

Stadt Bünde
61 Amt für Planung, Umwelt und Grünflächen
Az.: 61/622-35-125-1
24. Januar 2024

Entwurfsbegründung gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB)
zur 1. Änderung des Bebauungsplans Gemarkung Ahle Nr. 125
„Kleine Heide / Ladestraße“





Stadt Bünde

1. Änderung des Bebauungsplans Gemarkung Ahle Nr. 125 "Kleine Heide / Ladestraße"

Gemarkung Ahle, Flur 2



Verfasser, in Zusammenarbeit mit der Stadt Bünde:

Enderweit+Partner GmbH



HOCHBAU · STÄDTEBAU · PROJEKTENTWICKLUNG

Mühlenstraße 31 - 33607 Bielefeld

Fon: 0521 966 62 0

Fax.: 0521 966 62 22

Mail: stadtplanung@enderweit.de

Web: www.enderweit.de

Stand: 24.01.2024

Teil I Begründung

Inhaltsübersicht

1. Allgemeines	3
2. Bestandssituation	4
3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung.....	5
3.1 Regionalplan.....	5
3.2 Flächennutzungsplan	6
3.3 Landschaftsschutz.....	7
3.4 Rechtskräftiger Bebauungsplan	7
4. Verfahren	8
5. Standortbegründung	9
6. Planungsziele und Regelungen zur Bebauung.....	9
6.1 Art der baulichen Nutzung.....	10
6.2 Maß der baulichen Nutzung	10
6.3 Sozialer Wohnungsbau	11
6.4 Überbaubare Grundstücksflächen.....	11
6.5 Nicht überbaubare Grundstücksflächen	11
6.6 Bauweise	11
6.7 Gestaltung baulicher Anlagen (örtliche Bauvorschriften).....	11
7. Verkehrserschließung	12
7.1 MIV – Motorisierter Individualverkehr.....	12
7.2 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr	14
7.3 Fuß- und Radverkehr	14
8. Ver- und Entsorgung	15
9. Immissionsschutz	16
9.1 Mögliche Auswirkungen aus dem Umfeld auf den Änderungsbereich.....	17
9.2 Mögliche Auswirkungen des Änderungsbereichs auf das Umfeld	17
9.3 Mögliche Auswirkungen innerhalb des Änderungsbereich	19
9.4 Gesamtbetrachtung	19
10. Bodenschutz.....	19
11. Weitere Umweltbelange.....	20
11.1 Umweltprüfung	20
11.2 Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen.....	20

11.3	Artenschutz.....	21
11.4	Klimaschutz	21
12.	Denkmalschutz.....	21
13.	Flächenbilanzierung	22
14.	Kosten	23
15.	Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse.....	23

Teil II Anlagen

Anlagen liegen zum Entwurf keine vor.

1. Allgemeines

Der ca. 0,32 ha große Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 125 "Kleine Heide / Ladestraße" liegt im Westen der Stadt Bünde im Ortsteil Ahle. Er umfasst das Flurstück 767 ganz und die Flurstücke 299/31, 300/31, 35/1, 677, 551, 535, 534, 530, 769 und 536 jeweils teilweise, alle in der Gemarkung Ahle, Flur 2. Die genaue Abgrenzung kann dem Übersichtsplan entnommen werden.

Planungsanlass sind Anpassungen der derzeit öffentlichen Straßen im südlichen Teil des Betriebsgeländes der Rotpunkt Küchen GmbH. Dies betrifft die Ladestraße, Teile der östlichen Imperialstraße sowie den Nordrand der Osnabrücker Straße. Ziel und Zweck der Planung sind

- die Führung einer im Grundsatz sicheren öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindung, die über die Imperialstraße im Westen, die Kleine Heide und die Osnabrücker Straße in Richtung Spenger Straße und damit außerhalb von betrieblichen Flächen verläuft, sowie
- dadurch ermöglicht die planungsrechtliche Einbindung der öffentlichen Verkehrsflächen Ladestraße und östlich angrenzende Teile der Imperialstraße in angrenzende Betriebsgrundstücke sowie Ausbildung eines öffentlichen Wendehammers als Abschluss der östlichen Imperialstraße.

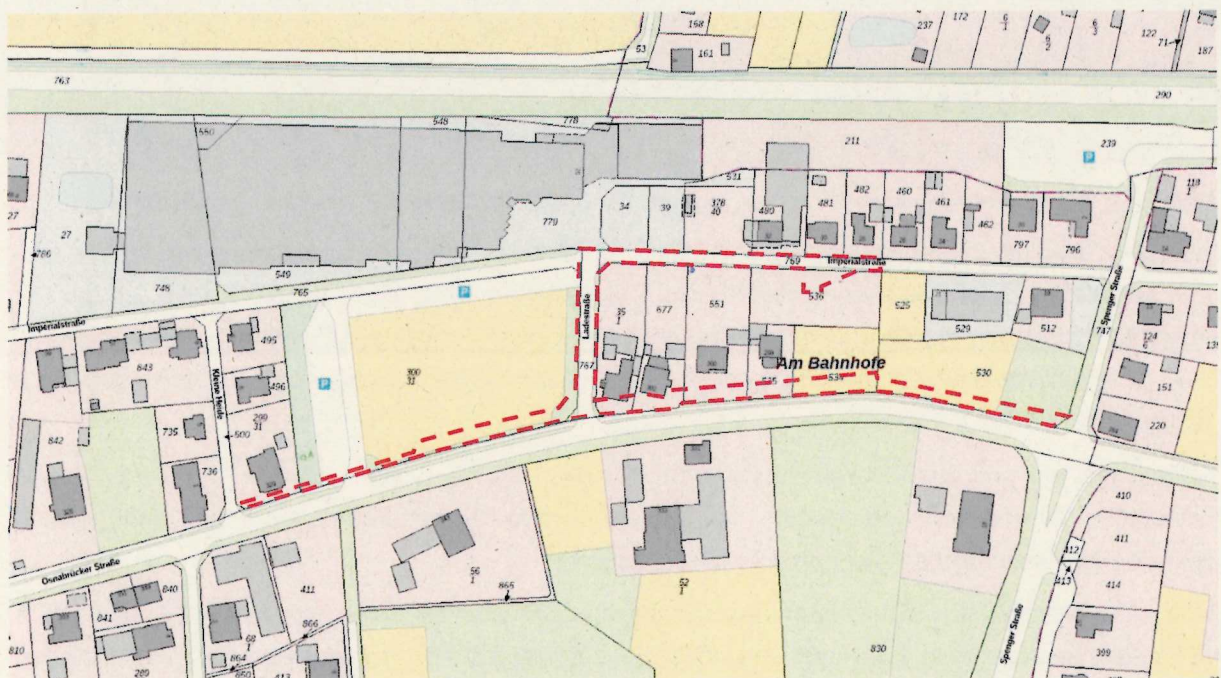


Abbildung 1: Abgrenzung des Geltungsbereichs der 1. Änderung (Quelle: TIM-Online NRW, genordnet, unmaßstäblich)

2. Bestandssituation

Der Ursprungs-Bebauungsplan Nr. 125 befindet sich im Westen der Stadt Bünde im Ortsteil Ahle. Es handelt sich um einen ländlich geprägten Ortsteil, dessen westliche Grenze zugleich die Landesgrenze zu Niedersachsen bildet. Neben Wohnbebauung und landwirtschaftlichen Nutzungen befinden sich hier auch mehrere Gewerbetriebe. Insgesamt wird der Ortsteil durch eine gemischte Bau- und Nutzungsstruktur geprägt.



Abbildung 2: Luftbild mit Geltungsbereich der Ursprungsplanung (Quelle: TIM-Online NRW, genordet, unmaßstäblich)

In weiten Teilen der Ursprungsplanung und damit unmittelbar angrenzend zum Plangebiet der 1. Änderung befindet sich der bestehende Betrieb des Unternehmens Rotpunkt Küchen GmbH. Auf dessen gewerblich genutzten Flächen befinden sich eine eingeschossige Halle mit Flachdach, Parkflächen für LKW und PKW sowie ein zweigeschossiger Gebäudeteil, der als Verwaltungs- und Ausstellungsbereich genutzt wird.

Weitere größere und ebenfalls gewerblich genutzte Grundstücke sind östlich des Küchenwerkes die Betriebsflächen und Gebäude des ehemals dort ansässigen Busunternehmens. Zudem sind mehrere kleinere Dienstleistungsbetriebe angrenzend angesiedelt.

Ansonsten befinden sich süd-westlich des Werkes auf dem Areal zwischen Imperialstraße und Osnabrücker Straße eine große Frei- und Rasenfläche mit Stellplätzen im Randbereich sowie im östlichen Bereich des Ursprungsplans mehrere bestehende Wohnhäuser. Das westlich angrenzende Wohngebiet wird durch ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser geprägt, die hauptsächlich Satteldächer und Walmdächer aufweisen. Hier liegt auch eine mit Baum- und Strauchbestand bepflanzte Wallanlage als Abstandsrün zu den Wohnhäusern am westlichen Rand der gewerblich genutzten Flächen.

