicklung mit möglichst wohnortnahen Arbeitsplätzen für die Kommunen.

Die Stadt Halle (Westf.) ist somit bestrebt, neue gewerblich-industrielle Bauflächen über die bestehenden regionalplanerischen Standorte und die bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplans hinaus zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der absehbaren Nachfrage nach Gewerbe-/Industrieflächen hat sich die Stadt Halle (Westf.) nach den vorbereitenden Arbeiten in den Jahren 2007 bis 2009 entschlossen, die Neuentwicklung eines Gewerbe- und Industriegebiets einschließlich der Darstellung im Regionalplan konkret einzuleiten. In enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Detmold wurden zudem die Grundlagen für die interkommunale Zusammenarbeit mit den Städten Gütersloh und Werther geschaffen.

2.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion

Die Stadt Halle (Westf.) hat in den letzten Jahren nach intensiven Erörterungen mit der Bezirksregierung Detmold die vorbereitenden Arbeiten für die weitere langfristige bauliche Entwicklung des Stadtgebiets durchgeführt. Zusammenfassende **Grundlage für die gewerblich-industriellen Planungsziele** sind die Antragsunterlagen, die für die nach den Vorabstimmungen im Frühjahr 2010 formal beantragte Regionalplan-Änderung zur Darstellung eines Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) in den letzten Jahren schrittweise erarbeitet worden sind. Die nachfolgend

zusammengefasste Standortdiskussion basiert auf diesen Unterlagen, auf die Regionalplan-Änderung und auf Kapitel 5.1 wird verwiesen.³

Bei einer Ausweisung neuer Gewerbe- und Industrieflächen ist die sinnvolle Erweiterung bestehender Siedlungsansätze oder der Zusammenschluss zu interkommunalen Gewerbegebieten ein vorrangiges städtebauliches und regionalplanerisches Ziel - insbesondere aus siedlungsräumlicher Sicht. Isolierte neue Siedlungsansätze mit größerem Abstand zu den Siedlungsgebieten sind hierbei im Regelfall zu vermeiden.

Die **Grundlagenarbeiten** zur Ausweisung neuer Gewerbe- und Industrieflächen in Halle (Westf.) umfassten daher folgende Schritte:

- a) Naturräumliche und siedlungsgeographische Eingrenzung der Potenzialflächen,
- b) Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten bestehender GIB und
- c) eines ergänzenden GIB-Ansatzes in Siedlungsrandlagen,
- d) Prüfung von Entwicklungen an der Stadtgrenze zu Nachbarkommunen (interkommunaler Ansatz) oder von neuen GIB-Ansätzen im sonstigen Außenbereich.

Diese großräumige Standortdiskussion wird in den o.g. Antragsunterlagen für die Regionalplanänderung ausführlich dargelegt, nachfolgend erfolgt eine Zusammenfassung:

a) Naturräumliche und siedlungsgeographische Rahmenbedingungen

Das Stadtgebiet umfasst ca. 70 km² und wird naturräumlich und siedlungsgeographisch durch die Lage am Südhang des Teutoburger Walds geprägt. Der westliche und mittlere Bereich ist Teil des flachen, durch Grünland, Acker und Gehölzzüge gegliederten und in den Niederungen feuchten „Ostmünsterlands“, der nordöstliche Bereich wird durch den waldreichen Höhenzug des Bielefelder Osning bestimmt. Der dem Hangzug vorgelagerte Parallelkamm schließt im Norden teilweise unmittelbar an den heutigen Siedlungsrand an. In der Mittelhanglage bestehen allenfalls noch kleine Flächenpotenziale zur Abrundung der Wohnbauflächen. Jenseits des ersten Hangzugs wird keinerlei Spielraum für eine größere Neuentwicklung von Bauflächen gesehen.

Das **FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“** umfasst im Osten und Norden der Kernstadt weite Teile des Waldbestands um Gartnischer Berg, Storckenberg/Knüll und Eggeberg. Diese Flächen sind großflächig auch als Naturschutzgebiete festgesetzt worden. Nach Nr. 6.2 VV-FFH⁴ sind bei einem Abstand von über 300 m zwischen geplanten Bauflächen und einem FFH-Gebiet i.d.R. keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten. Dieser Vermutungsabstand kann ggf. unterschritten werden, sofern eine allgemeine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets besteht. Mit Blick auf die angestrebten größeren Gewerbe- und Industrieflächen ist

³ Begründung zur Regionalplan-Änderung zur Darstellung eines Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB), hier:

Teil A: Allgemeiner Planungsteil mit Anlage A.1 Standortdiskussion und Alternativenprüfung, Stadt Halle (Westf.) und Planungsbüro Tischmann Schrooten, Oktober 2009/April 2010

Teil B: Umweltstudie/strategische UVP, Kortemeier Brokmann, Landschaftsarchitekten, April 2010

⁴ Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft: Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der europäischen Richtlinien 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie). Runderlass vom 26.04.2000 (MBI. NRW S. 642), zuletzt geändert durch Runderlass vom 11.12.2006 (MBI. NRW S. 845)

festzuhalten, dass damit in einem ersten Schritt nahezu der gesamte Bereich nord-östlich der B 68 im Stadtgebiet aus der weiteren Flächendiskussion ausscheidet. Ausgenommen sind ggf. nur Randstreifen entlang der B 68.

Grundsätzlich wertvoll ist auch der gesamte, z.T. **feuchte Niederungsbereich im Westen des Stadtgebiets** zwischen Hörste, Bokel und Kölkebeck mit Bachniederungen und mehreren Naturschutz- und FFH-Gebieten (insbesondere die Bereiche Ruthebach/Laibach/Loddenbach, Nordbruch, Bergwiese und Barrelpäule). Diese beiden sehr unterschiedlichen Naturräume im Stadtgebiet sind landschaftlich überaus attraktiv und nachfolgend großräumig grün schraffiert abgegrenzt:

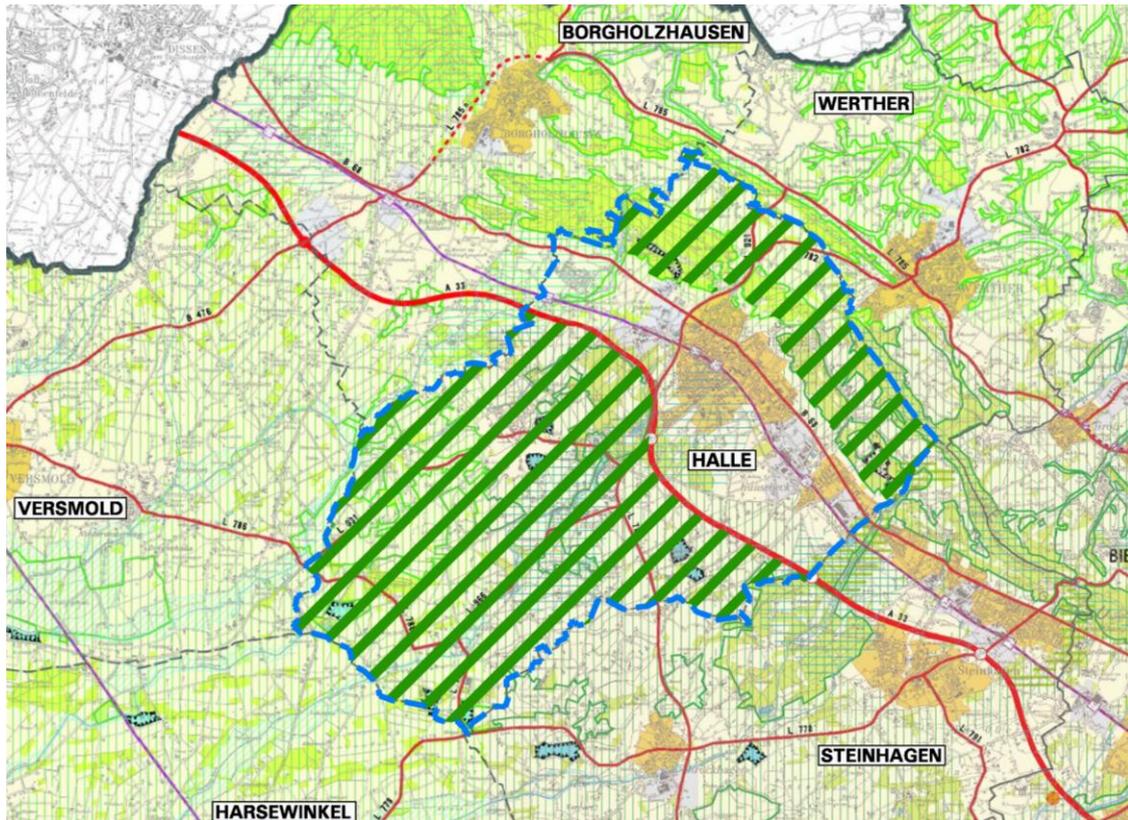


Abbildung 1: Großflächige Freiräume im Stadtgebiet

- ohne Maßstab - Δ ^{Nord}

Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

Die Siedlungsentwicklung hat sich vornehmlich auf die Unter- und Mittelhanglage am Südhang des Teutoburger Walds konzentriert und ist beidseits der überregional wichtigen B 68 und der Bahntrasse „Haller Willem“ erfolgt. Die im Abschnitt 6 bis zur Stadtgrenze am Schnatweg im Bau befindliche A 33, die nach vollständigem Durchbau zu einer erheblichen Entlastung der B 68 v.a. von überregionalem Lkw-Verkehr führen wird, führt im Südwesten gemäß Planfeststellungsbeschluss auf der sog. „Konsenstrasse“ in einem größeren Bogen um diesen Siedlungsbereich herum.

Einschränkend ist aber bereits an dieser Stelle festzuhalten, dass die schon lange unhaltbaren Belastungen in der Ortslage nach einer Öffnung der Anschlussstelle Steinhausen/Schnatweg der A 33 ohne gleichzeitigen Durchbau bis Borgholzhausen zu einer weiteren dramatischen Verschärfung der Verkehrs- und Luftbelastung in der Innenstadt führen werden.

Der Außenbereich im Stadtgebiet Halle (Westf.) ist - abgesehen von den großflächigen Niederungsbereichen im Westen - durch die im Kreis Gütersloh typische und weit verbreitete Streubebauung gekennzeichnet. Die Bedeutung dieser naturräumlichen und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen ist der Stadt im Zuge der FNP-Neuaufstellung mit den Diskussionen in den letzten Jahren um das Thema Windenergie und im Rahmen der Trassenfindung für die A 33 sehr deutlich geworden. Neben den naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen schränkt diese Streubebauung - v.a. auch aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes - die Möglichkeiten für einen neuen GIB-Ansatz deutlich ein.

b) Standortprüfung der vorhandenen gewerblich-industriellen Schwerpunkte

Im Stadtgebiet bestehen drei gewerblich-industrielle Schwerpunkte, die im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold als **Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)** dargestellt sind:

1. GIB nordwestlich der Kernstadt im Bereich B 68/Bahntrasse „Haller Willem“,
2. GIB südöstlich der Kernstadt im Bereich B 68/Künsebecker Weg,
3. GIB südöstlich Künsebeck an der Stadtgrenze zu Steinhagen.

Diese GIB umfassen den ganz überwiegenden Teil der gewerblich-industriellen Bauflächen der Stadt Halle (Westf.) und sind mittlerweile weitgehend bebaut oder beinhalten nur noch i.W. betriebsgebundene Reserveflächen. Größere Entwicklungspotenziale innerhalb dieser Flächen oder im unmittelbaren Randbereich bestehen nicht mehr. Im GIB Nr. 1 nordwestlich der Kernstadt wäre ein neuer Ansatz im Westen erforderlich, der jedoch als sehr problematisch bewertet worden ist (siehe Absatz c).

Darüber hinaus liegen innerhalb der allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) in der Kernstadt im Bereich Bahntrasse/Klingenhagen und im Bereich der östlichen Ortseinfahrt oberhalb der B 68 in Gartnisch zwei kleinere Gewerbegebiete. Diese Gewerbeansätze bieten jedoch ebenfalls nicht den angestrebten Entwicklungsspielraum.

c) Prüfung eines ergänzenden Gewerbe- und Industrieansatzes in Randlagen

Die Diskussion der vorhandenen Standorte gemäß Absatz b) hat gezeigt, dass angesichts der Rahmenbedingungen im Stadtgebiet nur begrenzte Erweiterungsmöglichkeiten der vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete bestehen. Somit sind für die langfristige Flächenentwicklung im Stadtgebiet Ansätze über die unmittelbaren GIB-Randlagen hinaus zu suchen. Als potenzielle ergänzende Flächen über die GIB-Randbereiche hinaus sind zwei Bereiche zu prüfen:

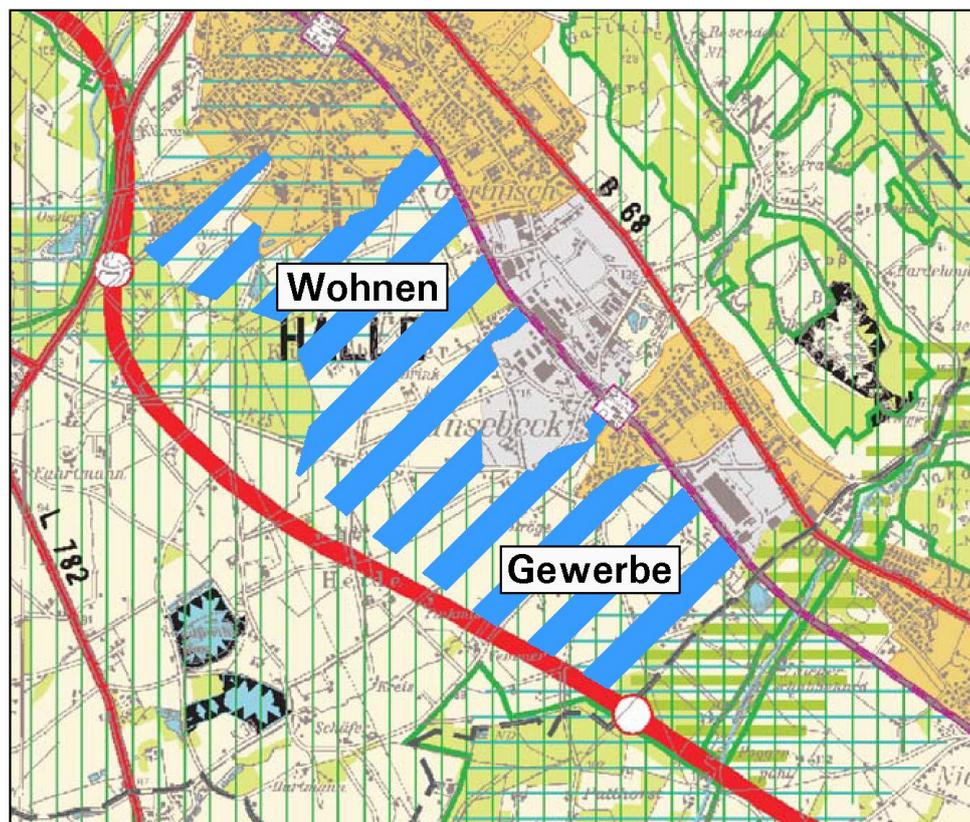
c.1) Neuentwicklung westlich der Kernstadt in Richtung Hessel

Eine wesentliche Erweiterung bzw. ein neuer Gewerbeansatz mit rund 15-20 ha Größe wäre westlich des GIB an der Weststraße nur im Bereich Eschweg zwischen den Tennisanlagen und dem Stadtteil Hessel möglich. Hierbei wäre ein ausreichender Abstand zum Gewässerzug Neue Hessel mit geschütztem Grünlandbereich sowie zu den Tennisanlagen einzuhalten.

Aufgrund der begrenzten Größe und der mit diesem Standort verbundenen Konflikte wurde dieser Standort als nicht geeignet angesehen. Zu nennen sind insbesondere naturräumliche Probleme (Siedlungsband Halle-Steinhagen bis Hessel und Schwächung der ökologischen Vernetzung zwischen Teutoburger Wald und Tatenhauser Wald) sowie die Erschließung und das zeitweise massive Verkehrsaufkommen rund um das Gerry Weber Stadion. In diesem Bereich sind außerdem nach den Erhebungen im Rahmen der FNP-Neuaufstellung noch mehrere landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe ansässig, deren Existenz gefährdet werden würde. Der unmittelbar im Planbereich liegende Hof könnte in jedem Fall nicht erhalten werden.

c.2) Erweiterungen in Künsebeck in Richtung Südwesten oder Süden

Eine weitere gewerblich-industrielle Entwicklung im Raum südlich der Kernstadt und zwischen Künsebeck und geplanter Trasse der A 33 ist grundsätzlich möglich. Die oben zusammenfassend dargelegten Rahmenbedingungen führen dazu, dass sich die künftigen größeren Flächenentwicklungen der Stadt Halle (Westf.) aus landesplanerischen, naturräumlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Gründen vorrangig auf den in der nachfolgenden Abbildung blau schraffierten Bereich südlich der Kernstadt zwischen Künsebeck und geplanter Trasse der A 33 konzentrieren werden:



	Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche		Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
	Schutz der Natur		Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB), u. a.
	Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung		Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr

Abbildung 2: Schwerpunktbereich für die langfristige Siedlungsentwicklung in Halle (Westf.)

Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold

- ohne Maßstab - Δ ^{Nord}

Diese Entwicklungsperspektiven sind aus gesamtstädtischer Sicht ohne Alternativen. Der Bereich umfasst sowohl die angestrebte gewerblich-industrielle Entwicklung im Süden Richtung A 33, als auch die Wohnbauentwicklung „Hof Potthoff“ im Norden, für die ebenfalls derzeit die Bauleitplanverfahren durchgeführt werden. Zwischen diesen Vorhaben sind ausreichende Abstände einzuhalten. Darüber hinaus sind auch die mit diesen Zielen verbundenen verkehrlichen Fragen für den Künsebecker Weg und für das nachgeordnete Straßennetz zu beachten.

Im südlichen Planbereich sind alternativ Gewerbe- und Industrieflächen am Künsebecker Weg, weiter südlich zwischen Flurstraße und der künftigen Auffahrt Schnatweg zur A 33 und im Westen zwischen Tatenhausener Straße und A 33 untersucht worden. In den Diskussionen über mögliche Flächenentwicklungen in diesem Bereich haben sich angesichts dieser Rahmenbedingungen drei Flächen herauskristallisiert, die in den Untersuchungen für den regionalplanerischen Antrag intensiv erörtert worden sind und für die eine Umweltstudie erarbeitet worden ist:

- **Standort A** westlich des Künsebecker Wegs im Anschluss an den GIB-Bestand.
- **Standort B** südwestlich des Siedlungsbereichs Künsebeck zwischen Kreisstraße, Flurstraße, Patthorster Straße und geplanter Trasse der A 33.
- **Standort C** südlich der Tatenhausener Straße zwischen Bokel und Künsebeck.

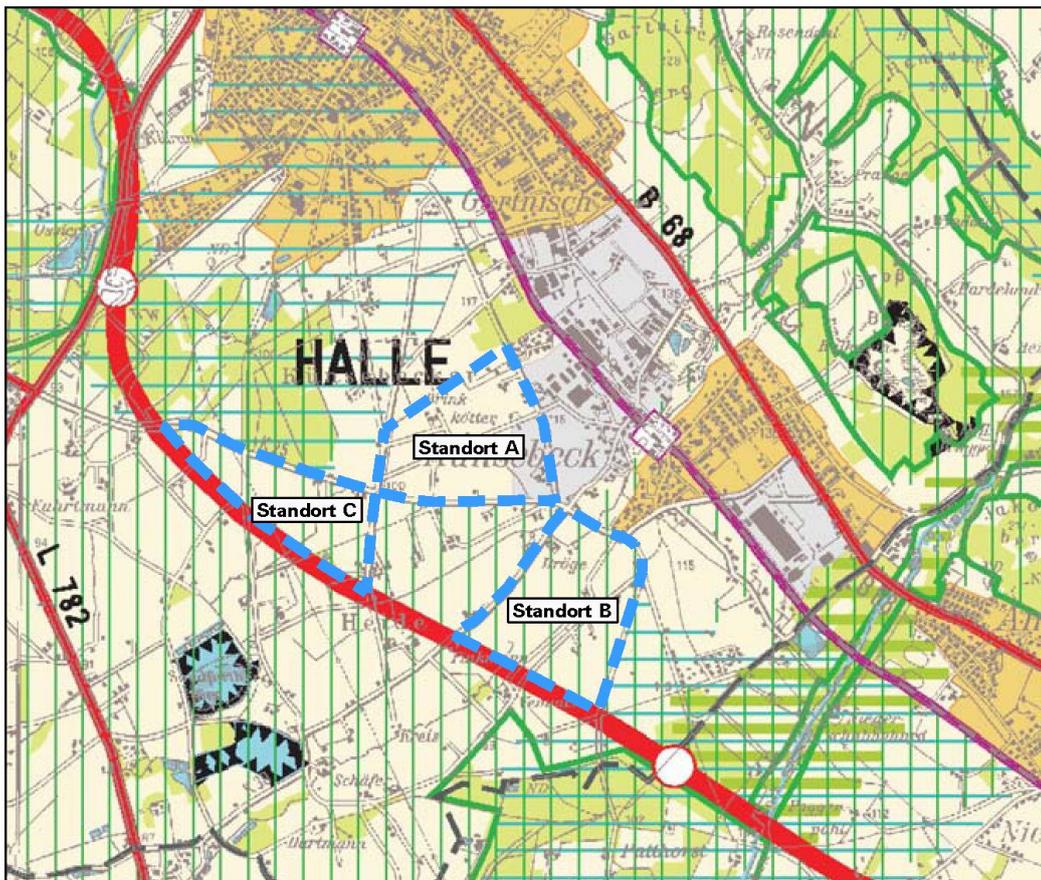


Abbildung 3: Darstellung der GIB-Standortalternativen A, B und C - ohne Maßstab - Δ^{Nord}
Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

(Hinweis: Der Bereich zwischen Standort B und Standort C ist aufgrund der ökologischen Wertigkeit des querenden Künsebecker Bachs mit Auenbereich und der Hofstellen im Westen in Richtung Standort C nicht in diese Standortprüfung einbezogen worden).

d) Prüfung von Entwicklungen an der Stadtgrenze oder von neuen GIB-Ansätzen im sonstigen Außenbereich

Die dargelegte naturräumliche und siedlungsgeographische Ausgangslage ist in ähnlicher Art auch in den Randlagen der Stadt Halle (Westf.) zu den Nachbarkommunen Borgholzhausen, Versmold, Harsewinkel, Steinhagen und Werther gegeben. Im Grenzbereich dieser Kommunen bestehen keine größeren Siedlungsansätze mit Wohn- oder Gewerbenutzungen, die im Sinne der o.g. Überlegungen einen realistisch zu verfolgenden Erweiterungsansatz im Stadtgebiet Halle (Westf.) bieten könnten:

- Im Westen Richtung Schloß Holtfeld (Stadt Borgholzhausen) und Versmold sowie im Südwesten über Kölkebeck Richtung Harsewinkel und Brockhagen erstreckt sich großräumig der z.T. feuchte Niederungsbereich mit Bachniederungen und mehreren Naturschutz- und FFH-Gebieten (insbesondere die Bereiche Ruthebach/Laibach/Loddenbach, Nordbruch, Bergwiese und Barrelpäule). Dieses großräumige Gebiet scheidet aus Sicht des Natur- und Freiraumschutzes für eine neue intensive Siedlungsentwicklung aus.
- Im Südosten des Stadtgebiets folgt im Gemeindegebiet Steinhagen der wertvolle Waldbereich „Patthorst“.
- Über die Stadtgrenzen nach Norden und Osten erstreckt sich der Kammzug des Teutoburger Walds mit dem FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“. Hier bestehen weder an der Stadtgrenze zu Borgholzhausen noch an der Grenze zu Werther Erweiterungspotenziale.
- Über diese Randlagen hinausgehende alternative Ansätze für ein Interkommunales Gewerbegebiet mit den Nachbarkommunen wurden ebenfalls nicht gesehen.

In der Gesamtschau sind somit in den Randlagen des Stadtgebiets und im näheren Umfeld aus naturräumlichen und städtebaulichen Gründen keine Ansätze für eine zusätzliche Flächenentwicklung gegeben. Dieses Ergebnis unterstreicht nochmals die grundlegende Aussage in Absatz c.2 über die zu erwartende Konzentration der langfristigen Siedlungsentwicklung im Stadtgebiet im Bereich südlich der Kernstadt zwischen Künsebeck und geplanter Trasse der A 33.

2.3 A 33 - Bau und Inbetriebnahme des Abschnitts 6 und fehlender Lückenschluss

Die städtebauliche und verkehrliche Situation in Halle (Westf.) ist heute sehr stark durch den **fehlenden Lückenschluss der A 33** geprägt. Dieses zeigt sich insbesondere durch die Belastungen durch den Verkehr auf der B 68, die mitten durch die Innenstadt führt. Die Stadt Halle (Westf.) hat daher im Zuge der Autobahnplanung u.a. auch geprüft, wie sich der Bau der A 33 auf die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen auswirkt:

- Aus städtebaulicher Sicht zerschneidet die A 33 das Stadtgebiet und begrenzt die Entwicklung nach Süden. Es verbleibt der oben dargestellte, blau schraffierte eingeschränkte Bereich, der für eine größere bauliche Entwicklung sowohl für Wohnnutzungen als auch für konkurrierende Gewerbe- und Industrienutzungen in Frage kommt. Die zukunftsichere Entwicklung und Gliederung dieses Bereichs ist daher ein besonderes strategisches städtebauliches Ziel der Stadt.

- Verkehrlich führt der Bau der A 33 langfristig zwar zu einer erheblichen Entlastung der B 68, aber auch zu neuen Belastungen an den künftigen Anschlussstellen und im anschließenden Straßensystem.

Die übergeordneten verkehrlichen Entwicklungen und die hiermit verbundenen Anforderungen an das Straßen- und Wegenetz sowie an den ÖPNV in der Stadt Halle (Westf.) wurden intensiv im **Verkehrsentwicklungsplan Halle** und in **ergänzenden Gutachten** untersucht.⁵ Im Ergebnis plant die Stadt Halle (Westf.) insbesondere zur Entlastung von Künsebeck u.a. den **Bau einer Entlastungsstraße** zwischen Künsebecker Weg und dem Anschlusspunkt Schnatweg/A 33.

Gemäß Gutachten wird diese Straßenachse langfristig eine hohe Verkehrsbedeutung für den gesamten Süden des Haller Stadtgebiets haben. Je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz wird langfristig nach Durchbau der A 33 eine Verkehrsstärke von täglich bis über 10.000 Kfz erwartet. Hierzu wird auf die Kapitel 6.6, 6.7 und 10 des Verkehrsentwicklungsplans verwiesen, insbesondere aber auch auf den Nachtrag Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1 (Januar 2011). Die Untersuchungen zeigen, dass diese Straße ganz wesentlich dem Ziel- und Quellverkehr in Halle von und zur Auffahrt Schnatweg/ A 33 dient.

Darüber hinaus muss die Straße nach heutigem Stand voraussichtlich eine wichtige kurz- bis mittelfristige Entlastungsfunktion für die B 68 in der Stadtmitte haben, wenn sich der Weiterbau der A 33 verzögert oder der Abschnitt 6 bis zur Anschlussstelle Schnatweg entgegen den Forderungen der Stadt Halle für den Verkehr freigegeben wird, sich der Lückenschluss durch den planfestgestellten, baureifen Abschnitt 7.1 aber weiter verzögert. Die Gutachter erwarten je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz für diese für die Stadt außerordentlich kritische Zeitspanne bis zu rund 15.800 Fahrzeuge/Tag auf der Entlastungsstraße (siehe Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck, Planfall 1.1a, November 2010).

Heute besteht bereits entlang der B 68 im Innenstadtbereich ein massives Problem durch **Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂)**. Der Grenzwert von 40 µg wird an der Messstation Lange Straße (B 68) in der Stadtmitte nach den bisherigen Ergebnissen mit 58 µg ganz erheblich überschritten. Diese Situation würde sich mit der **Fertigstellung des Bauabschnitts 6 der A 33** und dem zwischenzeitlichen Bauende an der Anschlussstelle Schnatweg noch erheblich verschärfen, wenn der dort ankommende Verkehr ohne Alternative über die B 68 geführt werden würde. Der Bau der A 33 bis zum Schnatweg führt faktisch bei einer vorzeitigen Freigabe für den Verkehr ohne Lückenschluss bis Borgholzhausen zu einer katastrophalen und nicht vertretbaren Gesamtbelastung der Ortsdurchfahrt der B 68 in Halle, aber auch zu massiven (häufig übersehenen) Belastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes in Künsebeck, hier v.a. der Flurstraße mit unmittelbar angrenzenden Wohnhäusern. Die Stadt Halle (Westf.) hat daher immer wieder gefordert, dass schnellstmöglich der vollständige Lückenschluss bis Borgholzhausen erfolgen muss und dass die A 33 mit der Anschlussstelle Schnatweg erst freigegeben wird, wenn der Durchbau erfolgt ist.

⁵ Verkehrsentwicklungsplan VEP Halle (Westf.), Ergebnisbericht Juni 2008, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen 2008 (siehe Anlage A.4) sowie Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen November 2010 mit Nachträgen (siehe Anlage A.5):
- Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1, Januar 2011,
- Ergänzende Planfälle, September 2011

Exkurs: Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadtmitte

Zum Erhalt bzw. zur Verbesserung der Luftqualität gelten seit 2002 Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe. Diese gehen auf die EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung zurück, die mit der 22. Verordnung zum BImSchG in deutsches Recht überführt wurde. Mit Hilfe von Luftqualitätsuntersuchungen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) werden jährlich die Daten der Belastung mit Luftschadstoffen ermittelt.

Über die Beurteilung der Luftqualität ist der EU-Kommission jährlich Bericht zu erstatten. Werden Grenzwerte der Luftbelastung überschritten, ist ein **Luftreinhalteplan** aufzustellen. Dieser enthält neben der Analyse der Bestandssituation und der Ursachen eine Prognose der voraussichtlichen Entwicklung der Belastung und erforderliche **Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte**. Diese Maßnahmen sind federführend von der Bezirksregierung unter Beteiligung der betroffenen Fachbehörden und Kommunen zu erarbeiten.

Die **Lange Straße (B 68) in der Ortslage Halle (Westf.)** ist seit Jahrzehnten durch überaus starken Durchgangsverkehr und durch eine hohe Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Neben den verkehrstechnischen Überlastungen werden die Bürger an der Langen Straße erheblichen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm und Luftverunreinigungen ausgesetzt.

Der gesetzlich vorgegebene Grenzwert für eine **Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂)** beträgt gemäß § 3 der 39. BImSchV 40 µg/m³. Bis einschließlich 2009 galten noch Toleranzmargen für die Grenzwerte. Im Jahr 2008 durfte die Belastung mit Stickstoffdioxid inklusive der Toleranzmarge 44 µg/m³ betragen, im Jahr 2009 noch 42 µg/m³.

In Halle (Westf.) wurde für das Jahr 2008 an der Messstation an der Langen Straße (B 68) eine durchschnittliche Belastung mit NO₂ von 54 µg/m³ festgestellt. In 2009 und in 2010 lag die Belastung bei 58 µg. Der Grenzwert wird dauerhaft deutlich überschritten. Bei einer erhöhten Exposition mit Stickstoffdioxid steigt die Gefahr von Erkrankungen im Bereich Herz, Kreislauf und Atemwege. Hauptverursacher ist hier der Kfz-Verkehr. Für andere Luftschadstoffe wurden bis 2008 keine Überschreitungen im Sinne der 22. BImSchV registriert.

Im Jahr 2008 lag die Kfz-Belastung auf der B 68 in der Ortsmitte bei **rund 14.000 Kfz täglich** (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 1.650 Lkw). Vor dem **Lückenschluss der A 33** bis zum heutigen Ausbauende bei Borgholzhausen wird der Fernverkehr das Stadtgebiet Halle (Westf.) weiterhin massiv belasten. Bei Eröffnung des Abschnitts 6 mit der Anschlussstelle Schnatweg ohne Lückenschluss würde der Verkehr nochmals erheblich zunehmen. Straßen.NRW hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 33 bei einem Betrieb der A 33 nur bis Steinhagen/Schnatweg für Halle bis zum Jahr 2025 eine Verkehrszunahme auf der B 68 in der Stadtmitte auf **20.000 Kfz täglich** prognostiziert (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 3.050 Lkw).

Damit werden bei weiteren Bauverzögerungen der A 33 und ohne geeignete begleitende Maßnahmen katastrophale Verkehrsverhältnisse entstehen, die zulässigen Grenzwerte der NO₂-Belastung sind heute schon nicht einzuhalten. Die Stadt Halle (Westf.) sieht hier die Landesbehörden ausdrücklich in der Pflicht, diese massiven Auswirkungen auf die Bürger durch Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu vermeiden oder wenigstens deutlich zu mindern. Eine wirksame Entlastung kann nur durch eine Umleitung des Fernverkehrs und durch den schnellstmöglichen Lückenschluss der A 33 erfolgen. Bei einer durchgehenden Inbetriebnahme der A 33 werden bis zum Jahr 2025 in der Stadtmitte nur noch 7.000 Kfz täglich prognostiziert (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 350 Lkw).

Eine wirksame Entlastung der Innenstadt ohne zusätzliche Belastung in anderen Bereichen kann nur **durch den schnellstmöglichen Lückenschluss der A 33** erfolgen. Ebenso ist deutlich geworden, dass nach einem Durchbau der A 33 die B 68 durch die Ortsmitte auch als Umleitungsstrecke nicht geeignet ist. In dieser für alle Betroffenen sehr schwierigen Situation kann die mittel- bis langfristig ohnehin geplante Entlastungsstraße für den Anschluss des Haller Südens in Richtung Schnatweg/A 33 eine wesentliche kurzfristige Entlastungsfunktion für die B 68 in der Stadtmitte und für das nachgeordnete Gemeindestraßennetz haben.

Folgende Punkte sind für die weitere Stadtentwicklung von besonderer Bedeutung und sind ebenso Anlass und Ausgangspunkt für die vorliegende Bauleitplanung wie der Gewerbe- und Industrieflächenbedarf:

- Die Bauarbeiten für den Neubau der A 33, Abschnitt 6 Bielefeld/Steinhagen, haben nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im August 2009 noch im Jahr 2009 begonnen, im Laufe des Jahres 2011 haben sich hier aber offenbar deutliche Verzögerungen ergeben.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den Planabschnitt 7.1 zwischen Halle (Westf.) und Borgholzhausen ist im Juni 2011 gefasst worden. Das Baurecht ist heute vollziehbar, die eingereichte Klage der Naturschutzverbände hat keine aufschiebende Wirkung.

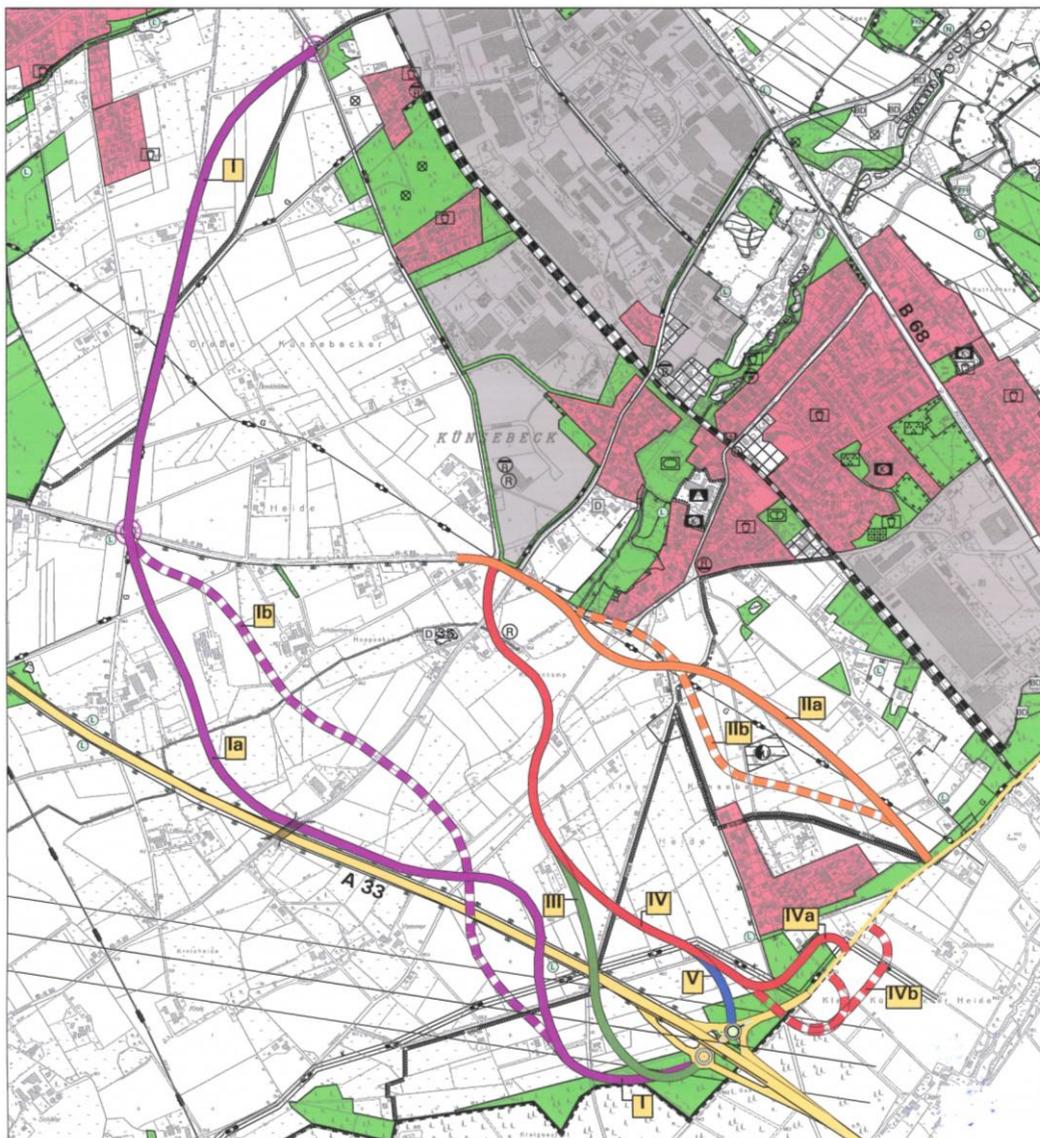
Entgegen allen früheren Zusagen für einen umgehenden Baubeginn nach Vorlage der rechtlichen Voraussetzungen, die selbst im Herbst 2011 noch gegeben worden sind, stellen die im Dezember 2011 bekannt gewordenen eventuellen Verzögerungen durch Finanzierungsprobleme und -streitigkeiten zwischen Bund und Land für die betroffenen Bürger und Kommunen eine Zumutung dar und stoßen auf völliges Unverständnis. Die jüngste Entwicklung Ende Dezember 2011, nach der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesfinanzministeriums jetzt doch wieder davon ausgehen, dass schon im Jahr 2012 mit dem Bau des Abschnitts 7.1 begonnen wird, verdeutlicht die schwierige Situation der Stadt im Zuge dieser Bauleitplanung und die Unwägbarkeiten im Abstimmungsprozess zwischen Landes- und Bundesregierung.

- Der Schnatweg wird künftig als Verbindung zwischen der A 33 und der bisherigen B 68, die ihre Bedeutung als lokale und regionale Hauptverkehrsstraße behalten wird, genutzt. Vor dem Lückenschluss bis zum heutigen Ausbauende der A 33 bei Borgholzhausen wird der Fernverkehr das Stadtgebiet Halle (Westf.) weiterhin massiv belasten, wenn keine alternativen Maßnahmen ergriffen werden. Bei Eröffnung der Anschlussstelle Schnatweg ohne Lückenschluss wird der Verkehr nochmals erheblich zunehmen.
- Im Jahr 2008 lag die Belastung bei rund 14.000 Kfz (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 1.650 Lkw). Straßen.NRW hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 33 bei einem Betrieb der A 33 nur bis Steinhagen/Schnatweg für Halle bis zum Jahr 2025 eine Verkehrszunahme auf der B 68 in der Stadtmitte auf 20.000 Kfz täglich prognostiziert (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 3.050 Lkw). Aus Sicht der Stadt Halle wird es angesichts der Kapazitätsgrenzen der B 68 und des üblichen Verkehrsverhaltens aber auch zu einer teilweisen (unverträglichen) Verdrängung in das nachgeordnete Gemeindestraßennetz kommen.