Die Wohnbebauung innerhalb des alten Plangebiets besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Einfamilienhäusern. Bezogen auf die Dachlandschaft sind Satteldächer vorherrschend. Südlich des Plangebiets befinden sich drei Gehöfte, die von Freiflächen umgeben sind, sowie ein Wohngebiet mit einem Dienstleistungsbetrieb. Auch östlich grenzen Wohngebiete mit ein- bis zweigeschossigen Ein-

und Zweifamilienhäusern an. Die umliegende Bebauungsstruktur ist eher kleinteilig und durch eine offene Bauweise geprägt. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Gebäude mit einem bis zwei Vollgeschossen inklusive zu Wohnzwecken ausgebauten Dachgeschossen. Jenseits der nördlich verlaufenden Bahntrasse befindet sich der Übergang zur freien Landschaft.

Im Norden an den Ursprungsplan angrenzend verläuft die planfestgestellte und gewidmete Bahnstrecke 2992. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen liegen Auswirkungen insbesondere durch Luft- und Körperschall vor.

Die topographischen Höhenunterschiede sind im Ursprungsgebiet mit ca. 3 m relativ gering. Der höchste Punkt liegt mit etwa 70 m an der nord-westlichen Grenze des Areals. Von dort aus fällt das Gelände in Richtung Süd-Osten ab bis zu einer Höhe von etwa 67 m an der süd-östlichen Abgrenzung der Fläche.

Soziale Infrastruktur mit Kindergarten und Grundschule sowie ein Nahversorger sind nördlich der Bahntrasse (Hauptstrecke Löhne-Rheine) in etwa 1,5 km Entfernung im Stadtteil Holsen angesiedelt. Des Weiteren befindet sich südlich der Autobahn 30 in ca. 500 m Entfernung ein Combi Verbrauchermarkt.

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung

3.1 Regionalplan

Die Bauleitpläne sind gemäß § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld ist der Geltungsbereich des Ursprungsplans als *Allgemeiner Siedlungsbereich* (ASB) dargestellt. Allgemeine Siedlungsbereiche beinhalten vorrangig Flächen für Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe sowie für Wohnfolgeeinrichtungen und öffentliche sowie private Dienstleistungen.

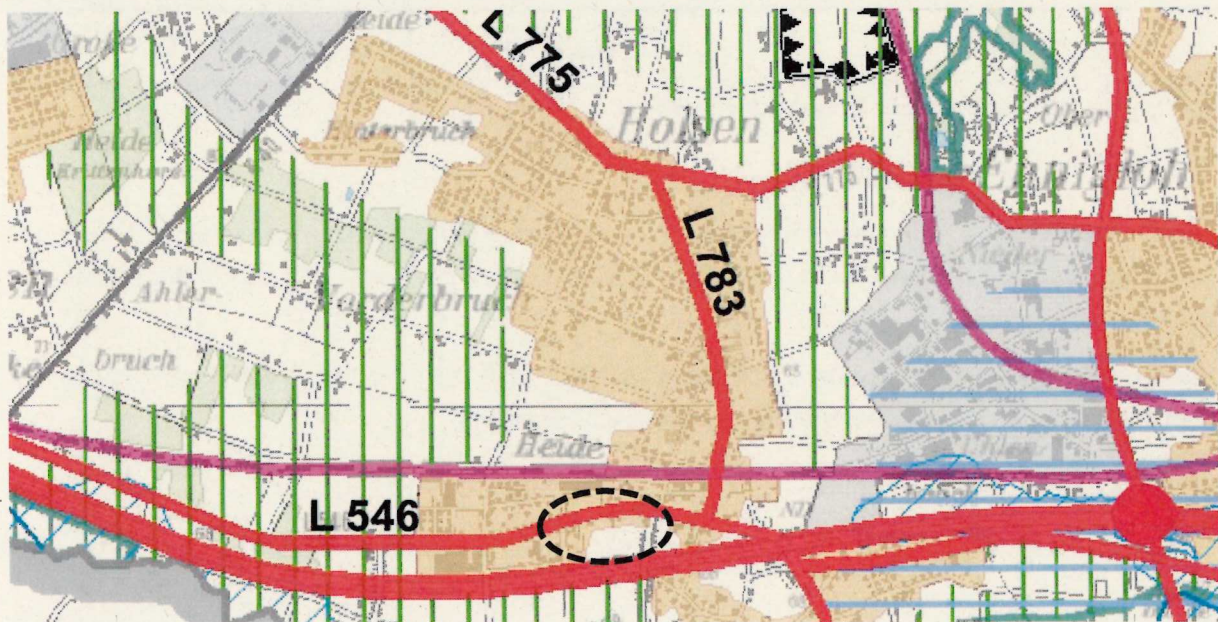


Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalplan, Blatt 7 (Quelle: Bezirksregierung Detmold; Internetabfrage am 04.01.2023; ergänzt um eine schwarze Kennzeichnung des Ursprungsplans)

Des Weiteren liegt der *Allgemeine Siedlungsbereich* in einer Spange zwischen einem dargestellten nördlich angrenzenden *Schienenweg* und einer *Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr* (L 546).

Der Regionalrat hat die Regionalplanungsbehörde im Jahr 2015 beauftragt, einen Entwurf für einen neuen Regionalplan für den gesamten Planungsraum OWL zu erstellen. Der Entwurf stellt für den Änderungsbereich dennoch weiterhin dasselbe dar. Lediglich im Osten wird ein *zu reaktivierender/neuer Haltpunkt* dargestellt, der für die vorliegende Planung aber keine Relevanz hat.

Die geplante Entwicklung entspricht somit den Zielen der Raumordnung.

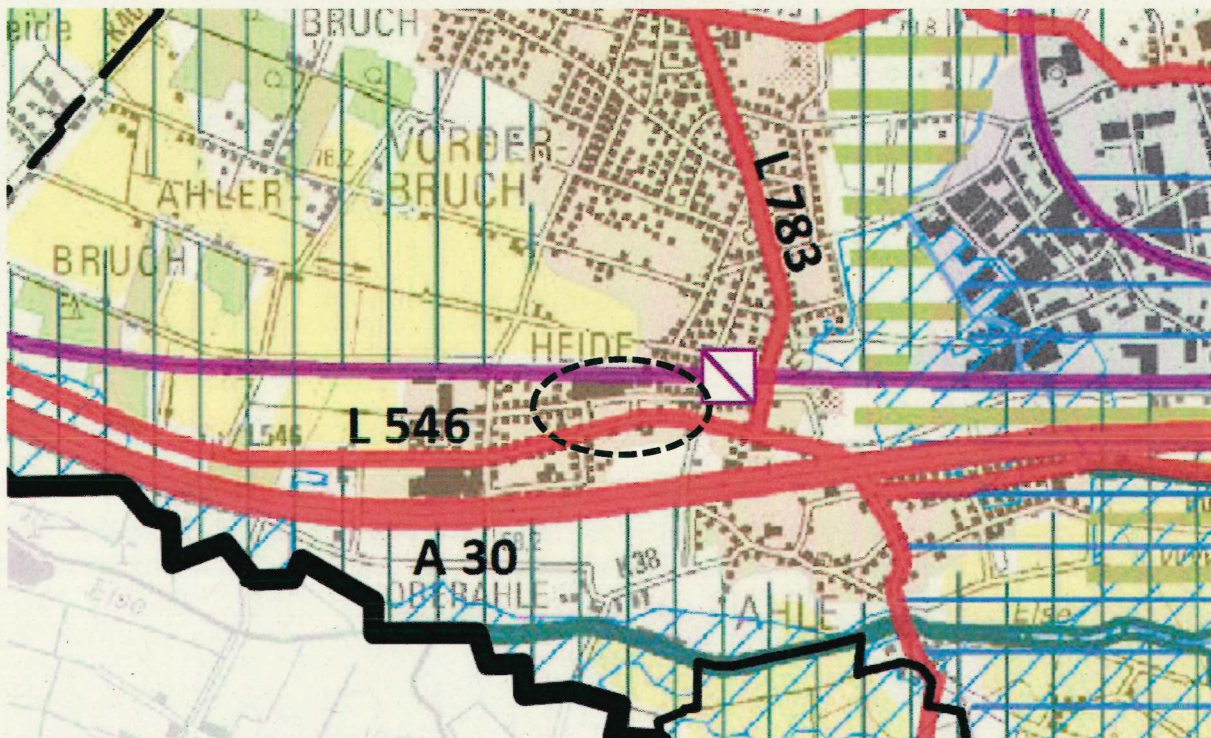


Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan Entwurf 2020 (Quelle: Bezirksregierung Detmold; Internetabfrage am 04.01.2023; ergänzt um eine schwarze Kennzeichnung des Ursprungsplans)

3.2 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet der 1. Änderung ist im Flächennutzungsplan der Stadt Bünde zu großen Teilen als *Gewerbliche Baufläche* dargestellt. Im westlichen Teilbereich ein kurzer Abschnitt als *Grünfläche* folgend von *Wohnbauflächen*.

Die Aufstellung des Bebauungsplans wurde demnach gemäß § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Gleiches gilt für die hier behandelte 1. Änderung.

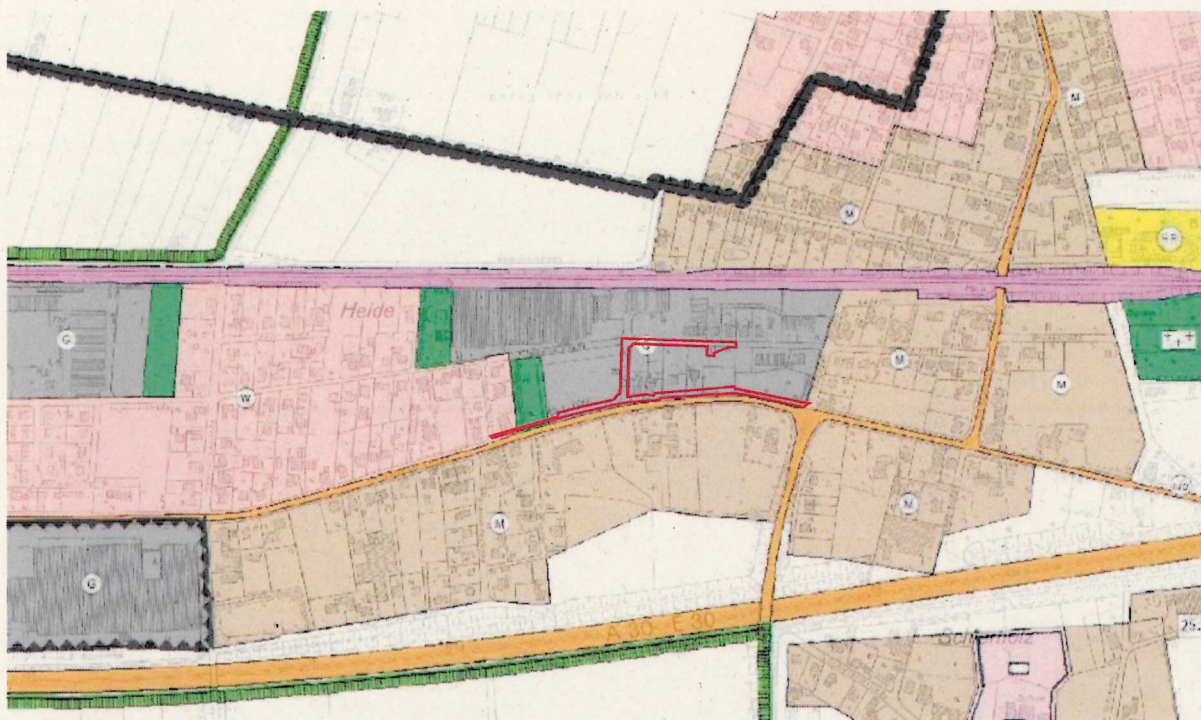


Abbildung 5: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bünde (Quelle: Geoportal Kreis Herford, Internetabfrage am 05.01.2023, ergänzt um eine rote Kennzeichnung des Geltungsbereichs der 1. Änderung)

3.3 Landschaftsschutz

Der Änderungsbereich liegt außerhalb der Grenzen des Landschaftsplans Bünde/Rödinghausen. An der östlichsten Spitze grenzt der Geltungsbereich der 1. Änderung an das Wasserschutzgebiet Bünde – Ahle (Zone 3B).

3.4 Rechtskräftiger Bebauungsplan

Im Bereich der 1. Änderung liegt der seit 21.07.2021 rechtskräftige Bebauungsplan Gemarkung Ahle Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“ vor. Dieser setzt für große Teile gemäß § 8 BauNVO als Art der baulichen Nutzung *Gewerbegebiete* fest. Zugleich sollen die vorhandenen Wohnnutzungen nicht nur in ihrem Bestand gesichert werden, sondern es auch ermöglicht werden, dass innerhalb der dem Grunde nach in einem Gewerbegebiet nicht zulässigen betriebsungebundenen Wohnnutzung Erweiterungen, Änderungen, Erneuerungen und ein Wiederaufbau vorgenommen werden können.

Des Weiteren erfolgen unter anderem zeichnerische Festsetzungen zu *privaten Grünflächen, anzu-pflanzende und zu erhaltende Gehölze, Stellplätzen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechten, Aktiven Schall-schutzmaßnahmen* und eines *Regenrückhaltebeckens*.

Für die im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 125 liegenden Teile der Ladestraße, sowie der Spenger Straße als auch Teile der Imperialstraße werden *öffentliche Straßenverkehrsflächen* festgesetzt.

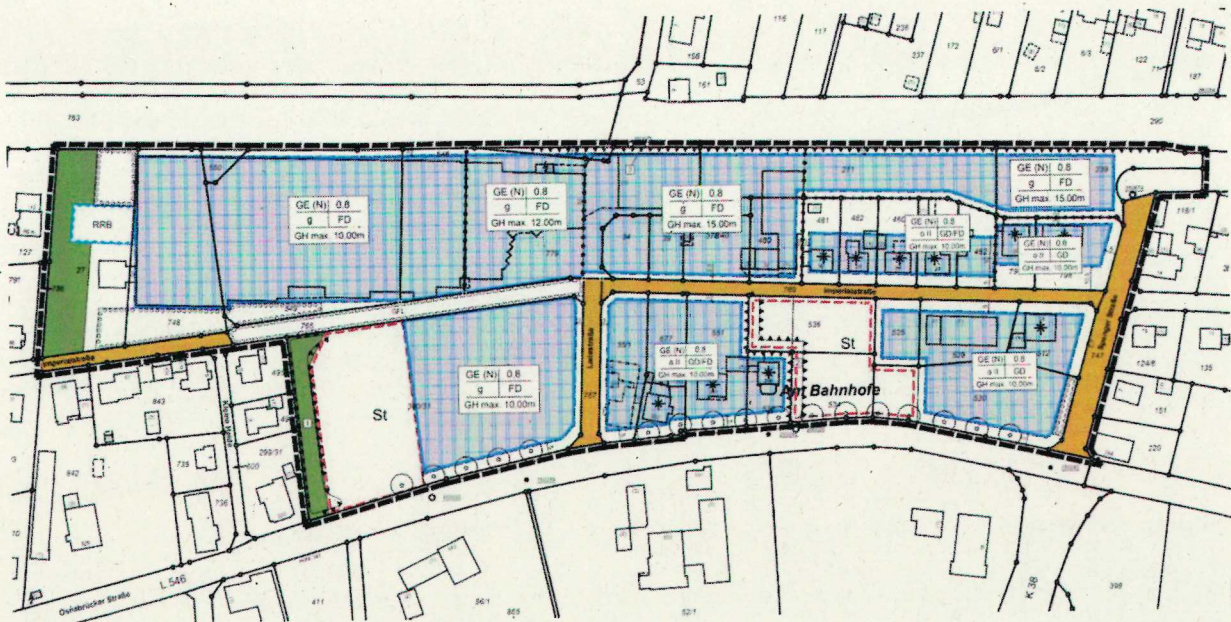


Abbildung 6: Rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“

4. Verfahren

Um die unter Punkt 1 beschriebene städtebauliche Zielstellung planungsrechtlich zu regeln, bedarf es einer Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“. Vorrangig berührt davon sind Verkehrsflächen sowie angrenzende Grundstückflächen. Zur Überplanung des Ursprungs-Bebauungsplans in einem Teilbereich wird auf Punkt 15 verwiesen.

Zusätzlich wird unmittelbar östlich der Kleinen Heide bis zur Spenger Straße im Randbereich der Osnabrücker Straße zur Verbreiterung des Fuß- und Radwegs ein Streifen der heutigen privaten Wohnbaugrundstücke überplant.

Der Beschluss zur Zustimmung zur Planung und zur frühzeitigen Beteiligung gemäß §§ 3 (1) und § 4 (1) BauGB wurde am 27.04.2023 durch den Planungsausschuss und darauf folgend am 04.05.2023 vom Rat der Stadt Bünde beschlossen. In gleicher Sitzung (04.05.2023) wurde vom Rat der Stadt Bünde der Beschluss gefasst, die frühzeitige Beteiligung durchzuführen. Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß den § 3 (1) und § 4 (1) BauGB wurde vom 24.07.2023 bis einschließlich den 23.08.2023 durchgeführt.

Im Rahmen der Beteiligung gingen Stellungnahmen ein, die nach städtebaulichen Kriterien ausgewertet, abgewogen und soweit vertretbar im Bebauungsplan berücksichtigt wurden.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans wird gemäß § 13 BauGB in einem sogenannten „vereinfachten Verfahren“ durchgeführt werden. Grund hierfür ist, dass durch die Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Darüber hinaus liegen keine Ausschlussgründe für die Anwendung des vereinfachten Verfahrens vor, da

- durch die 1. Änderung keine Vorhaben zugelassen werden sollen bzw. können, die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfen,

- keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes existieren und
- es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Trotz der Möglichkeit des Verzichts in § 13 (2) BauGB wurde eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Sofern im nächsten Schritt der Entwurfsbeschluss gefasst wird, folgen daher gemäß der §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB entsprechenden Beteiligungen.

5. Standortbegründung

Der Standort bietet sich auch weiterhin durch die gute verkehrliche Anbindung sowie aufgrund des von Norden einwirkenden Schienenlärms für eine gewerbliche Weiterentwicklung an.

Parallel ist festzustellen, dass durch die Darstellung der Flächen als *Allgemeiner Siedlungsbereich* im wirksamen, als auch im neuen Entwurf des Regionalplans, sowie als *Gewerbliche Bauflächen* im Flächennutzungsplan auf der übergeordneten Planungsebene bereits eine grundsätzliche Abwägungsentscheidung darüber getroffen wurde, dass der Standort weiterhin der Gewerbe- bzw. Siedlungsentwicklung dienen soll.