- Durch die Mehrbelastung wird sich die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) an der Messstation Lange Straße (B 68) in der Stadtmitte weiter verschärfen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf für das Land NRW bzw. für die Bezirksregierung Detmold, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität müssen ergriffen werden. Eine wirksame Entlastung kann nur durch eine großräumige Umleitung des Fernverkehrs - mit entsprechender Betroffenheit der Bürger in den Nachbarkommunen - und durch den schnellstmöglichen Lückenschluss der A 33 erfolgen.
- Der frühzeitige Bau der ohnehin langfristig auch als Entlastungsstraße für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr von der bzw. in Richtung A 33 geplanten Haupterschließungsstraße für das Gewerbe- und Industriegebiet ist vor diesem Hintergrund außerordentlich dringlich und muss spätestens bis zur Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des Abschnitts 6 abgeschlossen sein.
- Möglicherweise kommt der Straße aber auch schon eine frühzeitige Entlastungsfunktion bei weiteren Verzögerungen im Abschnitt 6 und einem vorläufigen Ausbauende der A 33 bei Ummeln und bei Verkehrseinschränkungen auf der B 68 im Stadtkern zu, so dass andere Siedlungsbereiche vor Umleitungsverkehren besser geschützt werden können. Dieser Bauzustand ist vom Büro IVV Aachen ergänzend berechnet worden (siehe: Ergänzende Planfälle, September 2011), die Entlastungsstraße würde auch in einer derartigen Übergangssituation bis zu 7.600 Kfz aufnehmen und die B 68 damit deutlich entlasten.
- Hauptverkehrsstraßen im Planungsraum sind neben dem Künsebecker Weg als örtlicher Hauptstraße die Kreisstraße (K 30 mit kritischer Ortsdurchfahrt!) und die Tatenhausener Straße (K 25). Der Verkehr aus den südöstlichen Wohnsiedlungs- und Gewerbebereichen der Stadt Halle ist nach Süden in Richtung A 33/Schnatweg über das lokale Straßennetz und über die Entlastungsstraße möglichst ohne Belastung der untergeordneten Straßen und der Siedlungsbereiche zu führen. Nach Durchbau der A 33 ist der Verkehr mit nordwestlichen Zielrichtungen entsprechend über die K 25 zur Auffahrt Alleestraße zu führen.
- Zur Schaffung der Realisierungsvoraussetzungen gehört insbesondere auch der Grunderwerb für die geplante Entlastungsstraße. Dabei liegt auf der Hand, dass dieser Erwerb innerhalb dieses kurzen Zeitraums nicht freihändig erfolgen kann. Die Stadt Halle (Westf.) sieht die einzige realistische Möglichkeit, den Grunderwerb für dieses besonders wichtige Straßenprojekt zu realisieren, in der Durchführung eines Umlegungsverfahrens nach §§ 45ff. BauGB im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristig benötigten neuen Gewerbe- und Industriegebiet.

Die Trassenführung der Entlastungsstraße ist bereits in einer Variantendiskussion in der Öffentlichkeit und mit Fachbehörden intensiv erörtert worden. Zusammenfassend sind i.W. 5 Varianten mit Untervarianten diskutiert worden, die in der folgenden Abbildung dargestellt werden.

Im Ergebnis wurde aus verkehrlicher, städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht ganz eindeutig die Variante V mit direktem Anschluss an einen Kreisverkehr an der Auffahrt Schnatweg/A 33 favorisiert (= **Kombination der Varianten IV und V**). Die genaue Streckenführung ist im Zuge der Bauleitplanung zu erarbeiten.



Planzeichenerklärung gemäß Flächennutzungsplan

	Wohnbaufläche		Fläche für den Gemeinbedarf		öffentliche oder private Grünfläche
	Gemischte Baufläche		Flächen für Sport- und Spielanlagen		Wasserfläche
	Gewerbliche Baufläche		Straßen des überörtlichen Verkehrs und örtliche Hauptverkehrszüge		Fläche für die Landwirtschaft
	Sonderbauflächen		Fläche Versorgungsanlagen		Wald

Abbildung 4: Entlastungsstraße zwischen Künsebecker Weg/K 25 und Schnatweg/A 33, hier: Varianten I bis V mit Untervarianten

Grundlage: FNP Stadt Halle (Westf.),

- ohne Maßstab - Δ^{Nord}

Die Varianten IIa/IIb und IVa/IVb könnten aus verkehrlicher Sicht ähnlich wirksam im Straßennetz sein und die Innerortslage Künsebeck entlasten. Hiermit wären jedoch zusätzliche gravierende schalltechnische und städtebauliche Belastungen für die vorhandene Wohnbebauung in der Delbrügge-Siedlung und im Bereich Turnerstraße verbunden. Variante I hat dagegen andere große Nachteile: Benötigt würde eine mehr als doppelt so lange Neubautrasse (hohe Eingriffswirkung und hohe Kosten), der

lokale Verkehr in bzw. aus Künsebeck und aus den Gewerbegebieten könnte weiterhin nicht Richtung Schnatweg gebündelt werden.

In der Umweltstudie zum Änderungsantrag für den Regionalplan wurden die Trassenvarianten mit Blick auf die Standortdiskussion erörtert (siehe dort, Kapitel 6; Hinweis: die Untervarianten Ib und IIb wurden angesichts ihrer offensichtlichen direkten negativen Auswirkungen auf Freiraum und Menschen frühzeitig verworfen). Ohne Verknüpfung mit den potenziellen Gewerbestandorten ist die geringste Eingriffswirkung in den Freiraum danach mit Variante II verbunden. Die Varianten IIa/IIb sind jedoch aus städtebaulichen und immissionsschutzfachlichen Gründen abzulehnen (s.o.). Bei den Varianten III und IV werden neben der Querung des Freiraums die zusätzlichen Eingriffe in die Waldbestände an der Stadtgrenze Halle/Steinhagen negativ bewertet, bei Variante I neben der Gesamtlänge auch die Führung südlich der A 33 im Bereich der Patthorst innerhalb einer im Biotopkataster des LANUV erfassten Fläche.

3. Standortentscheidung und Planungsziele

3.1 Entscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg

In der o.g. Vorlage **Standortdiskussion und Alternativenprüfung** für die regionalplanerische GIB-Neuausweisung ist in Teil II eine Standortprüfung der Alternativstandorte A, B und C im Suchbereich zwischen Künsebeck und geplanter Trasse der A 33 erfolgt. Nach Erarbeitung der **Umweltstudie** hat sich im Ergebnis aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht sowie aus Sicht der querschnittsorientierten Bewertung der Umweltbelange und unter Einbeziehung der Planungsaufgabe *Entlastungsstraße* gezeigt, dass **Standort B zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg** die Anforderungen erfüllt und einen angemessenen Entwicklungsspielraum bietet. Die in der Region weit verbreitete Streubebauung, angrenzende Siedlungssplitter und Siedlungsbereiche im Umfeld etc. sind im Plangebiet vergleichsweise gut zu berücksichtigen.

Dieses Plangebiet umfasst südwestlich des Siedlungsbereichs Künsebeck die Flächen zwischen Kreisstraße, Flurstraße und Patthorster Straße und der geplanten Trasse der A 33. Im Zuge der Erörterungen im Herbst/Winter 2009/2010 hat sich ergeben, dass über die Darstellung in der Standortdiskussion hinaus auch der im Südosten verbleibende Randstreifen zwischen Entlastungsstraße und A 33 aufgrund der Lage und Vorbelastung konzeptionell einbezogen werden sollte (siehe grau schraffierter Teilbereich 3 im folgenden Strukturkonzept). Der Anschlusspunkt der Entlastungsstraße an die Auffahrt Schnatweg ist vorgegeben, die genaue Trassenführung ist im Zuge der Bauleitplanung auszuarbeiten und mit den Fachbehörden abzustimmen. Dieser Planbereich umfasste einschließlich Grünzügen und Anschluss Schnatweg etwa 64 ha.

Unter Berücksichtigung des vorhandenen Siedlungsbereichs und des Künsebecker Bachs mit Rückhaltebecken im Nordwesten wurde in dem ersten Strukturkonzept, das für jede Standortalternative zwecks bauleitplanerischer Vorprüfung erstellt worden war, im Norden ein ca. 150-200 m breiter Grünzug als Gliederung zwischen dem Siedlungsbereich Künsebeck und dem im Süden bis zur A 33 folgenden GIB-Vorschlag dargestellt.

In diesem Grünzug sind umfangreiche landschaftspflegerische Gliederungsmaßnahmen vorgesehen, durch die die in der Umweltstudie aufgezeigten Eingriffswirkungen in die Schutzgüter Mensch (Immissionsschutz), Tiere, Pflanzen und Wasser gemindert werden können.⁶ Darüber hinaus ergab sich aus der Umweltstudie, dass der das Gebiet von Nordost nach Südwest durchziehende Grabenzug mit begleitendem Grünland freigehalten werden soll und teilweise mit zur Regenwasserrückhaltung genutzt werden kann.

Die geplante Entlastungsstraße führt vom Anschluss Schnatweg im Südosten bis zu einem als Kreisverkehr zu gestaltenden Knotenpunkt im Norden mit der K 25 (Tatenhausener Straße) und dem Künsebecker Weg. Die Kreisstraße Richtung Künsebeck und die Flurstraße können hierdurch dauerhaft vom Ziel- und Quellverkehr im Stadtgebiet entlastet werden. Eine Querverbindung zur Kreisstraße im Westen erlaubt eine angemessene Binnenerschließung.

⁶ Hinweis: Der Grünzug ist im Zuge der Bauleitplanung im Osten zur Sicherung der Gliederung zwischen der Delbrügge-Siedlung und dem Gewerbe- und Industriegebiet ausgeweitet worden.

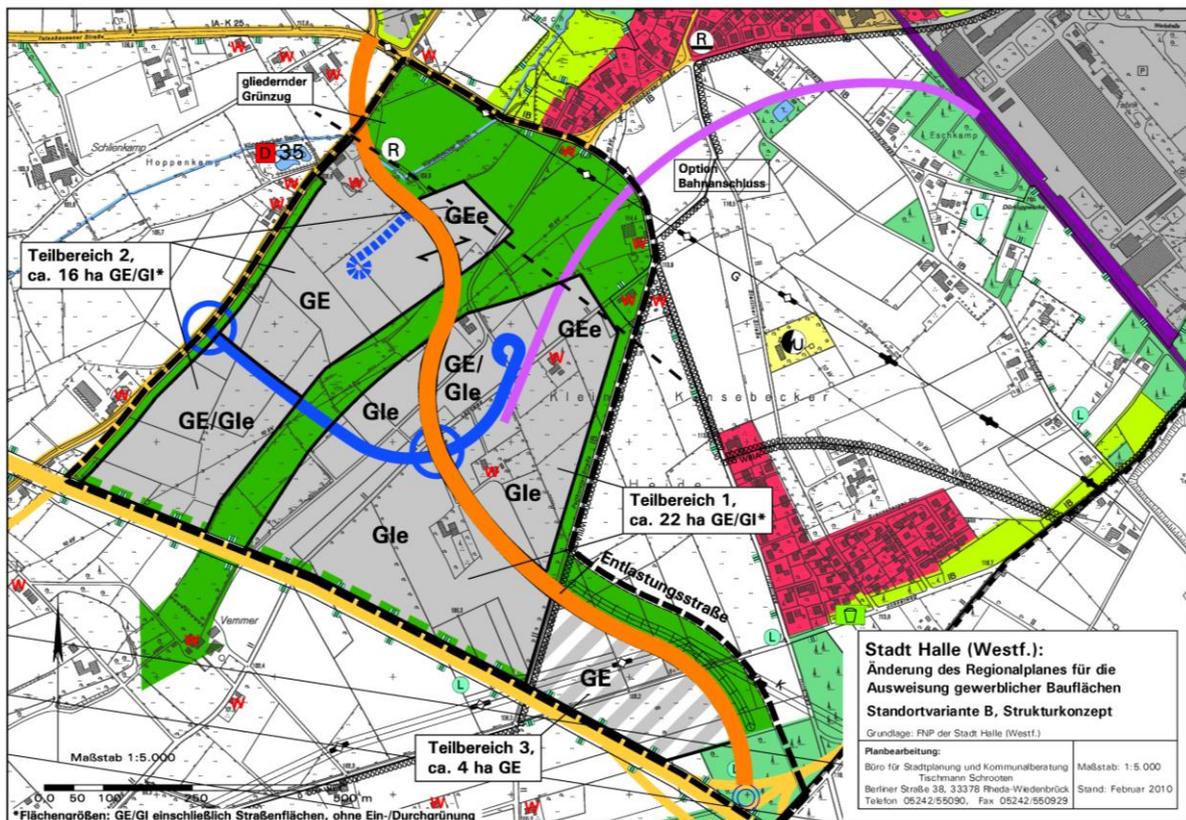


Abbildung 5: Standortdiskussion auf Regionalplan-Ebene, erstes Strukturkonzept für Standort B
 Grundlage: FNP Stadt Halle (Westf.) - ohne Maßstab - Δ Nord

Die Fläche war im **Regionalplan** bisher als allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich mit überlagernder Signatur *Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung* dargestellt worden. Die Stadt Halle (Westf.) hat daher im Frühjahr 2010 die Änderung des Regionalplans beantragt, damit das geplante Baugebiet künftig als **Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)** dargestellt wird (siehe Kapitel 4.2).

3.2 Städtebauliche Ziele der Stadt Halle (Westf.) im Plangebiet und Planverfahren

Die Stadt Halle (Westf.) plant die **Entwicklung eines großflächigen Gewerbe- und Industriegebiets** für den mittel- bis langfristigen Bedarf. Die Bauflächen müssen sehr gut erschlossen sein und ein überdurchschnittliches Maß an zulässigen gewerblichen Emissionen sowie einen ausreichenden langfristigen Entwicklungsspielraum bieten.

Übergeordnete Ziele sind zunächst gemäß Kapitel 2 die Sicherung der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und der mittelständischen Wirtschaftsstruktur der Stadt und der Region sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Entwicklung soll in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Städten Gütersloh und Werther erfolgen.

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld (heute Regionalplan), wurde im Jahr 2004 eine Flächenkennziffer von 300 m² oder 350 m² Gewerbefläche je Beschäftigtem in den Städten Gütersloh, Herford, Detmold

und Minden bzw. in den sonstigen kleineren Kommunen für die GIB-Entwicklung im Planungshorizont zugrunde gelegt (siehe GEP, Kapitel B.1.4). Hieraus ergeben sich je Hektar Brutto-Bauland 28 bis 33 Beschäftigte, wobei je nach Branche und Betriebsgrößen natürlich erhebliche Schwankungen bestehen. Umgerechnet auf die landesplanerische Kenngröße der GIB-Fläche am Standort von 42 ha ergeben sich so rund 1.170 bis 1.400 Beschäftigte, bezogen auf die tatsächliche Netto-Baufläche von etwa 35 ha rund 1.000 bis 1.150 Beschäftigte.

Bei allen Unsicherheiten einer Angebotsplanung über die anzusiedelnden Betriebe und Branchen ist also **rechnerisch zunächst von etwa 1.000, ggf. auch von bis zu 1.200 Arbeitsplätzen im Plangebiet** auszugehen. Die hiermit verbundene Sicherung und Stärkung des lokalen Arbeitsmarkts im Kreis Gütersloh ist ein ganz besonderes Ziel der beteiligten Kommunen.

Weiteres grundlegendes Planungsziel der Stadt Halle (Westf.) ist auf Basis der Planfeststellungsverfahren zur A 33 und der o.g. Verkehrsgutachten der **Bau einer Hauptverkehrsstraße für die Anbindung des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs an die A 33** bzw. hier an die Auffahrt Schnatweg. Aufgrund der schrittweisen Realisierung der Autobahn A 33 ist die frühzeitige verkehrliche Neuausrichtung des örtlichen Erschließungssystems mit temporärer Aufnahme von Umleitungsverkehren von besonderer Bedeutung. Die A 33 wird nach dem Lückenschluss die B 68 in ganz erheblichem Maße von dem überregionalen Verkehr entlasten, der heute - insbesondere auch durch den hohen Anteil an Schwerlastverkehr - bereits für die betroffenen Bürger an der Trasse und in der Innenstadt unerträglich geworden ist (siehe Kapitel 2.3).

Die Trassenplanung der A 33 umfasst im Stadtgebiet Halle (Westf.) **zwei Anschlussstellen:**

- Anschlussstelle Alleestraße im Westen der Kernstadt: Die Verkehrsbeziehungen Richtung Osnabrück zur bzw. von der A 33 im Nordwesten des Stadtgebiets werden künftig vorrangig über die Alleestraße bzw. über die L 782 verlaufen.
- Anschlussstelle Schnatweg im Südosten des Stadtgebiets an der Grenze zur Gemeinde Steinhagen: Die gesamten Verkehrsbeziehungen aus dem Süden der Kernstadt und aus Künsebeck sowie weitere Verkehre in Richtung Bielefeld werden künftig vorrangig über die Auffahrt Schnatweg abgewickelt. Die Verkehrsbeziehungen umfassen die großen Wohngebiete im Süden der Kernstadt und die großflächigen Gewerbe- und Industriestandorte am Gartnischer Weg und in Künsebeck.

Der Bund als Straßenbaulastträger der A 33 baut jedoch lediglich den Anschluss Schnatweg an die B 68 aus. Diese Querverbindung besitzt primäre Bedeutung für den überörtlichen Verkehr. Kurzfristig in der Zeit nach einer Eröffnung des Abschnitts 6, aber vor Durchbau des Abschnitts 7.1 würde der Verkehr über die B 68 durch Halle geleitet, langfristig würde dann nachgeordnet Zubringerverkehr zur A 33 aus Richtung Werther und Bielefeld/West aufgenommen.

Die Verkehrsgutachten der Stadt Halle (Westf.) zeigen deutlich, dass das lokale Straßensystem heute nicht auf die Anschlussstelle Schnatweg ausgerichtet ist. Dieses würde sowohl kurzfristig als auch langfristig zu erheblichen Mehrbelastungen insbesondere auf der Flurstraße (= untergeordnete gemeindliche Erschließungsstraße

im Außenbereich), aber auch im weiteren Straßen- und Wegenetz in Künsebeck führen.

Im Ergebnis haben die Verkehrsgutachter daher für die langfristige Bewältigung der örtlichen Verkehrsbeziehungen Richtung A 33/Schnatweg die eindeutige Empfehlung für den Bau einer kommunalen Straße zwischen dem Bereich Künsebecker Weg/ Kreisstraße/Tatenhausener Straße und dem Anschluss Schnatweg gegeben. Diese sog. „Entlastungsstraße“ soll sowohl den wohngebietsbezogenen Verkehr als auch den Gewerbe- und Industrieverkehr von und zur A 33 aufnehmen und hierbei das nachgeordnete Straßennetz in Künsebeck entlasten. Somit ist eine möglichst direkte Anbindung an den Künsebecker Weg erforderlich. Diese mittel- bis langfristige Ordnung der lokalen Verkehrsbeziehungen durch die Entlastungsstraße ist Grundlage für die Trassenführung im Zusammenhang mit dem ebenfalls mittel- bis langfristig benötigten neuen Gewerbe- und Industriestandort.

Ein ganz besonderes Konfliktpotenzial besteht für die Stadt Halle (Westf.) jedoch wie bereits in Kapitel 2.3 dargelegt aufgrund der immer wieder eintretenden Verzögerungen für den Durchbau der A 33 insgesamt und angesichts des derzeit erfolgenden Baus des Abschnitts 6 mit zu erwartender vorzeitiger Inbetriebnahme der Anschlussstelle Schnatweg. Diese Entwicklungen haben katastrophale Folgen für die Verkehrssituation auf der B 68, aber auch im gemeindlichen Wegesystem im Bereich Flurstraße und in Künsebeck.

Über die o.g. mittel- bis langfristigen städtebaulich-verkehrlichen Zielsetzungen hinaus besteht daher für die Stadt ein unmittelbarer kurzfristiger Handlungsbedarf, um diese verkehrlichen Auswirkungen auf die gesamte Wohnbevölkerung entlang der Trasse der B 68 in der Ortslage für den Zeitraum bis zum endgültigen Lückenschluss der A 33 bis Borgholzhausen-Bahnhof soweit wie möglich zu mindern. Die Entlastungsstraße soll in diesem Zeitraum dazu beitragen, die überörtlichen Verkehrsbeziehungen zu entflechten und einen möglichst großen Verkehrsanteil weiter über die Tatenhausener Straße nach Westen als Ortsumfahrung auf die L 782 und dann auf die B 68 Richtung Borgholzhausen zu führen.

Die planerische Gesamtkonzeption für die vorliegende Bauleitplanung im Gebiet zwischen den Siedlungsbereichen in Künsebeck im Norden und Osten, der A 33 im Süden, der Kreisstraße und Künsebecker Weg im Westen und Nordwesten verfolgt aufbauend auf diesen übergeordneten Zielen somit die folgenden **konkreten städtebaulichen Zielsetzungen**:

- Entwicklung zusammenhängender Gewerbe- und Industrieflächen für den mittel- bis langfristigen Bedarf in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Partnern Gütersloh und Werther.
- Angemessene Einbindung des Plankonzepts und der benötigten, großvolumig nutzbaren Bauflächen in die naturräumlichen und landschaftsökologischen Rahmenbedingungen im südlichen Stadtgebiet.
- Ansiedlung von Betrieben mit einer möglichst qualitätvollen Gewerbearchitektur mit einem stimmigen Gestaltungs- und Farbkonzept für den Betriebsstandort, Umsetzung dieser Ziele durch eine Abstimmung mit den ansiedlungswilligen Betrieben im Zuge der Vermarktung.

- Eignung des Plangebiets auch für flächenintensivere oder stärker emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe bei verträglicher Gestaltung der Belastungen durch Betriebe und Verkehr für die Siedlungsbereiche.
- Angemessene Beachtung der umgebenden Streubebauung und der Siedlungsflächen durch gegliederte Emissionskontingente für das Plangebiet insbesondere auf Grundlage von sog. „immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln“ (IFSP) für jede Teilfläche und für sonstige Emissionen wie Gerüche und Stäube gemäß Abstandserlass NRW.
- Sichere Reduzierung von Gefahrenpotenzialen durch Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen mit Betriebsbereichen im Sinne des § 5(3a) BImSchG, d.h. weitgehender Ausschluss sog. potenzieller „Störfallbetriebe“.
- Sehr gute Anbindung an das überörtliche Hauptstraßennetz (kurze Wege zum nächsten Autobahnanschluss) und möglichst auch an die Schiene („Haller Willem“).
- Sinnvolle Verknüpfung des Planvorhabens mit der geplanten Entlastungsstraße zwischen Stadtgebiet und A 33/Auffahrt Schnatweg, Plankonzeption und Realisierung müssen die katastrophale Belastung der B 68 in Halle bei einer abschnittweisen Inbetriebnahme der A 33 bis zur Auffahrt Schnatweg berücksichtigen. Der kurzfristige Bau der Entlastungsstraße ist daher zwingend erforderlich.
- Sicherung der gliedernden Freiflächen zwischen Plangebiet mit Entlastungsstraße einerseits sowie Flurstraße mit angrenzenden Siedlungsflächen andererseits.
- Bewältigung der nicht der bauleitplanerischen Abwägung unterliegenden artenschutzrechtlichen Anforderungen durch ein umfassendes Maßnahmenkonzept mit vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen.
- Sachgerechter Ausgleich der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft im Plangebiet und Bewältigung der nicht der bauleitplanerischen Abwägung unterliegenden planfeststellungsersetzenden Planinhalte.
- Abstimmung der städtebaulichen Planung mit einer wirtschaftlichen Erschließung und Ver- und Entsorgung des Gebiets.
- Mobilisierung der geplanten Bau-, Straßen- und Grünflächen durch bodenordnende Maßnahmen gemäß §§ 45ff. BauGB.

Ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB** ist gegeben, um die bisher im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegenden Flächen gemäß den dargelegten Zielsetzungen zu entwickeln. Das geplante interkommunale Gewerbegebiet wird den Namen „Ravenna Park“ erhalten.

Die für die Realisierung des Vorhabens erforderliche Bauleitplanung umfasst die notwendige 8. **Änderung des Flächennutzungsplans** der Stadt Halle (Westf.) und die **Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“**. Die Planverfahren werden im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt.

4. Aktuelle Nutzungen, städtebauliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

4.1 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Rahmenbedingungen

Das geplante interkommunale Gewerbegebiet liegt im Ortsteil Künsebeck und überplant südlich des Siedlungsbereichs Künsebeck die Freiflächen zwischen Kreisstraße (K 30), Flurstraße, Schnatweg und der geplanten Trasse der A 33. Der Geltungsbereich umfasst nach dem bisherigen Planungsstand einschließlich der gliedernden Grünzonen, Randbereiche, Regenrückhalteflächen etc. knapp 84 ha.

Das Gebiet befindet sich südwestlich des entlang der B 68 und der Bahntrasse „Haller Willem“ nahezu geschlossenen Siedlungsbands von Künsebeck bis Halle. Das Gelände liegt bereits in relativ ebener Lage im Übergang zu dem offenen Landschaftsraum des Ostmünsterlands und fällt von etwa 115 m über NHN im Norden an der Kreisstraße auf rund 103-105 m über NHN entlang der Trasse der A 33.

Die Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv als Ackerflächen oder (mit zunehmend geringerem Anteil) als Grünland genutzt, der Maisanteil hat im Laufe der Planungsarbeiten bereits erkennbar zugenommen. Im Bereich des namenlosen Grabenzugs, der das Gebiet von Nordost nach Südwest quert, kommen auch Grünlandbrachen und feuchte Grünlandabschnitte vor. Gliedernde Elemente sind einige Hecken und einzelne Feldgehölze.

Der Künsebecker Bach durchzieht den nordöstlichen Bereich des Plangebiets und stellt eine wichtige naturräumliche Verbindung in Richtung Kammzug des Teutoburger Walds als auch in Richtung Westen dar (Biotopverbund). Dort wurde auch ein naturnahes Regenrückhaltebecken angelegt, das noch erweitert werden kann. Im Rahmen der Umweltstudie sind umfassende naturschutzfachliche und landschaftspflegerische Bestandsaufnahmen erfolgt, auf die entsprechenden Kapitel in der Studie bzw. auf die Übernahme im **Umweltbericht zur Bauleitplanung in Teil II**, der auf dieser Grundlage erstellt worden ist, wird verwiesen. Zur Erfassung der Biotopstruktur wurde dort eine Biotoptypenkartierung durchgeführt.

Die nachfolgend abgebildete **Nutzungsübersicht** ist zusammenfassend aus städtebaulicher Sicht erstellt worden und umfasst neben den vereinfachend dargestellten Flächennutzungen (Acker, Grünland, Brachflächen, Hochstaudenfluren, Wald, Regenrückhaltebecken etc.) die aus städtebaulicher Sicht wichtigen Nutzungen im Plangebiet und in den angrenzenden Bereichen.

In dem gewerblich-industriell überplanten mittleren und südwestlichen Plangebiet liegen fünf Hofstellen und Wohngebäude im Außenbereich, von denen aber bereits vier Wohnnutzungen aufgegeben worden sind oder werden. Eine andere Wohnnutzung besteht im Nordwesten an der Kreisstraße im Zusammenhang mit einem im Außenbereich liegenden Gewerbebetrieb. Drei weitere Wohnnutzungen sowie eine Hofstelle mit Schafhaltung befinden sich im Norden an der Flurstraße innerhalb des geplanten gliedernden Grünzugs. Darüber hinaus liegen angrenzend einzelne Hofstellen und Wohngebäude im Umfeld des Plangebiets. Ein Wohnhaus an der K 30 ist bereits im Zuge der vorbereitenden Maßnahmen für den Bau der A 33 abgerissen worden.

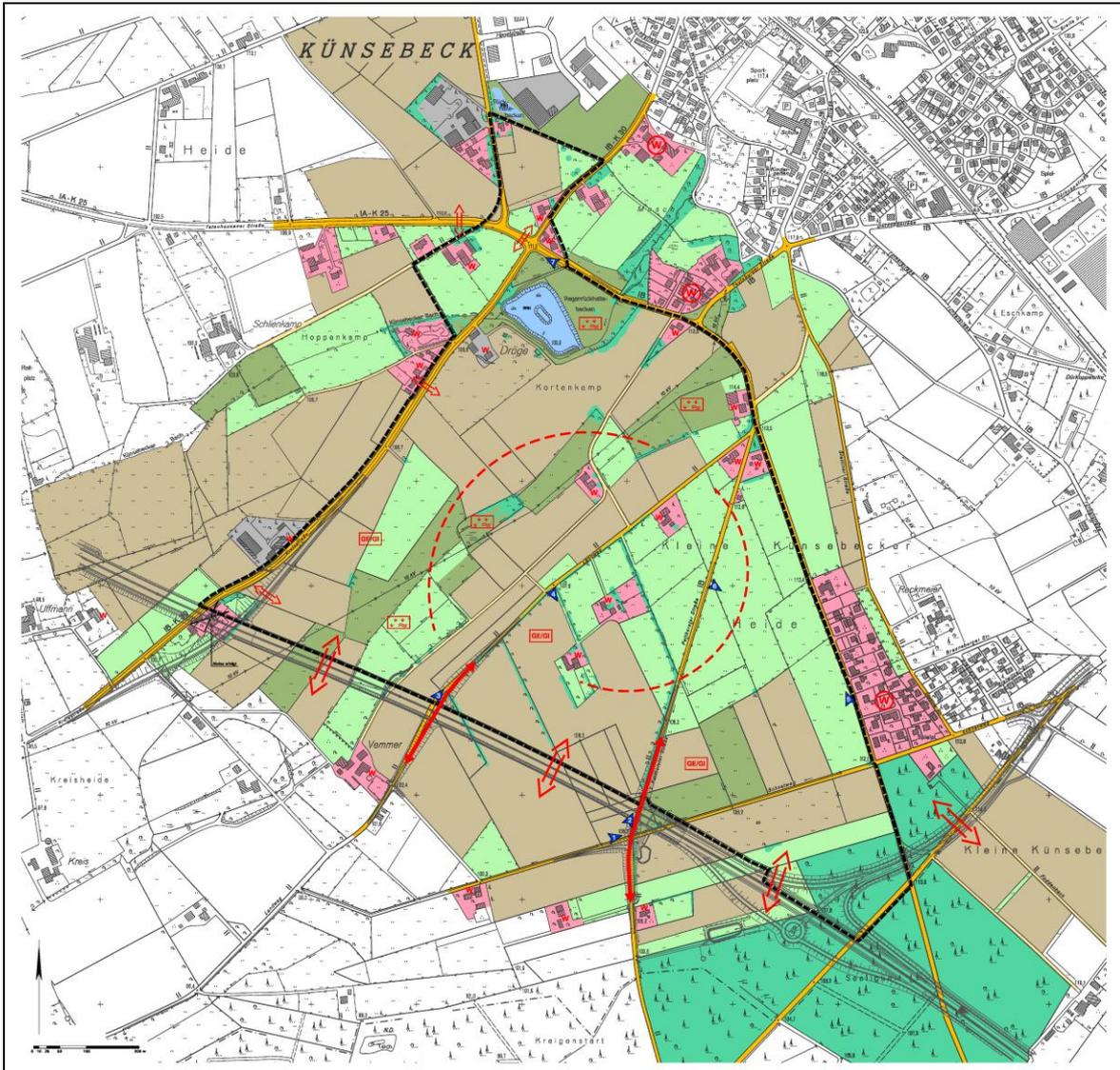


Abbildung 6: Nutzungsübersicht und räumliche Konfliktpotenziale für die Gewerbeentwicklung
Legende siehe Originalplan, Grundlage: DGK 5 - Maßstab i.O. 1:2.500 - Δ ^{Nord}

Im Norden oberhalb der Flurstraße schließt der Siedlungsbereich Künsebeck mit seinen Wohngebieten an. Weiter im Osten befindet sich an der Flurstraße in Höhe der Auffahrt Schnatweg der Siedlungssplitter Delbrügge-Siedlung, für den westlichen Abschnitt entlang der Flurstraße liegt eine Satzung gemäß § 4(2a) BauGB-Maßnahmen-gesetz vor.

Nach Durchbau und Lückenschluss der insgesamt planfestgestellten Trasse der A 33 wird das Plangebiet künftig vom weiteren Freiraum südwestlich von Halle deutlich abgegrenzt sein, der bisherige Freiraumcharakter wird sich hierdurch erheblich verändern. Für die A 33 liegt insgesamt Baurecht vor. Dieses Bauvorhaben wird im Plangebiet und im gesamten weiteren Trassenverlauf einschneidende Auswirkungen haben. Diese Trasse stellt insofern auch die Grundlage für die Standortentwicklung und für die Bewertung der langfristigen Auswirkungen des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets dar.

4.2 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung

Die Fläche war im Regionalplan vor Einleitung des Planverfahrens als *allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich* mit überlagernder Signatur *Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung* dargestellt. Der südöstliche Teil liegt in einem Bereich zum Schutz des Grundwassers (Wasserschutzgebiet). Im Norden schließen der *Allgemeine Siedlungsbereich* (ASB) Künsebeck und der großräumige *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen* (GIB) im Bereich Künsebecker Weg/Gartnerischer Weg an.

Der geplante Standort mit hervorragender Erschließung und regionaler Bedeutung erforderte somit eine landesplanerische Abstimmung und die Darstellung im Regionalplan als *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen* (GIB). Die Stadt Halle (Westf.) hat daher im Frühjahr 2010 die entsprechende Änderung des Regionalplans beantragt. Zur Standortwahl und zu weiteren Aussagen wird auf die o.g. Antragsunterlagen verwiesen.

Der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 28.06.2010 den Erarbeitungsbeschluss hierfür gefasst (siehe Vorlage Drucksache Nr. RR-14/2010). Die Bezirksregierung hat im Sommer 2010 das entsprechende Beteiligungsverfahren durchgeführt, in der der interkommunal zu erschließende Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich „Ravenna Park“ landesplanerisch an dem ausgewählten Standort verortet worden ist.

Der Erörterungstermin fand im November 2010 statt. Grundlegende Bedenken wurden insbesondere von den Naturschutzverbänden vorgetragen, das LANUV hat ebenfalls Vorbehalte bzgl. Standortentscheidung und Umfang des GIB dargelegt. Mit den Fachbehörden konnte i.W. ein Ausgleich der Meinungen erzielt werden. Die Beratung des Regionalrats über die 5. Änderung des Regionalplans erfolgte am 31.01.2011, die 5. Änderung hat mit Bekanntmachung vom 11.04.2011 Rechtskraft erlangt.

Die Regionalplan-Neudarstellung umfasst einen regional bedeutsamen GIB-Standort mit 42 ha Größe, an dem die Kommunen Halle (Westf.) mit 16 ha, Gütersloh mit 21 ha (als Ausgleich für die entfallenden 21 ha GIB-Fläche auf dem sog. Pfeleiderer-Gelände zu Gunsten eines Möbel- und eines Gartenfachmarkts) und Werther mit 5 ha beteiligt sind. Die südöstliche „Spitze“ des beantragten Gewerbegebiets in Richtung Auffahrt zur A 33 wurde aus der GIB-Darstellung gestrichen (siehe Beschlussvorlage Drucksache Nr. RR-2/2011). Als Ziel wurde darüber hinaus eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit der Schieneninfrastruktur aufgenommen. Im Rahmen der nachfolgenden Fachplanungen für den interkommunalen GIB sind die erforderlichen Flächen für die Realisierung eines Gleisanschlusses festzulegen und langfristig vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern.

Die Stadt Halle (Westf.) hat aufgrund der dargelegten massiven Verkehrs- und Immissionskonflikte in der Stadtmitte an der B 68 und mit der A 33 bei schrittweiser Inbetriebnahme der Abschnitte Ummeln und Steinhagen schon vor Abschluss des landesplanerischen Verfahrens parallel die ersten Planungsschritte für die Bauleitplanung durchgeführt.

4.3 Flächennutzungsplan, Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen

a) Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Halle (Westf.) aus dem Jahr 2006 wird der Änderungsbereich weitestgehend als *Fläche für die Landwirtschaft* dargestellt. Im Norden wurde das Regenrückhaltebecken am Künsebecker Bach aufgenommen. Als Hinweis auf die absehbaren Planungsaufgaben wurde bereits ein Vermerk *Suchraum für eine Straßenanbindung Gewerbe* zwischen der auch im FNP dargestellten Konsenstrasse der A 33 und den Siedlungsbereichen aufgenommen. Dieser Vermerk war aber ausdrücklich ohne räumliche Konkretisierung in der FNP-Plankarte eingetragen worden.

Im Umfeld werden im Norden und Nordosten *gewerbliche Bauflächen, Wohnbauflächen* und *Grünflächen* dargestellt. Die Delbrügge-Siedlung als Siedlungssplitter im Außenbereich ist ebenfalls als *Wohnbaufläche* aufgenommen worden. Ansonsten werden im weiteren Umfeld *Flächen für die Landwirtschaft* dargestellt. Westlich der Kreisstraße ist außerhalb des Plangebiets an einer Hofstelle ein *Baudenkmal* nachrichtlich übernommen worden.

Der Flächennutzungsplan wird somit im **Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB** in einem 8. Änderungsverfahren geändert, so dass der Bebauungsplan Nr. 56 aus den künftigen Flächennutzungsplan-Darstellungen entwickelt sein wird. Auf dieses Planverfahren wird verwiesen.

b) Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen

Für das Plangebiet und für das unmittelbar angrenzende Umfeld liegen bisher keine Bebauungspläne vor. Im Norden schließt allerdings oberhalb der Kreisstraße bzw. der Tatenhausener Straße das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ an. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 56 ist daher ausgeweitet worden und schließt nunmehr unmittelbar an das dort festgesetzte Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO an und verbindet die überbaubaren Flächen im Interesse einer flexibleren Nutzung.

Für den westlichen Abschnitt der Delbrügge-Siedlung entlang der Flurstraße liegt eine Satzung gemäß § 4(2a) BauGB-Maßnahmengesetz aus dem Jahr 1997 vor, die eine Nachverdichtung durch Wohnbebauung in diesem außerhalb der Ortslage liegenden Siedlungsansatz ermöglicht hat.

4.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz⁷

Im Umweltbericht wird in Kapitel 2.1.2 die vorhandene Umweltsituation ausführlich beschrieben (siehe dort), insbesondere folgende Planungsgrundlagen sind bedeutsam:

⁷ Zu den Kapiteln 4.1, 4.4 bis 4.10 wird auf die Bestandsaufnahmen und Bewertungen in der Umweltstudie zur Regionalplanänderung und auf den hierauf basierenden Umweltbericht zur Bauleitplanung verwiesen. In der Begründung erfolgen zusammenfassende Aussagen.

- Im Landschaftsplan Halle-Steinhagen sind die südlich der Tatenhausener Straße und südwestlich der Flurstraße gelegenen Flächen insgesamt als großräumiges **Landschaftsschutzgebiet** des Kreises Gütersloh festgesetzt worden. Es handelt sich hier um die *Landschaftsschutzgebiete 2.2.1 Halle Steinhagen* und um die *Landschaftsschutzgebiete 2.2.2 Bäche des Ostmünsterlands*. Der Künsebecker Bach und der namenlose Grabenzug im Plangebiet im Süden sind Teile des landesweit bedeutsamen Biotopverbundsystems (VB-DT-3915-0222). Die an der Anschlussstelle Schnatweg folgenden Waldflächen sind als *Landschaftsschutzgebiet 2.2.3 Wälder des Ostmünsterlands* festgesetzt worden.
- Im Plangebiet liegt kleinflächig an der Flurstraße ein nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 62 Landschaftsgesetz **geschützter Biotop**, der im Zuge des Planvorhabens i.W. in die umgebenden Grünzonen eingebunden werden kann (GB-3916-089, Nass- und Feuchtgrünland). Am Nordwestrand des Waldgebiets Patthorst in Höhe der Anschlussstelle Schnatweg ist ebenfalls ein geschützter Biotop aufgenommen worden (GB-3916-028, Zwergstrauch-, Ginster-, Wacholderheiden), der aber massiv durch den Bau der A 33 mit der Anschlussstelle Schnatweg betroffen sein wird.
Der folgende Waldkomplex „In der Patthorst“ ist im Biotopkataster des LANUV erfasst (BK-3916-007). Darüber hinaus liegen nördlich des Plangebiets im Anschluss an das zu erhaltende Regenrückhaltebecken an der Flurstraße in der Aue des Künsebecker Bachs weitere Biotope (GB-3916-295 und GB-3916-296).
- **Naturschutzgebiete, FFH-Schutzgebiete, Vogelschutzgebiete** oder andere Schutzgebiete sind im Plangebiet oder im direkten Umfeld nicht festgesetzt worden.
- Zur Erfassung der Biotopstruktur wurde eine **Biotoptypenkartierung** durchgeführt. Die Flächen werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich als Ackerflächen oder als Grünland genutzt. Insbesondere im Bereich des namenlosen Grabenzugs, der das Gebiet von Nordost nach Südwest quert, kommen auch Grünlandbrachen und feuchte Grünlandabschnitte vor. Zunehmend sind jedoch Grünlandumbruch und Maisanbau zu beobachten, hier liegen heute bereits Abweichungen zur ersten Bestandsaufnahme der Landschaftsplaner vor. In der Nordwestspitze führt der Künsebecker Bach randlich durch das Plangebiet, dort befindet sich auch das naturnah angelegte Regenrückhaltebecken. Gliedernde Elemente sind einige Hecken und einzelne Feldgehölze.
- Hinsichtlich der **biologischen Vielfalt** wird im Umweltbericht angesichts der bestehenden, überwiegend intensiven Nutzungen angenommen, dass die genetische Vielfalt der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten insgesamt eher mäßig ausgeprägt ist. Auch hinsichtlich der Arten- und Biotopvielfalt ist auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen von einer Verringerung gegenüber dem natürlichen Potenzial auszugehen. Die bereits im Planungszeitraum beobachtete zunehmende Nutzungsintensivierung (Mais) sowie der kommende Bau der A 33 werden unabhängig von der Bauleitplanung der Stadt Halle erhebliche negative Folgen für den überplanten Bereich haben.
- Über die Eingriffsregelung im Rahmen der Bauleitplanung hinaus sind **Tiere und Pflanzen** nach der aktuellen Rechtslage auf europäischer Ebene sowie nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutz-

rechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatschG). Bei der Prüfung ist die **Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW⁸** zugrunde zu legen.

Die **Flora des Plangebiets** wird durch Gesellschaften der landwirtschaftlich genutzten Freiflächen dominiert. Bei den Wäldern im Süden in der Patthorst dominieren standortabhängig Kiefern-mischwälder mit einheimischen Laubgehölzen. Hervorzuheben sind im Plangebiet die feuchten Grünlandbereiche im Verlauf des gebietsquerenden Bach-/Grabensystems und die teilweise beweideten Grünlandbereiche.