Da die 1. Änderung vor allem die Anpassung der Fuß- und Radwegeverbindung in West-Ost-Richtung und damit verbundene Zusammenhänge des inneren Baugebiets betrifft, ergeben sich keine relevanten Auswirkungen auf den durch Gewerbe und einzelne Wohnnutzungen geprägten Gesamtstandort, die eine Neubetrachtung der Standortwahl erfordern.

6. Planungsziele und Regelungen zur Bebauung

Anlass und Ziel der Planung ist die Vermeidung einer Vermischung von privatem Werksverkehr mit öffentlichem Verkehr. Dies insbesondere, um die Entstehung von Gefahrensituationen für Fußgänger und Radfahrer zu unterbinden, da bislang die Straßen vor dem Betriebsgelände der Rotpunkt Küchen GmbH vorwiegend durch gewerblichen Verkehr dieses Betriebes genutzt werden. Neben einzelnen, untergeordneten Wohnbaugrundstücken ist die Rotpunkt Küchen GmbH Hauptanlieger der zu betrachtenden Straßenabschnitte von Ladestraße und Imperialstraße.

Daher sollen die Ladestraße und Teile der Imperialstraße von „öffentlichen Straßenverkehrsflächen“ in „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, Zweckbestimmung: Private Verkehrsfläche“ geändert werden. Die Imperialstraße ist in dem Teilbereich betroffen, auf dessen der Nordseite der Flurstücke 34, 39, 378/40 sowie 480 und südlich 35/1, 677, 551 sowie 536 liegen, alle in der Gemarkung Ahle, Flur 2.

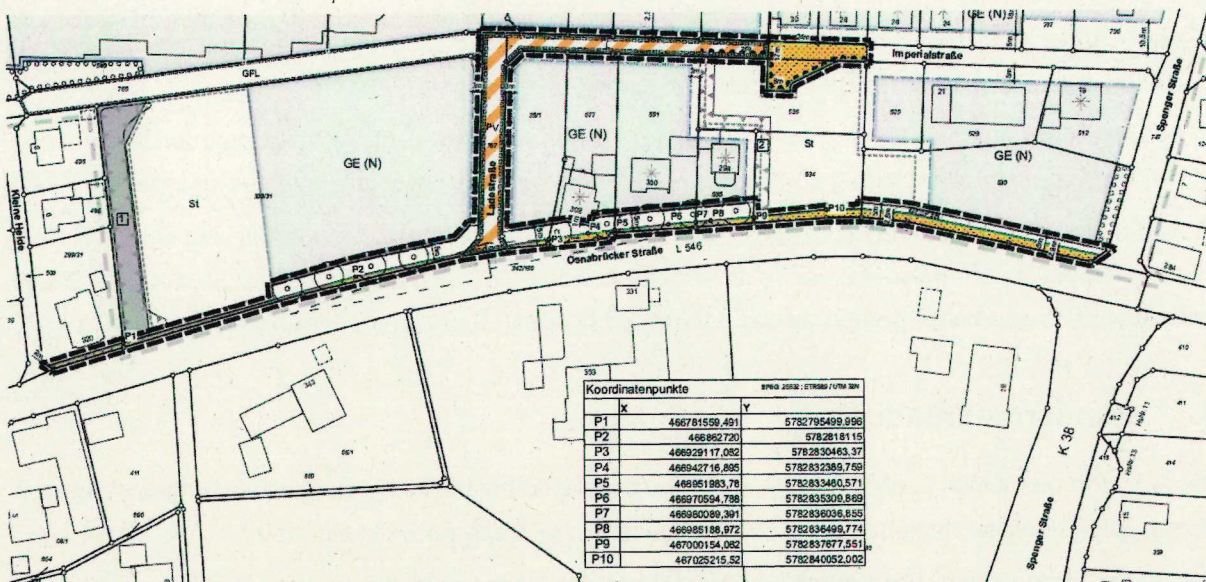


Abbildung 7: Nutzungsplan (genordet, unmaßstäblich; Stand Entwurf)

Im Ergebnis erübrigt sich in der Ladestraße und in dem berührten Teilbereich der Imperialstraße der Bedarf einer öffentlichen, verkehrlichen Durchwegung.

Aufgrund der dadurch im östlichen Bereich der Imperialstraße entstehenden Sackgasse ergibt sich ausgehend von der Spenger Straße an dessen westlichen Ende die Notwendigkeit eines Wendehammers. Hierzu wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche nach Süden aufgeweitet. Entwurfsfahrzeug ist ein 3-achsiges Müllfahrzeug.

Die Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Imperialstraße wird somit unterbrochen. Stattdessen besteht das Bestrebungen der Stadt Bünde, den straßenbegleitenden Fuß- und Radweg entlang der Osnabrücker Straße für diese Verkehrsteilnehmer zu verbreitern. Dazu ist es erforderlich, entlang der nördlichen Seite der Osnabrücker Straße Teilbereiche der Flurstücke mit in die Planung einzubeziehen.

Im Ergebnis der vorgenannten Maßnahmen entsteht außerhalb betrieblicher Nutzungen von Westen ausgehend über Imperialstraße, die Kleine Heide, am Nordrand der Osnabrücker Straße bis zur Spenger Straße eine neue Verbindung für Fußgänger und Radfahrer.

6.1 Art der baulichen Nutzung

Neue Bauflächen werden gegenüber dem Ursprungsplan im Grundsatz durch die 1. Änderung nicht geschaffen, auch entfallen im Grundsatz keine. In den nördlichen Randbereichen der Osnabrücker Straße erfolgt lediglich zur Wahrung bzw. Ausbildung des Abstands zum erweiterten Fuß- und Radweg als Teil der öffentlichen Verkehrsfläche eine Anpassung der zugeordneten Baugrenzen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Hinblick auf das Maß der baulichen Nutzung ist ebenfalls anzuführen, dass in der 1. Änderung gegenüber dem Ursprungsplan keine Auswirkungen bestehen, da lediglich die anzupassenden Randbereiche der Osnabrücker Straße betroffen sind. Überbaubare Bereiche werden insgesamt nicht grundlegend überplant oder neu geschaffen, sondern lediglich in Randbereichen angepasst.

6.3 Sozialer Wohnungsbau

Da in einem Gewerbegebiet nach § 8 (2) BauNVO Wohnen nicht zulässig ist und in der 1. Änderung keine neuen Bauflächen entstehen, ist auch keine Quote für öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau zu prüfen.

6.4 Überbaubare Grundstücksflächen

Überbaubare Bereiche werden nicht überplant oder neu geschaffen, sondern lediglich in Randbereichen des zu erweiternden öffentlichen Fuß- und Radwegwegs entlang der Osnabrücker Straße zurückgenommen. Angenommen wird weiterhin ein Abstand von 5,0 m. Im Bereich des bestehenden Wohnhauses Osnabrücker Straße 302 wird der Gebäudebestand berücksichtigt, indem hier eine Verringerung des 5,0 m Abstands erfolgt. Im Eckbereich Osnabrücker Straße / Spenger Straße wird im Hinblick auf die Option des Unternehmens, hier weitere Betriebsgebäude vorzusehen, sowie die geringe Grundstückstiefe an der ursprünglichen Lage der südlichen Baugrenze festgehalten. Der Abstand zur öffentlichen Verkehrsfläche wird hier als Ergebnis verschiedener Abstimmungen mit 2,2 m festgesetzt.

6.5 Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Regelungen zu nicht überbaubaren Grundstücksflächen betreffen hier untergeordnete Vorgartenflächen am Nordrand der Osnabrücker Straße. Aufgrund der Planungsziele der 1. Änderung und der geringen Ausdehnung der Vorgärten werden weitreichende Festlegungen für nicht erforderlich gehalten. Unberührt davon ist die Übernahme von Festlegungen zu Anpflanzungen von Bäumen im Straßenrandbereich.

6.6 Bauweise

Regelungen zur Bauweise sind nicht erforderlich, da keine überbaubare Grundstücksflächen betroffen sind.

6.7 Gestaltung baulicher Anlagen (örtliche Bauvorschriften)

Regelungen zur Gestaltung baulicher Anlagen sind ebenfalls aufgrund der in der 1. Änderung fehlenden Bauflächen nicht erforderlich. Lediglich in Bezug auf Werbeanlagen sind in den Randbereichen der Osnabrücker Straße die Vorgartenflächen und die angrenzenden Fassaden zu betrachten, da auf dieser Hauptverkehrsachse eine hohe Anzahl von Kraftfahrzeugen vorbeifährt und der Bereich gut wahrgenommen wird.

Werbeanlagen

Ziel ist es, bei der Ausgestaltung der Vorgaben zu Werbeanlagen einen Kompromiss zwischen der kommunalen Ortsbildpflege auf der einen und dem berechtigten privaten Interesse von Gewerbetreibenden an Werbung zur Kontaktaufnahme mit dem Kunden auf der anderen Seite zu erreichen. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben sollen daher Festsetzungen getroffen werden, die verhältnismäßig sind und die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht übermäßig einengen.

Grundsätzlich soll keine Fremdwerbung als eigenständige kommerzielle Werbeanlage zulässig sein. Es werden auch einige Regelungen zu freistehenden Anlagen (Hinweisschilder, Fahnen, Pylone etc.) sowie zu Anlagen an den Gebäuden getroffen.

7. Verkehrserschließung

7.1 MIV – Motorisierter Individualverkehr

Der Änderungsbereich kann für den Kfz-Verkehr wie bislang über direkte Zufahrten von der Osnabrücker Straße sowie die daran angebundenen, der Feinerschließung dienenden Erschließungsstraßen Ladestraße und die Imperialstraße erschlossen werden. Über die Osnabrücker Straße (L546) ist die Autobahn A30 Anschlussstelle 27 „Bünde“ in ca. 4 km erreichbar.

Im Verfahren zum Ursprungsplan wurde der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Träger der Straßenbaulast der Osnabrücker Straße (L546) beteiligt. Mit Stellungnahme vom 13.07.2020 wurde mitgeteilt, dass vom Grundsatz her keine Bedenken bestehen, aber im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplans ein qualifiziertes Verkehrsgutachten erwartet wird, in dem die aus dem Vorhaben resultierende Verkehrsentwicklung ermittelt und die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges und der Knotenpunkte nachgewiesen wird. Dieses Verkehrsgutachten wurde im November 2020 vom Verkehrsgutachter Ing.-Consult. Dipl.-Ing. H. Harnisch erstellt (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 125 „Kleine Heide/Ladestraße“ in der Stadt Bünde, Ing.-Consult Dipl.-Ing. H. Harnisch 32130 Enger, November 2020). Hierin wurden folgende Aufgabenstellungen bearbeitet:

- Erhebung und Darstellung der örtlichen Verkehrssituation und der Umfeldbedingungen in zweckdienlichem Umfang.
- Auswertung von Verkehrsdaten und Durchführung von Verkehrszählungen in der Morgen- und Nachmittagsspitze zur Ermittlung vorhandener Verkehrsstärken in zweckdienlichem Umfang.
- Ermittlung der Verkehrserzeugung aus dem Bebauungsplangebiet.
- Abstimmung der Grundlagen der Verkehrserzeugung (Schichtbetrieb, Abläufe, Andienungssituation).
- Darstellung der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrssituation im Umgebungsnetz.
- Beurteilung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit an den Anschlussknotenpunkten.
- Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Erschließung.

An den damaligen zugrunde gelegten Ausgangswerten hat sich nichts geändert. Folgende Ergebnisse wurden zum damaligen Zeitpunkt erfasst und besitzen auch zum derzeitigen Zeitpunkt weiterhin Gültigkeit:

Äußere Anbindung

Die Osnabrücker Straße weist im Umfeld des Bebauungsplans eine zweistreifige Fahrbahn und einen gemeinsamen Zweirichtungs-Geh- und Radweg auf der Nordseite auf. Das Plangebiet liegt innerhalb der Ortsdurchfahrt Bünde-Ahle. In der Straßenkategorisierung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) handelt es sich hier um angebaute Hauptverkehrsstraße mit nähräumiger Verbindungsfunktionsstufe (HS IV).

Die Anbindung des Änderungsbereichs erfolgt heute über insgesamt 3 Zufahrten zur Osnabrücker Straße, über die Werkszufahrt östlich der Bebauung „Kleine Heide“, über die Ladestraße und über die Anbindung des Parkplatzes westlich der Spenger Straße. Die nördliche Spenger Straße hat über die Erschließung der angrenzenden Gebiete hinaus keine Funktion.

Die Berechnungen der Verkehrsqualität wurde im Gutachten für den Knotenpunkt Osnabrücker Straße/ Spenger Straße für die Spitzenstunde morgens (Tabelle 8) und nachmittags (Tabelle 9) dargestellt. Im Ergebnis wird morgens weiterhin die Qualitätsstufe A und nachmittags die Qualitätsstufe B erreicht.

Zusätzlich wurde die Verkehrsqualität an der Einmündung Osnabrücker Straße/ Ladestraße überprüft. Hier wurde lediglich die Spitzenstunde nachmittags betrachtet, da hier der größere Quellverkehr aus der untergeordneten Zufahrt vorliegt.

Die Belastungszahlen an der Werkszufahrt östlich der Bebauung „Kleine Heide“ sind nahezu identisch, daher gelten die Aussagen hier entsprechend.

Hieraus ergibt sich, dass die Verkehrserzeugung aus dem Plangebiet zu keinen wesentlichen Veränderungen oder Beeinträchtigungen im umgebenden Straßennetz führen wird.

Selbst unter ungünstigsten Bedingungen wird aufgrund der nachgewiesenen Leistungsreserven eine ausgezeichnete und allemal ausreichende Verkehrsqualität vorhanden sein. Dies gilt auch für die Einführung eines zurzeit nicht vorhandenen Schichtbetriebs, bei dem Verlagerungen der Spitzen in verkehrsrärmere Zeiten zu erwarten wären.

Eine relevante Einschränkung des „Verkehrsentwicklungsplan 2035“ welcher am 20.06.2023 im Rat der Stadt Bünde beschlossen wurde, ist nicht zu erwarten. Auch eine Verkehrszunahme im Zeitablauf würde die vorstehende Bewertung nur unwesentlich beeinflussen.

Die festgestellten Verkehrsstärken erfordern auch keine Maßnahmen an der Osnabrücker Straße (L546), da der vorhandene Ausbauzustand in der Beurteilung nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ausreichend ist.

Zur Begünstigung einer sicheren Ausfahrt aus der Ladestraße auf die Osnabrücker Straße sind in der Plankarte Sichtfelder eingetragen. Diese sind von Sichtbehinderungen jeder Art in einer Höhe zwischen 0,8 m und 2,5 m über Fahrbahnoberkante ständig freizuhalten.

Für die 1. Änderung ist festzustellen, dass diesbezüglich keine neuen Betrachtungen oder Einschätzungen vorliegen.

Innere Erschließung

Die von der 1. Änderung berührten öffentlichen Straßenverkehrsfläche der Ladestraße sowie östlich anschließende Teile der Imperialstraße sollen in „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Zweckbestimmung: Private Verkehrsfläche)“ geändert werden.

Die Verkehrsflächen sollen künftig nur den werksinternen Verkehrsabläufen und Rangier- und Ladetätigkeiten dienen, die hier heute bereits stattfinden. Die Abbindung ist vertretbar, da die Erschließungsfunktion für Drittgrundstücke über die verbleibenden öffentlichen Straßen uneingeschränkt möglich ist. Gefahrenpunkte durch das Nebeneinander von Werks- und öffentlichem Verkehr können so vermieden werden.

Aus betrieblicher Sicht besonders wichtig ist, dass die Straßenbezeichnung „Ladestraße“ auch zukünftig als Adresse des Unternehmens erhalten bleibt.

Durch die beschriebenen Maßnahmen entsteht zwischen Spenger Straße und dem neuen privaten Teil der Imperialstraße ein öffentlicher Straßenstich. Um an dessen westlichen Ende das Wenden zu ermöglichen, wird nach Maßgabe der Vorgaben der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06

ein Wendehammer vorgesehen. Entwurfsfahrzeug ist ein 3-achsiges Müllfahrzeug inklusive der erforderlichen Überhangflächen. Hierfür sind südlich angrenzend private Grundstücksflächen des Flurstücks 536 zu überplanen bzw. einzubinden, auf denen bislang Stellplatzflächen festgesetzt waren.

Zugunsten der Flurstücke 530, 534 und 536 (Gemarkung Ahle, Flur 2) wurde für die Zuwegung zu Stellplatzflächen auf einer Teilfläche von Flurstück 530 ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt.

Stellplätze für PKW und LKW

Der An- und Ablieferverkehr sowie Aufstellflächen für LKW sollen weiterhin im zentralen, betrieblichen Bereich konzentriert bzw. künftig auch teilweise in den neuen Hallen abgewickelt werden, um die östlich gelegene Wohnbebauung nicht zusätzlich zu belasten. Weiterhin soll auch das Parken für die Mitarbeiter neu geregelt und geordnet werden.

Mit den betrieblichen Verkehren verbundene Lärmauswirkungen auf den in der 1. Änderung relevanten Verkehrswegen wurden im Ursprungsplan im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung bereits als Gewerbelärm und nicht als Verkehrslärm berücksichtigt („Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans der Stadt Bünde“; DEKRA Automobil GmbH, Außenstelle Bielefeld, Auftrags-Nr. 553004616-S01; 10.12.2019). Grund hierfür ist die Tatsache, dass hier nahezu ausschließlich KFZ-Verkehre des einen, die Verkehrswege umgebenden Betriebs vorliegen.

Die in der Ursprungsplanung separat gekennzeichneten Stellplatzflächen liegen weiterhin im Westteil auf dem Flurstück 300/31 und im Ostteil auf den aneinandergrenzenden Flurstücken 536, 534 sowie den Teilen von 530. Die hiervon im Geltungsbereich der 1. Änderung liegenden, randlichen Flächen sind entsprechend der neuen öffentlichen Verkehrsflächen zurückgenommen. Gleiches gilt für die aktive Schallschutzmaßnahme 2 (Lärmschutzwand), die hierdurch, ausgehend von der Osnabrücker Straße, um ca. 2 m verkürzt wurde. Eine relevante Beeinträchtigung ist durch die Verkürzung nicht zu erwarten (siehe hierzu auch Punkt 9).