Die Erfassung der **Fauna des Plangebiets** erfolgte durch zusätzliche Untersuchungen durch die Biologische Station Gütersloh und durch Biologen, ergänzend wurden die im landschaftspflegerischen Begleitplan zur A 33 enthaltenen Angaben ausgewertet. Gegenstand waren Erfassungen der Vogelarten, Amphibien und Fledermausfauna sowie der Heuschrecken, Tagfalter, Widderchen und Stechimmen auf exemplarischen Teilflächen. Auf die ausführlichen Aussagen im Umweltbericht wird ebenfalls verwiesen.

Die Bedeutung eines Großteils des Plangebiets für das **Schutzgut Tiere und Pflanzen** wird im Umweltbericht aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzungen insgesamt als nachrangig eingestuft. Mittlere bis sehr hohe Bedeutung für Fauna und Flora besitzen dagegen die Grünland- und Brachflächen sowie einzelne begleitende Gehölzbestände.

4.5 Wald

Im geplanten Gewerbe- und Industriegebiet selbst sind keine Waldbestände vorhanden. Im Südosten betrifft die Straßenplanung mit dem dort vorgegebenen Anschluss Schnatweg an die A 33 jedoch auch den Randbereich der sich anschließenden **Waldbestände „In der Patthorst“**. Hier stockt ein Kiefern-mischwald mit einheimischen Laubgehölzen.

4.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Der **Künsebecker Bach** durchzieht den nordöstlichen Bereich des Plangebiets, hier liegt auch das o.g. naturnahe **Regenrückhaltebecken**, beide Bereiche sollen Teil des gliedernden Grünzugs im Norden werden.

Das Plangebiet wird von einem Netz aus überwiegend namenlosen, z.Z. temporär Wasser führenden **Gräben** durchzogen. Der Grabenzug, der das Gebiet von Nordost nach Südwest quert und entwässert, ist Teil eines Grünlandkomplexes und soll gemäß Plankonzept eingriffsmindernd in einen Grünzug - ergänzt um naturnahe Maßnahmen für die Regenwasserrückhaltung - eingebunden werden. Weitere Oberflächengewässer sind nicht vorhanden.

Östlich parallel entlang der Patthorster Straße verläuft die Grenze des **Wasserschutzgebiets Zone IIIA**, das sich beidseits der Gemeindegrenze Halle/Steinhagen erstreckt.

⁸ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (Düsseldorf, 2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben

Der südöstliche Planabschnitt mit Anschluss an die Auffahrt Schnatweg liegt innerhalb dieses Wasserschutzgebiets.

Überschwemmungsgebiete und Hochwasserschutzgebiete liegen im Plangebiet und im näheren Umfeld nicht vor.

4.7 Altlasten und Kampfmittel, Bodenschutz

a) Altlasten und Kampfmittel

Der Stadt Halle (Westf.) sind im Änderungsbereich bisher keine **Altlasten** bekannt. Grundsätzlich besteht nach **§ 2(1) Landesbodenschutzgesetz** vom 09.05.2000 die Verpflichtung, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlicher Bodenveränderungen unverzüglich der zuständigen Behörde (hier: Kreis Gütersloh, Untere Bodenschutzbehörde, Tel. 05241/85-2740) mitzuteilen, sofern derartige Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen oder ähnlichen Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden.

Gemäß Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Kampfmittelbeseitigung, vom 03.03.2011 liegen Erkenntnisse über Bombenabwürfe oder Munitionsfunde nach den bekannten Unterlagen bisher nicht vor. Weitergehende Maßnahmen sind derzeit nicht erforderlich (Indikator 1: keine Bombardierung). Vorkommen im Plangebiet können jedoch nie völlig ausgeschlossen werden. Treten verdächtige Gegenstände oder Bodenverfärbungen auf, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen, die Polizei, das Ordnungsamt der Stadt und der Staatliche Kampfmittelräumdienst sind umgehend zu benachrichtigen.

b) Bodenschutz

Die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit §§ 1ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und §§ 1ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) ist zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen und schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG.

Gemäß Bodenkarte NRW⁹ wird der überwiegende Teil der Fläche durch z.T. tiefreichend humose Sandböden (Gley, z.T. Podsol-Gley und Podsol, z.T. Gley-Podsol) geprägt. In Südwest-/Nordost-Richtung durchzieht ein schmaler Streifen mit Podsol-Gley, z.T. Gley das Plangebiet. Im nördlichen/westlichen Bereich sind Inseln aus schwarzgrauem, z.T. graubraunem Plaggenesch eingestreut. Die Kriterien der **landesweit rechtlich zu schützenden Böden** in Nordrhein-Westfalen¹⁰ treffen auf die Podsol- und die Plaggeneschböden zu. Aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung mit maschineller Bearbeitung und Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln kommen diese jedoch nicht mehr in ihrem Urzustand vor.

⁹ Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt 4312 Hamm; Krefeld 1981

¹⁰ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW; Krefeld 2004

Der Bau von Gebäuden und Straßen bedeutet i.d.R. die **Versiegelung** und damit lokal den vollständigen Verlust der Bodenfunktionen als Archiv der Natur und Kulturgeschichte, als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung, sofern nicht eine Entsiegelung vorgenommen wird. Die **Belange des Bodenschutzes** sind in der Abwägung gegenüber den städtebaulichen Zielen zu prüfen.

4.8 Landwirtschaft

Der überwiegende Teil des Plangebiets wird **intensiv landwirtschaftlich** genutzt (über 50 ha). Der Anteil der Ackerflächen überwiegt hierbei. Grünlandnutzung findet im Umfeld der Hofstellen oder Wohngebäude bzw. standortbedingt auf den feuchteren Flächen statt. Zunehmend sind Grünlandumbruch und Maisanbau zu beobachten. In Betrieb befindliche Hofanlagen werden nicht überplant. Die Nutzflächen werden i.W. von außerhalb des Gebiets liegenden Betrieben als Eigentums- oder Pachtflächen bewirtschaftet.

Ggf. für das Planungsziel problematische landwirtschaftliche Betriebe mit umfassender **Intensivtierhaltung** sind im näheren Umfeld nicht bekannt.

4.9 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im nordwestlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein **steinzeitlicher Fundplatz**. Da dieser Fundplatz im Bereich des vorhandenen Rückhaltebeckens liegt, wurde er in der Umweltstudie als nicht entscheidungserheblich bewertet. Auswirkungen auf die geplante GIB-Ausweisung werden nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht gesehen. Westlich der Kreisstraße ist außerhalb des Plangebiets an einer Hofstelle ein **Baudenkmal** vorhanden.

4.10 Freizeit und Erholung

Im Plangebiet bestehen keine **Einrichtungen für Freizeit und Erholung**. Der Landschaftsraum in seiner bisherigen Ausprägung - und ohne die künftige Trasse der A 33 mit ihrer zerschneidenden Wirkung - ist mit dem Wechsel der landwirtschaftlichen Nutzungen, den gliedernden Elementen wie Hofanlagen, Feldgehölzen, Wäldern etc. Teil der Parklandschaft des Münsterlands (siehe Landschaftsplan und Umweltstudie).

Im Landschaftsraum südwestlich bzw. südlich von Künsebeck verlaufen mehrere Radwanderwege (Radrundwanderweg 12 - Rund um Halle, Radrundwanderweg 17 - Steinhagen nach Brockhagen, Radfernwanderweg Bad Pyrmont - Haaksberge). Das engere Plangebiet hat Bedeutung für die Naherholung im Ortsteil Künsebeck und für die Streubesiedlung im Außenbereich.

4.11 Sonstige planungsrechtliche Bindungen: Trasse der A 33 und Leitungstrassen

Die **Trasse der A 33** wird nachrichtlich nach den von Straßen.NRW über das mit der Straßen- und Entwässerungsplanung beauftragte Ingenieurbüro zur Verfügung gestellten Unterlagen gemäß den Planfeststellungsbeschlüssen für die Abschnitte 6 und 7.1 mit dem Anschluss Schnatweg übernommen. Nachrichtlich wird die geplante Modifizierung der Auffahrt Schnatweg gemäß aktueller Überplanung durch Straßen.NRW überlagert. Der endgültige Anschluss der Entlastungsstraße erfolgt beim Bau der Anschlussstelle Schnatweg durch Straßen.NRW.

Entlang der künftigen Trasse der A 33 sind gemäß Fernstraßengesetz Einschränkungen für Baumaßnahmen zu beachten. Entlang der A 33 einschließlich Anschlussbereich sind Hochbauten jeglicher Art und Werbeanlagen in der Anbauverbotszone (Streifen von 40 m, gemessen vom befestigten Fahrbahnrand) gemäß § 9(1) i.V.m. 9(6) FStrG und nach den Richtlinien zur Werbung an Bundesautobahnen vom 17.09.2001 aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht unzulässig. Werbeanlagen in der Anbaubeschränkungszone (40 m bis 100 m vom befestigten Fahrbahnrand) bedürfen gemäß § 9(2) FStrG der Zustimmung der obersten Landesstraßen-Baubehörde.

Die **Ferngasleitung Nr. 6/19** (Open Grid GmbH, ehem. E.ON Ruhrgas AG) mit einem 8 m breiten Schutzstreifen (4 m beidseits der Leitungssachse) und Station 5 (Anschluss Leitung Nr. 6/19/8, ehem. RWE Gas) verläuft im Norden des Plangebiets in Höhe der Flurstraße und nördlich des Regenrückhaltebeckens durch den geplanten gliedernden Grünstreifen.

Im Südosten des Plangebiets verläuft eine **Erdgashochdruckleitung** (Wingas Transport GmbH, ehem. Nato-Kraftstoffleitung) mit 10 m breitem Schutzstreifen (5 m beidseits der Leitungssachse), die durch den Bau der A 33 zu verlegen ist. Die künftige Trasse wurde von dem für die Stadt Halle tätigen Vermessungsingenieur abgefragt, die Entscheidung zwischen Straßen.NRW und der WINGAS über die künftige Trasse ist aber noch nicht mitgeteilt worden. Angeregt wird die Prüfung und Erörterung einer weitergehenden Verlegung parallel zur A 33, um im Falle einer späteren Umwandlung der landwirtschaftlichen Flächen in ein Gewerbegebiet Spielraum zu erhalten.

Die gebietsquerende **10 kV-Leitung** ist zumindest im Baugebiet teilweise zu verlegen.

5. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplans

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Entwicklung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets und für die erforderliche Entlastungsstraße erarbeitet. Diese werden auf Grundlage der in den Kapiteln 2, 3 und 4 genannten Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen entwickelt. Das Plankonzept strebt zum einen eine möglichst gute Ausnutzung der verfügbaren Bauflächen und eine verkehrsgünstige Führung der Entlastungsstraße an, zum anderen werden aber auch Abstufungen, Eingrünungen etc. vorgenommen, um das Gebiet angemessen in den Siedlungs- und Landschaftsraum einzubinden.

5.1 Entwicklung des Plankonzepts: Rahmenplanung und Variantendiskussion

Im Zuge der Bearbeitung der Regionalplan-Änderung und der Standortentwicklung erfolgte eine umfassende Diskussion über die möglichen Trassenführungen der Erschließungsstraße und über die Konsequenzen für die Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets.

Diese Variantendiskussion war auch Gegenstand der Vorentwurfsunterlagen, die in den frühzeitigen Verfahrensschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB der Öffentlichkeit und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgelegt worden sind, um über die Planungen und über mögliche Planvarianten zu informieren und um weitere Abwägungsmaterialien für eine sachgerechte Entscheidung über das Erschließungskonzept zu sammeln. Die Vorentwurfsunterlagen umfassten u.a. eine Begründung mit Umweltbericht (Vorentwurf) mit den ersten Grobkonzepten für Erschließung und Bauflächenentwicklung, eine Nutzungsübersicht als Bestandskarte (Blatt 1) und die städtebauliche Rahmenplanung mit zwei Erschließungsvarianten (Blatt 2 und Blatt 3).

Die Ergebnisse dieser ersten Verfahrensschritte und der weiteren stadtplanerischen und gutachterlichen Arbeiten wurden in den Beratungen des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses sowie des Rats am 18.10.2011 bzw. am 09.11.2011 ausgewertet. Dem entsprechend der Beratungsvorlage ausgearbeiteten Planungsvorschlag für den Planentwurf mit einer Kombination aus beiden Varianten wurde zugestimmt, der Bebauungsplan-Entwurf ist entsprechend als Rechtsplan gemäß § 9 BauGB und gemäß BauNVO für die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB vorgelegt worden.

Die Variantendiskussion wird in dieser Entwurfsbegründung angesichts des Gesamtumfangs der Planung und im Interesse der Übersichtlichkeit nur noch zusammenfassend dargestellt. Planungsschritte und Plankonzepte werden in Anlage A.1 als ergänzende Erläuterung beigelegt (siehe dort).

a) Großräumige Trassenführungen der Entlastungsstraße

Die **großräumige Trassenführung** der Entlastungsstraße ist bereits frühzeitig im Zuge der Regionalplan-Änderung in einer Variantendiskussion in der Öffentlichkeit und mit Fachbehörden erörtert worden. Zusammenfassend sind i.W. 5 Varianten mit Unter-

varianten diskutiert worden, die bereits in Kapitel 2.3 dargestellt worden sind (siehe dort).

Im Ergebnis wurde aus verkehrlicher, städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht ganz eindeutig Variante IV/V mit einer direkten Verbindung zwischen dem Knotenpunkt Tatenhausener Straße/Kreisstraße/Künsebecker Weg im Norden und dem Anschluss an einen Kreisverkehr an der Auffahrt Schnatweg/A 33 im Südosten favorisiert. Die genaue Streckenführung sollte entsprechend im Zuge der Bauleitplanung erarbeitet werden.

b) Trassenplanung der Entlastungsstraße im Plangebiet und Bauflächenkonzeption

Nach den umfassenden Grundlagenarbeiten zum Antrag auf Regionalplan-Änderung wurden im Frühjahr 2010 **erste Grobkonzepte** erstellt und mit den Fachplanern erörtert. Auf dieser Grundlage und nach Diskussion der Knotenpunktoptionen wurden schalltechnische Vorprüfungen vorgenommen, um das Konfliktpotenzial besser einschätzen zu können. Nach diesen Prüfungsergebnissen wurden die vertiefenden Erschließungsvarianten als **städtebauliche Rahmenpläne (c)** ausgearbeitet.

Planungsgrundlage - und ohne Alternative - ist die Anordnung der geplanten Industrieflächen Richtung Süden nahe der Trasse der A 33, da dieser Streifen stark durch Emissionen der Autobahn vorbelastet sein wird und relativ großzügig zugeschnitten werden kann. Die Gewerbeflächen mit geringeren Emissionen sind dagegen im Norden und im Osten in Richtung der dort jeweils zunehmenden Streubebauung und in Richtung der Wohnsiedlungsbereiche der Ortslage Künsebeck bzw. der Delbrügge-Siedlung anzuordnen.

Der von Nordosten nach Südwesten das Gebiet querende Grabenzug mit begleitenden Gehölzstrukturen und Grünland wird nach den bisherigen Ergebnissen der Umweltprüfung ebenfalls als Grundannahme aufgenommen. Zuschnitt und Größenordnung waren im Planverfahren zu erarbeiten. Im Norden und Osten soll ein gliedernder Grünzug mit etwa 150-200 m Breite eine eindeutige Abgrenzung gegenüber den Wohnnutzungen im Bereich Künsebeck ermöglichen.

Der geplanten Entlastungsstraße als Haupteerschließung kommt in der Variantenprüfung eine besondere Bedeutung zu, da die Straße angesichts der Sammelfunktion für den Ziel- und Quellverkehr aus Halle in Richtung Schnatweg/A 33 langfristig über ein erhebliches Verkehrsaufkommen in einer Größenordnung um 10.000 Kfz/Tag anbaufrei mit der Ausbaubreite einer Kreis- oder Landesstraße errichtet werden soll und da eine ergänzende Binnenerschließung des Gewerbe- und Industriegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten erforderlich wird.

Die erarbeiteten Grobkonzepte sind in Anlage A.1 beigefügt (siehe dort, Kapitel 3.1), verdeutlicht wurden die unterschiedlichen Trassenführungen und die hiervon abhängige Erschließung und Entwicklung der Bauflächen. Ebenso sind unterschiedliche Varianten für den Knotenpunktausbau Entlastungsstraße/K 25/Flurstraße/Künsebecker Weg als Kreisverkehr diskutiert worden, der Knotenpunkt im Südosten an der Auffahrt Schnatweg ist dagegen ohne wesentliche Alternative.

c) Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz

Parallel zu den Grobkonzepten wurden Knotenpunktentwürfe für den Anschluss der Entlastungsstraße im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg sowie im Norden an einen Knotenpunkt mit Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße entwickelt. Die Variantendiskussion hat zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen geführt:

- Der **Anschluss an die Auffahrt Schnatweg zur A 33** ergibt sich im Grundsatz aus den gegebenen Rahmenbedingungen nach den vorliegenden Planfeststellungsbeschlüssen für die Abschnitte 6 und 7.1. Der in Lage und Anordnung nahezu festliegende Kreisverkehr muss auf fünf Anschlüsse aufgeweitet werden. Im Planentwurf wird die aktuelle Überplanung durch Straßen.NRW nachrichtlich dargestellt.

Alternativ wurden im Vorfeld im Zuge der Trassenvarianten verschiedene Anschlusslösungen geprüft, die entweder im Süden oder im Südosten jenseits der A 33 bzw. des Schnatwegs die Waldbestände betroffen hätten oder die im Nordosten am Schnatweg in Höhe der Delbrügge-Siedlung nach den Aussagen des Schallgutachters zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohner oder zu massiven Lärmschutzmaßnahmen mit anderen negativen Folgen geführt hätten. Diese wurden daher ebenso wie großräumige Straßenvarianten verworfen.

- Für den **Knotenpunkt im Norden** mit Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße wurden in interdisziplinären Planungsrunden unterschiedliche Anschlusskonzepte erörtert, die sich durch die Ausbauart (Kreisverkehr oder konventioneller Knoten) und durch die Lage entweder in Höhe der Trasse der Kreisstraße oder versetzt in Richtung Künsebecker Weg unterscheiden haben.

Ein konventioneller Knotenausbau wurde verworfen, da hier angesichts der Verkehrsmengen eine weniger sinnvolle Ampelregelung mit Wartezeiten, Folgekosten etc. erforderlich werden würde. Ein Kreisverkehr stellt eine angemessene und leistungsfähige Knotenlösung dar.

In der Verkehrsuntersuchung zur Entlastungsstraße sind diese Planfälle mit zusätzlichen Maßnahmen im Verkehrsnetz überprüft worden. Errechnet worden sind jeweils die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die einzelnen Straßen und die Zu- und Abnahmen gemessen am Prognose-Null-Fall gemäß Verkehrsentwicklungsplan mit durchgebauter A 33, aber ohne Entlastungsstraße.

Zusammenfassend stellen die Gutachter fest, dass die neue Entlastungsstraße deutliche Verkehrsreduzierungen in Künsebeck bewirkt, hier insbesondere auf der Flurstraße und der B 68. Bei einer direkten Führung der Entlastungsstraße auf den Knoten Kreisstraße/Flurstraße würde aber die Kreisstraße v.a. im Bereich des Bahnübergangs mit rund 2.000 Kfz/Tag zusätzlich belastet.

Da die Kreisstraße in der Ortslage Künsebeck aber ebenfalls entlastet werden soll, ergibt sich die **eindeutige Präferenz für die Achsverschiebung Richtung Künsebecker Weg (= sog. Planfall 1.1)**.

Zusätzlich wurden durch den Gutachter weitere Maßnahmen geprüft, über die im Zuge der mittel- bis langfristigen Umsetzung des Verkehrskonzepts noch zu diskutieren sein wird. Zu nennen sind hier z.B. die Sperrung der Kreisstraße in Höhe des Bahnübergangs oder eine Anbindung des Gewerbegebiets „Große Heide“ nördlich des Gartnischen Wegs an die B 68.

d) Städtebauliche Rahmenplanung - Varianten I und II

Als Zwischenergebnis der städtebaulichen und der verkehrs- und schalltechnischen Vorprüfung sind zwei Plankonzepte (vgl. Anlage A.1, Kapitel 3.3: Weiterentwicklung der Grobkonzepte Nr. 1 und Nr. 4) in Kombination mit einer Knotenpunktlösung im Norden mit möglichst direkter Anbindung an den Künsebecker Weg im Maßstab 1:2.500 ausgearbeitet und als Vorentwurfskonzept für den Bebauungsplan in den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB vorgestellt worden:

d.1) Variante I (vgl. Anlage A.1, Grobkonzept Nr. 4)

Die anbaufreie **Entlastungsstraße** wird als nordöstliche Gebietsabgrenzung angelegt. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.450 m. Die zu verlegende **Kreisstraße** quert die gebietsinterne Grünachse (Grabensystem mit erhaltenswertem Nass-/Feuchtgrünland) und hat je nach Lage und Anschlusspunkt eine Länge von etwa 600 bis 650 m. Diese Straße kann aber auf der gesamten Länge als Binnenerschließung für das Baugebiet genutzt werden. Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße direkt auf die K 25 und auf den Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung in Richtung der nördlichen Kreisstraße durch Künsebeck wird für den Verkehrsfluss „abgehängt“, um diese weniger zu belasten.

Eine über weite Strecken die Trasse begleitende **Verwallung auf der Ostseite** unterbricht die Sichtverbindung zwischen Straße und östlich anschließenden Freiräumen und der Delbrügge-Siedlung. Im Norden im Bereich des Rückhaltebeckens kann die Verwallung jedoch aus Platzgründen nicht oder nur eingeschränkt fortgesetzt werden, ggf. ist auch eine Dammlage als Überführung über eine spätere Bahntrasse denkbar. Die Straße kann durch Baumzeilen wirksam eingegrünt werden, der Wall ist zu bepflanzen und auf der Ostseite durch anschließende Baumhecken etc. so einzubinden, dass ein möglichst landschaftstypischer Eindruck erreicht wird. Durch diesen Straßenzug mit begleitender Eingrünung kann auch eine relativ **frühzeitige Abgrenzung und Eingrünung des Gewerbe- und Industriegebiets** erreicht werden.

Die **Kreisstraße (K 30)** wird so durch den westlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, dass sowohl dort als auch im mittleren Bereich eine Erschließung des Baugebiets ohne zusätzlichen Knotenpunkt für eine Binnenerschließung mit der Entlastungsstraße möglich wird. Diese zusätzliche Querung des Grabenzugs hat erhebliche Vorteile für die Binnenerschließung, führt aber aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege zu einer erhöhten Eingriffswirkung im Grünlandzug. Die Kreisstraße kann dafür im Norden auf der bisherigen Trasse abgebunden werden.

Ein zweiter Anschluss ist erforderlich für die **Patthorster Straße**, die den weiteren Außenbereich im Süden der geplanten A 33 erschließt. Hier wird eine Verbindung mit der Binnenerschließung des Gewerbe- und Industriegebiets vorgeschlagen. Auf die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene zweite Querung der A 33 für den **Landweg** soll verzichtet werden, da hierdurch eine zusätzliche Zerschneidung der Bauflächen erfolgen würde.

Der geplante **Gleisanschluss** für den Güterverkehr erfolgt durch eine Querung der Straßenachse.

Die so zugeschnittenen bzw. erschlossenen Bauflächen erlauben eine **flexible und großflächige Industrie- und Gewerbeansiedlung**.

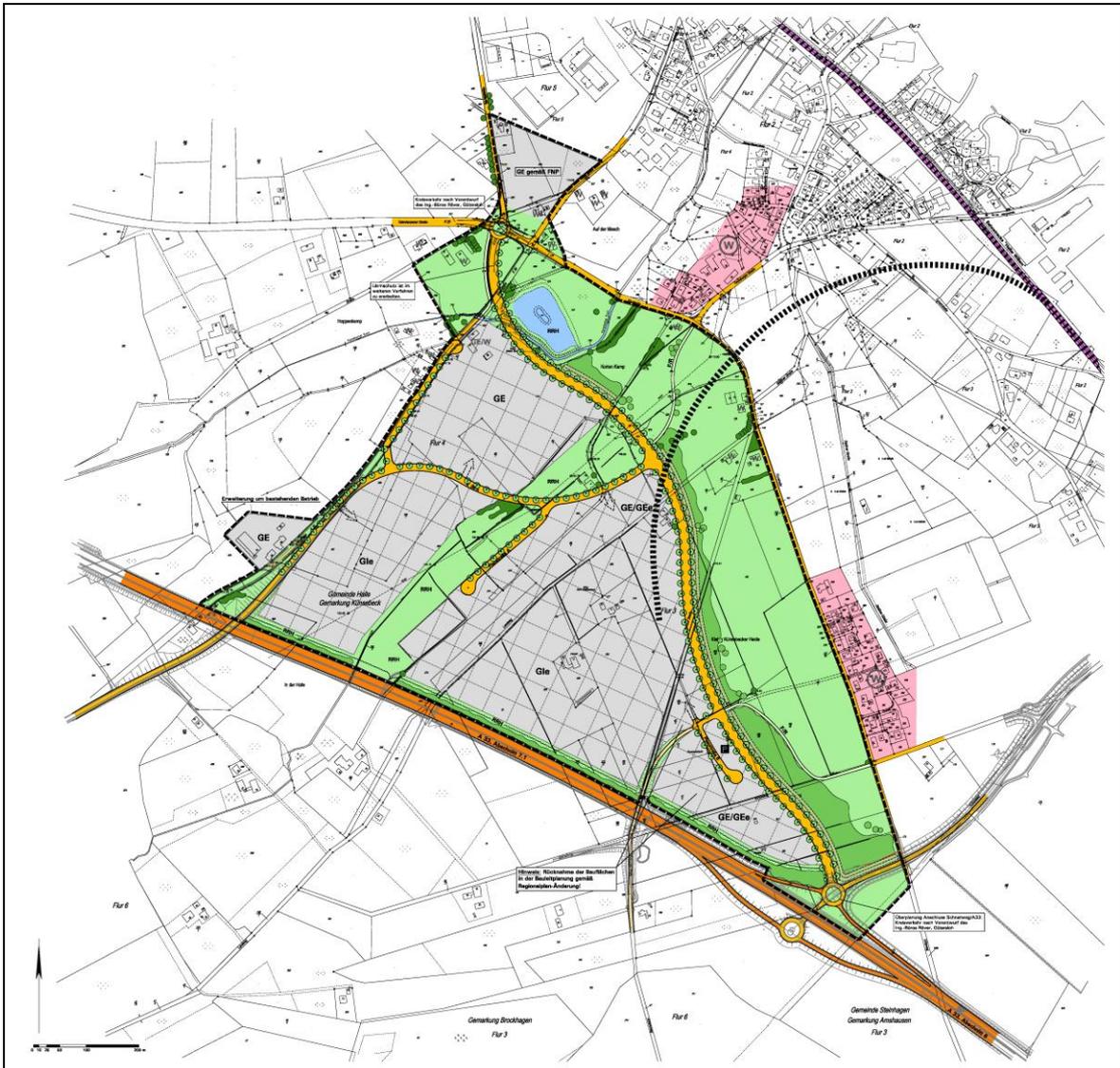


Abbildung 7: Städtebauliche Rahmenplanung - Variante I/Vorentwurf - ohne Maßstab - Δ ^{Nord}
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

d.2) Variante II

In Variante II verläuft die Trasse der **Entlastungsstraße** etwas weiter nach Südwesten versetzt teilweise durch das Gewerbe- und Industriegebiet. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.420 m. Die **Kreisstraße (K 30)** wird durch den nordwestlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, die Neubaulänge beträgt knapp 400 m. Die alte Trasse der K 30 kann ebenfalls in Höhe der Streubebauung an der K 30 abgehängt werden.

Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße auf die K 25 und auf den dort leicht verschwenkten Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung Richtung nörd-

licher Kreisstraße wird hier an den Künsebecker Weg angebunden. Wie in Variante I soll auch hier eine Unterordnung der nördlichen Kreisstraße erfolgen.

Auf der nordöstlichen Seite ergibt sich nach dieser Trassenführung eine etwa 5-6 ha große **Baufläche**, die angesichts der Randlage und der Nähe zu Wohn- und Streubebauung nicht als Industriegebiet, sondern als Gewerbegebiet, ggf. auch mit Einschränkungen, festzusetzen ist.

Die **Binnenerschließung** im mittleren und südlichen Plangebiet muss voraussichtlich über zwei Anschlusspunkte erfolgen, so dass **drei Knotenpunkte** ausgebaut werden müssten und hier jeweils der Verkehrsfluss auf der Entlastungsstraße behindert werden kann.

Die **Überfahrt Patthorster Straße** über die A 33 wird auch hier beibehalten, auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich soll ebenso verzichtet werden.

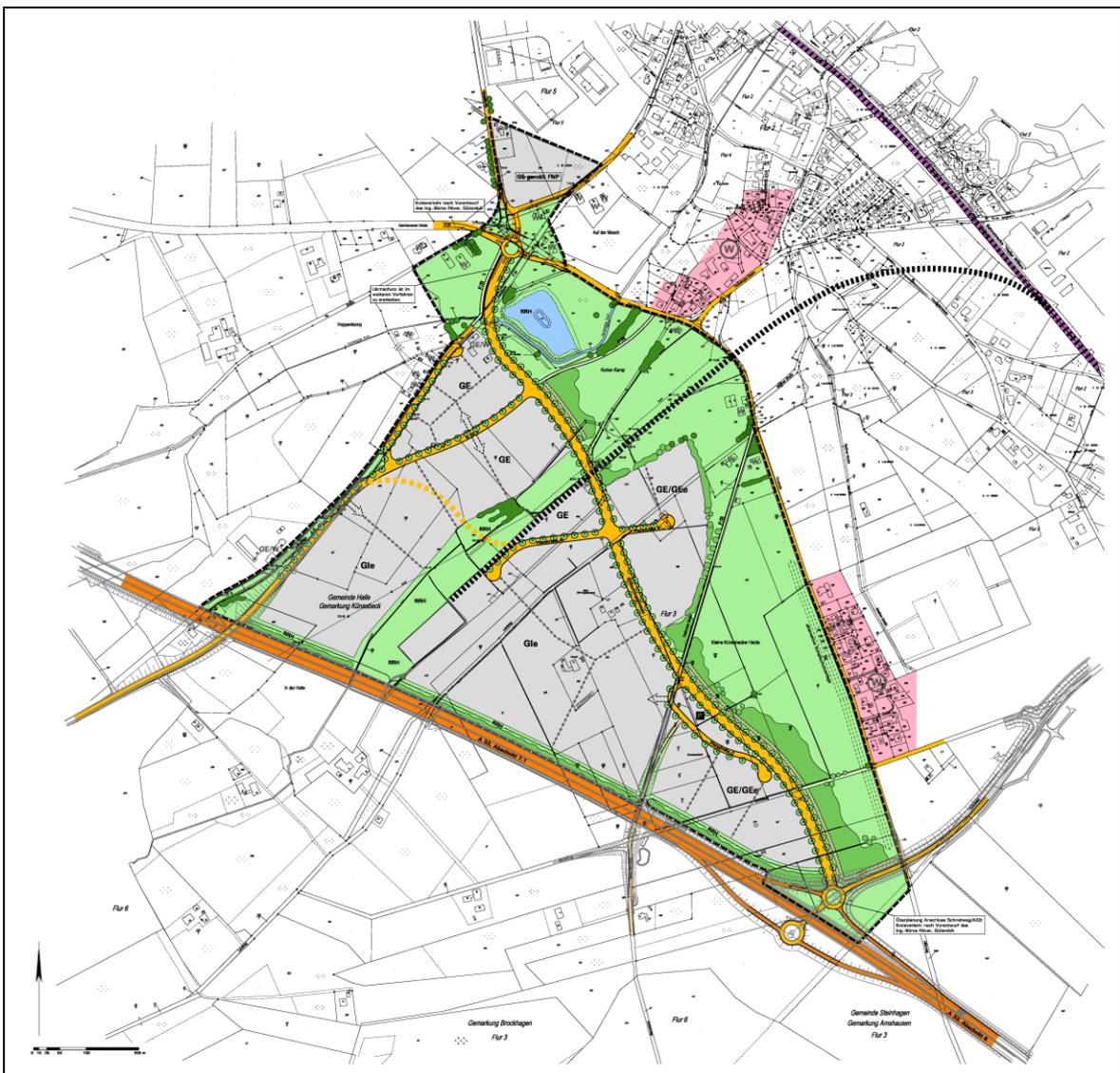


Abbildung 8: Städtebauliche Rahmenplanung - Variante II/Vorentwurf - ohne Maßstab - Δ Nord
Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Der **Gleisanschluss** könnte zunächst in die kleinere Baufläche östlich der Entlastungsstraße geführt werden, was allerdings angesichts der begrenzten Größe und der hier eher anzusiedelnden weniger störungsintensiven Betriebe fraglich erscheint. Ein oder zwei größere Betriebe mit nächtlichen Ladevorgängen kommen ggf. als potenzielle Kunden oder Betreiber in Frage. Diese wären in jeder Variante in den zusammenhängenden Industriegebietsflächen nahe der A 33 anzusiedeln, so dass letztlich eine Querung der Trasse der Entlastungsstraße durch ein Anschlussgleis sinnvoll und unvermeidbar erscheint. Als sinnvolle Trassenführung wird das Anschlussgleis daher entlang des Grünzugs geführt, so dass die weitere Binnenerschließung nicht gequert werden muss und eine Zerschneidung von Bauflächen nicht erfolgt.

Die für Variante I beschriebene **Verwallung auf der Ostseite** kann die Trasse hier im Südosten und Norden ebenfalls begleiten, in Höhe des östlich gelegenen Baugebietsabschnitts ergibt sich jedoch eine typische Gewerbegebietsrandlage, die aus Richtung der Wohnbebauung je nach anzusiedelnden Betrieben mehr oder weniger erkennbar ist und die durch eine Eingrünung abgeschirmt werden muss.

Die so erschlossenen Bauflächen erlauben ebenfalls eine flexible Industrie- und Gewerbeansiedlung, gegenüber Variante I ergeben sich allerdings in der Größe teilweise Einschränkungen.

e) Ausarbeitung des Plankonzepts als Kompromisslösung auf Grundlage der Variante I

Die betroffenen Bürger haben sich teilweise an der Variantendiskussion beteiligt, insbesondere soweit die Trassenwahl direkte Auswirkungen auf die Entfernung zwischen ihrem Wohnstandort und den geplanten Straßen und Bauflächen hat. Bevorzugt wurde überwiegend Variante I mit klarer Abgrenzung gegenüber den östlich und nordöstlich liegenden Wohnnutzungen. Die Anlieger an der Kreisstraße haben zudem um eine möglichst deutliche Verschwenkung der Kreisstraße nach Osten gemäß Variante I gebeten. Die Variantendiskussion mit dem Kreis Gütersloh und mit den an der Planung beteiligten Fachbüros hat ebenfalls zu einer eindeutigen Präferenz für die Entlastungsstraße gemäß Variante I geführt. Hauptgrund ist die eindeutige Abgrenzung der Trasse und des geplanten GE-/GI-Gebiets gegenüber dem Grünzug bzw. gegenüber den Siedlungsbereichen in Künsebeck.

Der Kreis Gütersloh/Landschaftsbehörde hat jedoch nachdrücklich darum gebeten, den von Nordost nach Südwest durch das Baugebiet verlaufenden Grünzug durch die Kreisstraße nicht zusätzlich zu queren, zumal die Breite des Grünzugs in der Abwägung im Interesse der verbleibenden Bauflächen ebenfalls begrenzt werden soll. Diesem Vorschlag soll im Interesse des Naturschutzes gefolgt werden, obwohl dadurch ein zweiter Knotenpunkt mit der Entlastungsstraße erforderlich wird. Ein Vorteil ist allerdings auch, dass das optionale Bahnanschlussgleis keine Konflikte mit einem Knotenpunkt verursacht.

Zusammenfassend wurde das Plankonzept des Bebauungsplans Nr. 56 somit auf Grundlage der Variante I, jedoch mit Blick auf die Verlegung der Kreisstraße K 30n als Kompromisslösung erarbeitet:

- Die Entlastungsstraße wird als nordöstliche Abgrenzung des GE-/GI-Gebiets angelegt.

- Die Ostseite der Entlastungsstraße wird durch einen i.W. durchgehenden Heckenzug mit Wallanlage gestaltet, so dass eine eindeutige Abgrenzung mit Sichtabschirmung über weite Strecken möglich ist.
- Die Kreisstraße wird im Norden des Plangebiets leicht verschwenkt und an die neue Entlastungsstraße angebunden,
- der von Nordost nach Südwest zur A 33 verlaufende Bachlauf mit Grünzug wird nicht durch die Kreisstraße gequert.
- Die Trassenplanung führt allerdings dazu, dass in Abwägung der privaten und öffentlichen Belange als Kompromiss zwecks Abstand zu dem Gewerbebetrieb mit Wohnhaus an der K 30 ein Eingriff der Straßenplanung in die Westspitze der Rückhaltefläche mit dem Auslaufbauwerk unvermeidbar ist.
- Die Bahntrasse wird in das Gebiet entlang des Grünzugs hineingezogen, so dass keine zusätzliche Splitterung der GE-/GI-Flächen entsteht.
- Der Geltungsbereich wird an den Stand der Ausbauplanungen angepasst.

5.2 Art der baulichen Nutzung

a) Art der baulichen Nutzung und Gliederung des Baugebiets

Die geplanten Bauflächen werden entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen im südlichen Abschnitt Richtung A 33 und im zentralen Bereich weitgehend als **Industriegebiet „GI“ gemäß § 9 BauNVO** festgesetzt. Ziel der Stadt ist es ausdrücklich, in diesen zusammenhängenden Teilbereichen flexibel großflächige Gewerbe- und Industrienutzungen unterbringen zu können, für die an anderer Stelle im Stadtgebiet keine ausreichenden Flächenangebote mehr bestehen oder die in bestehenden Gewerbegebieten und Nachbarschaften aus immissionsschutzfachlichen und verkehrlichen Gründen nicht angesiedelt werden können.

Die Flächen im Nordwesten und Norden in Randlage zur K 30 mit Streubebauung im Außenbereich bzw. zum Siedlungsbereich Künsebeck werden als **Gewerbegebiet „GE“ gemäß § 8 BauNVO** mit einem geringeren Emissionsgrad überplant. Ebenso wird der kleinflächige Sonderstandort im Osten in Höhe der Einmündung der Planstraße/Patthorster Straße in die Entlastungsstraße als Gewerbegebiet festgesetzt, für den eine gewerbliche Sondernutzung, ein Bürostandort o.ä. Ansiedlungen in Frage kommen (Teilfläche GE1).

Im Nordwesten des Plangebiets wird ein an der K 30 liegender kleiner Gewerbebetrieb überplant (Teilfläche GEN4). Im Westen des Plangebiets wird westlich der K 30 ein Brunnenbau-Betrieb einbezogen. Die Eigentümer haben um eine Überplanung als Gewerbegebiet gebeten, um den Betrieb in dem teilweise ehemals landwirtschaftlichen Gebäudebestand rechtlich absichern zu können, größere Erweiterungen sind nicht geplant (Teilfläche GE2).

Grundlegendes Planungsziel ist die vielfältige gewerblich-industrielle Nutzung der Bauflächen unter angemessener und sicherer Beachtung der Belange der in Künsebeck im weiteren Umfeld vorhandenen Wohnnutzungen. Die Teilbereiche sollen möglichst sinnvoll gegliedert werden, der Nachbarschutz in Bezug auf Lärm soll

durch eine Geräusch-Kontingentierung sichergestellt werden. Vor diesem Hintergrund wurde nach Entscheidung über das Plankonzept ein **schalltechnisches Gutachten** erstellt, in dem die mögliche Kontingentierung durch sog. „immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel“ (IFSP) ermittelt wird¹¹. Durch die Ausweisung von IFSP erfolgt eine **Gliederung des Plangebiets gemäß § 1(4) Nr. 2 BauNVO** nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften.

Im Gutachten wird eine Gesamtbetrachtung für das Plangebiet durchgeführt, in der die bestehende gewerbliche Vorbelastung durch die Festsetzung von entsprechenden IFSP-Kontingenten im Bebauungsplan Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ im Norden einbezogen worden ist. Andere maßgebliche gewerblich-industrielle Lärmvorbelastungen sind im Plangebiet und im näheren Umfeld nicht vorhanden. Einbezogen wird außerdem im Südosten die etwa 6 ha große Fläche zwischen Entlastungsstraße, Patthorster Straße und A 33, die aufgrund der landesplanerischen Flächenzuordnung vorerst nicht als Baugebiet aufgenommen werden kann. Langfristig kommt die Fläche aber in dieser „eingeschlossenen“ Situation durchaus als Gewerbegebiet in Frage und soll daher (angesichts der Randlage zur Delbrügge-Siedlung im Osten) vorsorglich bei der Verteilung der Emissionskontingente entsprechend berücksichtigt werden.

Im Ergebnis erfolgt im Bebauungsplan Nr. 56 eine Gebietsgliederung nach § 1(4) Nr. 2 BauNVO hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen:

- a.a) Gliederung nach dem Emissionsverhalten für Geräusche durch Festsetzung von **„immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln“ (kurz: IFSP)** in dB(A) je m² Betriebsgrundstück und
- a.b) ergänzend für sonstige Emissionen wie Gerüche und Stäube Gliederung gemäß **Abstandsliste nach dem Abstandserlass NRW 2007**.

Hiernach sind Betriebe und Anlagen zulässig, wenn (a) deren gesamte Schallemission ggf. nach Einbeziehung flexibel zu ergreifender Schallschutzmaßnahmen auf dem Betriebsgelände das jeweils zulässige Geräusch-Kontingent für das einzelne Grundstück nicht überschreitet und wenn (b) für sonstige Emissionen wie Gerüche und Stäube ergänzend die Grobgliederung gemäß Abstandserlass NRW eingehalten wird.

Im Bebauungsplan werden auf Basis des Schallgutachtens die entsprechenden Schalleistungspegel IFSP für die Teilflächen festgesetzt. Auch bei aus schalltechnischer Sicht zur Nachtzeit eingeschränkt nutzbaren GI-Flächen ist die Festsetzung dieses GI-Gebiets sinnvoll. Hierdurch wird ein größeres Betriebsspektrum zulässig, zumal die Problematik „Lärm“ häufig schon mit geringem Mehraufwand, z.B. alleine durch geschickte Anordnung von Hallenbaukörpern, als abschirmende Maßnahme bewältigt werden kann.

Durch die ergänzende Gliederung gemäß Abstandsliste NRW können auch sonstige Emissionen wie Gerüche und Stäube allgemein bereits auf Ebene des Bebauungsplans geregelt werden. Maßgebliche Kriterien sind weiterhin die angestrebte Flexibilität zu Gunsten von Industrie/ Gewerbe, die erforderliche Praktikabilität und Nachvollziehbarkeit der Planfestsetzungen sowie die einzuhaltenden Schutzansprüche der Nachbar-

¹¹ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle (Westf.) - Teil Gewerbe, November 2011 und Teil Verkehr, Dezember 2011, AKUS GmbH, Bielefeld, siehe Anlage A.2

schaft und die akzeptorbezogene Betrachtungsweise nach BImSchG und TA Lärm. Verwiesen wird auf Kapitel 5.7 mit weiteren Erläuterungen zur immissionsschutzfachlichen Gliederung.

b) Weitere Schutzvorkehrungen: Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen, die ein Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3(5a) BImSchG in Verbindung mit der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) sind - Steuerung gemäß § 1(9) BauNVO

In der Rechtsprechung des OVG NRW, des BVerwG sowie des EuGH ist klargestellt worden, dass in der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen (künftigen/möglichen) Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG) und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG besteht.

Diese schutzwürdigen Gebiete sind dabei verkürzt als *von Menschen überwiegend bewohnte bzw. stark frequentierte Bereiche* zu bezeichnen. Diese sind nach der einschlägigen Rechtsprechung durch die Kommune im Rahmen der Ermittlung der Abwägungsgrundlagen zu identifizieren und zu bewerten. Im vorliegenden Fall handelt es sich dabei nach Auffassung der Stadt insbesondere um die im Norden und Osten liegenden Siedlungsbereiche Künsebeck und Delbrügge-Siedlung sowie um die das Plangebiet begrenzenden bzw. durchziehenden, noch zu errichtenden wichtigen Verkehrswege (Autobahn A 33 und Entlastungsstraße, nachgeordnet K 30n). Das großflächige Industriegebiet liegt zwischen den genannten Verkehrstrassen und weist durchschnittliche Ausdehnungen von jeweils rd. 650 m auf. Die kleineren Gewerbegebietsflächen liegen überwiegend im Westen und Norden des künftigen Straßendreiecks.

Die Seveso-II-Richtlinie und die Störfallverordnung (12. BImSchV) definieren sehr spezifische Grundlagen für die Ermittlung angemessener Abstände („Achtungsabstände“) zwischen schutzwürdigen Gebieten und Betriebsbereichen, in denen gefährliche Stoffe verwendet werden oder vorkommen etc. Der Leitfaden „KAS 18“ soll als Grundlage für die Einbeziehung des Belangs in die kommunale Bauleitplanung dienen.¹²

Für Neuplanungen enthält dieser Leitfaden Abstandsempfehlungen für Betriebsbereiche, in denen bestimmte Stoffe in bestimmten Mengen vorkommen bzw. verwendet werden. Die aufgeführte Liste ist nicht abschließend, auch sind mit Bezug auf die Seveso-II-Richtlinie sowie die Störfallverordnung beim Vorkommen bzw. der Verwendung von Mischungen gefährlicher Stoffe ggf. andere Abstandserfordernisse gegeben. Die aufgeführten Stoffe sind in dem Leitfaden Achtungsabständen der Klassen I bis IV zugeordnet, für die Abstände zwischen mindestens 200 m und 1.500 m definiert werden.

¹² Kommission für Anlagensicherheit -KAS- beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzwürdigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG“, erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Fortschreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-1“, 2. Überarbeitete Fassung, KAS 18, November 2010, abzurufen unter www.kas-bmu.de/publikationen/kas/KAS_18.pdf [Stand Dezember 2011]

Daraus ergibt sich aufgrund der Lage und Ausdehnung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets zu den o.g. schutzwürdigen Gebieten, dass i.W. nur ein nördlicher Teil des GIN1 und ein kleiner südlicher Teil des GIN3 nach den Abstandsempfehlungen der KAS für Betriebe der Klasse I mit einem Achtungsabstand von 200 m geeignet sein kann.

Die AG-LUP (Arbeitsgruppe Überarbeitung Leitfaden SFK/TAA_GS_1 [= Grundlage der heutigen KAS 18]) der Kommission für Anlagensicherheit konnte sich aufgrund der geringen Erfahrungen in der Bauleitplanung mit diesen neuen Rahmenbedingungen bisher nicht auf eine rechtssichere Festsetzungsempfehlung bei Bebauungsplänen für Betriebsbereiche verständigen, z.B. vergleichbar einer Gliederung nach Abstandsliste NRW. Die Kommission für Anlagensicherheit hat dazu aktuell einen Gutachterauftrag erteilt, Ergebnisse sind aber noch nicht bekannt und werden im Rahmen des begrenzten Zeithorizonts für das vorliegende Planverfahren auch nicht erwartet.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Nähe des Gewerbe- und Industriegebiets zu den Siedlungsbereichen im Norden und Osten und zu den umgebenden künftigen Verkehrsstrassen als schutzwürdige Gebiete i.S.d. § 50 BImSchG entscheidet sich die Stadt hier für einen grundsätzlichen Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen mit Betriebsbereichen i.S.d. § 5(3a) BImSchG. Damit wird im Bebauungsplan bereits gesichert, dass in dem vorliegenden, von schutzwürdigen Gebieten umgebenen Gewerbe- und Industriegebiet keine sog. „Störfallbetriebe“ angesiedelt werden. Die Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG stellt in der dicht besiedelten Region OWL einen besonderen städtebaulichen Belang dar, dem mit der vorliegenden Planung nachgekommen wird.

c) Betriebswohnungen und Büronutzungen - besondere Anforderungen im GE und GI

Betriebswohnungen können gemäß § 8(3) bzw. § 9(3) BauNVO als **Ausnahme** zugelassen werden. Hierfür sind jedoch im Interesse der gewerblich-industriellen Nutzungen im gesamten Plangebiet strenge Anforderungen an Standort, Bauformen bzw. Einbindung der Wohnungen in die Gewerbebauten, Ausrichtung und Anordnung gegenüber umgebenden Betrieben, Schallschutz etc. zu stellen, da sich gemäß Schallgutachter - zumindest theoretisch - bei Ausschöpfung aller IFSP innerhalb des Plangebiets Pegel ergeben können, die oberhalb der Richtwerte der TA Lärm liegen. Angrenzende Betriebe dürfen jedoch nicht in ihrer Nutzung bzw. Ausnutzbarkeit eingeschränkt werden. Hier besteht eine Pflicht zum Selbstschutz bei Betriebswohnungen. Im Bebauungsplan wird unter Punkt F.1 ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Eine frühzeitige Abstimmung mit Kommune und Baugenehmigungsbehörde wird ausdrücklich empfohlen.

Aufgrund schlechter Erfahrungen mit betriebsbezogen genehmigten Wohnnutzungen, die im Nachhinein zu erheblichen Konflikten mit benachbarten Industrie-/Gewerbebetrieben geführt haben und z.T. sogar als reine Wohnnutzungen umgenutzt worden sind, wird die Stadt Halle (Westf.) in der Vermarktung die Ansiedlungskonzepte sorgfältig prüfen und mit dem Kreis Gütersloh als Baugenehmigungsbehörde abstimmen.

Dieses gilt entsprechend auch für die Frage der **Belastung durch Verkehrslärm**: In den Randstreifen der Bauflächen entlang der geplanten A 33 können die Orientierungswerte für gewerblich-industrielles Wohnen überschritten werden. Aufgrund der groß-

flächigen Nutzungsmöglichkeiten ist die Fragestellung aber in diesem Streifen überschaubar, genügend Alternativen bestehen. Auch entlang der Entlastungsstraße wird insofern angesichts der bei Betriebsansiedlungen im Regelfall vorgelagerten Grünstreifen, Stellplatzanlagen etc. keine besondere Problematik gesehen.

Büronutzungen sind ebenfalls mit Rücksicht auf umgebende Bauflächen und Betriebe anzuordnen und mit ausreichendem Schallschutz etc. zu errichten.

Eine Festsetzung von allgemeinen passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan für die nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wurde geprüft, im Ergebnis aber nicht vorgenommen, da aus Sicht des Bebauungsplans nur pauschale Regelungen möglich wären, hier aber eine besondere Situation in jedem Einzelfall zu betrachten sein wird. Deren angemessene Beachtung kann in den Baugenehmigungsverfahren erfolgen, so dass der Konflikttransfer im Zuge der Ausnahmeregelung vorgenommen wird. Dort ist sicherzustellen, dass ungesunde Wohnverhältnisse vermieden werden. Zielgröße ist gemäß TA Lärm ein Innenpegel von 35 dB(A) tags und 25 dB(A) nachts. Je nach Lage, Abschirmung durch Baukörper etc. sind hierzu die notwendigen aktiven abschirmenden oder passiven Maßnahmen im Einzelfall sachgerecht und ergänzend zu treffen. Dieses gilt im übertragenen Sinne ebenfalls für die allgemein zulässigen Büronutzungen mit anzustrebenden Innenpegeln von 40 dB(A) tags.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass selbst bei nachgewiesener Betriebsbezogenheit kein Rechtsanspruch auf Genehmigung einer Betriebswohnung, sondern lediglich ein Anspruch auf eine fehlerfreie Ermessensentscheidung besteht (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO - Kommentar, 11. Auflage 2008, § 9 Rn. 9.2).

Ein Ausschluss von Betriebswohnungen insbesondere in Teilen des GI-Gebiets wurde aufgrund der o.g. negativen Erfahrungen zunächst erwogen, um dauerhaft dort die o.g. Konflikte zu vermeiden und eine sinnvolle Ausnutzung gewährleisten zu können. Nach Prüfung und angesichts der Rechtslage wurde hiervon jedoch abgesehen. Im Einzelfall kann z.B. Notdienstpersonal angesichts der Lage des Plangebiets außerhalb der Siedlungsbereiche durchaus wünschenswert sein und sinnvoll auch auf einem GI-Grundstück untergebracht werden. Zudem kann Betriebswohnen in einem GI nach der Rechtsprechung keine weitergehenden Schutzansprüche als andere zulässige GI-Nutzungen beanspruchen. Hier bestehen rein rechtlich auf Dauer keine Abwehransprüche gegen emittierende Betriebe. Auch innerhalb des GE-Gebiets sind entsprechend die GE-Werte gemäß TA Lärm einzuhalten. Neben Lärmimmissionen sind allerdings auch andere Immissionen zu beachten. Nach der Geruchsimmisionsrichtlinie GIRL sind Arbeitnehmer eines benachbarten Betriebs (Vollzeitarbeitsplätze und z.B. Büronutzungen) ebenso wie Bewohner als „Nachbarn“ mit ähnlichen Schutzansprüchen anzusehen (hier Schutzanspruch bis 15 % Geruchsbelastung in GE- und GI-Gebieten).

Der Bauaufsicht stehen rechtlich die Mittel zur Sicherung der plangemäßen Nutzung zur Verfügung (siehe oben) - auch wenn in der Praxis hier unstrittig häufig Probleme entstehen. In jedem Fall ist eine restriktive Vorgehensweise der Kommune und der Baugenehmigungsbehörde erforderlich.

d) Ausschluss weiterer Nutzungen in den GE/GI gemäß § 1, Absätze 5, 6, 9 BauNVO

Die Standortdiskussionen im Zuge der Regionalplan-Änderung haben nochmals deutlich gezeigt, dass großflächige und relativ (Emissions-)konfliktarme Gewerbe- und Industrieflächen aufgrund der Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und in der Region begrenzt sind. Die Entwicklung derartiger Flächen stößt immer wieder aufgrund der Wohnsiedlungen und der weit verbreiteten Streubebauung sowie angesichts von vielfältigen Wald- und Naturschutzflächen im Umfeld der potenziellen Bauflächen auf erhebliche Konflikte. Daher sollen die entwicklungsfähigen Bauflächen im Plangebiet zweckgebunden durch Gewerbe und Industrie, das heißt v.a. durch größere Betriebe und Anlagen mit entsprechenden Standortanforderungen hinsichtlich Größe, Erschließung und zulässiger Emissionen, genutzt werden können.

Ergänzend ist auch darauf zu achten, dass die angestrebte positive Außendarstellung des Gebiets nicht durch einzelne Branchen mit ggf. besonderen, i.d.R. als nachteilig bewerteten Auswirkungen eingeschränkt wird (Beispiel: Schrottplätze neben Lebensmittel-, Textil- oder Pharmaindustrie). Der sehr gut erschlossene Standort mit stark frequentierten Hauptverkehrsachsen könnte außerdem für Kfz-orientierte Nutzungen mit überörtlichem Einzugsbereich wie großflächigem Einzelhandel oder große Sportanlagen oder Vergnügungsstätten attraktiv sein. Derartige Nutzungen würden jedoch die verfügbaren Gewerbe-/Industrieflächen einschränken und sind aus städtebaulicher Sicht an diesem randlichen, Kfz-affinen Standort außerhalb des Siedlungsschwerpunkts als problematisch zu werten.

Vor diesem Hintergrund werden im Bebauungsplan Festsetzungen aufgenommen, die derartige **Nutzungen**, die die o.g. Zielsetzungen beeinträchtigen können, **gemäß § 1, Absätze 5, 6 und 9 BauNVO in den GE und GI ausschließen**.¹³

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der weitergehenden Feinsteuerung der zulässigen bzw. der unzulässigen Nutzungen gemäß § 1(9) BauNVO gemäß BauNVO „besondere städtebauliche Gründe“ erforderlich sind. Hiermit sind jedoch nicht *besonders schwerwiegende Gründe*, sondern *spezielle Gründe* gemeint, die sich aus einer ganz konkreten städtebaulichen Situation für einen einzelnen Planungsfall ergeben. In den folgenden Absätzen d.2 bis d.6 werden diese besonderen Gründe in dem vorliegenden, peripher zu den Siedlungsbereichen gelegenen Plangebiet erläutert.

Aufgrund der Lage des Gewerbegebiets an der A 33 außerhalb des Siedlungsbereichs der Stadt Halle (Westf.), des Flächenbedarfs und der Gliederung bzw. Aufgabenteilung der Industrie- und Gewerbegebiete im Stadtgebiet und auch im Verhältnis zu den Partnerkommunen Werther und Gütersloh wird diese Vorgehensweise in Abwägung der öffentlichen und privaten Belange für vertretbar gehalten. Angesichts der angestrebten zentralen Vermarktung der Bauflächen durch die Stadt Halle (Westf.) (in Abstimmung mit den Städten Gütersloh und Werther) werden zudem die künftigen Bauwilligen vor der Standortentscheidung über diese Planungsziele informiert. Diese Ziele sind damit mit dem Kaufvertrag akzeptierte Voraussetzung für die ansiedlungswilligen Betriebe. In bestehende Rechte wird nicht eingegriffen. Die beiden überplanten Gewerbebetriebe liegen zudem heute im Außenbereich und sind im Rahmen des § 35 BauGB eng begrenzt.

¹³ Hinweis: Aufgrund der abweichenden Inhalte bzw. Gliederung der §§ 8 und 9 BauNVO werden die Einschränkungen in der Plankarte getrennt für die GE- und GI-Gebiete festgesetzt. In der Begründung können die Gründe für diese Inhalte aber gemeinsam behandelt werden.

d.1) Ausschluss von Anlagen für sportliche Zwecke, von Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie von Vergnügungsstätten in den GE- und GI-Gebieten

Anlagen für sportliche Zwecke sind in Gewerbegebieten gemäß § 8(2) BauNVO allgemein zulässig, gemäß § 9(3) BauNVO können diese in Industriegebieten dagegen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Diese Anlagen werden hier jeweils insgesamt ausgeschlossen, um den o.g. Zielen der Planung gerecht werden zu können. Insbesondere der Flächenbedarf solcher Anlagen steht in direkter Konkurrenz zu einer flexiblen Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben. Hinzu kommt, dass derartige Nutzungen (soweit diese nicht speziell auf den Außenbereich angewiesen sind) ihren idealtypischen Standort aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht im Siedlungsbereich oder zumindest in direkter Siedlungsnähe verknüpft mit den Wohn- und Mischgebieten der Kommune finden sollten. Bezüglich der verkehrlichen Aspekte ist auch zu bedenken, dass direkter Besucherverkehr aus dem Siedlungsraum nicht unnötig in das Plangebiet „gezogen“ werden soll.

Gemäß § 8(3) BauNVO können **Anlagen für kirchliche, kulturelle u.a. Zwecke sowie Vergnügungsstätten** ausnahmsweise zugelassen werden. In GI-Gebieten können **Vergnügungsstätten** gemäß § 9(2) BauNVO als Gewerbebetriebe aller Art allgemein zulässig sein. Diese Nutzungen werden jedoch ebenfalls im Plangebiet insgesamt ausgeschlossen, da sie ebenso nicht der Zielsetzung des Gewerbe- und Industriegebiets entsprechen (siehe oben) und da sie erfahrungsgemäß aufgrund des teilweise von ihnen ausgehenden Ruheanspruchs zu unerwünschten Konflikten mit den angestrebten gewerblich-industriellen Nutzungszielen führen können. Auch hier wäre eine Ansiedlung im siedlungsnahen Bereich zu bevorzugen.

d.2) Ausschluss von Beherbergungsgewerbe in den GE und GI

Betriebe des Beherbergungsgewerbes werden in den geplanten GE- und GI-Gebieten ausgeschlossen, da sie nicht der Zielsetzung des Projekts als Gewerbe- und Industriegebiet entsprechen (s.o.). Diese Nutzungen müssen im Regelfall ihren idealtypischen Standort aus den o.g. Gründen ebenfalls im Siedlungsbereich oder zumindest in direkter Siedlungsnähe finden und sind daher aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht im Sinne der o.g. Aufgabenteilung z.B. in den ortsnahen, tlw. eingeschränkten Gewerbegebieten oder in Mischgebieten etc. unterzubringen.

Als Randaspekt ist anzumerken, dass derartige Betriebe ebenfalls aufgrund des von ihnen möglicherweise ausgehenden Ruheanspruchs - trotz einer Genehmigung in GE- oder GI-Gebieten mit entsprechenden Einschränkungen des Schutzanspruchs und mit Auflagen - langfristig zu unerwünschten Konflikten mit den angestrebten gewerblich-industriellen Nutzungszielen führen können, die hiermit vermieden werden. Nicht verkannt wird, dass in der Lage an der geplanten A 33 langfristig ggf. ein Hotelbetrieb mit Blick auf Fernreisende attraktiv sein könnte. Angesichts der vorrangigen GI-Nutzungsziele wird hier aber nach dem heutigen Stand ein Risiko gesehen.

Je nach Weiterentwicklung und Erschließung könnte ggf. auf Grundlage einer projektbezogenen Detailplanung mit genauer Kenntnis der Lage, Anordnung und der Nachbarschaften bzw. der Konfliktlage zu einem späteren Zeitpunkt ein verträglicher Sonderstandort - ggf. mit einer Bebauungsplan-Änderung - entwickelt werden.

d.3) Ausschluss von Bordellen und ähnlichen auf sexuelle Handlungen ausgerichteten Betrieben in den GE und GI

Bordelle und ähnliche Betriebe werden insgesamt im Plangebiet aus den o.g. Gründen, aber auch aufgrund des speziellen Konfliktpotenzials dieser Nutzungen gegenüber dem Planungsziel Ansiedlung möglichst „hochwertiger“ Industrie-/Gewerbebetriebe ausgeschlossen. Vermieden werden soll in Bezug auf Bordelle und ähnliche Betriebe zudem ein möglicher Imageverlust für das Plangebiet, der die Attraktivität des Standorts v.a. für besonders erwünschte zukunftsweisende Firmen und Technologien beeinträchtigen könnte („Trading-down-Effekt“).

d.4) Ausschluss von selbstständigen Schrottplätzen in den GE und GI

Schrottplätze als Unterart von Verwertungsbetrieben und Lagerplätzen besitzen in der Regel v.a. optisch eine negative Ausstrahlung mit temporären Ablagerungen, Resteverwertung, unregelmäßigen Emissionen (die im Plangebiet allerdings durchaus möglich sind) u.v.m. Angesichts der o.g. Planungsziele, hier vor allem aufgrund der angestrebten „positiven“ Außendarstellung (Image) des Gewerbegebiets werden diese Betriebe daher aus heutiger Sicht ausgeschlossen.

Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass je nach Erschließung und Branchenentwicklung im Gebiet sowie je nach der (ggf. rückwärtigen) Lage eines Baugrundstücks mit eventuell begrenzter Außenwirkung und einer im Einzelfall überzeugenden Objektplanung zu einem späteren Zeitpunkt auch derartige Betriebe wieder zugelassen werden könnten.

d.5) Ausschluss von Werbeanlagen für Fremdwerbung in den GE und GI

Diese eigenständigen gewerblichen Nutzungen werden ausgeschlossen, da sie den o.g. Planungszielen und der angestrebten qualitätvollen Außendarstellung des Baugebiets widersprechen können. Im Plangebiet ist v.a. die Lage an der geplanten A 33 und an der örtlichen Hauptverkehrsstraße attraktiv. Gerade deshalb soll jedoch später nicht mehr steuerbare Fremdwerbung mit ggf. erheblicher Fernwirkung aus städtebaulichen und landschaftspflegerischen Gründen vermieden werden. In der Region gibt es einige negative Beispiele v.a. in Form von mobilen Anhängern mit Werbetafeln an den Haupt- bzw. Bundesstraßen.

Nicht hierunter fallen jedoch zentrale Werbetafeln für das Plangebiet oder Hinweisschilder auf die dort ansässigen Firmen. Derartige Anlagen gehören zur Grundausstattung eines Gebietes und müssen selbstverständlich zulässig bleiben.

d.6) Ausschluss von Einzelhandel im GE und GI

Die angestrebte bestimmungsgemäße Nutzung des Plangebiets durch größere Gewerbe- und Industriebetriebe stellt das herausragende Planungsziel der Kommunen dar, konkurrierende Nutzungen und eine Belegung der Flächen durch standortfremde Nutzungen sind zu vermeiden.

Einzelhandel ist darüber hinaus aus städtebaulichen Erwägungen allgemein in möglichst engem Zusammenhang mit den Siedlungsbereichen anzuordnen, sofern im

Einzelfall nicht besondere Rahmenbedingungen bestehen. Insofern wird neben z.B. Handel für die Nahversorgung an diesem Pkw-orientierten Standort auch der Verkauf von Konsumgütern an Endverbraucher unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit im Sinne des § 11(3) BauNVO kritisch gesehen. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf die Lage zwischen den Oberzentren Bielefeld und Osnabrück und auf die sehr gute verkehrliche Anbindung dorthin. Allgemein besteht eine hohe Attraktivität für Einzelhandel an gut erschlossenen Gewerbestandorten. Ergänzend stellt die angemessene Weiterentwicklung der zentralen Innenstadtlagen mit einem funktions-tüchtigen Innenstadthandel in Halle (Westf.) und Werther, aber auch z.B. in der südlich angrenzenden Gemeinde Steinhagen eine weitere städtebauliche Zielsetzung der beiden Kommunen dar. Zudem hat die oberzentrale Ausstrahlungskraft erhebliche Auswirkungen auf die Einzelhandelssituation der kleineren Kommunen (große Konkurrenz für qualitative Ausstattung im Fachhandel).

Stellvertretend für diese Ziele bzw. Aussagen wird auf folgende Untersuchungen verwiesen:

- Markt- und Standortanalyse, BBE Handelsberatung Westfalen GmbH, Münster 1999 (siehe dort, u.a. Kapitel 3, 4 und 6 mit Ermittlung des Einzelhandelsbesatzes im Stadtzentrum) sowie
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Halle (Westf.), BBE Handelsberatung Westfalen GmbH, Münster 2007/2008, das im Jahr 2008 in den Gremien der Stadt Halle (Westf.) beraten worden ist.
- Entwicklung des Vorhabens „Gartencenter Brockmeyer“ in Künsebeck mit intensiver Abstimmung der zulässigen bzw. nicht zulässigen Sortimente mit Bezirksregierung, Fachbehörden und IHK.
- Regionales Einzelhandelskonzept OWL aus 2003.

Aufgrund dieser städtebaulichen Rahmenbedingungen und Ziele wird **Einzelhandel an Endverbraucher** insgesamt, also auch unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit i.S.d. § 11(3) BauNVO, im Plangebiet weitgehend ausgeschlossen. Angesichts der enormen Dynamik und der zu erwartenden weiteren Planungskonflikte im Einzelhandel besitzt dieses auch den Vorteil der grundlegenden Klarstellung im Plangebiet. Folgende **Sonderregelungen und Ausnahmen** sind zu beachten:

- Nicht betroffen von dem Ausschlussziel sind **Großhandelsbetriebe** ohne maßgeblichen Verkauf an Endverbraucher, die als Zwischenhandel betrieben bzw. angesiedelt werden könnten und die als „Zulieferer“ für regional stark vertretene Branchen bedeutsam sein können.
- Zugelassen werden darüber hinaus Gewerbebetriebe, die Gewerbe/Handwerk und flächenintensive Ausstellungen bzw. Lagerflächen notwendigerweise verbinden, die zudem zu Emissions- und Verkehrskonflikten führen können und die daher häufig kaum in sonstigen Gebieten untergebracht werden können. Zu nennen sind hier nach heutigem Sachstand **Kfz- und sonstiger Fahrzeughandel, Landmaschinen und Zubehör** sowie **Bau- und Brennstoffhandel**.

Zugelassen werden **Verkaufsstellen als Zubehör zu Tankstellen** mit bis zu maximal 200 m² Verkaufsfläche, zumal diese im Gebiet, isoliert von sonstiger Versorgungsinfrastruktur, langfristig zur Gebietsversorgung erwünscht sein könnten. Diese

Größenordnung der Verkaufsfläche wird heute als übliche Marktgröße an Fernstraßen angesehen.

- Sonstige gemäß §§ 8, 9 BauNVO zulässige (und erwünschte) **Gewerbe- und ggf. größere Handwerksbetriebe** sollen möglichst nicht zusätzlich eingeschränkt werden. Da für einige Branchen zugehöriger Verkauf - auch als Dienstleistung verstanden - eine nicht unerhebliche Rolle spielen kann, kann dieser als Ausnahme zugelassen werden, soweit er sich aus dem Betriebszusammenhang ergibt. Beispielhaft zu nennen sind größere und lautere Betriebe wie (Bau-)Tischlereien, die entsprechend auch einzelne zugehörige Baumaterialien und Gebrauchsgüter anbieten können oder müssen. Der Ausnahmeverbehalt gemäß § 31(1) BauGB lässt eine angemessene Prüfung und Berücksichtigung des Einzelfalls zu.

Mit Blick auf die einschlägige Rechtsprechung des OVG Münster behandelt Janning bereits in BauR 2005, S. 1093ff. auch das Randthema „Ausschluss von Kiosken“ bei einer derartigen Einschränkung des Einzelhandels in Gewerbegebieten. Die Stadt Halle (Westf.) folgt in der Abwägung den dortigen Ausführungen auf S. 1107ff. und stellt fest, dass eine weitere (ggf. rechtsunsichere) Sonderregelung hierfür nicht getroffen werden soll, dass aber im Fall eines Ansiedlungswunsches für einen Kiosk o.ä. hierüber ggf. auch im Wege der Befreiung nach den oben angeführten Überlegungen entschieden werden kann.

5.3 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Grundlegendes Planungsziel ist die Entwicklung möglichst flexibel zu nutzender und großflächiger Gewerbe- und Industriegrundstücke. Daher sind die im Ergebnis der Planung ausgewählten Bauflächen im Grundsatz so zu überplanen, dass diese je nach Ansiedlung flexibel und möglichst weitgehend baulich genutzt werden können. Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und die weiteren Regelungen gemäß § 9(1) Nr. 1 und 2 BauGB werden somit unter Beachtung der Rahmenbedingungen in der Randlage zur geplanten Trasse der A 33 bedarfsorientiert entwickelt. Die zentralen Festsetzungen ergeben sich aus folgenden Überlegungen:

a) Grundflächenzahl GRZ

Die Grundflächenzahl GRZ orientiert sich an den zulässigen Obergrenzen der BauNVO, um aufgrund des Bedarfs und der schwierigen Gewerbe-/Industrieflächenentwicklung eine effektive und flexible Ausnutzung der verfügbaren Baugrundstücke zu ermöglichen.

b) Höhe baulicher Anlagen

Wie dargelegt ist für die GE-/GI-Entwicklung ausdrücklich erheblicher Spielraum erforderlich. Daher soll die Höhe baulicher Anlagen trotz der Randlage an der A 33 nicht zu eng begrenzt zugelassen werden. Die zulässige Höhe wird in diesem Rahmen gemäß § 16(3) BauNVO auf Bauhöhen um etwa 13 bis 25 m über heutigem Gelände bzw. über Planstraßen festgelegt - je nach Lage der Teilfläche und Geländeneivellierung in Richtung der Gebietserschließung. Durch die Bezugnahme auf die Höhe über

NHN werden diese Obergrenzen gegenüber Außenbereich und Umfeld eindeutig und unabhängig von Geländebewegungen festgelegt. Die Höhen werden Richtung Norden und Westen aus städtebaulichen und landschaftspflegerischen Gründen abgestuft. Insgesamt werden die gewählten Höhen aufgrund der Lage an der A 33 sowie aufgrund der großflächigen Grünflächen im Norden und Osten mit umfangreichen Eingrünungen für vertretbar gehalten.

Als Ausnahme kann ggf. eine Überschreitung der festgesetzten Höhenbegrenzung je nach Lage der Teilbaufläche um bis zu 5 m oder 10 m durch Dachaufbauten für untergeordnete technische Bauteile wie Maschinen-/Technikräume, Be-/Entlüftungsanlagen, Fahrstühle etc. sowie durch Baukörper für Gewerbe-/Industrienutzungen mit betriebsbedingt zwingenden Höhenanforderungen wie z.B. Lagerhäusern/Hochregallagern mit bestimmten Stapelhöhen zugelassen werden, um im Einzelfall gebotene, innerbetrieblich notwendige Abläufe nicht zu gefährden.¹⁴

Je nach Sachverhalt können diese Regelungen im Baugenehmigungsverfahren mit entsprechenden Anforderungen zur möglichst verträglichen Einbindung in das Umfeld verbunden werden. Die Auswirkungen auf Umfeld und Landschaftsbild können z.B. durch Anordnung auf dem Grundstück und im Verhältnis zu anderen Baukörpern, durch Verkleidung, Farbgestaltung, Begrünung etc. reduziert werden. Beispielhaft wird auf das Hochregallager der Fa. Miele in Gütersloh verwiesen, dass durch eine gebänderte Farbgebung von grün aufsteigend zu hellen Farben trotz der Gesamtgröße - vom roten Schriftzug abgesehen - relativ zurückhaltend wirkt.

Da betriebsbedingt notwendige Schornsteine ggf. noch anderen, etwa immissionschutzrechtlichen Kriterien unterliegen, soll hier im Einzelfall eine Überschreitung von je nach Lage der Teilbaufläche um bis zu 10 m oder bis zu 15 m zugelassen werden, zumal aufgrund der eher geringen Durchmesser die Außenwirkung in den Landschaftsraum relativ gering ist. Die mit diesen Ausnahmen verbundene mögliche Gesamthöhe von etwa 30/35 m für Gebäude mit Aufbauten sowie bis zu rund 40 m für Schornsteine wird als Obergrenze gewählt, da in der räumlichen Lage darüber hinaus erhebliche Fernwirkungen zu verzeichnen wären.

Auf die zusätzliche Festsetzung der **Zahl der Vollgeschosse** kann damit verzichtet werden, da diese für Gewerbe-/Industriebetriebe mit Hallenbauten etc. ohnehin nicht zielführend wäre und ggf. eher flächensparende mehrgeschossige Büronutzungen erschweren könnte. 3 bis 5 Geschosse müssen flächensparend für Büronutzungen in einem größeren Gebiet möglich sein, zumal Hallenbauten ohnehin entsprechende Gesamthöhen erreichen können. Die Gesamthöhe erlaubt diese und im Regelfall ausreichend bemessene Produktionsstätten und Hallenbauten.

¹⁴ Hinweis: Die Wehrbereichsverwaltung West hat mit Schreiben vom 15.02.2011 darauf hingewiesen, dass gegen die geplante Ausweisung aus militärischer Sicht grundsätzlich keine Bedenken für Bauwerke bis zu einer Bauhöhe von 50 m über Grund bestehen. Der Planbereich liegt jedoch innerhalb des Betriebsbereichs der Stelle für Flugsicherheit des militärischen Flugplatzes Gütersloh. Hier wird gebeten sicherzustellen, dass im späteren Bebauungsverfahren für alle schmalen und optisch wenig auffälligen Bauwerke (Windenergieanlagen, Antennenträger, Schornsteine, Hochspannungsmasten u. ä.) die Bauunterlagen bereits für Bauhöhen ab 30 m über Grund zugeleitet werden, damit eine mögliche Kennzeichnungspflicht geprüft werden kann.

c) Bauweise

Eine Bauweise soll gemäß der „kann“-Vorschrift in § 22 BauNVO nicht festgesetzt werden, weil diese in Gewerbe- und Industriegebieten i.A. nicht erforderlich ist und um große Flexibilität gewährleisten zu können, was z.B. auch aus Immissionsschutzgründen sinnvoll sein kann (z.B. längere Hallenbauten oder Anschluss an Nachbarbetriebe).

d) Baugrenzen und überbaubare bzw. nicht überbaubare Flächen

Aus den o.g. Gründen werden die überbaubaren Flächen ebenfalls möglichst großzügig bemessen. Bauordnungsrechtliche Anforderungen und Abstandsflächen sind im Einzelfall im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und gemäß BauO NRW einzuhalten. Städtebauliche Konflikte entstehen durch diese planerische Zurückhaltung nicht.

5.4 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW

Der Bebauungsplan soll großflächige Gewerbe- und Industrieansiedlungen ermöglichen, großvolumige Gewerbebauten und umfangreiche Betriebsflächen werden entstehen. Hierbei ist in der Randlage zu den Hauptverkehrsstraßen und gegenüber dem Siedlungs- und Landschaftsraum darauf zu achten, dass eine möglichst qualitätsvolle, hochwertige Gewerbearchitektur mit einem stimmigen Gestaltungs- und Farbkonzept für den gesamten Betriebsstandort, mit entsprechender Freiflächengestaltung und mit einem durchdachten zurückhaltenden, aber umso wirkungsvolleren Werbeanlagenkonzept entsteht. Die Stadt Halle (Westf.) und die beteiligten Kommunen streben im Zuge der Vermarktung eine entsprechende Abstimmung mit den ansiedlungswilligen Betrieben an.

Zur Sicherung der Planungsziele werden einige grundlegende örtliche Bauvorschriften gemäß § 86 BauO NRW in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese ergänzen die Inhalte gemäß § 9(1) BauGB mit Blick auf die o.g. Planungsziele um Festsetzungen v.a. zur Gestaltung der Fassaden der Gewerbebauten und der Werbeanlagen sowie zu den in den Straßenraum wirkenden Anlagen wie Sammel-Stellplätzen und Einfriedungen. Die Regelungen sind im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und angesichts des geplanten Grundstücksverkehrs sinnvoll, verhältnismäßig und engen die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht übermäßig ein. Weitergehende, detailliertere Regelungen werden nicht aufgenommen, um die Betriebsentwicklung und Projektplanung nicht einzuschränken. Die weitere Abstimmung erfolgt im Zuge des Grundstücksverkehrs sowie in den Baugenehmigungsverfahren.

- **Fassadengliederung:** Das Ziel einer möglichst qualitätvollen und hochwertigen Gewerbearchitektur gilt insbesondere für größere Hallenbauten. Da die Gebäudevolumina eines Vorhabens im Wesentlichen durch Produktionsprozesse und Anlagenzwecke vorgegeben sind, kommt der Fassadengestaltung eine sehr hohe Bedeutung zu. Wichtige Elemente sind insbesondere eine geschickte Fassadengliederung, entsprechend gestaltete Proportionen des Gesamtgebäudes oder von Bauabschnitten, ein gute, dauerhaft hochwertige Materialität, ein gutes Farbkonzept und eine überzeugende Einbindung der technischen Elemente.

Durch eine abschnittsweise vertikale Fassadengliederung kann eine optische Aufteilung und Verkleinerung massiver Baukörper erreicht werden. Fassaden können z.B. durch Versätze, Material- oder Farbwechsel oder durch eine Begrünung wirksam gegliedert werden. Zwecks Anstoßwirkung wird eine Regelung aufgenommen, die aufgrund der Bandbreite in vielen Fällen unproblematisch ist und der Architektur umfangreichen Spielraum lässt.

Es wird aber nicht verkannt, dass mit alternativen Architekturkonzepten ebenso eine hochwertige Gesamtgestaltung erreicht werden kann. In Frage kommen z.B. eine schlichte, einheitliche Materialität und „liegende“ Elemente in Teilbereichen z.B. durch Lieferzonen, Tore und Fensterbänder. Aus diesem Grund sollen ausdrücklich Abweichungen von der o.g. Regelung bei einem überzeugenden Gesamtkonzept möglich sein.

Bürogebäude sind in der Regel insofern weniger problematisch, zumal hier häufig die Geschäftsführung untergebracht und ohnehin eine entsprechende Außenwirkung angestrebt wird. Hierfür werden keine Gestaltungsvorgaben getroffen, diese würden die mögliche große Bandbreite guter Gewerbearchitektur unbeabsichtigt eher einschränken.

- **Werbeanlagen** können sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und Nachbarschaft haben; maßgeblich sind Größe, Material, Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, Straßenbild, städtebaulichen Charakter und Ortsrandlage berücksichtigen und sich unterordnen. Aufdringliche Lichtwerbung mit Lauf-, Wechsel- oder Blinklichtern oder mit grellem Licht wird ausgeschlossen. Das berechnete Interesse der Gewerbebetriebe an Werbung ist dabei ausreichend berücksichtigt. Auch hier sind Abweichungen bei einem überzeugenden Konzept möglich.
- Gestaltung und Begrünung von **Stellplatzanlagen** tragen zur optischen Reduzierung der „Fläche“ bei und fördern maßgeblich die städtebaulich-gestalterische Qualität derartiger Anlagen. Die ausreichende Bepflanzung der Anlagen dient neben gestalterischen Zielen der Verbesserung des Kleinklimas und der Lufthygiene (Verdunstung, Verschattung) sowie der nutzerfreundlichen Beschattung im Sommer. Eine möglichst einheitliche, hochwertige Baumartenwahl wird ausdrücklich empfohlen. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass sich die Stadt Halle (Westf.) im Zuge des Grundstücksverkehrs um die Errichtung möglichst flächensparender Parkdecks und Parkhäuser für den ruhenden Verkehr bemüht. Auch diese Anlagen sind entsprechend hochwertig zu gestalten, generalisierende Festsetzungen hierzu sind aber im Vorfeld kaum sinnvoll möglich.
- **Einfriedungen** können im Straßenraum und gegenüber der Nachbarschaft große Wirkung entfalten: sind sie unmaßstäblich, gestalterisch unbefriedigend oder zu nah an Verkehrsflächen angeordnet, hat dieses negative Auswirkungen auf das gestalterische Gesamtbild und auf die Qualität des Straßenzugs. Sie werden aus diesen Gründen eingeschränkt. Wichtig ist v.a., dass Zaunkonstruktionen nicht massiv im Straßenraum wirksam werden, was bereits durch schmale Vorpflanzungen gemildert werden kann. Ein Abstand der Zaunanlagen und Vorpflanzungen auf dem Baugrundstück sind allerdings nicht erforderlich bei einem Anschluss an öffentliche Grünflächen einschließlich Verkehrsgrün.
Zu betonen ist, dass über die gewählten Straßenquerschnitte mit teilweise schmalen vorgelagerten Grünstreifen (Verkehrsgrün) hinaus auf kostentreibende größere öffentliche Seitenstreifen und Grünflächen verzichtet wird. Aus diesem Grund wachsen aber auch im Interesse der Gesamtdarstellung und der Außen-

wirkung des Plangebiets die gestalterischen Anforderungen an angrenzende private Flächen.

Zudem werden weitere Verpflichtungen zur Herstellung von Einfriedungen in den GE und GI aufgenommen. Rückwärtige Einfriedungen zu den Grünflächen gemäß § 9(1)20 BauGB werden vorgegeben, um eine gestalterische Trennung zwischen Bau- und Grünflächen zu erreichen sowie um die planerische Zielsetzung für diese Flächen und eine sichere Abschirmung zu gewährleisten. Ein Bodenabstand von mindestens 15 cm soll Kleintieren eine Querung ermöglichen und die Trennwirkungen mindern. Geschlossene Einfriedungen entlang der A 33 sind zudem zur Sicherung des Verkehrs erforderlich.

5.5 Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Feuerwehr

Im Norden des Plangebiets hat sich im Zuge der Gespräche über das Umlegungsverfahren mit den Eigentümern die Möglichkeit ergeben, dass die Stadt ggf. ein Grundstück für einen **Feuerwehr-Standort** erwerben kann. Dieser Standort würde in sehr gut erschlossener Lage direkt am Kreisverkehr eine verbesserte Sicherheitslage im Osten und Süden des Stadtgebiets ermöglichen. Der geplante Standort wird daher im Bebauungsplan entsprechend als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Feuerwehr festgesetzt.