7.2 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Die nächstgelegenen Haltestellen der Buslinien 571 und 572, die die Verbindung zur Innenstadt herstellen, befinden sich jeweils in ca. 500 m Entfernung westlich (Haltestelle „Imperial“ an der Kreuzung Imperialstraße/Heuerlingsstraße, nur Linie 571) sowie östlich (Haltestelle „Petersmeier“, an der Einmündung Weberstraße auf die Osnabrücker Straße) zum Zentrum des Änderungsbereichs.

7.3 Fuß- und Radverkehr

Entlang der Osnabrücker Straße soll nach Angaben der Stadt Bünde perspektivisch der straßenbegleitende Fuß- und Radweg verbreitert werden. Dahingehend werden die von der Stadt Bünde dafür für erforderlich erachteten Teile mit in das Plangebiet einbezogen. Hierzu erfolgt, von der Einmündung der Straße Kleine Heide bis zum Knotenpunkt mit der Spenger Straße die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche.

8. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung für den Geltungsbereich des Ursprungsplans ist sichergestellt, da es sich bei der Planung um eine Erweiterung von bereits voll erschlossenen Gewerbeflächen handelt. Aus den Beteiligungsverfahren des Ursprungsplans haben sich keine Anforderungen ergeben, die in diesem Zusammenhang besonders zu berücksichtigen wären.

Daher ist davon auszugehen, dass dies auch für den Änderungsbereich gilt, der nur untergeordnete Teilbereiche des Ursprungsplans berührt und es sich dabei um Verkehrsflächen handelt.

Entwässerung

Die Entwässerung kann über die vorhandene öffentliche Kanalisation erfolgen. Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem innerhalb öffentlicher Flächen. Für den Änderungsbereich sind folgende Aspekte anzuführen:

Im Süden des Änderungsbereichs erfolgt die Ableitung des Niederschlagswassers der zusätzlichen Fuß- und Radwegeflächen (ca. 662 m²) über die bestehende Entwässerung der Osnabrücker Straße.

Im östlichen Teil der Imperialstraße ist eine Aufweitung zu einem öffentlichen Wendehammer vorgesehen. Diese stellt eine geringfügige Vergrößerung der versiegelten Straßenfläche dar (ca. 155 m²). Ebenso wie die westlich dazu liegenden Teile der Imperialstraße und der Ladestraße erfolgt die Entwässerung der zukünftigen privaten Verkehrsfläche, wie bereits heute, über die bestehende öffentliche Regenwasserkanalisation.

Auf den vorgesehenen privaten Verkehrsflächen erfolgt auf Bebauungsplanebene für Regenwasser- und Schmutzwasserkanäle sowie sonstige Leitungen eine Sicherung durch ein Leitungsrecht zugunsten der Stadt Bünde, der Versorgungsträger und der Anlieger.

Eine Vorklärung des auf den öffentlichen und privaten Verkehrsflächen niedergehenden Niederschlagswassers, das z. B. durch Reifenabrieb etc. verunreinigt ist, muss vor Einleitung in die Regenrückhaltebecken auf geeignete Art und Weise stattfinden.

Nach den aus dem Ursprungsplan vorliegenden Informationen können hinsichtlich der Entsorgung von Schmutz- und Niederschlagswasser die hier lediglich untergeordneten neuen Mengen über die vorhandenen Kanalnetze abgeführt und, sofern bei Niederschlagswasser erforderlich, zurückgehalten werden. Zur Rückhaltung des Niederschlagswassers befindet sich am westlichen Rand innerhalb des Ursprungsplans auf dem Grundstück der Rotpunkt Küchen GmbH ein Regenrückhaltebecken. Hinzu kommen Staukanäle und Rückhaltesysteme auf den Dachflächen.

Bei Erweiterung der Kanalsysteme sind Versickerungsmöglichkeiten von unbelastetem bis leicht belastetem Niederschlagswasser z. B. in Rigolen zu prüfen.

Sonstige Versorgung

Im Übrigen ist durch den Abschluss des Planverfahrens des Bebauungsplans Nr. 125 im Jahre 2021 davon auszugehen, dass die Versorgung des Ursprungsplans, als auch die von Maßnahmen im Änderungsbereich, grundsätzlich durch die in unmittelbarer Nähe vorhandenen Anlagen der Versorgungsunternehmen für Strom, Gas, Trinkwasser und Telekommunikation sichergestellt ist.

Mit Schreiben vom 11.08.2023 bestätigt die „Energie- und Wasserversorgung Bünde GmbH“ bei störungsfreiem Betrieb für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 125 „Kleine Heide/Ladestraße“

eine Gesamt-Löschwassermenge als Grundsatz von 96 m³/h an folgenden Hydranten bei gleichzeitiger Entnahme:

- B0360 Imperialstraße/Ladestraße 52
- B0353 Osnabrücker Straße 347
- B0352 Osnabrücker Straße 331

Im Einzelfall hat wegen einer erhöhten Brandlast oder Brandgefährdung die Eigentümerin oder der Eigentümer, die Besitzerin oder der Besitzer oder ein sonstiger Nutzungsberechtigter Sorge zu tragen (§ 3 Abs. 2 BHKG) eine besondere Löschwasserversorgung und -rückhaltung sicherzustellen. Ein entsprechender Nachweis ist zu Baubeginn dem zuständigen Wasserwirtschaftsbetrieb vorzulegen.

9. Immissionsschutz

Grundsätzliches Ziel der Stadt Bünde ist es, die städtebaulichen Zusammenhänge im Bereich des Plangebiets konfliktfrei fortzuführen. Relevante Beeinträchtigungen sind zu berücksichtigen.

Zu betrachten sind dabei Immissionen,

- die aus dem Umfeld auf den Änderungsbereich einwirken,
- die umgekehrt aus dem Änderungsbereich heraus das Umfeld betreffen und
- solche, die innerhalb des Änderungsbereichs zwischen den Nutzungen entstehen.

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist die Flächennutzung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebiete und Einzelgebäude soweit wie möglich vermieden werden. Gemäß § 1 (6) Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Der seit Juli 2021 rechtskräftige Ursprungsplan Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“ enthält grundlegende Ausführungen und Regelungen zum Immissionsschutz. Diese betreffen vor allem Wechselwirkungen, die sich bei der Planung aus einer Gemengelage von Gewerbe und Wohnen ergeben. Hierzu gehören

- eine Gliederung des Gewerbegebiets nach dem tags und nachts zulässigen Emissionsverhalten (flächenbezogene Schallleistungspegel),
- Fremdkörperfestsetzungen für bestehende, betriebsunabhängige Wohnnutzungen bzw. -gebäude (Bestandssicherung, Erweiterungen, Änderungen und Erneuerungen) und
- eine Festsetzung von Flächen und Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB (Lärmschutzwand/-wand, geschlossene Bauweise, Verwendung bestimmter Materialien und Bauteile).

Die entsprechenden Inhalte sind in der „Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes der Stadt Bünde“ der DEKRA Automobil GmbH gutachterlich untersucht worden und umfassend in den Bebauungsplan eingeflossen (Auftragsnummer 553004616-S01, Bielefeld 10.12.2019).

Parallel zur Änderung des Bebauungsplans läuft ein Nachtragsbaugenehmigungsverfahren der Fa. Rotpunkt, in dem das bisherige, betriebliche Nutzungskonzept überarbeitet und optimiert wurde. Dies betrifft insbesondere auch die Nahbereiche der relevanten Immissionsorte, u. a. im Hinblick auf die Verortung von immissionsschutzrechtlich relevanten LKW- und PKW Stellplatzflächen. Schalltechnisch betrachtet und bewertet wird dies in einer schalltechnischen Untersuchung der AKUS GmbH aus Bielefeld (Auftragsnummer GEN-23 1079 01; 26.09.2023). Das Gutachten liegt der Stadt Bünde im Rahmen des Nachtragsbaugenehmigungsverfahrens vor.

Die Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche führt zu einer Verkürzung der "Schallschutzmaßnahme 2" im südlichen Bereich des Flurstückes 534. Das Gutachten zum Nachtragsbaugenehmigungsverfahren kommt zum Ergebnis, dass nach der Überarbeitung und Optimierung des Nutzungskonzepts nunmehr keine Überschreitungen der Tages- und Nachtrichtwerte der TA-Lärm vorliegen. Daher besteht kein Erfordernis (Osnabrücker Straße 298) einer Schallschutzmaßnahme an dieser Stelle (bislang Lärmschutzwand).

Für die hier behandelte 1. Änderung ist im Grundsatz allgemein festzustellen, dass diese in die Untersuchungsinhalte und grundlegenden Ergebnisse sowie in die Grundzüge der Planung der Ursprungsplanung nicht eingreift. Dazu gehört, dass durch die 1. Änderung weder die dort emissionstechnisch getroffenen Gebietsgliederungen, noch die Wohngebäude mit Fremdkörperfestsetzungen berührt sind.

9.1 Mögliche Auswirkungen aus dem Umfeld auf den Änderungsbereich

Gegenstand der 1. Änderung ist im Wesentlichen eine Neuordnung der öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindung in West-Ost-Richtung. Dadurch ergibt sich die Option, im Ostteil der Imperialstraße die öffentliche Verkehrsfläche zu unterbrechen und Teile als Verkehrsfläche dem angrenzenden Betrieb zuzuordnen. Der soll gefolgt werden. Ferner soll die Ladestraße dem Betrieb zugeordnet werden. Durch die 1. Änderung ist das entsprechende Planungsrecht zu geschaffen.

Mit der Änderung sind keine zukünftigen Nutzungen oder Umstände verbunden, die durch Auswirkungen des Umfelds relevant betroffen sind.

9.2 Mögliche Auswirkungen des Änderungsbereichs auf das Umfeld

Die Ladestraße und Teile der Imperialstraße sollen von einer öffentlichen hin zu einer privaten Verkehrsfläche umgewandelt werden. In einer schalltechnischen Betrachtung würden durch das Gewerbe entstehende Verkehre formal hier dann nicht mehr als „Verkehrslärm“, sondern als „Gewerbelärm“ zu betrachten sein. Da in den betroffenen Straßenabschnitten die Kraftfahrzeugverkehre eindeutig dem Gewerbe zuzuordnen sind und keine relevante Durchmischung mit sonstigen Verkehren vorliegt, ist der Gutachter bereits bei der Aufstellung des Ursprungsplans Nr. 125 von „Gewerbelärm“ ausgegangen. Somit ergibt sich diesbezüglich kein Erfordernis für eine Anpassung des Gutachtens.

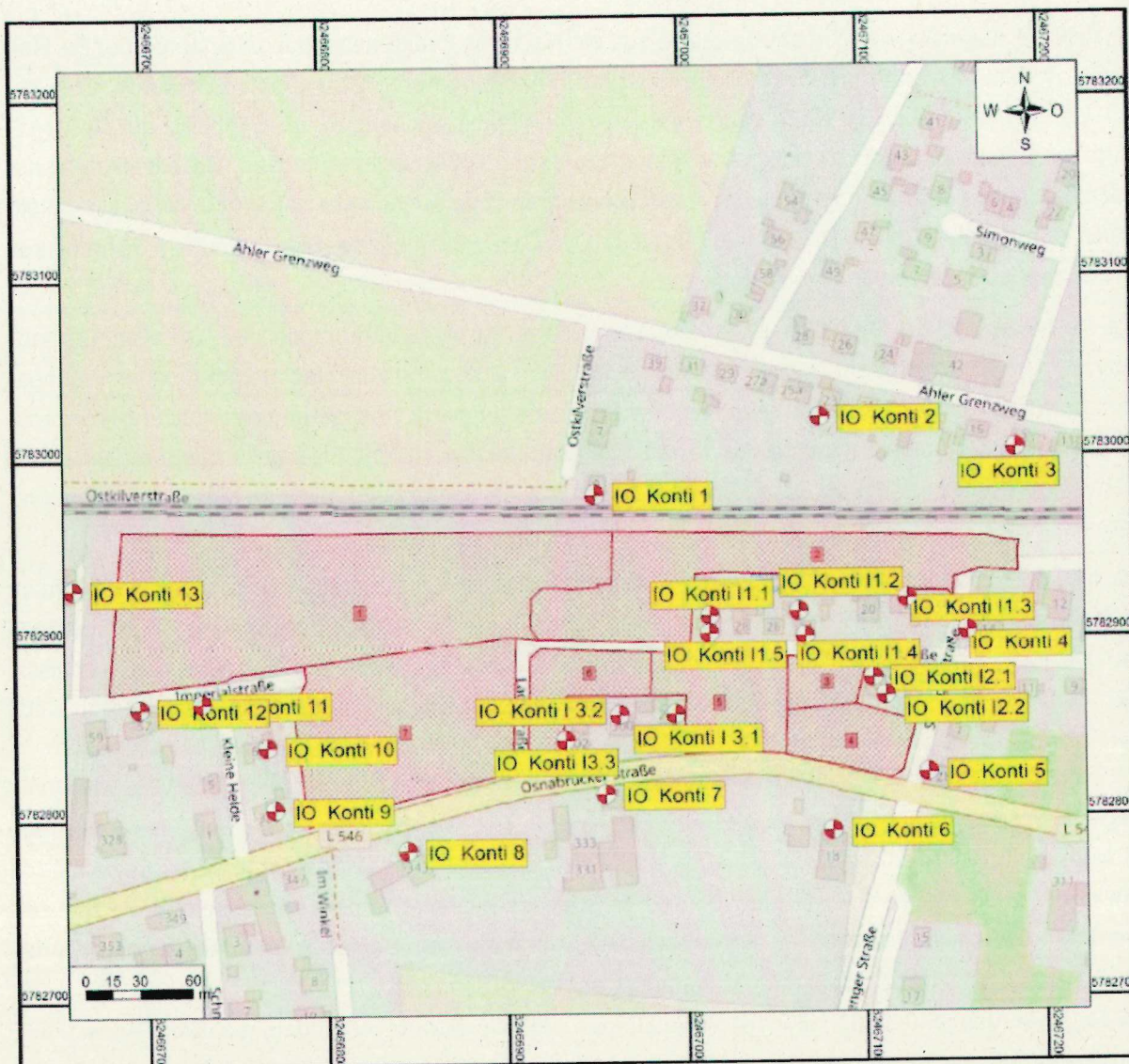


Abbildung 8: Betrachtete Immissionsorte (Quelle: Anlage I der „Schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes der Stadt Bünde“, DEKRA Automobil GmbH, Auftragsnummer 553004616-S01, Bielefeld 10.12.2019)

Aufgrund der bestehenden, betriebsunabhängigen Wohnnutzungen im Bereich der Imperialstraße und der Spenger Straße ist aus Gründen des Immissionsschutzes zu gewährleisten, dass hinsichtlich des gebotenen gesunden Wohnens hier keine relevanten Beeinträchtigungen durch gewerblich bedingte Verkehre von und zur Osnabrücker Straße entstehen.

Im Rahmen der 1. Änderung wird daher für die betriebliche Parkplatzfläche zwischen Imperialstraße und Osnabrücker Straße (Flurstücke 534 und 536) zur Imperialstraße ein „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt. Der Parkraum wird für Mitarbeiter der Verwaltung und der Spätschicht (Zweischichtbetrieb) bereitgestellt. Bislang erfolgt eine Abfahrt vor allem in kritischen Zeitfenstern nach Westen über die Ladestraße sowie direkt zur Osnabrücker Straße und somit ohne die Wohnnutzungen im Bereich der Spenger Straße in relevanter Größe zu beeinträchtigen. Um dies auch bei einem Wegfall der Zufahrt zur Imperialstraße und von dort in Richtung Ladestraße sicherzustellen und zudem einer gegebenenfalls zu großen Frequentierung im Bereich der Spenger Straße vorzubeugen, wird in der 1. Änderung

eine Anbindung des Parkplatzes für Kraftfahrzeuge zur Imperialstraße durch die Festsetzung eines „Bereichs ohne Ein- und Ausfahrt“ grundsätzlich für unzulässig erklärt. Zulässig ist lediglich eine Notdurchfahrt für Rettungsfahrzeuge, die durch geeignete Maßnahmen für den sonstigen KFZ-Verkehr zu verschließen ist (z. B. Poller).

Darüber hinaus sind die betriebsbezogenen Mengen und Zeiten an- sowie abfahrender LKW's und PKW's über die Imperialstraße und Spenger Straße von/zur Osnabrücker Straße in Baugenehmigungsverfahren zu konkretisieren, hinsichtlich ihrer Auswirkungen schalltechnisch zu prüfen und dort in verbindliche Regelungen zu überführen. Dies sind z. B. Vorschriften zu Betriebszeiten von Stellplätzen oder Betriebsteilen, die Beschränkung von Ladevorgängen oder Fahrzeugbewegungen in bestimmten Bereichen sowie Auflagen für technische Einrichtungen und Anlagen.

Andere relevante Immissionen, die aus dem Umfeld auf den Änderungsbereich mit seiner geringen Größe und dem begrenzten Nutzungsspektrum relevant einwirken (Störfallbetriebe, Geräusch-, Staub- und Geruchsmissionen etc.), sind derzeit nicht erkennbar.

Die Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsfläche führt zu einer Verkürzung der "Schallschutzmaßnahme 2" im südlichen Bereich des Flurstückes 534. Das Gutachten zum Nachtragsbaugenehmigungsverfahren kommt zum Ergebnis, dass nach der Überarbeitung und Optimierung des Nutzungskonzepts nunmehr keine Überschreitungen der Tages- und Nachtrichtwerte der TA-Lärm vorliegen. Daher besteht kein Erfordernis (Hausnummer 298) einer Schallschutzmaßnahme an dieser Stelle (bislang Lärmschutzwand).

9.3 Mögliche Auswirkungen innerhalb des Änderungsbereich

Im Zuge der vorgesehenen Ergänzungen und Änderungen der Verkehrsflächen ist innerhalb des Plangebiets nicht von besonderen Immissionsschutzanforderungen auszugehen, da es sich lediglich um Ergänzungen und Anpassungen handelt. Neue Bauflächen und sonstige Flächen, auf denen schalltechnisch relevant unterschiedliche Nutzungen möglich sind, werden nicht vorbereitet.

9.4 Gesamtbetrachtung

In der Gesamtbetrachtung zum Umgang mit Gewerbe- und Verkehrslärm können weiterhin in der vorliegenden Gemengelage gesunde Wohn- und auch Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Die Stadt erachtet nach den erfolgten Prüfungen und den daraus abgeleiteten Maßnahmen die Inhalte der 1. Änderung daher für vertretbar und sinnvoll.