Die Erschließung erfolgt über die K 25. Aufgrund der Randlage und der Nachbarschaft zur Streubebauung wird die maximale Bauhöhe auf 123 m über NHN begrenzt (= etwa 13 m über Gelände). Weitere Festsetzungen können heute nicht getroffen werden, Einzelheiten sind im Zuge der späteren Objektplanung für ein Feuerwehrgerätehaus zu klären. In Kauf nimmt die Stadt hier, dass die Eichengruppe, die rückseitig an dem Wirtschaftsgebäude steht, ggf. ganz oder teilweise entfallen muss, andernfalls wäre der relativ kleine Standort aber nicht zu entwickeln.

5.6 Erschließung und Verkehr

Das Plangebiet liegt in verkehrlich sehr gut zu erschließender Lage und kann an die beiden Verkehrsträger Straße (A 33, B 68 und Kreisstraßen) und Schiene (Bahntrasse „Haller Willem“) angebunden werden.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und im Untersuchungsraum, die langfristige Entwicklung des Verkehrsnetzes und die Konfliktlage mit dem abschnittweisen Bau der A 33 zunächst nur bis Ummeln und mit Verzögerungen weiter bis zur Anschlussstelle Schnatweg sind bereits eingehend v.a. in den Kapiteln 2.3 und 3.2 dargelegt worden (siehe dort). Zusammenfassend wird auf die umfassenden verkehrsgutachterlichen Unterlagen verwiesen, insbesondere auf die Kapitel 6.6, 6.7 und 10 des **Verkehrsentwicklungsplans**, auf die weitergehenden **Verkehrs-**

untersuchungen zur Entlastungsstraße (November 2010) und auf den Nachtrag **Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1** (Januar 2011).^{15 16}

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass in den Eingangsdaten für die Verkehrsprognosen 2020/2025 sowohl die absehbaren großen Baulandentwicklungen im Bereich Potthoff am Künsebecker Weg (im Endausbau ca. 10 ha großes Wohngebiet) als auch das Gewerbe- und Industriegebiet an der A 33 mit rund 40 ha enthalten ist.

Wichtiger Bestandteil der Plankonzeption ist daher der **Bau einer zentralen Erschließungsstraße**, die zum einen als sog. „Entlastungsstraße“ den Haller Süden mit den großflächigen Wohn- und Gewerbegebieten langfristig an die A 33 anbindet und die zum anderen als Hauptsammelstraße das geplante Gewerbe- und Industriegebiet erschließt. Unter dieser Voraussetzung kann der Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet gut im lokalen und regionalen Straßennetz bewältigt werden.

Die jüngste Entwicklung Ende Dezember 2011, nach der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesfinanzministeriums jetzt doch wieder davon ausgehen, dass schon im Jahr 2012 mit dem Bau des Haller Abschnitts 7.1 begonnen wird, verdeutlicht die schwierige Situation der Stadt im Zuge dieser Bauleitplanung und die Unwägbarkeiten im Abstimmungsprozess zwischen Landes- und Bundesregierung. Konsens ist aber demnach eindeutig, dass Baurecht für den gesamten Trassenabschnitt besteht und dass politisch auch auf Landes- und Bundesebene der komplette Durchbau gewollt ist und mit hoher Priorität eingestuft wird. Ein konkretisierbarer Zeitplan ist damit aber noch nicht verbunden.

Als Konfliktsituation kommen auf die Stadt Halle (Westf.) ein vorläufiges Ende der A 33 bei Ummeln, eine (ggf. verzögerte) Inbetriebnahme des Abschnitts 6 Steinhagen/Schnatweg oder ein doch noch schneller als erwartet möglicher Durchbau bis Borgholzhausen in Frage. Hieraus kann es nur eine planerische Konsequenz für die Stadt Halle (Westf.) geben: Die Stadt muss das Planvorhaben Gewerbegebiet mit Entlastungsstraße zügig vorantreiben, um in jedem Fall frühzeitig über die Entlastungsstraße alternative Verkehrsbeziehungen zur B 68 und zu den Gemeindestraßen Flurstraße etc. anbieten zu können. Dieses dürfte i.Ü. auch im Interesse der ggf. durch Umleitung von der B 68 betroffenen Nachbarkommunen Werther, Steinhagen und Gütersloh liegen.

¹⁵ Verkehrsentwicklungsplan VEP Halle (Westf.), Ergebnisbericht Juni 2008, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen 2008 (siehe Anlage A.4) sowie Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen November 2010 mit Nachträgen (siehe Anlage A.5):
- Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1, Januar 2011,
- Ergänzende Planfälle, September 2011, Hinweis: Dort wird außerdem eine Übersicht über die Historie und über die geprüften Varianten beigelegt!

¹⁶ Hinweis: Der Planfall P1.1 aus den Variantenprüfungen im November 2010 gibt die damalige Prüfvariante wieder, die anschließend als Grundlage für den konkretisierten Trassenverlauf und für die Knotenpunktösungen gewählt worden ist. Dieser Planfall wurde in den weiteren Verkehrsuntersuchungen dann jeweils mit den unterschiedlichen Fallkonstellationen der A 33 (langfristiger Durchbau, zunächst Ausbauende Schnatweg, zunächst Ausbauende Ummeln) und entsprechenden Konsequenzen im weiteren Straßennetz kombiniert.

a) Bau der Entlastungsstraße und Straßensystem im Plangebiet

Nach der **Trassendiskussion** im Vorfeld bietet die Straßenführung durch das Plangebiet mit direktem Anschluss an die A 33 eine hervorragende und sehr kurze Anbindung an die A 33 bei gleichzeitiger Erschließung der Gewerbe- und Industrieflächen. Wohngebiete werden nicht oder nur vergleichsweise wenig belastet. Der innerörtliche oder regionale Verkehr durch Arbeitnehmer und wirtschaftliche Verflechtungen aus bzw. mit dem Plangebiet können sehr gut über Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), A 33 und B 68 bzw. Schnatweg sowie über den Künsebecker Weg abgewickelt werden.

Die **innere Erschließung** des Plangebiets erfolgt gemäß Variantenprüfung durch die Verlegung der Kreisstraße mit Anbaumöglichkeiten sowie durch die angehängten Planstraßen. Gemäß Ergebnis der Konzept und Variantendiskussion wird die bisher planfestgestellte Überquerung des Landwegs über die A 33 aufgegeben, um die Bauflächen nicht noch zusätzlich zu verringern. Zusammenfassend wird zur Entwicklung der Erschließungskonzeption auf Kapitel 5.1 sowie auf Anlage A.1 verwiesen.

Diese Entlastungsstraße wird gemäß **Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und ergänzenden Untersuchungen** langfristig eine hohe Verkehrsbedeutung für den Ziel- und Quellverkehr im Stadtgebiet in Richtung zur bzw. von der A 33 haben. Je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz wird gemäß VEP langfristig nach Durchbau der A 33 eine Verkehrsstärke von täglich bis zu mehr als 10.000 Kfz erwartet. Ggf. muss die Straße auch als Ausweichstrecke bei Unfällen o.ä. auf der späteren A 33 im Stadtgebiet genutzt werden, eine Belastung der Ortslagen ist soweit wie möglich zu vermeiden.

Die **Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1** hat deutlich gezeigt, dass die hierfür ermittelten Verkehrsbelastungen von bis zu 10.400 Kfz pro Tag ganz überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr aus dem Stadtgebiet und den Gewerbegebieten von bzw. zur A 33 bestehen. Diese Trasse entlastet zudem die umliegenden Straßen in Künsebeck, insbesondere auch die Flurstraße, massiv. Durchgangsverkehr ist nur in geringem Maße zu verzeichnen, so dass die Realisierung als Gemeindestraße erfolgen soll. Die Straße wird daher anbaufrei mit dem Ausbaustandard einer klassifizierten, entsprechend belasteten Kreis- oder Landesstraße geplant. Eine ergänzende Binnenerschließung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten wird erforderlich. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Die anbaufreie **Entlastungsstraße** wird gemäß Ergebnis der Variantendiskussion als äußere Erschließung im Norden und Osten des Gewerbe- und Industriegebiets geführt und somit mit begleitenden Wallanlagen und Eingrünung als Abgrenzung gegenüber den Grün- und Siedlungsbereichen angelegt. Die folgenden Regelquerschnitte für eine Station im Süden mit östlich anschließender (und intensiv zu bepflanzender) Wallanlage und für eine Station im Norden mit begleitendem Radweg verdeutlichen das Plankonzept:

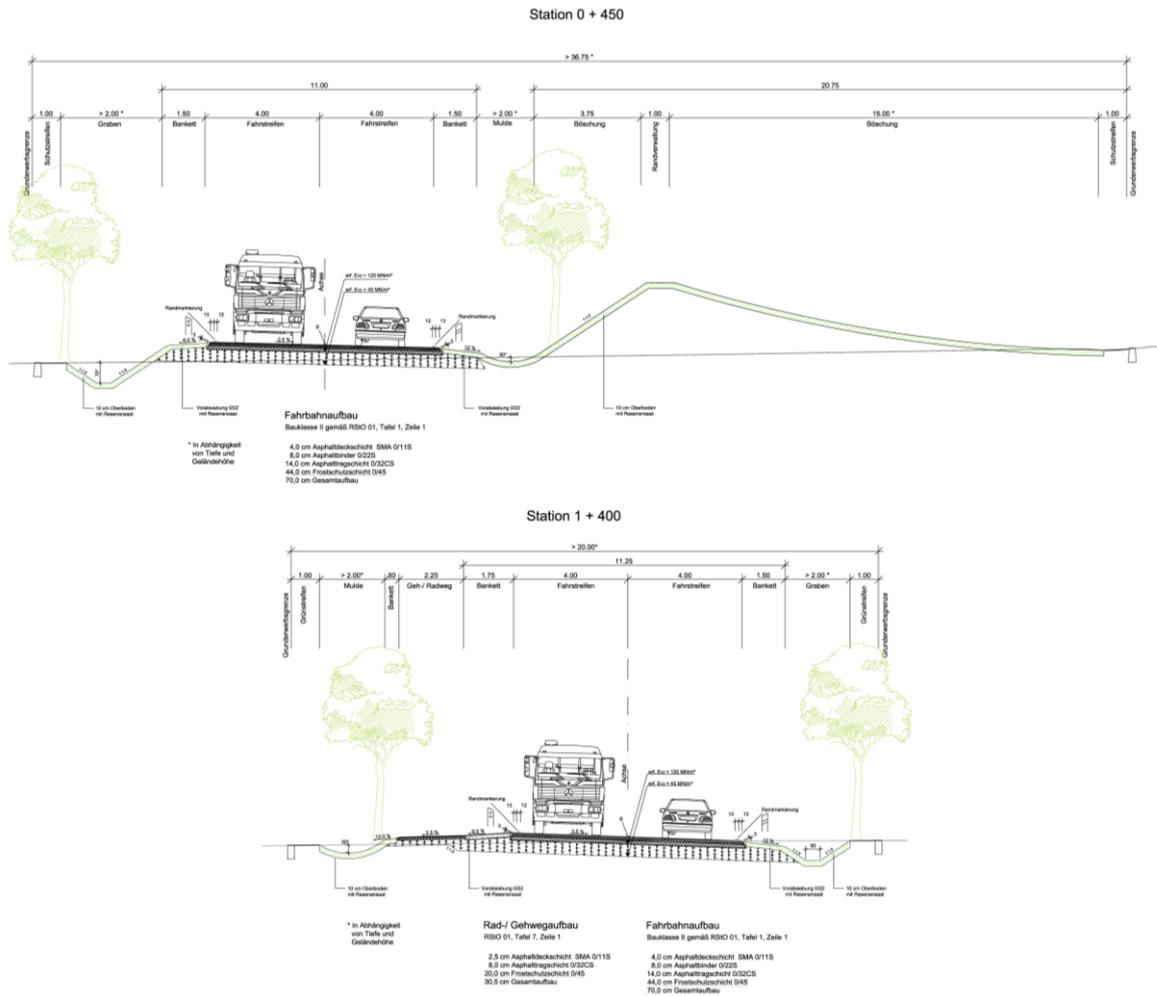


Abbildung 9: Regelquerschnitt der Entlastungsstraße mit 2 Stationen im Süden und im Norden (Büro Röver, Stand 30.11.2011)

Im Bebauungsplan wird die Straßengradienten mit der maximal möglichen Höhenlage der Entlastungsstraße und mit Nebenanlagen einschließlich Dammschüttung (als Teil der Verkehrsgrünfläche) so dimensioniert und festgesetzt, dass ggf. auch eine Überquerung des optionalen Bahnanschlussgleises über eine etwa 6 m hohe Brücke möglich wird. Diese Anforderungen gehen so auch in das Schallgutachten und in das Pflanzkonzept und damit in die Abwägung als „worst case“ ein. Zulässig bleibt aber ausdrücklich ein Unterschreiten der Höhenlage (siehe Festsetzung D.4.2). Grundsätzlich strebt die Stadt die höhengleiche Querung des als privater Gleisanschluss vorgesehenen Bahngleises an. Nach den Erörterungen mit den beteiligten Ingenieurbüros und Architekten wird dieses angesichts der zu erwartenden geringen Zugfrequenz mit voraussichtlich nächtlicher Anbindung eines Zugpaars grundsätzlich in einem derartigen Fall für möglich gehalten. Die letztendliche Entscheidung bleibt aber einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren vorbehalten, da in diesem angebotsorientierten Bebauungsplan zunächst nur die Flächensicherung für den Gleisanschluss erfolgen kann.

- Die **K 30** wird verschwenkt und durch das geplante Baugebiet im Nordwesten geführt, so dass zum einen Abstand zu der Streubebauung an der alten Straßenführung gegeben ist und zum anderen eine Erschließungsfunktion für das Bau-

gebiet besteht. Die alte Trasse im Nordwesten ist nur noch zur Binnenerschließung bestimmt und wird baulich angepasst. Der Regelquerschnitt sieht wie folgt aus:

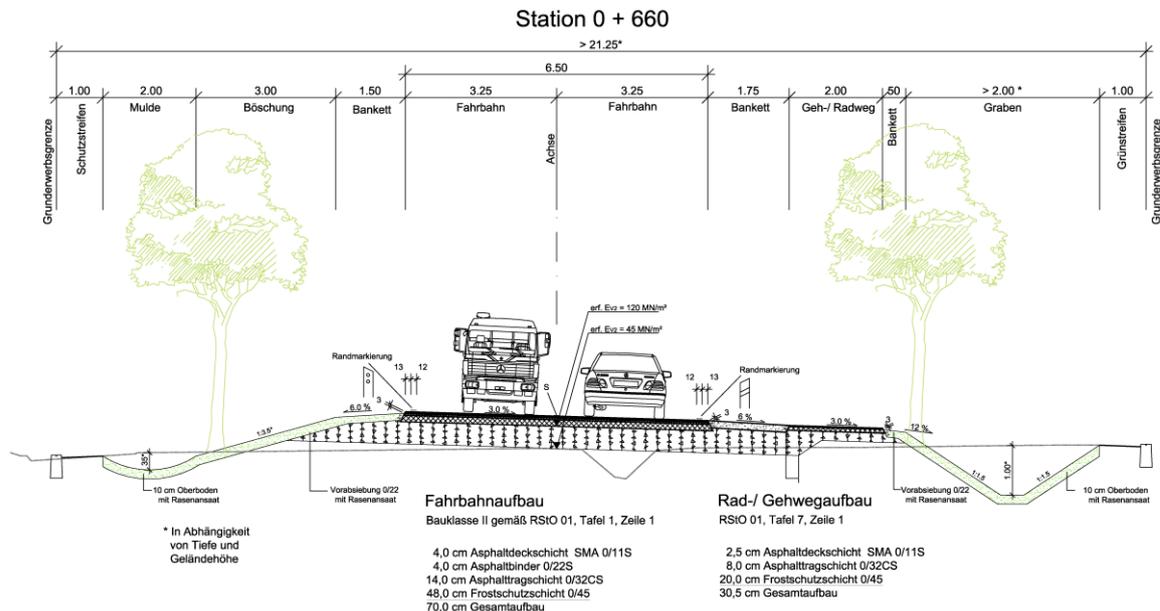


Abbildung 10: Regelquerschnitt der K 30n (Büro Röver, Stand 30.11.2011)

- Der **Knotenpunkt im Norden** mit K 30, K 25 und Künsebecker Weg wird als Kreisverkehr so ausgebildet, dass die Hauptzielrichtung in Richtung Künsebecker Weg erfolgt und der weitere Verlauf der Kreisstraße durch die Ortslage Künsebeck somit indirekt „abgehängt“ wird.
- Der **Knotenpunkt im Süden mit der Anschlussstelle Schnatweg** liegt außerhalb des Plangebiets und wird nur nachrichtlich übernommen. Die Anschlussstelle mit geplanter Wall-/Wand-Kombination mit 4,5 m Höhe liegt im Bereich des planfestgestellten Fernstraßenvorhabens und grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans an. Straßen.NRW wird dort ein Verfahren nach § 76 VwVfG für die Änderung mit dem Anschluss der Entlastungsstraße durchführen.
- Die **Planstraßen A und B** erschließen die zentrale Industriegebietsfläche und binden die im Südosten mögliche spätere Erweiterungsfläche sowie die Patthorster Straße mit an. Planstraße B kann ggf. je nach Vermarktung und geplanten Grundstückszuschnitten verschoben oder auch verkürzt werden.
- Die **Patthorster Straße** wird als Wirtschaftsweg an die Planstraße A angebunden, um den südlich gelegenen Außenbereich zu erschließen. Durchgangsverkehre in Richtung Patthorst sind hier nicht vorgesehen.
- Die benötigten **Straßenverkehrsflächen** einschließlich Knotenpunkten, Fuß-/Radweg und Bushaldebuchten werden im Bebauungsplan auf Grundlage der Mitte Dezember 2011 vorliegenden Entwurfsplanung des Ingenieurbüros übernommen und insgesamt festgesetzt, also nicht weiter differenziert. Die dargestellte Gliederung erfolgt nur nachrichtlich zur Information. Abgegrenzt hiervon werden jedoch die begleitenden Grünstreifen für Entwässerungsgräben, Baumpflanzungen etc.
- Im Gewerbe- und Industriegebiet sind ausreichende **Stellplätze auf den Baugrundstücken** nach den bauordnungsrechtlichen Anforderungen erforderlich. Größere

öffentliche Stellplätze werden in dieser Randlage zur A 33 nicht angeboten, da zu befürchten ist, dass ein externes Fremdparken durch Lkw erfolgen würde. Die Stadt wird im Zusammenhang mit den Standortentwicklungen und Grundstücksverhandlungen die Frage der Unterbringung des betriebsbezogenen Lkw-Verkehrs erörtern. Im Umfeld liegende Siedlungsbereiche dürfen nicht als Ersatzparkplatz für zu spät oder zu früh anführende Lkw missbraucht werden.

b) ÖPNV - Bus und Schiene

Die **ÖPNV-Erschließung** im Umfeld des Plangebiets erfolgt derzeit durch die Buslinie 188. Diese Linie verkehrt an Schultagen über Teutoburger Straße (Haltepunkt Grundschule Künsebeck), Flurstraße, Kreisstraße (K 30) und Tatenhausener Straße (K 25) und ist bezüglich der Fahrzeiten auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Eine weitergehende Erschließung des Plangebiets ist im aktuellen Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh bisher nicht vorgesehen.

Die überörtliche Linie 88 zwischen Halle/ZOB und Bielefeld/Hauptbahnhof führt über den Gartnischer Weg durch das dortige großflächige Gewerbegebiet und durch Künsebeck weiter über die B 68. Die Linien 43 und 89 führen im Westen über Bokel nach Gütersloh bzw. nach Versmold.

Die Stadt Halle (Westf.) wird in Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh und mit dem Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) das geplante Gewerbe- und Industriegebiet in den **Nahverkehrsplan** aufnehmen. Der VVOWL hat der Stadt auf Anfrage bereits mitgeteilt, dass das Plangebiet grundsätzlich an den ÖPNV angeschlossen werden kann, wenn neben der Frage der prognostizierten Nutzung auch die Frage der Kosten und deren Übernahme geklärt wird. Bei einer ausreichenden Nachfrage in einem neuen Gewerbegebiet ist die Verknüpfung mit dem Busverkehrsnetz relativ unproblematisch möglich. Darüber hinaus bindet die Stadt das Gebiet in das System TaxiBus/Anrufsammeltaxi (AST) ein.

Vorgesehen sind **zwei Bushaltstellen** jeweils im Bereich der Knotenpunkte der Entlastungsstraße mit der K 30n und mit der Planstraße A sowie mit den anschließenden Fuß-/Radwegen.

Die **Bahnlinie „Haller Willem“** ist zwischen Bielefeld und Osnabrück leistungsfähig modernisiert worden und wird im Stunden- teilweise auch im Halbstundentakt bedient. Bis zum Bahnhaltepunkt Künsebeck beträgt die Entfernung von der Nordgrenze der Bauflächen je nach Wegeführung etwa 1 bis 1,2 km, so dass Arbeitnehmer den Standort gut mit Bahn und Fahrrad erreichen können.

c) Güterverkehr - Schiene

Die **Bahntrasse „Haller Willem“** mit dem nahe gelegenen Anschluss in Bielefeld an die DB-Hauptstrecke Dortmund-Hannover ist grundsätzlich geeignet, um Güterverkehr auch über die Schiene abzuwickeln. Im Rahmen des im Jahr 2009 abgeschlossenen Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 40 für das im Norden am Gartnischer Weg liegende „Gewerbegebiet Gartnisch-Süd“ ist z.B. auch ein Bahnanschluss für den dort an der Bahnlinie ansässigen Stahlhandel eingeplant worden.

Ein Bahnanschluss in das Plangebiet hinein ist in Höhe des früheren Personenhaltepunkts „Dürkopp-Werke“ möglich. Die Stadt hat bereits im Rahmen der ersten Erschließungsplanungen eine Machbarkeitsprüfung für einen Gleisanschluss in das Plangebiet hinein in Auftrag gegeben, um die Trasse in den Planvarianten entsprechend berücksichtigen zu können.¹⁷ Die DB Netz AG hat auf Anfrage der Stadt und nach Vorabstimmung mit dem beauftragten Ingenieurbüro mitgeteilt, dass der Anschluss des Gewerbegebiets an die Bahnstrecke „Haller Willem“ grundsätzlich möglich ist und aus Sicht der DB Netz AG ausdrücklich begrüßt wird.

Dieser Gleisanschluss kann als Ausweichanschlussstelle (kurz AWANST) mit einer Weichenverbindung an die DB-Strecke (2950) des „Haller Willem“ zwischen Bielefeld/Brackwede - Dissen/Bad Rothenfelde bei Bahn-km 9,3 erfolgen. Die geplante AWANST befindet sich auf der freien Strecke zwischen den Bahnhöfen Steinhagen und Halle (Westf.). Beide Betriebsstellen sind örtlich mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Zur Integration der geplanten AWANST werden betriebliche wie signaltechnische Anpassungen auf der Strecke des „Haller Willem“ erforderlich. Eine nächtliche Andienung mit ein oder zwei Zugpaaren kann in das Betriebssystem eingebunden werden, tagsüber ist bei einem verdichteten Takt im Personenverkehr ein Güterverkehr kaum einzubinden.

Im Geltungsbereich der **8. Flächennutzungsplan-Änderung** und des **Bebauungsplans** wird die **Option für einen Bahnanschluss** dargestellt, um zunächst die Fläche im Plangebiet zu sichern. Im Flächennutzungsplan erfolgt darüber hinaus ein allgemeiner Hinweis auf die nach einer Vorprüfung durch das Fachbüro mögliche weitere Trassenführung. Eine konkrete Trassenplanung des weiteren Anschlusses im Norden mit Detailplanung zwischen Flurstraße und „Haller Willem“ kann erst bei einer entsprechenden Nachfrage auf Grundlage eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die Trasse soll aber bei anderen eventuellen Planvorhaben oder Interessenlagen bereits beachtet werden. Die dort im Umfeld vorhandenen Wohnnutzungen liegen im Westen der Teutoburger Straße in der Ortslage Künsebeck, i.W. aber im Außenbereich und haben im Rahmen des § 35 BauGB keine umfangreicheren Ansprüche auf bauliche Erweiterungen oder größere Nebenanlagen etc. Insofern sind die Anlieger durch die Trassenoption vorerst auch nicht oder allenfalls nur in begrenztem Maße betroffen.

Die Emissionen der Bahntrasse sind durch den Schallgutachter im Vorfeld abgeschätzt worden, die grundlegende Realisierbarkeit im Rahmen der für Wohn- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ist angesichts der geringen Verkehre dieser privaten Bahnanschlussoption und auch bei der im Falle der Realisierung zu erwartenden nächtlichen Nutzung gegeben.

Die Stadt geht davon aus, dass möglichst ein höhengleicher Kreuzungspunkt mit der Entlastungsstraße eingerichtet werden kann. Das Plankonzept ist aber darauf ausgelegt, dass notfalls auch eine Überführung der Entlastungsstraße erfolgen kann, entsprechende Böschungsbereiche etc. werden gesichert (siehe oben).

¹⁷ Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Gleisanschlusses in Bahn-km 9,3 auf der Strecke 2950 (Bielefeld-)Brackwede-Dissen-Bad Rothenfelde, Dr. Graband & Partner GmbH, Braunschweig Mai 2010

d) Erschließung und Durchlässigkeit des Gebiets für Fußgänger/Radfahrer

Das Plangebiet muss für **Fußgänger und Radfahrer** erschlossen werden. Erforderlich sind zum einen sinnvolle Querverbindungen zwischen Siedlungsbereich und Freiraum (einschließlich Anbindung der Streubebauung südlich der A 33 in Richtung Künsebeck) und zum anderen ein möglichst attraktives Angebot für Arbeitnehmer der künftigen Betriebe, die aus dem Siedlungsbereich oder von der Bahnhofsstelle mit dem Rad zur Arbeit fahren können. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Die Flurstraße wird über zwei Fuß-/Radwege an die Entlastungsstraße angebunden. Beide Querverbindungen führen zum einen im Norden (von Künsebeck aus) auf den Knotenpunkt mit der K 30n und zum anderen im mittleren östlichen Abschnitt (von der Delbrügge-Siedlung aus) auf den Anschluss Planstraße A bzw. Patthorster Straße, so dass jeweils gesicherte Querungshilfen und Anschlüsse an die geplanten Bushaltestellen gegeben sind.
- Entlang der mittleren und nördlichen Entlastungsstraße wird im Westen ein einseitiger Fuß-/Radweg angelegt, so dass eine Anbindung an die Kreisstraße, aber auch zu den Bauflächen sowie nach Norden Richtung Künsebecker Weg erfolgt. Nach Südosten in Richtung Auffahrt Schnatweg wird kein Radweg angelegt, da hier keine Verkehrsbeziehung gesehen wird und da Radfahrer und Fußgänger in Richtung Osten über Flurstraße/Hilterweg geführt werden.
- Entlang des neu zu bauenden Abschnitts der K 30 wird ein einseitiger Fuß-/Radweg angelegt. Der abzuhängende Ast der K 30 wird im Nordwesten an den Radweg entlang der Entlastungsstraße Richtung Norden angebunden.
- Verbindungen nach Süden über die A 33 sind somit durch die Überfahrt Patthorster Straße (Wirtschaftsweg) und durch die Kreisstraße gegeben.

e) Grenzziehung und Abstände zur A 33

Entlang der A 33 sind **Zufahrten und Zugänge** ausgeschlossen, zudem sind **geschlossene Einzäunungen** anzulegen, um eine Verkehrsgefährdung zu vermeiden. Die Bau- und Abstände halten gemäß den gesetzlichen Regelungen 40 m Abstand zum Fahrbahnrand der A 33 ein.

Auf die **straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen an Werbeanlagen** entlang der künftigen Trasse der A 33 wird in der Plankarte entsprechend hingewiesen.

5.7 Immissionsschutz

Zu beachten sind in der Bauleitplanung unter dem Aspekt Immissionsschutz eventuelle **Vorbelastungen** eines Plangebiets oder eines Bauvorhabens sowie mögliche **Auswirkungen** der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld.

5.7.1 Vorbelastungen für das Plangebiet

Folgende **Vorbelastungen** bestehen für das Plangebiet, die zusammenfassend für das Planungsziel eines großflächigen Gewerbe- und Industriegebiets als nicht problematisch bewertet werden:

- **Immissionen von Verkehrswegen:**

Straßenverkehr und entsprechende Emissionen (Lärm, Abgase) wirken in vergleichbar geringem Maße von den vorhandenen Kreisstraßen K 25 und K 30 ein. Künftig wird die planfestgestellte A 33 jedoch zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Verschiebungen im Straßennetz führen. Insofern ist künftig von einer Vorbelastung entlang der A 33 und im Bereich der Flurstraße bzw. alternativ der Entlastungsstraße auszugehen.

Diese Belastungen werden jedoch für das Planungsziel als nicht kritisch angesehen. Auf die Anforderungen für die Anordnung von gemäß §§ 8(3), 9(3) BauNVO nur als Ausnahme zulässigen Betriebswohnungen auf den Baugrundstücken wurde bereits in Kapitel 5.2.c ausführlich eingegangen (siehe dort). In GE- und GI-Gebieten teilweise abzuschirmende Betriebswohnungen und Büronutzungen können im Zuge der Objektplanung und der Baugenehmigungsverfahren sachgerecht angeordnet und gestaltet werden, zusätzliche Maßnahmen werden im Bebauungsplan Nr. 56 nicht für erforderlich gehalten.

- **Immissionen aus der Landwirtschaft:**

Ggf. problematische landwirtschaftliche Betriebe mit umfangreicher Intensivtierhaltung sind im näheren Umfeld nicht vorhanden. Landwirtschaftliche Beeinträchtigungen sind über das allgemeine ortsübliche Maß hinaus (z.B. in der Erntezeit) nicht anzunehmen und für die Gewerbe-/Industrienutzung unproblematisch (siehe auch Kapitel 4.8).

- **Immissionen durch bestehendes Gewerbe:**

Im Nordwesten und Westen des Plangebiets beidseits der K 30 werden zwei kleine Gewerbebetriebe einbezogen, die nur geringe Lärmemissionen aufweisen. Im Norden grenzt der Bebauungsplan Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ an, der gewerbetypische Emissionen zulässt und ebenso unkritisch für das Planungsziel ist.

5.7.2 Auswirkungen der Planung und Immissionsschutzkonzept

Die möglichen **Auswirkungen** der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld umfassen **a) Gewerbe- und Industrieemissionen** sowie **b) Emissionen von Verkehrswegen**. Die hieraus resultierenden planerischen Fragen und die zulässigen Immissionsbelastungen sind im Planverfahren sachgerecht zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen. Als Abwägungsgrundlage für die immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen dienen insbesondere die schalltechnischen Gutachten für den Bereich Gewerbe und für den Bereich Verkehr.¹⁸

¹⁸ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle (Westf.) - Teil Gewerbe, November 2011 und Teil Verkehr, Dezember 2011, AKUS GmbH, Bielefeld, siehe Anlage A.2

Ausgangslage: Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG

Bei der Neuplanung von Nutzungen oder bei der Neuordnung von benachbarten industriellen und gewerblichen Nutzung sowie Wohnbebauung sind im Rahmen von städtebaulichen Planungen gemäß § 1(6) BauGB insbesondere die Grundsätze *Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung* sowie die weit gefassten *Belange des Umweltschutzes*, hier insbesondere auch im Hinblick auf umweltbezogene Auswirkungen von städtebaulichen Nutzungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu beachten.

Die im Zusammenhang damit bedeutsamen Vorgaben erfahren eine Konkretisierung u.a. durch den in § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankerten Trennungsgrundsatz, wonach Immissionskonflikte möglichst durch eine entsprechende räumliche Zuordnung potenziell konflikträchtiger Nutzungen zu vermeiden oder zu minimieren sind. Gefordert wird eine räumliche Trennung emittierender Nutzungen einerseits und schutzbedürftiger Nutzungen andererseits. Ziel ist eine weitestgehende Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen.

Nach dem Baugesetzbuch unterliegen öffentliche und private Belange, zu denen auch der Schallschutz zu zählen ist, der städtebaulichen Gesamtabwägung gemäß § 1(7) BauGB. Daher sind die Belange, die im Widerspruch zueinander stehen, mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht zu berücksichtigen. Zielkonflikte sind zu prüfen und zu entscheiden, die (begründete) Zurückstellung einzelner Belange oder Interessen ist im Zuge einer städtebaulichen Planung häufig unvermeidbar.

Entsprechend ist im Rahmen der Gesamt-Abwägung über die Belange des Immissionsschutzes sowie über dazu in Konkurrenz oder ggf. im Widerspruch stehende andere städtebauliche Belange in Rechnung zu stellen, dass die Verpflichtung zur Vermeidung von Immissionen - u.a. aufgrund der beschränkten Verfügbarkeit von Grund und Boden sowie angesichts der Sicherung von nutzbaren Gewerbeflächen und der wichtigen Schaffung von Arbeitsplätzen - nicht uneingeschränkt gelten kann. Dieses wird durch die höchstrichterliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verdeutlicht: *„Die Durchsetzung dieses Trennungsgrundsatzes stößt allerdings auf Grenzen, vor denen auch der Gesetzgeber nicht die Augen verschließt. So soll nach § 1(2) Satz 1 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, wobei in diesem Zusammenhang unter anderem die Nachverdichtung sowie andere Maßnahmen zur Innenentwicklung besonders hervorgehoben werden. In dicht besiedelten Gebieten [...] wird es häufig nicht möglich sein, allein durch die Wahrung von Abständen [...] schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete zu vermeiden. [...]“* (BVerwG, Urteil vom 22. März 2007 - 4 CN 2/06 -, Rn 15, juris).

Damit ist der Trennungsgrundsatz nicht als eine die städtebauliche Planung unmittelbar bindende Vorgabe - etwa im Sinne eines Verbots der Unterschreitung bestimmter Mindestabstände zwischen Wohnen und Gewerbe - zu verstehen, sondern vielmehr als ein planerisches Prinzip, zu dessen Anwendung sich die planende Gemeinde im Hinblick auf die jeweils zu betrachtende konkrete örtliche Situation in der bauleitplanerischen Abwägung zu positionieren hat.

Wenn in Einzelfällen zwischen potenziell unverträglichen Nutzungen nur begrenzt räumliche Abstände eingehalten werden können, infolge derer schädliche Umwelt-

einwirkungen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, muss deren Auftreten auf andere Weise vermieden werden. In der vorgenannten Entscheidung vom 22. März 2007 führt das Bundesverwaltungsgericht darauf bezogen weiter aus: *„Wenn in derartigen Fällen das Einhalten größerer Abstände ausscheidet, ist durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen [...] dafür zu sorgen, dass keine ungesunden Wohnverhältnisse entstehen.“*

Ergebnis der Standortdiskussion und landesplanerische Vorgabe

Die Standortdiskussion ist in den Kapiteln 2 und 3 ausführlich dargelegt worden. Die landesplanerische Entscheidung hat eindeutig ergeben, dass dieser Standort an der Auffahrt zur A 33 aus landesplanerischen, städtebaulichen, verkehrlichen und (eingeschränkt) aus naturschutzfachlichen und landschaftspflegerischen Gründen begründet ist und entwickelt werden kann. Auch bei dieser Diskussion haben i.Ü. immissionsschutzfachliche Aspekte eine Rolle gespielt. Der alternativ geprüfte Standort im Norden, der alleine ein entsprechendes Flächenpotenzial geboten hätte, liegt näher an weiteren Wohngebieten und ist mit deutlich mehr Streubebauung durchsetzt.

Durch die Lage der Gewerbe- und Siedlungsflächen in Künsebeck einschließlich der abgesetzten Lage der Delbrügge-Siedlung und durch die Trasse der A 33 ist der zur Verfügung stehende Landschafts- bzw. Siedlungsraum eindeutig vom weiteren Außenbereich abgegrenzt. Eine ganz oder teilweise Ansiedlung von Bauflächen südlich der A 33 ist landesplanerisch abgelehnt worden. Hieraus ergibt sich, dass eine räumliche Nähe zwischen Siedlungsflächen und dem angestrebten Gewerbe- und Industriegebiet unvermeidbar ist. Da die regionaltypische Streubebauung im gesamten weiteren Umfeld stark verbreitet ist, sind diese Konflikte zudem unvermeidbar. Festzuhalten bleibt, dass im Plangebiet noch vergleichsweise wenig Streubebauung vorhanden gewesen ist.

Schlussfolgerung und Plankonzept

Die Stadt Halle (Westf.) hat sich angesichts der planerischen Rahmenbedingungen gemeinsam mit den Partnerkommunen Gütersloh und Werther entschieden, diesen regional bedeutsamen Gewerbe- und Industriestandort „Ravenna Park“ zu entwickeln. Verbunden hiermit ist der ebenfalls in den Kapiteln 2 und 3 erläuterte Bau der sog. „Entlastungsstraße“, die auch eine ganz erhebliche Entlastung für die Delbrügge-Siedlung bewirkt, da ansonsten die unmittelbar an Wohnhäusern verlaufende Flurstraße langfristig bei Durchbau der A 33 mit rund 5.400-5.700 Kfz täglich belastet werden würde, bei dem zwischenzeitlichen Ausbauende Schnatweg sogar mit bis zu 8.300 Kfz täglich.

Das städtebauliche Plankonzept umfasst somit - auch im Sinne des Immissionsschutzes und des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG - zunächst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Bau der Entlastungsstraße als äußere Grenze des Gewerbe- und Industriegebiets in einer Entfernung von rund 180-200 m zur Ortslage Künsebeck und zur Delbrügge-Siedlung.

- Umfassende Eingrünung der Straße durch eine (schalltechnisch nicht notwendige) Verwallung auf der Ostseite, Heckenpflanzungen etc. sowie durch die Sicherung der Grünzone.
- Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets mit mindestens rund 230 m Abstand zu den Siedlungsbereichen südwestlich der Entlastungsstraße bis zur A 33 und weitgehende, großflächige Nutzung der potenziellen Bauflächen unter teilweiser Zurückstellung von z.B. Landschaftspflege- und Naturschutzinteressen (keine Entwicklung eines breiteren querenden Grünzugs, Aufgabe der zusätzlichen Zerschneidung durch eine A 33-Querung Landweg etc.).
- Frühzeitiger Aufkauf der im geplanten Gewerbe- und Industriegebiet unmittelbar betroffenen Wohnnutzungen.
- Überplanung der Wohnnutzungen westlich der Flurstraße im Grünzug zur Sicherung des gewerblich-industriellen Spielraums und zur langfristigen Vermeidung von zusätzlichen Konflikten, somit Reduzierung auf den Bestandsschutz.

Durch diese Maßnahmen mit den o.g. Abständen werden eine langfristig gesicherte Gliederung und eine zumindest teilweise räumliche Trennung erreicht. Darüber hinaus werden jedoch - nicht zuletzt auch aufgrund weiterer verbleibender Streubebauung z.B. im Nordwesten - weitere Maßnahmen zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse im Umfeld erforderlich, durch die eine dauerhafte und verbindliche Planungs- und Entwicklungssicherheit sowohl für die Wohnnachbarschaft als auch für die gewerbliche Wirtschaft im Plangebiet gewährleistet werden kann. Zudem sind die weiteren verkehrlichen Auswirkungen und Emissionen zu prüfen.

a) Gewerbe- und Industrieemissionen - Gliederung durch Geräusch-Kontingentierung und gemäß Abstanderlass NRW

Die möglichen Emissionen in einem Gewerbe- und Industriegebiet umfassen insbesondere Lärm, Gerüche, Stäube oder Erschütterungen. In besonderer Weise stehen in derart offenen Landschaftsräumen ohne besondere kleinklimatische Anforderungen oder ohne ein direktes Aufeinandertreffen von Gebieten unterschiedlicher Nutzungen (Gemengelage) zunächst Schallemissionen im Vordergrund, die von nahezu jedem Betrieb einschließlich Zu- und Abfahrtverkehr ausgehen.

Eine verlässliche Definition des Schall-Emissionspotenzials ist städtebaurechtlich nur mit dem **Instrument der flächenbezogenen Lärmkontingentierung** im Bebauungsplan möglich, dieses ist hier geboten. Maßgebliche Kriterien für die Wahl des Gliederungsinstruments sind die angestrebte Flexibilität zugunsten von Gewerbe und Industrie, die einzuhaltenden Schutzansprüche der Nachbarschaft, die erforderliche Praktikabilität und Nachvollziehbarkeit der Planfestsetzungen sowie die akzeptorbezogene Betrachtungsweise nach BImSchG und TA Lärm.

Die rechtliche Grundlage für die Festsetzung von Emissionskontingenten ergibt sich dabei aus § 1(4) BauNVO, hierauf ist bereits in Kapitel 5.2 eingegangen worden. Nach dieser Vorschrift können in einem Bebauungsplan für das jeweilige Baugebiet Festsetzungen getroffen werden, mit denen es gegliedert wird

- nach der Art der zulässigen Nutzung,

- nach der Art der Betriebe und Anlagen sowie ihren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften.

Die Stadt strebt eine Sicherung des Nachbarschutzes im Bezug auf Lärm durch eine Kontingentierung mittels Festsetzung sogenannter „**immissionswirksamer flächenbezogener Schalleistungspegel**“ (IFSP) an. Diese geben das (logarithmische) Maß für die im Mittel je Quadratmeter Fläche abgestrahlte Schalleistung an. Nach der Rechtsprechung sind solche immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel regelmäßig zulässig - anders als die sogenannte „Zaunwerte“.¹⁹

Alternativ ist heute auf Grundlage der aktuellen DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ vom Dezember 2006 eine Definition der Geräuschkontingentierung durch Festsetzung von sogenannten „Lärm-Emissionskontingenten“ (LEK) möglich. Ziel der DIN 45691 war eine Vereinfachung der Lärmkontingentierung von neu geplanten Gewerbe- und Industriegebieten. Ein deutlicher Unterschied zu den weiterhin festsetzbaren IFSP liegt darin, dass für die Definition der Lärm-Kontingente dabei pauschal z.B. auf die Berücksichtigung von Bodendämpfung, meteorologischen Verhältnissen etc. verzichtet wird. Der Gutachter hat die Stadt Halle (Westf.) jedoch darauf hingewiesen, dass nur die Ausbreitungsberechnungen gemäß DIN ISO 9613-2 TA Lärm-konform sind. Sie weichen von dem vereinfachenden Modell der DIN 45691 „Geräuschkontingentierung“ ab (DIN 45691, Deutsches Institut für Normung e.V., 12/2006, Bezug: Beuth Verlag, 10772 Berlin), welches nicht TA Lärm-konform ist. Daher werden diese Grundlage und der Begriff IFSP in dem Gutachten angewandt (wie auch schon im nördlich angrenzenden Plangebiet Nr. 47). Diese IFSP sind entsprechend auch in den Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

In Kapitel 5.2 sind die Grundsätze des Plankonzepts und die **Gliederung** der Gewerbe- und Industriegebiete **nach § 1(4) Nr. 2 BauNVO** hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen zusammenfassend erläutert worden. Grundlage der schalltechnischen Gliederung ist das bereits genannte **Schalltechnische Gutachten**, das die gewerblichen Vorbelastungen im Norden durch den Bebauungsplan Nr. 47 einbezieht und das somit eine sachgerechte Betrachtung der Gesamtbelastung im Umfeld durch beide Bauabschnitte beinhaltet. Die Gliederung im Bebauungsplan Nr. 56 erfolgt

- bezüglich **Lärm** wie dargelegt durch Festsetzung von „**immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln IFSP**“ L_w “ in dB(A) je m² Betriebsgrundstück und
- bezüglich sonstiger Emissionen wie **Gerüche** oder **Stäube** durch ergänzenden Rückgriff auf den **Abstandserlass NRW** (Fassung vom 06.06.2007, MBl. 2007, S.

¹⁹ Vgl. zu Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen im Zusammenhang mit technischen Regelwerken zur Vermeidung oder Minderung schädlicher Umwelteinwirkungen: BVerwG, Urteil vom 28. Februar 2002 -CN 5/01-, Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ) 2002, S. 1114; zur Zulässigkeit immissionswirksamer flächenbezogener Schalleistungspegel: BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1990, a.a.O., Beschluss vom 7. März 1997 -4 NB 38.96-, BauR 1997, S. 602, Beschluss vom 27. Januar 1998 -4 NB 3.97-, NVwZ 1998, S. 1067 ff.; demgegenüber zur Unzulässigkeit der sog. „Zaunwerte“ grundlegend: BVerwG, Urteil vom 10. August 1993 -4 NB 2/93-, NVwZ-RR 1994, S. 138 f., nachfolgend auch: BVerwG, Urteil vom 16. Dezember 1999 -4 CN 7/98-, NVwZ 2000, S. 577 f.

659 mit Anhang *Abstandsliste*). Voraussetzung ist die Verträglichkeit gemäß der IFSP-Gliederung.

Durch **Festsetzung der IFSP** sind Betriebe und Anlagen möglich, deren gesamte Schallemissionen ggf. nach Bau aktiver Schutzmaßnahmen auf dem Betriebsgelände das jeweils auf dem eigenen Grundstück zulässige Geräusch-Kontingent nicht überschreitet. Die Definition der immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel IFSP und weitere Anforderungen und Rahmenbedingungen werden im Gutachten dargelegt. Die ermittelten IFSP beziehen sich gemäß TA Lärm 1998 (GemMBl. S. 503) auf die Tageszeit von 6.00-22.00 Uhr und auf die Nachtzeit von 22.00-6.00 Uhr.

Die Zulässigkeit von sonstigen ggf. kritischen Emissionen wie **Gerüchen** oder **Stäuben** wird durch ergänzenden Rückgriff auf den **Abstandserlass NRW** geregelt. In diesem Erlass mit der als Anlage beigefügten Abstandsliste sind in den jeweiligen Abstandsklassen die Betriebe und Anlagen zusammengefasst, die z.B. bei einem Abstand von mindestens 200 m zu einem Wohngebiet allgemein verträglich betrieben werden können (= Abstandsklassen VI und VII). Somit werden also in diesem Fall Anlagen ausgeschlossen, die z.B. einen Mindestabstand von 300 m und mehr erfordern (= Abstandsklassen I-V). Auf den Abstandserlass NRW wird zur weiteren Erläuterung verwiesen.

Aufgenommen wird gemäß Abstandserlass, Kapitel 2.4.1.1 (siehe dort) auch eine **Ausnahmeregelung gemäß § 31(1) BauGB**: Danach können Anlagen des nächstgrößeren Abstands der Abstandsliste als Ausnahme zugelassen werden, wenn deren sonstige Emissionen (außer Schall, siehe Festsetzung der IFSP) durch technische oder organisatorische Maßnahmen nachweislich auf den jeweils zulässigen Störgrad reduziert werden können.

Das **Planungsinstrument IFSP** wird im Gutachten in Kapitel 3 erläutert, in Kapitel 4 wird die errechnete und nach Erörterung mit den Beteiligten vorgeschlagene Emissionskontingentierung vorgestellt. Im Gutachten wird in Kapitel 7 ausdrücklich auf die **Berechnungsgrundlagen** und auf den **Vollzug der IFSP in den Genehmigungsverfahren** eingegangen. Die Ermittlung der sich aus den IFSP ergebenden Lärm-Kontingente an den Nachbarwohnhäusern erfolgt gemäß Schallgutachten mit folgenden Grundannahmen, die im Vollzug jeweils zu beachten sind und die daher auch in den Festsetzungen des Bebauungsplans über die IFSP als entsprechende Hinweise aufgenommen worden sind:

- Höhe h der Flächenschallquellen über Grund: $h = 2 \text{ m}$.
- Innerhalb des Plangebiets: Keine Berücksichtigung von bestehenden Gebäuden (also keine Schallabschirmung, keine Reflexionen).
- Außerhalb des Plangebiets: Berücksichtigung aller schalltechnisch relevanten Hindernisse und des Geländes.
- Durchführung von Schallausbreitungsberechnungen gemäß der Norm DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeine Berechnungsverfahren“.

Durch die Festsetzung solcher Geräuschkontingente anstelle von bestimmten technischen Maßnahmen zum Lärmschutz wird sichergestellt, dass die Schutzziele der Stadt erreicht werden können, ohne dass detaillierte Regelungen hinsichtlich der künftigen Ansiedlungen und der künftigen technischen Entwicklung der Betriebe und Anlagen durch die Kommune „vorhergesehen“ und entsprechend festgeschrieben werden müssen. Vielmehr haben die Betreiber der Anlagen es in der Hand, durch „maßgeschneiderte“ betriebliche Maßnahmen z.B. mit abschirmenden Baukörperanordnungen die geforderten Schallschutzziele in einer Art und Weise zu erreichen, die mit den gegebenen produktionstechnischen Anforderungen am besten vereinbar ist.

Um eine wirtschaftlich tragfähige Nutzung der gewerblichen und industriellen Flächen zu gewährleisten, können bei einer Geräuschkontingentierung in bestimmten Bereichen des jeweiligen Werksgeländes auch vergleichsweise geräuschintensive Nutzungen erfolgen, wenn das festgesetzte Gesamt-Kontingent eingehalten wird. Insoweit kann durch betriebliche Maßnahmen - wie z.B. die Einrichtung von technischen Schallschutzmaßnahmen oder eine Optimierung von Abläufen wie z.B. Fahrzeugbewegungen auf dem Gelände - der jeweils optimale Weg zur Einhaltung der festgesetzten Schallschutzziele erreicht werden. Auf die Wohnbebauung im Umfeld trifft stets nicht mehr an Immissionsbelastungen auf, als insgesamt im Rahmen der Planentscheidung der Kommune über den Bebauungsplan als verträglich eingestuft worden ist.

Mit der Geräuschkontingentierung wird somit ein angemessener Schutz der benachbarten Wohnnutzungen vor unzumutbaren gewerblichen Geräuschbelästigungen erreicht. Sie gewährleisten, dass die bei der städtebaulichen Planung zugrunde gelegten „Zielwerte“ für die an den Immissionsorten in der Umgebung ankommenden Schallimmissionen dauerhaft eingehalten werden.

Durch den Gesetzgeber des Baugesetzbuchs (BauGB) sind bisher keine abschließenden Obergrenzen für Lärmimmissionen definiert worden, die in einem Baugebiet hinzunehmen sind. Im BauGB ist vielmehr lediglich gefordert, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu berücksichtigen sind.²⁰ Bei der Festlegung der „Zielwerte“ für einzelne Gebietstypen wird stattdessen im Allgemeinen auf die sogenannten Orientierungswerte aus der DIN 18005 Teil I „Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren“ mit ihrem Beiblatt „Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ zurückgegriffen. Die Orientierungswerte bedingen eine getrennte Beurteilung von gewerblichen Lärmimmissionen und Verkehrslärm, für die baugebietsbezogen jeweils unterschiedliche Zahlenwerte gelten. Bei der DIN 18005 handelt es sich nicht um eine Rechtsnorm, die in ihr enthaltenen schalltechnischen Orientierungswerte sind jedoch als Beurteilungsrahmen in der Rechtsprechung allgemein anerkannt.²¹

Im Gegensatz zu den Orientierungswerten der DIN 18005 entfalten die gleichfalls gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerte (IRW) der Technischen Anleitung zum Schutz vor Lärm (TA Lärm) in Genehmigungsverfahren für gewerbliche Anlagen unmittelbare Wirkung. Diese beziffern das Maß der gewerblichen Geräusch-

²⁰ Vgl.: BVerwG, Urteil vom 17. Februar 2010 –4 BN 59/09–, juris

²¹ Vgl. hierzu allgemein bereits: BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1990 –4 N 6.88–, Baurechtssammlung (BRS) 50 Nr. 25

immissionen, die - je nach Gebietsart - an den betrachteten Immissionsorten zulässig sind. Dabei entsprechen die IRW der TA Lärm zahlenmäßig im Wesentlichen den Orientierungswerten der DIN 18005 für Gewerbelärm. Für das Messverfahren der TA Lärm ist der zu betrachtende Immissionsort als ein Punkt in 0,5 m Entfernung vor dem der Schallquelle nächstgelegenen geöffneten Fenster eines dem dauerhaften Aufenthalt dienenden Raums definiert.

Den IRW der TA Lärm kommt faktisch ein hohes Maß an Verbindlichkeit zu. Eine Außerachtlassung der diesbezüglichen Vorgaben der TA Lärm kann insofern im ungünstigen Fall dazu führen, dass ein Bebauungsplan nicht vollzogen werden kann. Aus diesem Grund wird bei einer Kontingentierung von gewerblichen Schallemissionen auf die IRW der TA Lärm direkt Bezug genommen. Im Regelfall wird davon ausgegangen, dass an den in der Umgebung der betrachteten Geräuschquelle gelegenen schutzbedürftigen Wohnnutzungen die Immissionsrichtwerte, wie sie in der TA Lärm für die jeweilige Gebietsart verankert sind, eingehalten werden sollen.

Vorausgesetzt wird i.Ü, dass die Betriebe den fortschrittlichsten Stand der Lärm-minderungstechnik einhalten.

Die schalltechnische Prüfung und Ermittlung der IFSP basieren somit auf einer „Rückrechnung“ und erfolgt in diesen Schritten:

- Zunächst werden die im Umfeld liegenden schutzbedürftigen Nutzungen und Wohnnutzungen aufgenommen. Im Gutachten sind die ausgewählten Immissionsorte in der Karte in Anlage 2 dargestellt. Im vorliegenden Planungsfall werden die **Siedlungsbereiche Künsebeck und Delbrügge-Siedlung** allgemeinen Wohngebieten oder vergleichbaren Gebieten zugeordnet. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) bzw. die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm betragen hier 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts.
Die im weiteren Umfeld liegenden Wohnnutzungen befinden sich ansonsten im **Außenbereich gemäß § 35 BauGB** und werden deshalb im Grundsatz mit einem Schutzniveau analog zu Mischgebieten eingestuft. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) bzw. die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm betragen demnach im Außenbereich 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.
Die beiden überplanten Gewerbebetriebe werden in die gewerbliche Überplanung einbezogen und gesichert, die dortigen Wohnnutzungen sind im Rahmen des Gewerbegebiets zu bewerten und müssen dieses Immissionsniveau akzeptieren.
- Die o.g. Werte stellen die Summe aller gewerblich-industriellen Geräusche an diesen Häusern als angestrebte Obergrenze bei maximaler Ausnutzung der Bauflächen im Gewerbe- und Industriegebiet dar. Sie liegen somit i.A. in gewisser Weise „auf der sicheren Seite“, da hiervon in der Realität eher nicht auszugehen ist.
- Die zulässigen Werte werden nach Prüfung umgerechnet, der ermittelte Spielraum für mögliche Geräuschkontingente wird auf das nach Planungszielen vorgegliederte Plangebiet verteilt (vgl. Gutachten). Im Ergebnis wird somit **für jeden Quadratmeter Baugebiet** bzw. für ein späteres Betriebsgrundstück **ein Emissionskontingent** zugeordnet, das individuell durch den Betrieb geplant und ausgenutzt werden kann. Jeder Betrieb verfügt dann über einen genau bestimmten zulässigen Geräuschimmissionsanteil an den Immissionspunkten im weiteren Umfeld.

- Diese Vorgehensweise kann auf den ersten Blick als Mehraufwand gegenüber einer einfacheren Gliederung gemäß Abstandserlass NRW aufgefasst werden. Die Gliederung ist jedoch immissionsschutzrechtlich gut nachvollziehbar und kann im Baugenehmigungsverfahren gerecht und betriebsbezogen unabhängig von anderen Emittenten und deren Vorbelastungen eindeutig umgesetzt werden. Ein „Windhundverfahren“ wird ausgeschlossen: Die ersten Betriebe könnten ansonsten die Grenzwerte an den betroffenen Wohnhäusern ausschöpfen, so dass spätere Betriebe kaum noch Spielraum besitzen würden. Verwiesen wird ausdrücklich auf die umfassende Darstellung im Schallgutachten.
Im Vergleich zur Aufnahme aktiver und eher unflexibler Schutzvorschriften wie Wälle oder zwingende Hallenbauten ist diese Vorgehensweise im Plangebiet aufgrund der Rahmenbedingungen in Kombination mit dem Abstandserlass NRW als geeignet zu werten.
- Wichtig ist, dass ansiedlungswillige Betriebe frühzeitig eine **allgemeine schalltechnische Vorprüfung** auf Grundlage der ersten Plankonzepte, die für Flächenzuschnitt/-größe ohnehin gebraucht werden, durchführen. Auf dieser Grundlage können Flächeneignung, Betriebsanordnung etc. gut beurteilt werden.
- Die in Festsetzung D.1.3 ergänzend eingeführte „**Kappungsgrenze**“ erlaubt gemäß Gutachten, Kapitel 3, eine Vereinfachung für nur wenig Lärm emittierende Betriebe.

Auf dieser Grundlage werden folgende Gebietsgliederungen aufgenommen:

- **Industriegebiet GI, zentraler Bereich mit Teilflächen GIN1, GIN2, GIN3:** In diesem großen zusammenhängenden Bereich werden den Bauflächen GIN1 IFSP von 71/56 dB(A)/m² tags/nachts zugeordnet, den Teilflächen GIN2, GIN3 im Osten und im Norden in Richtung Wohngebiete werden etwas geringere IFSP von 70/55 dB(A)/m² tags/nachts zugeordnet.²²
- **Industriegebiet GI, westlicher Bereich mit Teilflächen GIN4, GIN5:** Im südwestlichen Abschnitt werden der Baufläche GIN4 IFSP von 76/61 dB(A)/m² tags/nachts, der Teilfläche GIN5 im Norden in Richtung Wohngebieten IFSP von 70/55 dB(A)/m² tags/nachts zugeordnet.
- **Gewerbegebiet GE, Teilfläche GE1, GE2, GE3:** Diesen Gewerbeflächen werden typische GE-Kontingente mit IFSP von 60/45 dB(A)/m² tags/nachts zugeordnet.
- **Gewerbegebiet GEN4:** In diesem Teilbereich werden aufgrund der angrenzenden Streubebauung und der dort ausgeschöpften Nachtwerte durch die GI-Ausweisung tagsüber typische GE-Kontingente zugelassen. Nachts können jedoch nur Betriebe zugelassen werden, die keinen relevanten Nachtbetrieb haben oder die das Irrelevanzkriterium mit der Kappungsgrenze von „15 dB(A) unter Richtwert am betroffenen Immissionsort“ unterschreiten: IFSP 60/0 dB(A)/m² tags/nachts.

²² Folgende IFSP korrespondieren mit typischen GE-/GI-Nutzungen, Zwischenwerte lassen entweder lautere GE/GI-Ausweisungen oder nutzungsbeschränkte Bauflächen zu (siehe Gutachten, Kapitel 6):

- GE-typische IFSP: 60/45 dB(A)/m² tags/nachts
- GI-typische IFSP: 65/65 dB(A)/m² tags/nachts

Auswirkungen auf Immissionsorte, Bewertung der Gliederung und Abwägung:

Tabelle 1 im Gutachten zeigt, dass die Immissionsrichtwerte (bzw. Orientierungswerte bei Anwendung der DIN 18005) für die allermeisten Immissionsorte eingehalten, vielfach auch deutlich unterschritten werden (siehe Gutachten, Kapitel 5).²³ Am Immissionsort I19/I19A werden die Richtwerte ebenfalls deutlich unterschritten, so dass schalltechnisch Potenzial für die geplante Ansiedlung eines Feuerwehrgerätehauses auf der nordöstlich angrenzenden Fläche bleibt. Einzelheiten sind im Baugenehmigungsverfahren zu klären, auf Ebene des Bebauungsplans Nr. 56 können derzeit keine weiteren Aussagen hierzu erfolgen.

An den kritischsten Immissionsorten werden dagegen die Immissionsrichtwerte rechnerisch um bis zu 1 dB(A) überschritten:

- Immissionsort I7: Nacht-Richtwert um 1 dB(A).
- Immissionsort I8: Tag und Nacht-Richtwert jeweils um 1 dB(A).
- Immissionsort I21: Tag-Richtwert um 1 dB(A).

Die gutachterlich ermittelten Überschreitungen der Richtwerte um 1 dB(A) tags oder nachts werden vom Gutachter jedoch als tolerabel innerhalb der Systematik der TA Lärm innewohnenden Toleranz bewertet. Zudem stellen diese Pegel Maximalwerte dar, die durch zu erwartende bauliche Abschirmungen nicht ausgeschöpft werden. Außerdem wird nicht jedes Unternehmen einen Nachtbetrieb aufweisen oder werden nicht alle Betriebe gleichzeitig ihre jeweils ungünstigste Nachtstunde bei vollem Betrieb haben.

Darüber hinaus bestehen bei den o.g. Richtwerten für Wohngebiete (Immissionsorte I7, I8), aber auch für Mischgebiete/Außenbereich (Immissionsort I21) und bei den geringen Überschreitungen bis 1 dB(A) keine Gesundheitsgefährdungen gemäß schalltechnischem Regelwerk zu Gewerbe- oder Verkehrslärm. Die nächtlichen Überschreitungen sind innerhalb der Gebäude nach dem heutigen Stand des Wärmeschutzes durch handelsübliche Fenster und Bauausführungen ausreichend abgeschirmt. Die tagsüber belasteten Freiraumbereiche sind nicht zu den Straßen ausgerichtet und werden zum Teil durch Gebäudeanordnungen mit abgeschirmt.

Zur Bewertung des Schutzbedürfnisses der umgebenden Wohnbebauung insbesondere im Bereich der K 30, aber auch westlich der Flurstraße ist zudem festzuhalten, dass der Außenbereich gemäß § 35 BauGB von Bebauung freizuhalten ist und dass die Streubebauung im Außenbereich ein regional weit verbreitetes Problem für alle Flächenentwicklungen, aber auch für Straßenbau und Landwirtschaft darstellt. Dagegen genießt der Standort an der A 33 sehr hohe Priorität für die genannten gewerblich-städtebaulichen Zielsetzungen und ist letztlich ohne Alternative - auch im Interesse des Immissionsschutzes der Ortslagen vor Gewerbe- und Verkehrslärm. In der Abwägung muss in vertretbarem Maße also auch das idealtypische Schutzinteresse der Streubebauung und der Randlagen von Wohngebieten zum Außenbereich ggf. zurückgestellt werden können, solange keine Gesundheitsgefährdung erfolgt.

²³ Hinweis: Bei Aufgabe von Immissionsorten, die heute limitierend für die Festsetzungen der IFSP im Bebauungsplan wirken, oder bei einer Betriebsansiedlung, die die zulässigen Kontingente nicht ausschöpft, kann eine Überprüfung der festgesetzten IFSP sinnvoll sein. Ggf. sind auf anderen Teilflächen höhere Kontingente möglich, die über eine Änderung des Bebauungsplans rechtlich verbindlich aufgeteilt werden könnten.

Vor diesem Hintergrund werden die genannten rechnerischen Richtwert-Überschreitungen als noch zumutbar bewertet. Im Ergebnis übernimmt die Stadt die Aussagen des Gutachtens und die vorgeschlagenen rechnerischen Kontingente in die Festsetzungen der IFSP.

b) Gewerbe- und Industrieemissionen - Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen, die ein Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3(5a) BImSchG in Verbindung mit der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) sind

In der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung besteht auch das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen (künftigen/möglichen) Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG) und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG. Die schutzwürdigen Gebiete umfassen im vorliegenden Fall die im Norden und Osten liegenden Siedlungsbereiche Künsebeck und Delbrügge-Siedlung sowie die das Plangebiet begrenzenden bzw. durchziehenden, noch zu errichtenden wichtigen Verkehrswege (Autobahn A 33 und Entlastungsstraße, nachgeordnet K 30n). In Kapitel 5.2 wurde bereits ausführlich auf diese Fragestellung eingegangen (siehe dort).

Vor diesem Hintergrund entscheidet sich die Stadt hier für einen grundsätzlichen Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen mit Betriebsbereichen i.S.d. § 5(3a) BImSchG. Damit wird im Bebauungsplan bereits gesichert, dass in dem vorliegenden, von schutzwürdigen Gebieten umgebenen Gewerbe- und Industriegebiet keine sog. „Störfallbetriebe“ angesiedelt werden. Die Berücksichtigung des Trennungssatzes nach § 50 BImSchG stellt in der dicht besiedelten Region OWL einen besonderen städtebaulichen Belang dar, dem mit der vorliegenden Planung nachgekommen wird.

c) Emissionen von Verkehrswegen - Straßenbau

In den Kapiteln 2, 3 und 5.6 wurde die Planung der sog. „Entlastungsstraße“ erläutert. Verwiesen wird außerdem nochmals auf die umfassenden Modellrechnungen für die Trassenvarianten und für die Folgen der möglichen unterschiedlichen Bauabschnitte und Zeitabfolgen für den Bau der A 33 durch das Gutachterbüro IVV Aachen im Verkehrsentwicklungsplan und folgenden Ergänzungen (siehe Anlagen A.4, A.5). Im Zuge der schrittweise erfolgten Variantendiskussion ist auch der Schallgutachter eingebunden worden, so dass eine diesbezügliche Optimierung stattfinden konnte. So ist bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt deutlich geworden, dass aktive Schallschutzmaßnahmen an der konkretisierten Trasse der Entlastungsstraße gegenüber den Wohngebieten in Künsebeck nicht erforderlich werden.

Aus Sicht des Immissionsschutzes soll an dieser Stelle nochmals die verkehrsplanerische Zielsetzung der Stadt zusammenfassend deutlich betont werden:

- **Langfristiger Planfall = grundlegendes Planungsziel: „Bewältigung des Ziel- und Quellverkehrs Halle/A 33/Schnatweg“ und Erschließung des GE-/GI-Gebiets**
Mittel- und langfristige hat die Entlastungsstraße eine sehr bedeutsame gemeindliche Verkehrsfunktion, die zur Entlastung des heutigen nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes v.a. in Künsebeck führen wird. Die Entlastungsstraße bewältigt nach dem Lückenschluss der A 33 ganz überwiegend den auf Halle bezogenen Ziel- und Quellverkehr zwischen Stadtgebiet, Gewerbegebieten und A 33/Schnat-

weg und hat eine prognostizierte Belastung bei durchgebauter A 33 (je nach begleitenden Maßnahmen im Verkehrsnetz) von rund 10.000 Fahrzeugen/Tag. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen ist so erheblich, dass ein angemessener Ausbau der Planstraße mit der Dimensionierung einer Landesstraße grundsätzlich für erforderlich gehalten wird (siehe Anlage A.5).

- **Kurzfristiger Planfall = temporäres Planungsziel: „Das Schlimmste vermeiden und den Schaden durch den abschnittweisen Bau der A 33 für eine Vielzahl von Betroffenen mindern“**

Kurzfristig steht die Stadt Halle (Westf.) vor der Situation, dass zum einen die A 33 (gegen den erklärten Willen der Stadt) abschnittsweise bis Ummeln und/oder bis zum Schnatweg für den Verkehr freigegeben werden soll und dass damit aus heutiger Sicht während einer begrenzten Zeitspanne von einigen (wenigen) Jahren ab der Auffahrt/Abfahrt Schnatweg mit katastrophalen Verkehrsverhältnissen im Bereich Flurstraße/Künsebeck und an der B 68 zu rechnen ist. Zudem ist noch offen, welche Konsequenzen von der Bezirksregierung aus der hohen Stickoxid-Belastung an der B 68 in der Stadtmitte gezogen werden.

Die Entlastungsstraße bietet nach den Untersuchungen des Verkehrsgutachters in jeder Fallkonstellation eine sinnvolle Bündelung und Umleitung der Verkehre und damit eine erhebliche Entlastung für etliche hundert Bürger in Künsebeck und in der Stadtmitte entlang der B 68. Voraussetzung ist ein baldiger Bau der Straße.

Im **schalltechnischen Gutachten zum Verkehrslärm von öffentlichen Straßen**²⁴ wird der Lärm der gemäß Bebauungsplan Nr. 56 neu zu bauenden Entlastungsstraße und der Anschlüsse nach der Systematik der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und unter Berücksichtigung der umgebenden Straßen mit vollständigem Durchbau der A 33 untersucht. Geprüft werden außerdem die o.g., jeweils unterschiedlichen grundlegenden Fallkonstellationen mit einem vorübergehenden Ende der A 33 am Schnatweg oder in Ummeln, die ggf. auf die Stadt und auf die Betroffenen für einen heute nicht konkret zu benennenden Zeitraum zukommen (siehe dort, Kapitel 1).

Hingewiesen wird im Gutachten in Kapitel 1 auch darauf, dass der **Anschluss der Entlastungsstraße an den Kreisverkehrsplatz Schnatweg** eine Öffnung der dortigen Schallschutzwand erfordert. Hierzu wurde eine Ergänzung errechnet, nach der die im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Beurteilungspegel unverändert bleiben.²⁵ Die Anschlussstelle mit danach geplanter Wall-/Wand-Kombination mit 4,5 m Höhe liegt im Bereich des planfestgestellten Fernstraßenvorhabens und grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans an. Straßen.NRW wird dort ein Verfahren nach § 76 VwVfG für die Änderung mit dem Anschluss der Entlastungsstraße durchführen. Im Bebauungsplan wird der Anschluss der Wallanlage im Plangebiet an diese Schallschutzanlage vorgegeben.

²⁴ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle (Westf.) - Teil Gewerbe, November 2011 und Teil Verkehr, Dezember 2011, AKUS GmbH, Bielefeld, siehe Anlage A.2

²⁵ Modifizierter Schallschutz im Bereich Schnatweg/Entlastungsstraße/A 33, AKUS GmbH, Bielefeld, Schreiben vom 25. November 2011, siehe Anlage

Ergebnisse des Schallgutachtens, Teil Verkehr:

I. Ermittlung der Verkehrslärm-Situation gemäß 16. BImSchV (Kapitel 3.I)

In Kapitel 3 wird zunächst der oben bereits genannte **Planfall 1.1** gemäß Verkehrsgutachten untersucht, **gemäß 16. BImSchV begrenzt jedoch nur auf den Lärm der von der Stadt neu geplanten Straßen**. Im Ergebnis werden - bei einer Beurteilung gemäß 16. BImSchV - die Immissionsgrenzwerte eingehalten und überwiegend auch sehr deutlich unterschritten.

Somit werden ganz überwiegend auch die Orientierungswerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 für Mischgebiete (analoge Bewertung im Außenbereich) von 60/50 dB(A) tags/nachts und für allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) eingehalten und auch teilweise noch deutlich unterschritten. Eine Überschreitung erfolgt hier nur bei dem Immissionspunkt I6 südwestlich des Kreisverkehrs mit 63/52 dB(A). Auch hier kann jedoch insofern noch gesund gewohnt werden, da die Mischgebietswerte, in denen ebenfalls Wohnen allgemein zulässig ist, eingehalten werden. Zusammenfassend entstehen hieraus gemäß 16. BImSchV keine Ansprüche auf Schallschutz.

II. Ermittlung der Verkehrslärm-Situation für Abwägung im Bauleitplanverfahren (Kapitel 3.II mit mehreren Planfällen)

• II.1) Betrachtung aller Straßen, A 33 wird durchgebaut

Hier wird der **Planfall 1.1 mit Durchbau der A 33** gemäß Verkehrsgutachten (= Grundlage für das Plankonzept gemäß Bebauungsplan Nr. 56) untersucht. Dieser Fall stellt das mittel- bis langfristige Planungsziel der Stadt Halle (Westf.) dar.

Verglichen wird dieser Fall mit dem sog. „**Prognose P0+ -Fall 2025**“ gemäß Verkehrsgutachten, der als Referenz alleine die Folgen der planfestgestellten A 33-Planung betrachtet. Somit können die positiven und negativen Folgen der Entlastungsstraße im Vergleich zum planfestgestellten Fall verdeutlicht werden:

Im Ergebnis werden die Immissionsorte im Bereich der Flurstraße z.T. erheblich entlastet. Eine zusätzliche Minderung wird durch die zusätzlich von der Stadt geplante Wallanlage im südlichen und (falls möglich) im mittleren Abschnitt der Straße eintreten. Dagegen werden die Immissionsorte im Nahbereich der Entlastungsstraße und um den neuen Knotenpunkt im Norden zusätzlich belastet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden aber überwiegend eingehalten.

Ausgenommen ist der **Immissionspunkt I13**: Hier könnte u.U. die Lärmsanierungsschwelle überschritten werden, so dass hier Schallschutzansprüche gegenüber dem Baulastträger des Künsebecker Wegs (= Stadt Halle (Westf.)) entstehen können. Die Stadt wird diese Frage außerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens gutachterlich prüfen, mit den Betroffenen erörtern und ggf. Lärmschutz für Wohnräume übernehmen.

• II.2) Betrachtung aller Straßen, A 33 endet vorerst am Schnatweg

Als Referenz wird auch hier zunächst der entsprechende „**Prognose P0-Fall 2025**“ gemäß Verkehrsgutachten berechnet.

Der **Planfall 1.1-** (= temporäre Situation, nicht von der Stadt Halle (Westf.) verschuldet) wird hiermit ebenso verglichen wie der ggf. als „Verschärfung“ mögliche **Planfall 1.1A-**, in dem Fahrverbote für Lkw in der Ortsdurchfahrt der B 68 für zusätzlichen Verkehr sorgen könnten (= temporäre Situation, ebenfalls nicht von der Stadt Halle (Westf.) verschuldet).

Im Ergebnis werden auch hier die Immissionsorte im Bereich der Flurstraße sehr deutlich entlastet. Dagegen werden erwartungsgemäß die Immissionsorte im Nahbereich der Entlastungsstraße mit Knotenpunkt im Norden und an der K 30n weiter belastet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden noch überwiegend eingehalten, neben dem o.g. besonders kritischen **Immissionspunkt I13** erfolgen nunmehr auch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an den **Immissionspunkten I1, I6, I9 und I10**.

- **II.3) Betrachtung aller Straßen, A 33 endet vorerst in Bielefeld-Ummeln**

Als Referenz wird hier ebenfalls zunächst der entsprechende „**Prognose PO-Fall 2025**“ gemäß Verkehrsgutachten berechnet.

Der **Planfall 1.1-** wird hiermit wiederum verglichen, ebenso wie der als „Verschärfung“ mögliche **Planfall 1.1A-**, in dem Fahrverbote für Lkw in der Ortsdurchfahrt der B 68 für zusätzlichen Verkehr sorgen könnten.

Der Gutachter stellt fest, dass die Ergebnisse qualitativ weitgehend denen der Fallgruppe II.2 mit zeitweisem Ausbauende am Schnatweg entsprechen. Im Einwirkungsbereich der K 30n steigen die Pegel durch verkehrslenkende innerörtliche Maßnahmen nicht bzw. nur geringfügig.

Zusammenfassend (siehe Gutachten, Kapitel 4) entstehen zunächst nach der **lärm-technischen Beurteilung gemäß 16. BImSchV** keine Ansprüche auf Schallschutz. Diese Aussage ist jedoch gemäß 16. BImSchV begrenzt auf den Lärm der von der Stadt neu geplanten Straßen. Der Lärm der übrigen Straßen bleibt hierbei unberücksichtigt.

Die Stadt muss jedoch über die rein immissionsschutzrechtliche Betrachtung hinaus im Rahmen der Abwägung die Gesamt-Lärm-Situation durch Kfz auf öffentlichen Straßen betrachten und sich mit den Auswirkungen ihrer Planung auseinandersetzen. Die hierzu geprüften Varianten zeigen, dass die Entlastungsstraße ganz erhebliche Entlastungen für die **Anwohner im Bereich Flurstraße** (und damit auch für die **Siedlungsgebiete gemäß §§ 30, 34 BauGB Künsebeck und Delbrügge-Siedlung**) bewirken wird. Die Anlieger an der Flurstraße werden von dem ansonsten erheblichen Mehrverkehr (temporär sogar bis zu 8.300 Fahrzeuge) entlastet, die im Westen im Abstand von 100-200 m neu gebaute Straße mit Eingrünung ist für diese Anlieger vergleichsweise wenig belastend.

Vor allem im Bereich der **Wohnbebauung im Außenbereich am nördlichen Kreisverkehrsplatz** wird sich jedoch die Gesamt-Lärm-Situation durch Kfz verschlechtern, auch wenn dort immissionsschutzrechtlich gemäß 16. BImSchV keine Ansprüche auf Schallschutz entstehen. Hier sind die Verschlechterungen aber im Verhältnis zu der großen Zahl von entlasteten Wohnhäusern - auch im beplanten Innenbereich - zu sehen.

Das langfristige Planungsziel der Stadt mit Durchbau der A 33 ist insgesamt gut vertretbar, die in einem Fall am **Immissionspunkt I13** eventuell erfolgende Überschreitung der Lärmsanierungsschwelle wird die Stadt als Baulastträgerin des Künsebecker Wegs außerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens prüfen.

Es zeigt sich deutlich, wie sehr die Verzögerungen durch den Bau der A 33 zu Lasten der betroffenen Anwohner gehen - sei es an der B 68, im Bereich der Trasse der Entlastungsstraße oder auch im weiteren Straßennetz. Die ermittelten Werte

erreichen jedoch mit der o.g. Ausnahme noch nicht die Lärmsanierungsschwelle. Grundsätzlich sind aus Sicht der Stadt an dieser Stelle darüber hinaus folgende Aspekte festzuhalten:

- Für die Anlieger der Trasse der Entlastungsstraße im Baugebiet selbst sind bereits Lösungen durch Kauf und Umzug gefunden worden. Es verbleiben als vorrangig Betroffene insbesondere die vier Anlieger im Norden im Bereich des geplanten Kreisverkehrs. Die Stadt hat in der Abwägung zwischen diesen unterschiedlich betroffenen privaten und öffentlichen Belangen zu entscheiden.
- Negativ betroffen sind ebenfalls kurz- bis mittelfristig (je nach Baufortschritt der A 33) die Anlieger im nachfolgenden Straßennetz an K 25 und L 782. Die K 25 und im weiteren Verlauf der Knotenpunkt L 782 / K 25 in Bokel sowie die L 782 westlich der Ortslage werden zunächst durch die gegen den Willen der Stadt Halle (Westf.) mögliche abschnittsweise Inbetriebnahme der A 33 stärker belastet. Hierfür ist ursächlich nicht die Planung der städtischen Entlastungsstraße verantwortlich. Die Entlastungsstraße führt aber zu einer Bündelung der Zusatzverkehre über K 25 und L 782 und insofern hier zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung, solange die A 33 nicht durchgebaut ist. Die konkreten Zahlen hängen aber sehr stark von den jeweiligen Variantenmodellen und von verkehrslenkenden Maßnahmen im Umfeld ab.
- Das Verkehrsaufkommen ohne den Bau der Entlastungsstraße würde sich über Flurstraße, Kreisstraße, K 25, L 782 und durch die Ortslagen verteilen. Die Belastungssituation innerhalb der Siedlungsbereiche würde damit teilweise deutlich steigen. Maßgeblich für die Bewertung der Auswirkungen der Bauleitplanung sind die in den einzelnen Planfällen ermittelten Größenordnungen des Verkehrsaufkommens, die hier nur beispielhaft und vereinfachend wiedergegeben werden können:

„Analyse-Null Fall 2010“ = bisherige Situation heute ohne Bau der A 33:

- K 25, DTV Höhe Künsebeck 3.800 Kfz/Tag, Richtung Bokel 5.400 Kfz/Tag.
- L 782, DTV Höhe Alleestraße 13.000 Kfz/Tag, Richtung B 68 8.500 Kfz/Tag.

„Prognose Null PO-“ = Ausbauende A 33 am Schnatweg (im Bau):

- K 25, DTV Höhe Künsebeck 5.200 Kfz/Tag, Richtung Bokel 7.100 Kfz/Tag.
- L 782, DTV Höhe Alleestraße 13.900 Kfz/Tag, Richtung B 68 9.700 Kfz/Tag.

„Planfall P1.1“ = Ausbauende A 33 am Schnatweg (im Bau) und Entlastungsstraße:

- K 25, DTV Höhe Künsebeck 8.400 Kfz/Tag, Richtung Bokel 9.500 Kfz/Tag.
- L 782, DTV Höhe Alleestraße 15.700 Kfz/Tag, Richtung B 68 11.300 Kfz/Tag.

Danach ergibt sich für Planfall P1.1 mit dem Ausbauende der A 33 am Schnatweg und mit der Entlastungsstraße gemäß Bebauungsplan Nr. 56, dass der Verkehr im Übergangszeitraum bis zum Lückenschluss gegenüber der planfestgestellten Situation ohne Entlastungsstraße auf der K 25 um 2.400 bis 3.200 Kfz/Tag zunimmt, der Verkehr auf der L 782 um 1.600 bis 1.800 Kfz/Tag. Diese durch die Bauleitplanung der Stadt „verursachten“ Größenordnungen führen nicht zu einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens und daher auch nicht zu einer ggf. maßgeblichen Erhöhung um mindestens 3 dB(A) im Sinne der 16. BImSchV.

- Offen ist derzeit der Umgang des Landes NRW bzw. der Bezirksregierung mit der Stickoxidbelastung in der Innenstadt und mit dem hierfür hauptsächlich verantwortlichen Lkw-Verkehr. Gemäß einer Modellrechnung in der aktuellen IVV-Untersuchung vom September 2011 könnte es bei einer entsprechenden Anordnung

eines vollständigen oder teilweisen Durchfahrtsverbots für Lkw in der Ortsmitte durch die Bezirksregierung zu Mehrbelastungen auf K 25 und L 782 zwischen 2.600 und 3.300 Kfz/Tag (Ausgangslage: Ausbauende der A 33 in Ummeln, Bau der Entlastungsstraße) gegenüber dem Prognose-Null-Fall 2025 kommen (Ausbauende der A 33 in Ummeln). Auch hier hängen die Auswirkungen von der konkreten Fallgestaltung ab. In jedem Fall ist auch für diese Situation nicht die Stadt Halle ursächlich verantwortlich.

Im Ergebnis stellt somit die zeitweise Bündelung der Verkehre über Entlastungsstraße, K 25 und L 782 eine wesentlich verträglichere Lösung für die Gesamtstadt dar und betrifft deutlich weniger Bürger, als eine Verkehrsführung über die B 68. Auslöser hierfür sind überörtliche Verkehrskonflikte, nicht die zur Konfliktminderung aber vorgezogenen und hierauf reagierenden Planungen der Stadt.

- Festzuhalten ist auch, dass das klassifizierte Straßennetz und hier insbesondere natürlich auch die Landesstraße L 782 grundsätzlich dafür vorgesehen sind, überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Im Schallgutachten wird in Kapitel 1 auf S. 5 darauf eingegangen, dass Verkehrsmengensteigerungen im weiteren Straßensystem in der Regel von den Anliegern hinzunehmen sind, wenn keine Verbreiterungen erfolgen. Für sich eventuell ergebende Schallschutzansprüche ist der Baulastträger der jeweiligen Straße zuständig, daher bleibt dieser Aspekt im Gutachten ansonsten unbetrachtet (siehe dort mit weiteren Nachweisen).
- Das geplante GE-/GI-Gebiet hat keinen wesentlichen Einfluss auf diese Fragestellungen, die langfristigen Verkehrsbeziehungen über K 25 und L 782 spielen insofern eine nachgeordnete Rolle.

d) Emissionen von Verkehrswegen - Bahntrasse

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird die Option für einen Bahnanschluss aufgenommen, um zunächst die Fläche im Plangebiet zu sichern. Eine konkrete Trassenplanung des weiteren Anschlusses im Norden mit Detailplanung zwischen Flurstraße und „Haller Willem“ kann erst bei einer entsprechenden Nachfrage auf Grundlage eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die **Lärmemissionen der Bahntrasse** sind durch den Schallgutachter im Vorfeld abgeschätzt worden²⁶, die grundlegende Realisierbarkeit im Rahmen der für Wohn- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ist angesichts der geringen Verkehre dieser privaten Bahnanschlussoption und auch bei der im Falle der Realisierung zu erwartenden begrenzten nächtlichen Nutzung oder der Nutzung in den Tagesrandzeiten (zusammen 1-2 Zugpaare) gegeben.

Die Stadt geht davon aus, dass möglichst ein höhengleicher Kreuzungspunkt mit der Entlastungsstraße eingerichtet werden kann. Das Plankonzept ist aber darauf ausgelegt, dass notfalls auch eine Überführung der Entlastungsstraße erfolgen kann, entsprechende Böschungsbereiche etc. werden gesichert (siehe oben). Im Schallgutachten ist diese Brückenlösung beachtet worden.

²⁶ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle – Teil „Verkehrslärm“- Zwischenstand, AKUS GmbH, Bielefeld, 18.01.2011 (Hinweis: alte Fassung - ist nicht Bestandteil der Entwurfsunterlagen)

5.8 Klimaschutz und Klimaanpassung, Energienutzung

Die Bauleitplanung muss - nicht erst seit der letzten Änderung des BauGB durch Artikel 1 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509) - die Belange des Umweltschutzes und damit auch den Klimaschutz berücksichtigen. Mit der o.g. Änderung ist aber nunmehr klargestellt, dass hierzu auch der **globale Klimaschutz** durch Energieeinsparung, Nutzung regenerativer Energien, vermindertes Verkehrsaufkommen u.v.m. gehört und dass diesbezügliche Maßnahmen zulässig sein können, auch wenn ggf. nicht der unmittelbare städtebauliche (Boden-)Bezug im Plangebiet gegeben ist. Darüber hinaus sind die sich ändernden klimatischen Rahmenbedingungen zu bedenken, ggf. können frühzeitige **Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel** sinnvoll sein oder erforderlich werden.

Hierbei können durchaus auch Konflikte entstehen. Im Sinne der Energieeinsparung und des Leitbilds der kompakten „Stadt der kurzen Wege“ mit reduziertem Verkehrsaufkommen sind verdichtete bauliche Strukturen sinnvoll. Die globale Erwärmung, zunehmende Starkregenereignisse etc. erfordern dagegen aber auch den Erhalt von Grün-/Freiflächen und Frischluftschneisen in der Stadt, die zunehmenden Nachverdichtungen in den Städten können insofern und mit Blick auf das Konfliktfeld Immissionsschutz (Gemengelageproblematik etc.) durchaus auch kritisch sein. In beiden Aufgabenbereichen ergeben sich eine **Vielzahl von Überschneidungen und Wechselwirkungen** mit den Themen Art und Maß der baulichen Nutzung, Verkehr, Wasserwirtschaft, Naturschutz/Landschaftspflege etc.

Im vorliegenden Bebauungsplan-Gebiet Nr. 56 ist zunächst zu berücksichtigen, dass aufgrund der Immissionsschutzanforderungen eine Neuentwicklung außerhalb der Siedlungsgebiete erforderlich ist. Die Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets stellt zudem eine Angebotsplanung dar, vorerst bestehen keine Kenntnisse über die anzusiedelnden Betriebe. Zentrales Problem ist, dass je nach Branche, Produktionsmethoden und Größe völlig unterschiedliche energetische Anforderungen bestehen, im Vorfeld aber Branchen, Betriebsgrößen und Grundstückszuschnitte nicht bekannt sind. Somit ist eine Abschätzung der Anforderungen künftiger Unternehmen am Standort nicht möglich, auch eine Clusterbildung mit vorhersehbaren Anforderungen ist hier nicht gegeben. Die Parameter Energiebedarf (Strom, Wärme- oder Kältebedarf bzw. -überschuss), Stoffströme, Produktionsabläufe und die Auslegung der Anlagen können erst im Zuge der Objektplanung ausreichend sicher abgeschätzt werden. In dieser Situation sind öffentliche Investitionen im Vorfeld z.B. in ein Blockheizkraftwerk und in Leitungsnetze noch nicht möglich.

Unter den Aspekten **globaler Klimaschutz und Energienutzung** sind nach heutigem Stand insbesondere folgende Maßnahmen im Bebauungsplan-Verfahren vorbereitet worden, die weitere Umsetzung kann aber erst im Zuge der Realisierung in der Erschließungsplanung, Ansiedlungspolitik und Objektplanung erfolgen:

- Sinnvolle Lage des Plangebiets mit möglichem Anschluss an die 2 Verkehrsträger Straße und Schiene sowie guter Erreichbarkeit aus dem Siedlungsraum auch für Radfahrer/ÖPNV wurde durch Standortwahl und Bauleitplanung vorbereitet (MIV/ÖPNV und Güterverkehr); Erschließungskonzept unter Einbeziehung der Schiene bleibt aber abhängig von Betriebsgrößen/Branchen.

- Die geplante Entlastungsstraße mindert kurzfristig die Verkehrskonflikte entlang der B 68 in der Innenstadt und trägt zur Stauvermeidung bei.
- Effektive Flächennutzung und mehrgeschossige Gewerbebauten/Büronutzungen werden durch die Bauleitplanung vorbereitet, die Umsetzung energiesparender verdichteter Baukonzepte ist abhängig von Betriebsgrößen/Branchen.
- Grundsätzlich gelten bei der Errichtung von neuen Gebäuden die Vorgaben der Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes auch für Büro- und Gewerbebauten, die gemäß § 1 der EnEV 2009 (und der zu erwartenden Fortschreibung) unter Einsatz von Energie beheizt oder gekühlt werden, weitergehende Anforderungen werden hier nicht formuliert.
- Eine Nutzung regenerativer Energien ist umfassend möglich (z.B. Photovoltaik, Brauchwassererwärmung auf Dachflächen), ist aber abhängig von Betrieben, Branchen, Hallenbauten etc.
- Kontakte zwischen Betrieben zwecks eines Gesamtkonzepts zur Energieversorgung unter Beteiligung der Versorgungsunternehmen erfolgen im Zuge der Umsetzung der Planung - falls möglich, auch unter Einbindung vorhandener Betriebe im Bereich nördlich Kantstraße.
- Die Verlegung von Leerrohren im Zuge der Erschließungsplanung ist im Flächenbedarf in den Seitenstreifen entlang der Straßen aufgenommen worden, um zukünftige Netzverbindungen/Synergien wie z.B. Austausch von Wärme zu ermöglichen.
- Die Prüfung einer zentralen Wärmeversorgung für das Gebiet erfolgt in Abstimmung mit den ersten Betrieben/Branchen, auf diese könnte dann ggf. bei entsprechender Besiedlung des Gebiets und Auslastung umgestellt werden (zu Beginn ist in jedem Fall eine dezentrale Versorgung erforderlich, zu hohe Investitionen und Gefahr von Überkapazitäten sind zu vermeiden).
- Die Beachtung ökologischer Aspekte wie Rückhaltung/teilweise Versickerung unbelasteten Regenwassers, Verwendung versickerungsfähiger Materialien, Dach-/ Fassadenbegrünung, hochwertige Anlage von Freiflächen, aber auch von betriebsgebundenen Reserveflächen („Natur auf Zeit“), insektenfreundliche Beleuchtung etc. werden im Zuge der Vermarktung erörtert.

Fachbehörden und Versorgungsunternehmen werden gebeten, im Zuge der Gebietsentwicklung und der Erschließung Möglichkeiten und Angebote darzulegen und in Kooperation mit der Stadt und mit den ansiedlungswilligen Unternehmen Lösungen zu erarbeiten.

Unter dem Aspekt **Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel** sind insbesondere folgende Maßnahmen im Plankonzept von Bedeutung:

- Gliederung des GE-/GI-Gebiets durch die Grünzüge mit verbesserter Durchlüftung und klimatischer Ausgleichsfunktion gegen Überhitzung der Baugebiete.
- Umfassendes Regenwasserrückhaltekonzept nach den wasserwirtschaftlichen Maßgaben im Plangebiet.

5.9 Technische Erschließung, Wasserwirtschaft und Brandschutz

a) Technische Erschließung

Die **Ver- und Entsorgung** erfolgt über den Anschluss an die Ver- und Entsorgungsnetze im Stadtgebiet. Die hierfür und für die Regenwasserbewirtschaftung erforderlichen umfangreichen Planungen werden nach Entscheidung über die Erschließungsvariante nunmehr ausgearbeitet.

Die im Plangebiet vorhandenen 10 kV und 0,4 kV Stromleitungen werden für die Versorgung des südlichen Stadtgebietes benötigt und sind bis zur Erschließung mit ggf. neuen Leitungen aufrechtzuerhalten. Für neue Anschlüsse an das bereits vorhandene Versorgungsnetz sind die erforderlichen Leistungsangaben und Mengen im Plangebiet rechtzeitig zu ermitteln. Erst nach Feststellung dieser Leistungsangaben und Mengen kann eine Aussage darüber getroffen werden, inwieweit eine ausreichende Versorgung über das vorhandene Versorgungsnetz sichergestellt ist. Sollten sich energieintensive Betriebe ansiedeln, so muss ggf. die Übergabestation Stettiner Straße zu einem Umspannwerk ausgebaut werden und damit ein Genehmigungs-/Planfeststellungsverfahren für die 110 kV-Leitung eingeleitet werden. Sollten für die Erschließung Übergabestationen erforderlich werden, werden hierfür ggf. Grundstücke benötigt.

Bei der Planung zur Erschließung ist für die Versorgungssicherheit eine Anbindung an das vorhandene Versorgungsnetz Richtung Süden erforderlich. Hierfür bietet sich ggf. auch der Grünstreifen parallel zur Kreisstraße an.

Die Versorgung mit **Telekommunikationsleitungen** erfolgt voraussichtlich durch die Telekom AG. Geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung von Telekommunikationslinien sind vorzusehen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte an unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989 bzw. nachfolgende Veröffentlichungen, zu beachten. Durch Baumpflanzungen dürfen Bau, Unterhaltung und Erweiterung der Leitungen nicht behindert werden.

b) Wasserwirtschaft

Nach **§ 51a Landeswassergesetz** (LWG NRW) ist unverschmutztes Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah direkt oder über einen Kanal in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Der Abfluss aus dem Plangebiet hat gedrosselt auf den natürlichen Geländeabfluss über die Vorflut zu erfolgen. Abflussverschärfungen im Vorflutsystem sind zwingend zu vermeiden. Die **Entwässerungsplanung** wird parallel zum Bebauungsplan-Verfahren weiter bearbeitet und abgestimmt. Für die **Regenwasserbewirtschaftung** sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Eine nennenswerte **Versickerung** des anfallenden Regenwassers im Plangebiet ist aufgrund der Boden- und Grundwasserverhältnisse nicht möglich, insbesondere in dem erhaltenswerten feuchteren Grünlandzug steht das Grundwasser bei längeren Regenereignissen entsprechend relativ hoch an.

- Der **Rückhaltebedarf für die Straßentrassen** wird i.W. über parallel anzulegende Gräben und Mulden abgedeckt.
- Eine zentrale **öffentliche Rückhaltung des unverschmutzten Regenwassers** erfolgt in einem naturnah auszubauenden Regenwasserrückhaltebecken sowie in Grabenzügen mit variierenden Böschungsneigungen. Die Rückhaltung wird auf den tiefergelegenen Flächen im Südwesten im Randbereich der A 33 angelegt, ein gedrosselter Ablauf in das Gewässer bzw. in den Durchlass unter der Autobahn wird angelegt. Der Gewässerzug südlich der Autobahn wird so nicht übermäßig belastet, er wird aber überprüft, Abflusshindernisse sollen beseitigt werden. Parallel zum Grünstreifen entlang der A 33 wird der breitere Grabenzug ebenfalls mit Rückstau Potenzial angelegt. Bei der Bemessung wird von einer weitgehenden Versiegelung bis 80 % gemäß BauNVO ausgegangen.
- Im Bereich des gliedernden **Grünzugs mit Nass-/Feuchtgrünland** können wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele kombiniert werden. Die Bereiche werden (wieder) vernässt durch Anlage von flachen Verwallungen als unterstützende Einstaumaßnahme. Ergänzend erfolgt eine Anlage von unterschiedlich großen, flachen Mulden und von wechselfeuchten Kleingewässern.
- **Ggf. verschmutztes Regenwasser** ist bedarfsgerecht dezentral auf den Baugrundstücken im Einzelfall durch jeden Bauherrn zurückzuhalten und zu klären. Eine öffentliche Maßnahme müsste immer von einer maximal anfallenden Schmutzlast ausgehen und wäre unwirtschaftlich.
- Eine **Brauchwassernutzung** kann anfallendes Regenwasser reduzieren und bleibt unter Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zulässig (siehe F. Hinweise unter F.8).

Das im Norden **bestehende, naturnah angelegte Rückhaltebecken** wird in den Geltungsbereich einbezogen, es kann naturnah erweitert werden. Für die Rückhaltung von Regenwasser aus dem insgesamt tiefer liegenden Gewerbegebiet Richtung A 33 kommt dieses Becken nicht in Frage. Im Norden überquert die Entlastungsstraße den **Künsebecker Bach**. In diesem Bereich muss als Ergebnis der Trassenplanung, die einen Kompromiss mit einem etwas größeren Abstand zu dem südlich bestehenden Betrieb mit Wohnhaus vorsieht, das **Auslaufbauwerk** des bestehenden Rückhaltebeckens verlegt werden. Das Durchlassbauwerk ist so großzügig zu gestalten, dass Tiere queren können (Anlage trockener seitlicher Bermen).

c) Brandschutz

Zur druck- und mengenmäßig ausreichenden Versorgung des Gebietes mit **Feuerlöschwasser** hat der Kreis Gütersloh in vergleichbaren Planvorhaben folgende grundlegende Anforderungen und Hinweise gegeben:

- Unter Zugrundelegung der technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405, wird für das Baugebiet eine Löschwassermenge von 192 m³/h für 2 Stunden zur Verfügung gestellt. Wenn sich im Zuge einer Objektplanung ergeben sollte, dass nach der Industriebaurichtlinie (IndBauR) ggf. ein höherer Löschwasserbedarf entstehen kann, ist dieser durch einzelfallbezogene Maßnahmen zu sichern. Die Abstände zwischen Hydranten oder Löschwasserzisternen oder -teichen richten sich nach dem DVGW-Arbeitsblatt W 331. Für den ersten Löschangriff muss eine

Entnahmestelle in höchstens 100 m Entfernung, gemessen über verlegte Schlauchleitung, von den entferntesten Teilen des Objekts vorhanden sein.

- Es ist damit zu rechnen, dass im Industrie-/Gewerbegebiet im Brandfall kontaminiertes Löschwasser in großen Mengen zurückgehalten bzw. aufgenommen werden muss. Für die Löschwasserrückhaltung sollten entsprechende Maßnahmen im betreffenden Baugebiet vorgesehen werden.
Die Löschwasserrückhaltung könnte z.B. in Kombination mit vorhandenen oder geplanten Abwasseranlagen (Regenrückhaltebecken, -klärbecken, Kanäle etc.) erfolgen. Diese Rückhaltung könnte gleichzeitig als Löschwasserreservoir genutzt werden. Es hat sich hierbei bewährt, die einzelnen Planungsphasen in Absprache mit der Unteren Wasserbehörde und der Brandschutzdienststelle durchzuführen. Damit Kläranlagen, Vorfluter etc. im Brandfall geschützt werden, ist die Lage und Art der Absperrvorrichtungen (Schieber) in den Einsatzplan der Feuerwehr (bzw. Löschwasserrückhalteplan) mit aufzunehmen (§ 54 BauO NRW).
- Bei Gebäuden, bei denen die Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster oder sonstiger zum Anleitern bestimmter Stellen mehr als 8 m über dem Gelände liegt, muss mindestens eine Außenwand mit notwendigen Fenstern oder den zum Anleitern bestimmten Stellen für Feuerwehrfahrzeuge (12 t Normfahrzeuge) auf einer befahrbaren Fläche erreichbar sein (§ 5 BauO NRW u. 5 VVBauO NRW).

Weitere Hinweise sind dem **Merkblatt des Kreises Gütersloh** „Brandschutz in der Bauleitplanung“ zu entnehmen (www.kreis-guetersloh.de/bindata_download/Merkblatt_Brandschutz_in_Bauleitplanung.pdf). Eine frühzeitige **Abstimmung der Objektplanungen** mit den jeweils zuständigen Brandschutzingenieuren wird empfohlen.

5.10 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege

Die grundlegenden Zielaussagen für das **grünordnerische Konzept** sind bereits in den Kapiteln 3 und 5.1 dargelegt worden. Als Ergebnis der Variantendiskussion und der Konzeptentwicklung wird die anbaufreie Entlastungsstraße als äußere Grenze des Gewerbe- und Industriegebiets angelegt. Hauptgrund ist die eindeutige Abgrenzung der Trasse und des GE-/GI-Gebiets gegenüber dem Grünzug und dem im Norden und Osten folgenden Siedlungs- und Freiraum. Das Grundkonzept beinhaltet darüber hinaus den Erhalt des Grabensystems mit Feuchtgrünland, welcher das Plangebiet in Richtung Südwest quert sowie eine Eingrünung der Bauflächen entlang der Straßenachsen. Da die begrenzt verfügbaren Bauflächen nach den Planungszielen möglichst großflächig und weitgehend genutzt werden sollen, werden hierfür keine detaillierten zusätzlichen Festsetzungen getroffen. Ein außenwirksamer Eingriff in das Landschaftsbild durch großvolumige gewerblich-industrielle Anlagen (= Planungsziel) ist nicht zu vermeiden, die zulässigen Bauhöhen werden hier im Interesse einer flexiblen, großflächigen Nutzung relativ großzügig gefasst (siehe Kapitel 5.3 der Begründung).

Es werden i.W. die folgenden Flächen und Maßnahmen, die neben den grünordnerischen Zielen auch eine Eingriffsminderung bzw. Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffswirkungen im Plangebiet anstreben, auf Grundlage des § 9(1) Nrn. 14, 15, 20, 24 und 25 BauGB festgesetzt:

- Die **Entlastungsstraße** wird gemäß Ergebnis der Variantendiskussion als äußere Erschließung im Norden und Osten des Gewerbe- und Industriegebiets geführt und mit **begleitenden Wallanlagen und Eingrünung** als Abgrenzung gegenüber den Grün- und Siedlungsbereichen angelegt. Die begleitenden Grünflächen werden v.a. auf der Ostseite intensiv bepflanzt, die östlich zwischen Auffahrt Schnatweg und etwa bis zur Bahntrasse anschließende Wallanlage ist intensiv zu bepflanzen.
- Straßenbegleitend werden beidseitig weitgehend durchgehende **Baumreihen** auf dem Streifen Verkehrsgrün sowohl an der Entlastungsstraße als auch an der K 30n vorgesehen, die allerdings nur unverbindlich dargestellt und nicht gemäß § 9(1) Nr. 25 BauGB festgesetzt werden, um die technische Detailplanung nicht unnötig einzuschränken (siehe Straßenquerschnitte in Kapitel 5.6). Sofern eine Überführung in Dammlage über die Bahntrasse unvermeidbar sein sollte, ist der Böschungsbereich entsprechend intensiv zu bepflanzen, um die optischen Auswirkungen soweit wie möglich zu mindern.
- Der umfassende, **rund 24 ha große Grünzug im Osten und Nordosten** mit einer Breite zwischen etwa 150 und gut 200 m soll eine dauerhafte Gliederung zwischen Baugebiet und Planstraße einerseits und dem Bereich Flurstraße mit Wohnnutzungen in Künsebeck und im Bereich der Delbrügge-Siedlung andererseits sichern.

Hier sollen langfristig keine ergänzenden gewerblichen Nutzungen erfolgen können, ebenso sollen aber auch keine zusätzlichen schutzbedürftigen Nutzungen hinzukommen, die ggf. zu einer Einschränkung der gewerblich-industriellen Entwicklungspotenziale führen könnten. Insbesondere sollen keine zusätzlichen Wohnnutzungen hinzukommen, auch nicht durch eine ggf. nicht auszuschließende Erweiterung eines Wohnhauses im Außenbereich auf Grundlage des § 35 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 BauGB. Betroffen sind hiervon die vier Wohnnutzungen, die heute südwestlich - also gebietsseitig - der Flurstraße sowie im Bereich der Kreisstraße im Plangebiet liegen und der landwirtschaftliche Betrieb. In diesem Bereich sind zusätzliche Immissionspunkte zu vermeiden.

Zur Umsetzung dieser grundlegenden städtebaulichen und immissionsschutzfachlichen Ziele wird der Grünzug im nördlichen Abschnitt und entlang der Entlastungsstraße als Grünfläche, als naturnahe Regenrückhaltung und als Fläche für Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9(1) Nr. 14, Nr. 15 und Nr. 20 BauGB festgesetzt. Die weiteren Festsetzungen ergeben sich aus dem Maßnahmenkatalog im Umweltbericht.

Im südlichen Abschnitt zwischen der Eingrünung der Entlastungsstraße und der Flurstraße werden nach dem heutigen Stand der Umlegungsgespräche größere Teilflächen als Fläche für die Landwirtschaft gemäß § 9(1) Nr. 18 BauGB festgesetzt, um dem ansässigen Schäfereibetrieb entsprechende Flächen zur Sicherung des Betriebs zuordnen zu können. Durch diese Festsetzung können ebenfalls die o.g. Ziele gesichert werden, im Zielkonflikt mit der Landwirtschaft wird dagegen auf eine weitergehende Grünordnung in diesem Bereich verzichtet.

Diese Festsetzungen im Bebauungsplan führen dazu, dass die vorhandene Streubebauung überplant wird und dass die eventuelle Möglichkeit z.B. für eine spätere kleinere Erweiterung auf Grundlage des § 35 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 BauGB nicht mehr besteht.
- Das **Grabensystem mit Nass-/Feuchtgrünland**, welches das Plangebiet in Richtung Südwesten quert, wird mit einer Größe von etwa 5,7 ha und einer Breite um etwa 70 bis 90 m erhalten. Hier können wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele kombiniert werden (siehe Kapitel 5.8). Die Bereiche werden (wieder) vernässt

durch Anlage von flachen Verwallungen als unterstützende Einstaumaßnahme. Ergänzend erfolgt eine Anlage von unterschiedlich großen, flachen Mulden mit maximal 0,8 m Tiefe und von wechselfeuchten Kleingewässern mit maximal 1 m Tiefe auf zusammen mindestens 15 % bis maximal 25 % der als Doppelsignatur im Bebauungsplan gemäß § 9(1) Nr. 14 und Nr. 20 BauGB festgesetzten Flächen. Die Festsetzungen ergeben sich auch hier aus dem Maßnahmenkatalog im Umweltbericht.

Das Regenwasserrückhaltebecken im Süden sowie die Grabenzügen sollen mit variierenden Böschungsneigungen relativ naturnah ausgebaut werden.

- Neben den entlang der Entlastungsstraße festgesetzten Heckenzügen werden im Norden gegenüber vorhandenen Wohnhäusern **Heckenpflanzungen** zur Eingrünung des Gewerbegebiets im Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 47 (Aufnahme der Pflanzfestsetzung gemäß Bebauungsplan Nr. 47 an der Kreisstraße) und zur teilweisen Sichtabschirmung der Neuanlage des Kreisverkehrs festgesetzt. Weitere Heckenpflanzungen werden im Interesse der bauordnungsrechtlichen Gestaltungsziele (siehe Kapitel 5.4) und im Sinne des Städtebaus und der Landschaftspflege allgemein für straßenbegleitende Einfriedungen vorgegeben.
- Die ebenfalls bauordnungsrechtlich festgesetzte **Begrünung von Stellplatzanlagen** trägt zur optischen Reduzierung der „Fläche“ bei und dient auch der städtebaulich-gestalterischen Einbindung derartiger Anlagen mit positiven Auswirkungen auf Kleinklima und Tierwelt.
- Die **Durchlassbauwerke** des Künsebecker Bachs und des Grabenzugs unter der Trasse der Entlastungsstraße sind gemäß Vorschlag im Umweltbericht mit seitlichen trockenen Bermen so großzügig zu gestalten, dass Tiere queren können.
- Da in Mitteleuropa viele Tierarten nacht- und dämmerungsaktiv sind, wird die „Lichtverschmutzung“ vor allem durch Straßenbeleuchtung, nächtliche Beleuchtung großer Gewerbebauten, Leuchtreklame etc. auch zu einem Artenschutzkonflikt. Die **künstliche Beleuchtung** stört die Orientierung nachtaktiver Tiere und behindert sie bei der Nahrungs- bzw. Partnersuche und Fortpflanzung. Insbesondere nachaktive Insekten fliegen immer wieder auf Lichtquellen zu, verenden dort oder werden zur leichten Beute für andere Tierarten.
Nachtaktive Insekten orientieren sich vor allem an blauem Licht. Herkömmliche Quecksilberdampflampen strahlen einen hohen Anteil im blauen Lichtspektrum ab und ziehen Insekten daher besonders stark an. Natriumdampf-Niederdrucklampen sind wesentlich besser geeignet, weil ihre Lockwirkung für Insekten geringer ist. Zudem ist ihr Energieverbrauch bei gleicher Lichtausbeute niedriger. Eine zielgerichtete und energiesparende Beleuchtung ist auch mit gelben LED´s möglich. Darüber hinaus ziehen Lampen, die ihr Licht nur nach unten abgeben, deutlich weniger Insekten an, als solche die auch nach oben oder zu den Seiten abstrahlen. Durch Abdeckungen kann unerwünschtes Streulicht reduziert werden. Auch eine Reduzierung der Montagehöhe der Lampen mindert die „Anziehungskraft“ für nachaktive Insekten.
Zum Schutz nachtaktiver Tierarten wird eine Beleuchtung festgesetzt (Natriumdampf-Niederdrucklampen, LED, ggf. auch andere Leuchtkörper mit zusätzlichen Filtern/ Folien), die den Lebensraum nachtaktiver Tierarten möglichst wenig beeinträchtigt. Weiterhin ist Licht nur in die tatsächlich benötigte Richtung abzugeben. Darüber hinaus wird ausdrücklich empfohlen:
 - eine flächenhafte Ausleuchtung heller Fassaden, Glas- oder Metallflächen zu vermeiden;

- die Beleuchtungsdauer zu reduzieren (eine Nachtabschaltung für einen Teil der Beleuchtung zu bestimmten Nachtstunden hilft der Tierwelt und spart Energie). Sollten mit dem festgesetzten Lichtspektrum Sicherheitsanforderungen an Straßenraumbelichtung nicht erfüllt werden können, können in Abstimmung mit den Anforderungen des Artenschutzes ggf. Befreiungen erteilt werden.

Das Gesamtvorhaben „Gewerbegebiet an der A 33“ einschließlich Entlastungsstraße bereitet angesichts der Größe sehr **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden. Daher sind nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sowie die Belange des Waldes insbesondere nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die weitere Abwägung einzustellen und zu behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis des Umweltberichts (siehe dort) und der ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen.

Die detaillierte **rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz** ist als Anlage A.3 beigefügt. In der Prüfung und Bewertung der rechnerischen Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass neben den der Abwägung zugänglichen Planinhalten „Gewerbegebiet“ artenschutzrechtlich notwendige Maßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen für planfeststellungsersetzende Verkehrsplanungen notwendig werden, die nach den gesetzlichen Regelungen nicht der Abwägung unterworfen werden können. Hierzu wird insgesamt auf Kapitel 6 verwiesen.

5.11 Landwirtschaft und Wald

Im Plangebiet werden wie in Kapitel 5.9 erläutert etwa 14 ha des Grünzugs zwischen Entlastungsstraße und Flurstraße als **Fläche für die Landwirtschaft** gemäß § 9(1) Nr. 18 BauGB festgesetzt, um nach dem heutigen Stand der Umlegungsgespräche dem ansässigen Schäferbetrieb entsprechende Flächen zur Sicherung des Betriebs zuordnen zu können. Durch diese Festsetzung kann ebenfalls die o.g. Gliederung gesichert werden, im Zielkonflikt mit der Landwirtschaft wird dagegen auf eine weitergehende Grünordnung in diesem Bereich verzichtet.

Ebenso wird die knapp 6 ha große Fläche zwischen Entlastungsstraße, Patthorster Straße und Schnatweg/A 33 als **Fläche für die Landwirtschaft** festgesetzt. Diese Fläche kommt für eine eventuelle Gebietserweiterung zu einem späteren Zeitpunkt in Frage, andere, ggf. konkurrierende Zwischennutzungen sollen nicht erfolgen.

Die etwa 0,4 ha große **Waldparzelle** im Südosten des Plangebiets wird durch die Zufahrt der Entlastungsstraße angeschnitten, ansonsten aber erhalten und ausdrücklich zum Erhalt festgesetzt, damit hier in Verbindung mit einer ergänzenden Waldrandpflanzung ebenfalls eine wirksame Eingrünung gegenüber der Delbrügge-Siedlung erfolgt.

6. Auswirkungen auf die Umwelt - Umweltprüfung gemäß BauGB

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht - Schutzgüter gemäß BauGB

Gemäß BauGB 2004 ist die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der **Entwurf des Umweltberichts** für die 8. FNP-Änderung und für den Bebauungsplan Nr. 56 wird in Teil II dieser Begründung beigelegt. Entsprechend den Vorgaben des BauGB werden im Umweltbericht die vorhandene Umweltsituation im Gebiet und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch/Gesundheit, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern dargestellt.

Die Grundlagenarbeit für die Umweltprüfung wurde bereits auf Grundlage der regionalplanerischen Arbeiten im Zuge der Standortdiskussion geleistet. Hierzu wurde im Frühjahr 2008 ein Scoping-Termin gemäß § 15(3) Landesplanungsgesetz NRW durchgeführt, um Umfang und Detaillierungsgrad der Prüfung einschließlich der artenschutzfachlichen Anforderungen abzustimmen. Auf dieser Grundlage wurde die Umweltstudie mit Anlagen zu dem o.g. Antragsverfahren für die Regionalplan-Änderung erarbeitet. Zu den Anforderungen und den umweltrelevanten Grundlagen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Dieser Umweltbericht wurde im Zuge der weiteren Bauleitplan-Verfahren schrittweise aktualisiert und fortgeschrieben. Fachbehörden und Öffentlichkeit wurden ausdrücklich gebeten, vorliegende Informationen gemäß § 4 BauGB der Stadt zur Verfügung zu stellen. Plankonzept und Festsetzungen sowie die weitere Vorgehensweise wurden mit den beteiligten Fachabteilungen Landschafts-, Wasser- und Straßenbaubehörde des Kreises Gütersloh sowie mit den beteiligten Planern intensiv erörtert und abgestimmt. Auf dieser Basis wurde im weiteren Verfahren die Variantenentscheidung getroffen, der Planentwurf mit Begründung und Umweltbericht wurde ausgearbeitet. Eine weitgehende Beachtung der fachplanerischen Aspekte in der Bauleitplanung wird angestrebt, soweit dieses mit den Anforderungen der Erschließungsplanung vereinbar ist, um das Vorhaben trotz der Größe und der damit verbundenen erheblichen Eingriffswirkungen vertretbar entwickeln zu können.

Zusammenfassend ergibt die bisherige Umweltprüfung, dass das geplante großflächige Gewerbe- und Industriegebiet einen überwiegend intensiv agrarisch genutzten Landschaftsraum beansprucht, der künftig im Süden durch den planfestgestellten Neubau der A 33 erheblich umgestaltet wird. Dieses Großvorhaben, für das Baurecht besteht, ist als erhebliche Vorbelastung für den durch die Bauleitplanung der Stadt Halle zusätzlich betroffenen Siedlungs- und Landschaftsraum anzusehen, aus diesem Grund erfolgt auch die Planung der sog. Entlastungsstraße.

Die vorrangige Problematik im Plangebiet betrifft insbesondere die Großflächigkeit des Vorhabens mit Auswirkungen auf Lebensräume, betroffene Tierarten, Bodenversiegelung, Wasserwirtschaft und auf die im Umfeld teilweise vorhandene Nachbarschaft mit Siedlungsflächen, Streubesiedlung und Hofstellen. Auf die Bearbeitung in der Umweltprüfung und auf die Ausführungen in Kapitel 4 und 5 dieser Begründung wird verwiesen. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in der **bauleitplanerischen Abwägung** geprüft und angemessen berücksichtigt. Der Eingriff ist nach den Ergebnissen des Büros Kortemeier & Brokmann unter der Voraussetzung von wirksamen vorgezogenen Maßnahmen zum Artenschutz (sog. CEF-Maßnahmen) und

weiteren Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vertretbar und im weiteren Naturraum sachgerecht ausgleichbar.

Auf die ausführliche Bearbeitung in der Umweltprüfung wird Bezug genommen. Nachfolgend werden zusammenfassend die **Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1 BauGB** auf Grundlage der Umweltprüfung **und abwägungsrelevante Aspekte für den Bebauungsplan Nr. 56** nach dem aktuellen Planungsstand dargelegt:

a) Schutzgut Mensch/Gesundheit

Das Schutzgut Mensch umfasst v.a. die Aspekte **Wohnen/Arbeiten** und **Erholung**. Als baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/Erholung sind vor allem Lärm und Staubemissionen des Baubetriebs und der Materialtransporte z.B. bei der Erschließung des Gebiets zu erwarten. Neben dem Verlust von Wohngebäuden entstehen anlagebedingte Auswirkungen durch Zerschneidung und optische Veränderung regionaltypischer Landschaftsräume sowie durch Unterbrechung vorhandener Wegebeziehungen. Betriebsbedingt sind von den vorgesehenen gewerblichen Nutzungen Geräuschemissionen und weitere Emissionen zu erwarten.

Im Umfeld des Plangebiets sind wie dargelegt im Norden und Osten Siedlungsbereiche vorhanden, im Plangebiet und angrenzend besteht Streubebauung im Außenbereich. Besonders problematische Emissionsquellen wie Intensivtierhaltung, die ihrerseits zu kritischen Belastungen für das geplante GE-/GI-Gebiet führen könnten, sind im Umfeld nicht vorhanden.

Die Belange des Immissionsschutzes besitzen in der Prüfung und in der planerischen Abwägung ein sehr hohes Gewicht. Grundsätzlich bestehen am Standort bei Einhaltung ausreichender Abstände gemäß Plankonzept gute Voraussetzungen für Entwicklung und Betrieb eines Gewerbe- und Industriegebiets. Darüber hinaus umfasst das gewerbliche Immissionsschutzkonzept drei Bausteine:

- Im Zuge des Bebauungsplans Nr. 56 wurde ein Schallgutachten für den Bereich Gewerbe erstellt, das Grundlage für eine umfeldverträgliche schalltechnische Gebietsgliederung des GE-/GI-Gebiets gemäß § 1(4) BauNVO ist.
- Ergänzend erfolgt für sonstige Emissionen wie Gerüche und Stäube eine Gliederung gemäß Abstandserlass NRW.
- Störfallbetriebe gemäß BImSchG werden ausgeschlossen.

Mögliche negative Auswirkungen auf Wohnnutzungen im Umfeld durch gewerblich-industrielle Emissionen (Lärm, Staub, Gerüche) sind durch diese Planinhalte bei Einhaltung der geltenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben wirksam auf das nach den Regelwerken zulässige Maß begrenzt. Eine geringfügige rechnerische Überschreitung von Immissionswerten um bis zu 1 dB(A) wird vom Gutachter als vertretbar und als eher theoretischer Wert angesehen, dieser Auffassung schließt sich die Stadt an. Der künftig hohe Verkehr auf der A 33 wird zu Verkehrslärm im Randbereich führen, der ggf. im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren zu Einschränkungen von Betriebswohnungen oder Büronutzungen führen kann (siehe oben, Kapitel 5.2 und 5.7). Nicht erfasst sind hiermit die weiteren allgemeinen Auswirkungen und konkrete - rechtlich aber im Planungsprozess letztlich vertretbare - Nachteile im Einzelfall für die Betroffenen (siehe Kapitel 6.4, 6.5).

Die Entlastungsstraße wird für die Anlieger an der Flurstraße und für die Siedlungsbereiche ganz erhebliche Vorteile gegenüber der heutigen Rechtslage mit schrittweiser Umsetzung der A 33 nach Planfeststellungsrecht bieten. Zur Prüfung der schalltechnischen Auswirkungen wurde ebenfalls ein ausführliches Gutachten erstellt, dass die deutliche Entlastung für viele Bürger belegt (siehe oben, Kapitel 5.6 und 5.7). In mehreren Planfällen wird außerdem aufgezeigt, dass das langfristig angelegte Plankonzept der Stadt angesichts der zu befürchtenden abschnittweisen Inbetriebnahme der A 33 und bei einer teilweisen Sperrung der B 68 auch kurzfristig sinnvoll ist.

Die Anlieger im Norden an der neu geplanten Straße und am Knotenpunkt werden jedoch höher belastet. Ein Anspruch auf Schallschutz besteht voraussichtlich in einem Fall am Immissionspunkt I13: Hier könnte u.U. die Lärmsanierungsschwelle überschritten werden, so dass hier Schallschutzansprüche gegenüber dem Baulastträger des Künsebecker Wegs (= Stadt Halle (Westf.)) entstehen können. Die Stadt wird diese Frage außerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens gutachterlich prüfen, mit den Betroffenen erörtern und ggf. Lärmschutz für Wohnräume übernehmen.

Die Freiraumbeziehungen werden durch Führung der Rad-/Fußwege in Richtung Patthorster Straße mit Überfahrt über die A 33 neu strukturiert. Der Eingriff in den Naherholungsbereich durch A 33 und Bauleitplanung kann allerdings nicht ausgeglichen werden.

b) Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Pflanzenwelt des Plangebiets wird durch Gesellschaften der landwirtschaftlich genutzten Freiflächen dominiert. Bei den Wäldern überwiegen standortabhängig Kiefernmischwälder mit einheimischen Laubgehölzen im Bereich der Patthorst. Die Vogelwelt wurde von der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld kartiert. Im Plangebiet wurden Brutvogelarten erfasst, die in Nordrhein-Westfalen als planungsrelevant eingestuft werden. Von der Planung betroffen sind hauptsächlich die Arten Feldlerche und Wachtel. Als Amphibienlebensräume relevante Stillgewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Als Ergebnis einer Untersuchung des Fledermausvorkommens im Plangebiet wurden 11 Arten festgestellt. Hiermit wird die relativ hohe Bedeutung des Gebiets für diese Tierartengruppe belegt.

Weiterhin wurden die Insektenvorkommen auf ausgewählten Flächen im Planungsgebiet sowie in seiner näheren Umgebung untersucht. In dieser Untersuchung wurden 19 Heuschreckenarten (sechs davon in der roten Liste), 25 Tagfalter und ein Widderchen sowie 172 Stechimmenarten festgestellt.

Bezüglich der genetischen Variationen im Plangebiet sind nur allgemeine Rückschlüsse möglich. Aufgrund der bestehenden, überwiegend intensiven Nutzung kann jedoch unterstellt werden, dass die genetische Vielfalt der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten insgesamt eher mäßig ausgeprägt ist. Wie die Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen zeigen, besteht eine höhere Artenvielfalt vor allem auf den extensiver genutzten, teilweise feuchten Grünlandflächen.

Die Funktion der von Baumaßnahmen betroffenen Flächen als Lebensraum für das Arteninventar des Gebiets geht bei Realisierung der Planung dauerhaft verloren. Die

Darstellung der Auswirkungen auf planungsrelevante Arten beinhaltet ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (siehe Umweltbericht und Anhang).

Im Plangebiet und im Umfeld bzw. im Landschaftsraum sind eine Reihe von Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten geplant (siehe Kapitel 5.10 und 6.2, 6.3). Für den Lebensraumverlust der betroffenen planungsrelevanten Arten sind frühzeitig vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (sog. „CEF-Maßnahmen“), die den betroffenen Arten Ausweichmöglichkeiten vor Baubeginn bieten. Darüber hinaus sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung erforderlich (siehe Kapitel 6.2 und 6.3)

c) Schutzgut Boden

Die im Plangebiet anstehenden Podsolböden und Plaggeneschböden werden im Auskunftssystem BK50 - Karte der schutzwürdigen Böden in NRW aufgrund ihres Biotopentwicklungspotenzials (Podsolböden) und ihrer Archivfunktion (Plaggeneschböden) als schutzwürdig eingestuft. Die klassifizierte Gesamtfilterwirkung der Böden des Untersuchungsgebiets ist sehr gering bis gering, die Erodierbarkeit des Oberbodens insgesamt gering. Für die dezentrale Versickerung von Niederschlagswasser sind die Böden des Untersuchungsgebietes teilweise geeignet, nicht jedoch im Bereich des v.a. aus Biotop-/Artenschutzgründen geplanten Grünzugs mit Nass-/Feuchtgrünland und Maßnahmen zur Regenrückhaltung.

Als erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ist der anlagebedingte umfangreiche Verlust der Böden und der Schutzgutfunktionen durch Überbauung zu werten. Dieser Verlust ist auch durch die Ausgleichsmaßnahmen nur teilweise aufzufangen (Aufwertung der Bodenfunktionen nach Reduzierung der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität), zu entsiegelnde Flächen liegen jedoch in Halle in diesen Größenordnungen nicht vor. Die Empfindlichkeit des Bodens gegenüber betriebsbedingten Schadstoffanreicherungen, ausgedrückt durch die Gesamtfilterwirkung, wird als gering bis sehr gering eingestuft.

Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden lassen sich im Zuge der Planrealisierung generell durch folgende Maßnahmen mindern:

- Sachgerechter Umgang mit Schadstoffen, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers und des Bodenhaushalts herbeiführen könnten, z.B. Betriebsstoffe für die eingesetzten Baumaschinen.
- Abtrag und Lagerung von Oberboden sowie von Unterboden, der für Vegetationszwecke vorgesehen ist, unter Beachtung der DIN 18915 sowie der ZTVLa-StB05 (zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau).
- Vermeidung eines möglichen Schadstoffeintrags in den Boden durch gebündelte Abführung und Reinigung der Straßenabwässer.
- Rekultivierung verdichteter Bereiche nach Beendigung der Bauarbeiten durch Tieflockerung und ggf. durch eine Zwischenansaat mit Leguminosen.

d) Schutzgut Wasser

Die im Plangebiet anstehenden geologischen Formationen weisen eine geringe bis gute Porendurchlässigkeit auf und haben örtlich Bedeutung für die Grundwassergewinnung. In der Karte der Grundwasserlandschaften in NRW des Geologischen Landesamts wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als Gebiet mit ergiebigem Grundwasservorkommen eingestuft. Die Flächen des Plangebiets östlich der Patthorster Straße liegen im Wasserschutzgebiet (Schutzzone IIIA). Das Plangebiet wird von einem Netz aus z.T. temporär Wasser führenden Gräben durchzogen. Bedeutendere Wasserläufe sind der Künsebecker Bach, der im nordwestlichen Randbereich des Planungsgebiets fließt sowie ein namenloser Wasserlauf, der das Plangebiet von Nordosten nach Südwesten durchfließt.

Wie beim Schutzgut Boden entstehen anlagebedingte Auswirkungen auch für das Schutzgut Wasser vor allem durch die Versiegelung von Flächen und die damit verbundene dauerhafte Unterbindung der Versickerung der Niederschläge. Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser können durch mögliche Schadstoffeinträge in das Grund- und Oberflächenwasser entstehen. Das Risiko einer Beeinträchtigung durch Verunreinigung des Grund- und Oberflächenwassers kann bei vorschriftsmäßiger Ausführung der Baumaßnahmen und vorschriftsmäßigem Betrieb der Anlagen weitestgehend minimiert werden.

Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser werden durch das geplante Entwässerungskonzept in Verbindung mit den naturschutzfachlichen Maßnahmen im Grünzug entsprechend den anerkannten Regeln der Technik gemindert.

e) Schutzgut Klima/Luft

Bei den von der Planung betroffenen Flächen handelt es sich um Freiflächen-Klimatope mit ungestörtem, stark ausgeprägtem Tagesgang von Temperatur und Feuchte, Windoffenheit und starker Frisch-/Kaltluftproduktion.

Zukünftig entsteht ein Gewerbeflächenklimatop. Dieser zeigt durch den in der Regel sehr hohen Versiegelungsgrad (je nach Wetterlage) tagsüber eine markant ausprägende Überwärmung mit geringen Luftfeuchtwerten sowie ein der stattfindenden Produktion und dem Verkehr entsprechendes Emissionsaufkommen.

Da das Plangebiet weitgehend eben ist bzw. in südlicher Richtung fällt, besteht kein funktionaler Bezug zwischen den Freiflächen als potenziellen klimatischen Ausgleichsräumen und der nördlich davon gelegenen Bebauung von Halle als klimatischem Lastraum.

Positiv auf das Schutzgut Klima/Luft innerhalb des Plangebiets und im nahen Umfeld wirken die vorgesehenen gliedernden Grünzüge, die einen Luftmassenaustausch mit den umgebenden Freiflächen ermöglichen. Die Grünfläche, die in Nordost-/Südwestrichtung (Hauptwindrichtung) durch das Plangebiet verläuft, kann die Funktion einer Frischluftschneise übernehmen. Zur Schonung des Schutzguts Klima/Luft tragen weiterhin die geplante Entlastungsstraße und die verkehrsmäßige Erschließung des Gebiets bei. Durch die Entlastungsstraße wird der überörtliche Kfz-Verkehr mit entsprechenden Emissionen in sensiblen Bereichen des Stadtgebiets zukünftig vermindert. Der im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet entstehende Verkehr

kann mit kurzen Wegen direkt über die Autobahn fließen. Mit dem Ausbau und der Nutzung des optionalen Bahnanschlusses kann eine weitere Verbesserung der Emissionssituation mit positiven Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz erreicht werden. Die Nutzung regenerativer Energien (z.B. Photovoltaik) sowie von Synergieeffekten zwischen verschiedenen Betrieben (z.B. die Nutzung von Abwärme zu Heizungszwecken) mit dem Effekt einer Verminderung des CO₂-Ausstoßes wird geprüft.

f) Schutzgut Landschaft

Anlagebedingte Risiken für das Landschaftsbild entstehen aus der Überformung der Landschaft durch überproportionale großvolumige Gebäudekörper. Eine mit dem geplanten Gewerbegebiet verbundene Veränderung des Landschaftsbilds wird hauptsächlich innerhalb des Korridors zwischen der A 33 im Süden und dem Bebauungsrand von Halle im Norden aus nördlicher, westlicher und östlicher Blickrichtung wahrnehmbar sein. Einzelne größere Gebäude werden auch aus dem weiteren Landschaftsraum von Süden oder Südwesten aus wahrnehmbar sein.

g) Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine archäologische Fundstelle befindet sich im Bereich eines vorhandenen Rückhaltebeckens (an der Flurstraße), das erhalten werden soll. Die Fundstelle ist somit von der Bauleitplanung nicht betroffen.

6.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Bei der Prüfung ist die Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW²⁷ zugrunde zu legen.

Zur Erfassung der Fauna wurden im weiteren Plangebiet eine Reihe von umfassenden Untersuchungen über die Avifauna, über Amphibien, Fledermäuse und Insekten erstellt. Diese Untersuchungen sind im Umweltbericht beigefügt und werden dort ausgewertet (siehe dort, Kapitel 2.1.2). Die Darstellung der Auswirkungen auf planungsrelevante Arten beinhaltet ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag als Anhang zum Umweltbericht.

Von der Planung betroffen sind hauptsächlich die Arten Feldlerche und Wachtel, für diese Arten werden zwingend vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (sog. „CEF-Maßnahmen“). Als Amphibienlebensräume relevante Stillgewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Als Ergebnis einer Untersuchung des Fledermausvor-

²⁷ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Düsseldorf.

kommens im Plangebiet wurden 11 Arten festgestellt. Weiterhin wurden die Insektenvorkommen auf ausgewählten Flächen im Planungsgebiet sowie in der näheren Umgebung untersucht, festgestellt wurden 19 Heuschreckenarten (sechs davon in der roten Liste), 25 Tagfalter und ein Widderchen sowie 172 Stechimmenarten. Auf Kapitel 6.1 b wird verwiesen.

Die Funktion der von Baumaßnahmen betroffenen Flächen als Lebensraum für das Arteninventar des Gebiets geht bei Realisierung der Planung dauerhaft verloren. **Zur Minderung der Auswirkungen auf den Artenschutz** im Plangebiet werden folgende Maßnahmen aufgenommen (siehe auch Kapitel 5.10):

- **Minderung der Auswirkungen auf planungsrelevante Vogelarten:**
Populationsrelevante Störungen von Vögeln während der Brut- und Aufzuchtzeit werden durch eine Baufeldräumung ausschließlich in der Zeit von Mitte August bis Ende März vermieden (keine Baufeldräumung in der Zeit von April bis Mitte August - siehe Hinweis F.7 auf der Plankarte). Hinzu kommen die CEF-Maßnahmen gemäß Kapitel 6.3.
- **Minderung der Auswirkungen auf Fledermäuse:**
Vor dem Abriss von Gebäuden und der Fällung von Bäumen werden diese durch eine sachkundige Person auf den Besatz potenzieller Quartiere durch Fledermäuse kontrolliert. Ggf. werden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Tötung von Tieren ergriffen, gefundene Tiere gesichert und fachgerecht umgesetzt. Bei einer erforderlichen Beseitigung von Quartieren erfolgt die Schaffung von Ersatzquartieren durch Installation von Fledermauskästen.
Das Kollisionsrisiko und die Barrierewirkung des geplanten Straßenneubaus wird durch den Einsatz von Beleuchtungsmitteln minimiert, die nur eine geringe anlockende Wirkung auf Insekten ausüben. Die Lichteinwirkung des fließenden Verkehrs wird durch beidseitige Gehölzpflanzungen gemindert (vgl. AG Biotopkartierung 2011). Auch zur nächtlichen Beleuchtung von Betriebsgeländen werden soweit erforderlich entsprechende Leuchtmittel verwendet. Die Leuchtkörper werden so ausgerichtet, dass keine Abstrahlung nach oben bzw. zur Seite erfolgt.
- **Schutz von Kleintieren:**
Technische Bauwerke, die Kleintier- oder Amphibienfallen darstellen können, werden ggf. mit Schutzvorkehrungen versehen. Um Tieren das Unterqueren der geplanten Entlastungsstraße zu ermöglichen, werden bei Gewässerdurchlässen trockene Bermen von mindestens 50 cm Breite vorgesehen. Sollten verstärkt Wanderbewegungen von Amphibien über die Entlastungsstraße festgestellt werden, kann die Straße zusätzlich mit Leiteinrichtungen ausgestattet werden.
Bei Einfriedigungen sollen Zaununterkanten einen Abstand zur Geländeoberkante von mindestens 0,15 m erhalten, um eine Durchlässigkeit für Klein- und Mittelsäuger zu gewährleisten.
- **Durchgrünung des Gebiets und Gestaltung der Flächen für die Regenrückhaltung:**
Entlang der Entlastungsstraße und der K 30n werden abschnittsweise Reihen aus standortgerechten, bodenständigen Bäumen 1. Ordnung in Kombination mit heimischen Sträuchern gepflanzt.
Ein durch das Plangebiet fließender Wasserlauf bleibt erhalten und wird in eine nach § 9 (1) Nr. 20 BauGB festgesetzte Fläche zum Schutz zur Pflege und zu Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft eingebettet. Die in der Plankarte mit FW bezeichneten Flächen sollen als wechselfeuchte, artenreiche Wiesen entwickelt, dauerhaft erhalten und naturnah gepflegt werden. Auf den mit RRH

bezeichneten Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser werden naturnah zu gestaltende Rückhaltebecken und Grabenzüge mit variierenden Böschungsneigungen angelegt.

- **Schutz von Bäumen während der Bauphase:**

Zum Erhalt des Baumbestands sind während der Baumaßnahmen ggf. Schutzmaßnahmen gem. DIN 18920 durchzuführen.

Im Umweltbericht wird als Resümee festgestellt, dass mit dem Plankonzept und mit den o.g. Maßnahmen sowie unter der Voraussetzung der frühzeitigen Anlage der mit der Fachbehörde vereinbarten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen im Sinne der Verschlechterung des jeweiligen Erhaltungszustands ausgeschlossen werden können. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Umfeld bleibt erhalten. Nicht ersetzbare Biotope werden durch das Vorhaben nicht zerstört. Die Planung ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten vollziehbar. Für die betroffenen Arten sind Vorgehensweise, Pflege-/Entwicklungsmaßnahmen, Ausnahmeregelung und Monitoring eng mit der Fachbehörde abzustimmen.

Neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren sind die Artenschutzbelange aber auch im Rahmen der späteren Umsetzung zu beachten. Insbesondere wird auf das **Tötungsverbot** hingewiesen. Im vorliegenden Fall betrifft dieses vorrangig den Eingriff in Extensivgrünland/Staudenfluren und eine Fällung von (noch relativ jungen) Gehölzen. In Anlehnung an § 64 (1) Landschaftsgesetz NRW ist die Beseitigung von Baumreihen, Hecken, Wallhecken und Gebüschern möglichst außerhalb der Brutzeit, das heißt außerhalb des Zeitraums vom 01.03. bis 30.09. eines Jahres vorzunehmen.

6.3 Eingriffsregelung und Ausgleichsflächenkonzept

Das Vorhaben *Gewerbegebiet an der A 33* sowie die Straßenbauvorhaben *Entlastungsstraße* und *K 30n* und die *Option für einen Schienenanschluss* im Plangebiet bereiten angesichts der Gesamtgröße **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden.

Daher sind nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sowie die Belange des Walds **im Bezug auf das geplante Baugebiet** insbesondere nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die weitere Abwägung einzustellen und zu behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis des Umweltberichts (siehe dort) und der ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen. Die **Straßen- und Schienenbauvorhaben** werden in der Eingriffswirkung getrennt ermittelt, da diese im Bebauungsplan anstelle eines sonst ggf. erfolgenden Planfeststellungsverfahrens vorgesehen werden, die nach den gesetzlichen Regelungen für die Eingriffsregelung bzw. für Ausgleichsmaßnahmen nicht der Abwägung unterworfen werden können.

Die detaillierte **rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz** ist als Anlage A.3 beigefügt (siehe dort). Grundsätzlich handelt es sich hierbei um ein rechnerisches Verfahren, dass der Prüfung und Interpretation bzw. der Abwägung im Bauleitplanverfahren zugänglich ist. Für die Aufstellung des Bebauungsplans wird ein Kompensationsdefizit im Plangebiet von insgesamt rund 545.000 Werteeinheiten ermittelt. Hiervon entfallen 16.565 WE auf den Bahnanschluss, 33.580 WE auf die K 30n und 71.640 WE auf die Entlastungsstraße.

Die im Plangebiet festgesetzten umfangreichen Maßnahmen leisten einen Beitrag zum Ausgleich, aufgrund der Größe verbleibt aber noch ein erhebliches Defizit. Die Bauflächen sollen jedoch innerhalb des Gebiets aus wirtschaftlichen Gründen und zur Begrenzung weiteren Flächenverbrauchs möglichst weitgehend genutzt werden. Angesichts der planerischen Rahmenbedingungen und der Eingriffsschwere v.a. auch aufgrund der Größe des Gebiets planen die Stadt Halle (Westf.) und die Partnerkommunen in der Abwägung aber einen weitestgehenden Ausgleich des fachplanerisch ermittelten Defizits (**Vollkompensation**). Planerische Gründe für einen teilweisen Verzicht in der Abwägung auf das fachlich-rechnerisch begründete Ausgleichserfordernis werden nicht gesehen. Das Defizit wird außerhalb des Plangebiets auf kommunalen Flächen bzw. auf Flächen, die vertraglich durch die Stadt gesichert werden, gedeckt.

Zur **frühzeitigen Herstellung der Ausweichlebensräume** v.a. für die hauptsächlich betroffenen planungsrelevanten Arten Feldlerche und Wachtel werden entsprechende vorgezogene CEF-Maßnahmen vorgesehen und kurzfristig umgesetzt.²⁸

Die Ausgleichsmaßnahmen sollen über den Grundstückspreis von den Bauherren refinanziert werden. Eine **Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen** zu den Eingriffsgrundstücken als Voraussetzung für eine Refinanzierung gemäß §§ 9(1a), 135a ff. BauGB nach dem Verursacherprinzip wird im Plangebiet daher nicht notwendig, da die Kommunen Grundstücksverkehr und Ausgleichsflächen gemeinsam regeln und die Kosten ohne aufwändige Regelungen nach § 135a ff. BauGB über den Grundstückspreis umgelegt werden.

Das Maßnahmenkonzept wurde in intensiver Abstimmung zwischen Stadt und Landschaftsbehörde erarbeitet. Im Hinblick auf den Verlust von Lebensräumen der planungsrelevanten Freilandarten Feldlerche und Wachtel ist vorgesehen, derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen als vorgezogene Kompensationsmaßnahmen zu extensivieren und in ihrer Biotopfunktion für die genannten Arten zu optimieren. Weiterhin sind als Kompensationsmaßnahmen für die mit der Aufstellung des Bebauungsplans ermöglichte Bebauung vorrangig Maßnahmen im Umfeld von

²⁸ **Hinweis: Vorgezogene Kompensationsmaßnahmen für planungsrelevante Vogelarten im Wirkungsbereich der geplanten Autobahn**

Unter Berücksichtigung des aktuellen Verfahrensstands der Autobahnplanung ist davon auszugehen, dass die Realisierung des Bebauungsplans vor dem Bau der A 33 erfolgt. Damit treten die potenziell mit dem Bau der A 33 verbundenen Tatbestände im Hinblick auf § 44(1) BNatSchG im vorliegenden Fall vorzeitig schon mit beginnender Realisierung des Bebauungsplans ein. D.h., dass vorgezogene Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, bezogen auf Arten, die im betreffenden Abschnitt von der Autobahn betroffen sind, nun nicht erst vor dem Bau der Autobahn wirksam sein müssen, sondern bereits vor der Realisierung des Bebauungsplans. Für die von der Autobahn betroffenen Arten wurden entsprechende Kompensationsmaßnahmen geplant. Nach Abstimmung der Stadt Halle (Westf.) mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL werden die entsprechenden Maßnahmen vorgezogen realisiert.

Gewässern, geschützten Biotopen und Naturschutzgebieten geplant. Die Flächen werden nachfolgend kurz zusammengefasst, auf die Eingriffsbilanz und auf das im Umweltbericht in Kapitel 2.3.2 dargelegte Maßnahmenkonzept mit Übersichtskarten und Maßnahmenbeschreibungen wird verwiesen:

- **Maßnahme 1: Gemarkung Halle Flur 17, Flurstück 317 und Flurstück 322 sowie Gemarkung Künsebeck Flur 5, Flurstück 239/15 und Flurstück 447**
Vorgezogene Maßnahmen für den Lebensraumverlust von Feldlerche und Wachtel. Auf der dafür vorgesehenen Fläche werden Schutzstreifen mit einer Flächengröße von insgesamt 4.000 m² auf bisher intensiv ackerbaulich genutzten Flächen angelegt. Zur Optimierung eines größeren Bereichs wird die Gesamtfläche der Schutzstreifen auf zwei Teilflächen verteilt. Die Schutzstreifen erhalten eine Breite von 10-24 m und bestehen zu gleichen Teilen aus einem Blühstreifen und einem Brachestreifen. Die Flächen liegen im räumlich-funktionalen Zusammenhang rund 1.400 m nordwestlich des Plangebiets. Mit der Maßnahme wird eine Kompensation von **8.000 Werteinheiten** erreicht.
- **Maßnahme 2: Gemarkung Tatenhausen, Flur 1, Flurstücke 6, 30, 43, 46, 49, 50, 54 und 569 jeweils teilweise**
Geplant ist eine Umwandlung überwiegend nicht standortgerechter Nadelforste in bodenständige, autotypische Laubwälder in Kombination mit einer abschnittsweisen Renaturierung des Laibachs. Die Maßnahmen stehen in funktionellem Bezug zum Natura 2000 Gebiet DE 3915-303 und Naturschutzgebiet Tatenhauser Wald. Das Kompensationskonzept besteht aus einem Katalog von neun Einzelmaßnahmen, die zur Entwicklung des Naturschutzgebiets beitragen. Insgesamt wird mit den konzipierten Maßnahmen eine Kompensation von **230.500 Werteinheiten** erreicht.
- **Maßnahme 3: Gemarkung Hessel, Flur 2, Flurstücke 183 und 184**
Hier ist ein Rückbau vorhandener Fischteiche und die Entwicklung eines Erlbruches mit Potenzial zu einem nach § 30 BNatSchG geschützten Biotop geplant. Der Bach Hessel soll umgelegt und renaturiert werden mit Initiierung einer Auwaldentwicklung. Mit den geplanten Maßnahmen wird eine Kompensation von **64.750 Werteinheiten** erreicht.
- **Maßnahme 4: Gemarkung Hörste, Flur 10, Flurstück Nr. 5 und Flur 11, Flurstücke 86 und 88**
Geplant ist eine Umwandlung von intensiv genutzten Ackerflächen am Ruthenbach in Mager-Feuchtgrünland, kombiniert mit einer Renaturierung des Bachs. Entwicklungsziele sind Sumpfdotterblumenwiesen und Glatthaferwiesen mit Blänken zur Schaffung vernässter Bereiche. Die geplanten Maßnahmen bewirken auf den Flächen eine Steigerung des Biotopwerts, der einer Kompensation von **243.596 Werteinheiten** entspricht.
- **Maßnahme 5: Gemarkung Hörste, Flur 7, Flurstücke 39, 50, 186 und 224 jeweils teilweise**
Die Flächen sollen von intensiv genutzten Ackerflächen zu artenreichen Feucht- und Nasswiesen entwickelt werden. Zur Unterstützung dieser Entwicklung soll ein namenloses Fließgewässer naturnah umgestaltet und über die Flächen geführt werden. Zur Schaffung vernässter Bereiche ist die Herstellung einer Blänke vorgesehen. Mit der Maßnahme wird eine Kompensation von **250.000 Werteinheiten** erreicht.

Mit der Durchführung der konzipierten Maßnahmen wird ein **rechnerischer Ausgleichsumfang von insgesamt knapp 800.000 Werteinheiten** erreicht. Das für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 ermittelte Kompensationsdefizit von insgesamt 545.000 Werteinheiten ist damit bei weitem ausgeglichen. Es verbleibt ein Kompensationsüberschuss von 251.700 Werteinheiten, der zur Kompensation für anderweitige Maßnahmen eingesetzt werden kann. Im Zuge des Planverfahrens erfolgt eine weitere Abstimmung mit der Landschaftsbehörde über Reihenfolge und Auswahl der Maßnahmen, soweit es sich nicht um die ohnehin sofort erforderlichen CEF-Maßnahmen handelt.

6.4 Auswirkungen auf die Landwirtschaft und Verlust von nutzbaren Böden

Die Landwirtschaft ist als Wirtschaftsfaktor bedeutsam und erfüllt nicht nur wirtschaftliche Funktionen, sondern in erheblichem Maße auch öffentliche Aufgaben zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Land- und forstwirtschaftlich genutzte Böden sind im Interesse der Bodenfruchtbarkeit und zur Erhaltung ihrer Regenerations- und Lebensraumfunktion vor Beeinträchtigung zu schützen (LEP NRW). Die durch das Gewerbe- und Industriegebiet zu erwartenden Eingriffe beanspruchen in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für diese Nutzung verloren gehen. Flächenverluste können zudem wegen der Bindung der Tierhaltung an die Fläche zu einer Verringerung des Tierbestands und damit zu einer Verringerung der Einkommensmöglichkeiten führen und Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe begrenzen. Hinzu kommt, dass durch den Bau der A 33 im weiteren Umfeld ebenfalls Flächen für die Landwirtschaft verloren gehen.

Die Stadt Halle (Westf.) ist sich dieser Konfliktlage sehr bewusst. Gleichwohl sind die Belange der Landwirtschaft und des Bodenschutzes mit den anderen gemäß BauGB zu beachtenden Belangen (wie hier mit dem regional abgestimmten Flächenbedarf für Industrie/Gewerbe an einem landesplanerisch sinnvollen Standort) abzugleichen. Auf die landesplanerische Entscheidung für das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet an der A 33 im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung und der Versorgung mit Arbeitsplätzen wird ausdrücklich Bezug genommen.

Angesichts der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmenbedingungen im Stadtgebiet mit Teutoburger Wald, großflächigen LSG- und NSG-Gebieten, tlw. konkurrierenden Siedlungsbereichen, verbreiteter Streubebauung, tlw. schwieriger Erschließung u.v.m. wird diese Standortentscheidung an der Auffahrt zur A 33 nach wie vor für sachgerecht gehalten. Umgesetzt wird der landesplanerisch zugestandene Flächenbedarf für die Kommunen Halle, Werther und anteilig Gütersloh als Sonderfall. Im Verhältnis zu den Flächenverlusten für landwirtschaftliche Betriebe und bei der Entscheidung über den unvermeidbaren Zielkonflikt ist aus öffentlicher Sicht die angestrebte Entwicklung mit rund 1.000 Arbeitsplätzen für die Region zu sehen.

Im Zuge des Umlegungsverfahrens sind Abstimmungsgespräche über Vorgehensweise, Abgrenzung des Umlegungsverfahrens etc. geführt worden, die Belange der Landwirtschaft werden hier möglichst sinnvoll berücksichtigt. Dieses gilt entsprechend auch bei der Auswahl der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass hier eine Reihe von unterschiedlichen Anforderungen und Zielkonflikten bestehen. Insbesondere die Notwendigkeit von

Artenschutzmaßnahmen erfordert die Herstellung/Aufwertung von jeweils vergleichbaren Lebensräumen, hinzu kommen auch die Fragen der Verfügbarkeit bei angemessenen Kosten.

Ein größerer Teil der Flächen ist bereits in den Besitz der Kommune übergegangen. Für weitere Flächen laufen derzeit Verkaufsverhandlungen, den Eigentümern wird soweit dieses möglich ist auch Ersatzland angeboten. Die Pächter verlieren jedoch landwirtschaftliche Flächen.

Im Bemühen um verträgliche Lösungen werden im Zuge des Umlegungsverfahrens außerdem Teilflächen zwischen Planstraße und Flurstraße im Osten nicht als Grün- oder Entwicklungsflächen gemäß § 9(1) Nr. 15 oder Nr. 20 BauGB, sondern im Interesse des ortsansässigen Schäferiebetriebs als Flächen für die Landwirtschaft festgesetzt (Zielkonflikt private Belange - idealtypische Planungsziele).

6.5 Überplanung von Wohnhäusern und Auswirkungen auf das Umfeld

a) Allgemeine Auswirkungen

Durch den gemäß Planfeststellungsbeschluss nunmehr auch für den letzten Abschnitt Halle/Schnatweg bis Borgholzhausen absehbaren Bau der A 33 und durch das Gewerbe-/Industriegebiet der Stadt Halle wird der betroffene Bereich südlich Künsebeck deutlich verändert. Die betroffenen Bewohner erfahren Veränderungen in ihrem heute landschaftlich geprägten Umfeld durch Bau und Betrieb der Straße und des Gewerbe- und Industriegebiets, durch Verlust von Naherholungsmöglichkeiten etc., die umso nachteiliger sind, je näher sie an der Trasse bzw. am Plangebiet liegen (siehe Kapitel 5 und 6.1).

Diese Veränderungen im Lebensumfeld sind jedoch das Ergebnis von öffentlich-rechtlichen Planverfahren, die gemäß Planfeststellungsrecht und Baugesetzbuch möglich sind und in denen die überörtlichen und gesamtgesellschaftlichen Interessen und Belange mit den betroffenen privaten Belangen abzuwägen sind. Auf die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Ziele und auf die Entlastung einer sehr viel größeren Zahl von Anliegern an der heutigen Ortsdurchfahrt der B 68 wird verwiesen.

Zunächst hat sich die Stadt Halle (Westf.) bemüht, in kurzer Zeit mit den unmittelbar betroffenen Bewohnern im geplanten Baugebiet selbst einvernehmliche Lösungen für eine Umsiedlung zu finden. Gebäude und Grundstücke sind von der Stadt übernommen worden, diese direkt Betroffenen erhalten somit eine Entschädigung. Darüber hinaus strebt die Stadt im Rahmen des Umlegungsverfahrens und begleitender Gespräche für die weiterhin unmittelbar betroffenen Eigentümer der landwirtschaftlich genutzten Grundstücke einen angemessenen und gerechten Ausgleich an.

Die daran gemessen in größerer Entfernung liegenden Anwohner im Randbereich bzw. im näheren Umfeld der Planung sind je nach Lage in deutlich geringerem Maße betroffen. Das Plankonzept bereitet mit den in den obigen Kapiteln ausführlich dargelegten Abstandsflächen mit Grüngliederung und umfangreicher immissionschutzrechtlicher Gliederung eine Reihe von eingriffsmindernden Maßnahmen vor.

Soweit danach noch eine wesentliche Wertminderung im Sinne des § 42 BauGB eintreten sollte, wird diese gemäß BauGB zu bewältigen sein. Dieses wird im Planverfahren weiter geprüft. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass etliche Wohngebäude im Umfeld im planungsrechtlichen Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Der Außenbereich ist nach der Systematik des Baugesetzbuches möglichst von Bebauung freizuhalten. Allgemeine Wohnnutzungen sind im Sinne des BauGB hier nicht vorgesehen, sofern diese nicht im Zusammenhang mit privilegierten Nutzungen stehen. Ein Anspruch auf erweiterte Nutzungsmöglichkeiten besteht nicht. Vor diesem Hintergrund wird ein wesentlicher Wertverlust bei der Mehrzahl der Anlieger im weiteren Randbereich der Planung eher nicht gesehen.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Belastungen insbesondere der Flurstraße durch den bereits erfolgenden Bau der A 33 im Abschnitt Steinhagen bis zum Schnatweg und auch bei dem nachfolgenden Lückenschluss durch die Baumaßnahmen des Bundes ohne Entlastungsstraße massiv sein werden. Damit sind bereits heute Minderungen des Wiederverkaufswerts der Wohnhäuser an der Flurstraße verbunden, die aus Sicht der Stadt durch den Bau der Entlastungsstraße und durch Abstand und Grüngliederung ggf. wieder gemindert werden können, zumindest aber nicht wesentlich verschärft werden. Dieses gilt in abgeschwächter Form auch für die Anlieger an der mittleren Kreisstraße, die in dem dortigen Abschnitt durch die Verlegung der Kreisstraße durch das Plangebiet von zusätzlichem Straßenverkehr durch die A 33 „direkt vor der Haustür“ entlastet werden.

b) Überplante Wohnnutzungen im Grünzug an der Flurstraße

Die Variantendiskussion hat zu einer deutlichen Präferenz für die Entlastungsstraße als Ost-/Nordostgrenze des Gewerbegebiets geführt. Der anschließende Grünzug soll eine dauerhafte Gliederung zwischen Baugebiet und Planstraße einerseits und dem Bereich Flurstraße mit der Ortslage Künsebeck und der Delbrügge-Siedlung andererseits schaffen. Hier sollen langfristig keine ergänzenden gewerblichen Nutzungen erfolgen können, ebenso sollen aber auch keine zusätzlichen schutzbedürftigen Nutzungen hinzukommen, die ggf. zu einer Einschränkung der gewerblich-industriellen Entwicklungspotenziale führen könnten.

Insbesondere sollen keine zusätzlichen Wohnnutzungen hinzukommen, auch nicht durch eine ggf. nicht auszuschließende Erweiterung eines Wohnhauses im Außenbereich auf Grundlage des § 35(4) Satz 1 Nr. 5 BauGB. Betroffen sind hiervon die vier Wohnnutzungen, die heute südwestlich - also gebietsseitig - der Flurstraße sowie im Bereich der Kreisstraße im Plangebiet liegen und der landwirtschaftliche Betrieb. In diesem Grünzug sind zusätzliche Immissionspunkte zu vermeiden, so dass eine eindeutige und klare Trennung als ein wichtiger Teil des Plankonzepts angestrebt wird.

Zur Umsetzung dieser grundlegenden städtebaulichen und immissionsschutzfachlichen Ziele wird der Grünzug als Grünfläche, als naturnahe Regenrückhaltung und als Fläche für Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie als Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt (siehe Kapitel 5.9). Diese Festsetzungen im Bebauungsplan führen dazu, dass die vorhandene Streubebauung überplant wird und dass die eventuelle Möglichkeit z.B. für eine spätere kleinere Erweiterung auf Grundlage des § 35(4) Satz 1 Nr. 5 BauGB nicht mehr besteht.

Auswirkungen und Konsequenzen sind mit dem die Planung der Stadt begleitenden Fachanwalt besprochen worden. Danach ist festzuhalten, dass im Außenbereich die Ausnutzung eines Grundstücks immer unter dem Vorbehalt des § 35 BauGB steht, z.B. wenn entgegenstehende öffentliche Belange bestehen und einer Nutzung zuwiderlaufen können. Ein Anspruch auf bauliche Nutzung wie nach § 30 BauGB (also auf Grundlage eines Bebauungsplans) oder § 34 BauGB (also im unbeplanten Innenbereich) besteht gerade hier v.a. für die nicht privilegierten Wohnnutzungen nicht.

Der Fachanwalt hat hierzu ausgeführt, dass die vorhandene und genehmigte Bebauung bzw. Nutzung eines als Grünfläche oder als Fläche für die Landwirtschaft überplanten Wohnhauses/-grundstücks im Außenbereich lediglich Bestandsschutz genießt. Dieser Bestandsschutz umfasst z.B. auch Reparatur- und Wiederherstellungsarbeiten sowie bauliche Veränderungen oder Erweiterungen, die zur funktionsgerechten Nutzung des vorhandenen Bestands erforderlich sind. Geht der Bestand jedoch „unter“, besteht keine Möglichkeit zum Wiederaufbau, da der Bereich von Bebauung ja gerade langfristig möglichst freigehalten werden soll. Dieses ist aber nicht ungewöhnlich und betrifft z.B. bei Planverfahren auch nicht mehr planerisch gesicherte Gebäude im Innenbereich. Die Anlieger sind durch diese Planung und durch die Veränderungen im Umfeld unstrittig betroffen.

Ein Entschädigungsanspruch gemäß § 42 BauGB für die Überplanung mit Grünflächen oder Flächen für die Landwirtschaft oder für eine Wertminderung besteht jedoch angesichts der Lage im Außenbereich ohne Anspruch auf die Weiterentwicklung von nicht privilegierten Wohnnutzungen nicht.

7. Bodenordnung

Im Plangebiet sind eine Reihe von Eigentümern mit sehr unterschiedlichen Flächenanteilen und Interessenlagen betroffen. Der Rat der Stadt Halle (Westf.) hat daher beschlossen, zur angemessenen und gegenüber den Eigentümern nach den einschlägigen Rechtsvorschriften gerechten Mobilisierung der Bau- und Verkehrsflächen ein **Umlegungsverfahren nach § 45 ff. BauGB** durchzuführen.

Die Stadt Halle (Westf.) hat sich bemüht, in kurzer Zeit mit den unmittelbar Betroffenen im geplanten Baugebiet selber bzw. im Verlauf der Straßentrasse einvernehmliche Lösungen für eine Umsiedlung zu finden. Diese direkt Betroffenen haben somit eine Entschädigung erhalten. Darüber hinaus strebt die Stadt durch das Umlegungsverfahren für die weiterhin unmittelbar betroffenen Eigentümer von Grundstücken einen angemessenen und gerechten Ausgleich an.

8. Flächenbilanz und Kosten

Teilfläche/Nutzung	Fläche in ha ¹	
	Bestand	Planung
1. GE-/GI-Flächen, Summe:	0,91	34,15
- GE1	-	0,21
- GE2	0,49	-
- GE3	0,12	1,88
- GEN4	0,30	3,20
- GIN1	-	9,20
- GIN2	-	5,74
- GIN3	-	4,10
- GIN4	-	5,79
- GIN5	-	4,03
2. Gemeinbedarfsfläche, Feuerwehr	0,07	0,24
3. Verkehrsflächen, Summe:	1,06	5,63
- Entlastungsstraße einschl. Anschlüsse im Norden ca.	0,42	2,44
- Kreisstraße einschl. Neutrassierung und Bestand ca.	0,64	1,12
- Planstraßen A, B	-	0,78
- Wirtschaftswege, Patthorster Straße, F-/R-Wege	-	0,66
- Bahntrasse	-	0,63
4. Grünflächen und Wald, Summe:	0,41	37,54
- Grünflächen, öffentlich als Verkehrsgrün	-	5,28
- Grünflächen, öffentlich als gliedernde Grünzüge	-	2,09
- Grünflächen, privat	-	0,32
- Fläche für die Landwirtschaft (zwischen Entlastungsstraße und Flurstraße)	-	14,01
- Fläche für die Landwirtschaft (zwischen Entlastungsstraße und A 33)	-	5,99
- Flächen gemäß § 9(1)20 BauGB einschl. zeitweiser RW-Rückhaltung	-	9,85
- Wald	0,41	-
5. Sonstige Flächen, Summe:	1,57	1,51
- Fläche für Regenwasserrückhaltung (§ 9(1)14 BauGB)	1,42	1,51
- Gewässerparzelle Künsebecker Bach	0,15	-
B-Plan Nr. 56, Gesamtfläche ca. 83,09 ha¹	4,02	79,07

¹ Ermittelt auf Basis der Plankarte 1:2.000, Stand Dezember 2011, Werte gerundet!

Die **Kosten** für Grunderwerb, Projektplanung, Erschließung, Straßenbaumaßnahmen und Grünordnung sowie naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen werden derzeit ermittelt. Die Kosten sollen bei einer gemeinsamen Vermarktung durch die Kommunen i.W. über den Grundstückspreis oder durch vertragliche Vereinbarungen von den Bauherren refinanziert werden. Eine Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen zu den Eingriffsgrundstücken als Voraussetzung für eine Refinanzierung gemäß §§ 9(1a), 135a ff. BauGB nach dem Verursacherprinzip erfolgt vor diesem Hintergrund nicht.

9. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

Der Rat der Stadt Halle (Westf.) hat in seiner Sitzung am 14.04.2010 beschlossen, für den Bereich des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets an der A 33 in Künsebeck den Flächennutzungsplan der Stadt zu ändern und einen Bebauungsplan aufzustellen. In der folgenden Sitzung am 07.07.2010 hat der Rat beschlossen, den Geltungsbereich im Bereich der künftigen Überführung der Kreisstraße über die A 33 geringfügig zu ändern. Die Planverfahren werden im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Die Einleitung der Planverfahren erfolgte aufgrund der zunehmenden Dringlichkeit der Straßenplanung angesichts der schwierigen Diskussionen um die A 33 nach Erörterung mit den Fachbehörden bewusst und auf Risiko der Stadt Halle (Westf.) im Vorgriff auf den Abschluss der beantragten Regionalplan-Änderung.

Die 5. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld), in der der interkommunal zu erschließende Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich „Ravenna Park“ landesplanerisch verortet worden ist, hat mit Bekanntmachung vom 11.04.2011 Rechtskraft erlangt. Auf die hierzu erstellten umfangreichen Diskussionen und Planungsarbeiten in den letzten Jahren wird Bezug genommen. Auch die zeitlichen Abhängigkeiten sind wiederholt erörtert worden.

Die grundlegenden Planungsziele der Bauleitplanung sind

- Entwicklung eines regional bedeutsamen Gewerbe- und Industriegebiets,
- planerische Sicherung und Bau einer Entlastungsstraße,
- planerische Sicherung und Entwicklung der notwendigen Grünflächen zur Gliederung und Eingrünung sowie der naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen,
- Entwicklung und Sicherung eines Plankonzepts mit den erforderlichen Immissionschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung.

In der Sitzung des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses am 07.09.2010 wurden die planerischen Rahmenbedingungen ausführlich erörtert und Erschließungsvarianten diskutiert. Im Ergebnis wurde beschlossen, auf Grundlage von zwei favorisierten städtebaulichen Planvarianten die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB für den Bebauungsplan Nr. 56 einzuleiten, um die Öffentlichkeit über die Planungen und über mögliche Varianten zu informieren und um weitere Beratungs- und Entscheidungsgrundlagen für die Erschließung und für die Ausarbeitung der konkreten Planinhalte zu erhalten. Die 8. FNP-Änderung wurde ebenfalls mit diesen zwei Varianten parallel im Planverfahren vorgestellt.

Im Vorfeld des eigentlichen Verfahrensschrittes gemäß § 3(1) BauGB wurden alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer **öffentlichen Informationsveranstaltung am 25.01.2011** im Bürgerzentrum Remise eingeladen. Die Teilnehmer wurden ausdrücklich auf das anschließende formelle Verfahren und auf die dortige Möglichkeit der Äußerung von Anregungen und Kritik (schriftlich oder zu Protokoll gebend) verwiesen.

Die **frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB** erfolgte im Anschluss daran vom 07.02.2011 bis zum 10.03.2011 durch Auslegung der Planun-

terlagen mit zwei Erschließungsvarianten und mit einer ausführlichen Begründung der bisherigen städtebaulichen Planung mit Anlagen im Rathaus.

In den eingegangenen Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sind (neben jeweils auf den Einzelfall bezogene Anregungen und Sorgen) auch immer wieder bestimmte grundsätzliche Fragen bezüglich des Planvorhabens angesprochen worden. Diese betrafen insbesondere die Standort- und Variantendiskussion, die interkommunale Zusammenarbeit, den Bedarf für GE-/GI-Flächen, das Verkehrsaufkommen sowie Immissionsschutzkonflikte durch Gewerbe, Industrie und Verkehr. Die Erstellung einer überschaubaren und gut nachvollziehbaren Beratungsvorlage ist in diesem Planverfahren mit derart umfangreichen Einwendungen (auch über planungsrechtliche Fragen hinaus) schwierig. Da sich die zentralen städtebaulichen Themen in den Stellungnahmen im Grundsatz aber i.W. wiederholten, wurden in der Auswertung zunächst die wichtigsten wiederholt vorgetragenen städtebaulichen Anregungen inhaltlich zusammengefasst und nach thematischen Schwerpunkten behandelt. Anschließend wurden die in den Stellungnahmen auf den Einzelfall bezogenen Anregungen und Sorgen behandelt.

Ferner wurde auch die **frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Nachbarkommunen gemäß §§ 4(1), 2(1) BauGB** im Februar/März 2011 auf Grundlage der Erschließungsvarianten durchgeführt.

Über die eingegangenen Anregungen ist in den Sitzungen des Planungs- und Stadtentwicklungsausschusses am 18.10.2011 (Bebauungsplan), des Haupt- und Finanzausschusses am 19.10.2011 (FNP-Änderung) und des Rats am 09.11.2011 umfassend beraten worden. Im Ergebnis wurde beschlossen, die Planverfahren auf Grundlage der erarbeiteten Planvariante mit der Offenlage gemäß § 3(2) BauGB fortzusetzen.

Auf die Beratungs- und Beschlussunterlagen des Rats und seines Fachausschusses, auf deren Grundlage die Einleitung und Fortsetzung der Planverfahren beschlossen worden ist, wird ausdrücklich Bezug genommen,

Halle (Westf.), im Dezember 2011