10. Bodenschutz

Der Ursprungsplan und damit auch der Geltungsbereich der 1. Änderung liegen innerhalb eines sehr weitreichend bebauten und versiegelten Siedlungsbereichs. Die Böden und ihre verschiedenen Funktionen (u. a. schützenswertes Entwicklungspotenzial) sind durch die bestehenden baulichen und verkehrlichen Nutzungen bereits überformt.

Im Zuge der 1. Änderung sind im Verhältnis zur Ursprungsplanung ca. 817 qm zusätzliche Verkehrsflächen vorgesehen. Davon auf bislang nicht überbaubaren privaten Grundstücksflächen ca. 662 qm, die

in den Bereichen der privaten Grundstückszufahrten zur L546 liegen, und für den Wendehammer an der Imperialstraße ca. 155 qm vom heutigen Parkplatz.

Parallel erfolgt durch die Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie eine Zurücknahme der gewerblichen Bauflächen um ca. 199 qm. Die zusätzlichen Bodenversiegelungen betreffen somit ausschließlich die Ergänzung des öffentlichen Verkehrsraums.

Schädliche Bodenveränderungen und Altlasten sind nicht bekannt und werden durch die Planung auch nicht verursacht. Bodenverdichtungen sind bei zukünftigen Bautätigkeiten von den „am Bau Beteiligten“ eigenverantwortlich auf das geringste mögliche Maß zu beschränken.

Die künftigen Bauherren werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens darauf hingewiesen, dass bei außergewöhnlicher Verfärbung des Erdaushubs, beim Vorfinden von Abfallstoffen oder der Beobachtung verdächtiger Gegenstände bei den Erdarbeiten die Arbeiten sofort einzustellen sind. In diesen Fällen ist die untere Bodenschutzbehörde (Kreis Herford) zu verständigen und gegebenenfalls auch der Kampfmittelräumdienst über die örtliche Ordnungsbehörde zu informieren.

Im freigestellten Verfahren nach § 63 Landesbauordnung NRW (BauO NRW) hat der Bauherr eigenverantwortlich den Belang Bodenschutz zu beachten und die entsprechenden Behörden zu informieren.

Die Änderung widerspricht insofern nicht den allgemeinen Zielen des Bodenschutzes.

11. Weitere Umweltbelange

11.1 Umweltprüfung

Aufgrund der Aufstellung in einem vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB wird von der Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB im vorliegenden Fall abgesehen. Gleichwohl sind umweltrelevante Belange auch in einem Planverfahren nach § 13 BauGB inhaltlich zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen.

Zur Aufstellung des Ursprungsplans Nr. 125 erfolgte ein umfassender Umweltbericht (Büro für Landschaftsplanung Bertram Mestermann, Warstein-Hirschberg, Mai 2021), auf den verwiesen wird.

11.2 Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die 1. Änderung betrifft durch die ergänzten Verkehrsflächen vorwiegend die Schutzgüter Boden und Fläche. Da deren Auswirkungen auf die Umwelt in Relation zur umfassend betrachteten und bewerteten Ursprungsplanung als auch die damit verbundenen Ausgleichs-, Ersatz- und Minderungsmaßnahmen sehr gering sind, werden hier keine zusätzlichen berechnet oder benannt. Lediglich für die fünf im Osten entlang der Osnabrücker Straße entfallenden Einzelbäume ist ein geeigneter Ausgleich zu schaffen und mit der Stadt Bünde abzustimmen. Hier entfallen durch die Verbreiterung des öffentlichen Fuß- und Radwegs die entsprechenden Standorte bzw. der erforderliche Bodenraum.

Zum Schutz und zur Sicherung einer Zugänglichkeit ist die Anpflanzung neuer Bäume über Leitungen nicht zulässig. Allgemein darf von den auf der Plankarte eingezeichneten Standorten geringfügig abgewichen werden. Arten sind der Vorschlagsliste für Bäume unter den Hinweisen der Plankarte zu entnehmen.

11.3 Artenschutz

Im Zuge des Planverfahrens ist im Sinne des europäischen Artenschutzes 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). Der Artenschutz ist nicht der bauleitplanerischen Abwägung zugänglich. Neben der Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren sind die Artenschutzbelange auch im Zuge beispielsweise von Abbruch- und Umbaumaßnahmen auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen zu berücksichtigen. Insbesondere auf die Zugriffsverbote (z. B. das Tötungsverbot) wird hingewiesen.

Zum Ursprungsplan wurde der „Artenschutzrechtliche Fachbeitrag zur Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. 125 „Kleine Heide/Ladestraße“ in der Stadt Bünde“ vom Büro für Landschaftsplanung Bertram Mestermann, Warstein-Hirschberg, Mai 2021 erstellt. Hierin wurde festgestellt, dass keine 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). Damit löst auch die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 125 in Bezug auf die häufigen und verbreiteten Vogelarten keine Verbotstatbestände gemäß § 44 (1) Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 4 BNatSchG aus.

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 62 Landschaftsgesetz NRW sind innerhalb des Plangebietes oder in unmittelbarer Nachbarschaft nicht ausgewiesen.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines Flora-Fauna Habitat (FFH)-Gebiets.

Hinweis: Bei sämtlichen Baumaßnahmen ist der allgemeine Artenschutz nach Bundesnaturschutzgesetz zu beachten.

11.4 Klimaschutz

Aufgrund der geringfügigen Planinhalte der 1. Änderung, d. h. geringfügige Erweiterung der Verkehrsflächen in einem eng begrenzten Bereich, werden Belange des Klimawandels nicht in relevanter Weise und Größe berührt.

Insgesamt ist im Rahmen der 1. Änderung ein vertiefender Untersuchungs- und Regelungsbedarf zu Klimaschutz und Klimaanpassung aus Sicht der Stadt Bünde nicht erkennbar.

12. Denkmalschutz

Wie im Ursprungsplan auch schon, befinden sich nach jetzigem Kenntnisstand innerhalb des Geltungsbereiches der 1. Änderung keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzes (DSchG NRW). Auch im direkten Umfeld sind keine Baudenkmäler vorhanden, die in ihrer Wirkung durch den Bebauungsplan beeinträchtigt werden. Sichtbeziehungen zu Denkmalen bestehen keine.

Aufgrund dessen, dass möglicherweise Baudenkmäler vorhanden sein können, hat der Investor den Landschaftsverband Westfalen-Lippe 1 Woche vor Start der Bohrpfahlgründungen über den Baubeginn zu informieren.

Denkmalpflegerische Belange werden daher, soweit erkennbar, unmittelbar nicht berührt. Auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen wird verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht

bei verdächtigen Bodenfunden (§§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW)). Andere übergeordnete Fachplanungen sind aus gegenwärtiger Sicht nicht betroffen.

Hinweis:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen/Außenstelle Bielefeld (Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39; E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@lwl.org) unverzüglich anzuzeigen.

Das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Die Obere Denkmalbehörde kann die Frist verlängern, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist. Gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer sowie den sonstigen Nutzungsberechtigten eines Grundstücks, auf dem Bodendenkmäler entdeckt werden, kann angeordnet werden, dass die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden sind (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

Die künftigen Bauherren werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens darauf hingewiesen. Im freigestellten Verfahren nach § 63 Landesbauordnung NRW hat der Bauherr eigenverantwortlich den Belang Bodendenkmalschutz zu beachten und ggf. die entsprechenden Behörden zu informieren.

13. Flächenbilanzierung

Flächenbilanz des Geltungsbereichs der 1. Änderung	
Öffentliche Straßenverkehrsfläche (Gesamt)	1.021 m ²
Zusätzliche Verkehrsfläche vor Hausnummer 320 (außerhalb des Ursprungsplan)	42 m ²
Zusätzliche Verkehrsfläche Osnabrücker Straße (westlich der Ladestraße)	152 m ²
Zusätzliche Verkehrsfläche Osnabrücker Straße (östlich der Ladestraße)	468 m ²
Bestehende Verkehrsfläche Wendehammer (Imperialstraße)	204 m ²
Zusätzliche Verkehrsfläche Wendehammer (Imperialstraße)	155 m ²
Private Verkehrsfläche (Gesamt)	1.024 m ²
Private Verkehrsfläche Ladestraße (bestehende Versiegelung)	468 m ²
Private Verkehrsfläche Imperialstraße (bestehende Versiegelung)	556 m ²
Nicht überbaubare Grundstücksfläche (Gesamt)	1.149 m ²
Plangebietsgröße	3.194 m ²

14. Kosten

Der Stadt Bünde entstehen durch die Planung keine unmittelbaren Kosten.

15. Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse

Im Hinblick auf Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse ist darauf hinzuweisen, dass für fast den gesamten Plangebietsbereich der rechtskräftige Bebauungsplan Gemarkung Ahle Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“ vorliegt (siehe Punkt 3.4 „Rechtskräftiger Bebauungsplan“). Dieser wird in Teilen durch die 1. Änderung des Bebauungsplans überlagert.

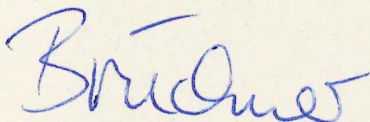
Mit Inkrafttreten der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“ werden die in deren Geltungsbereichen bisher geltenden Festsetzungen in den betroffenen Teilbereichen überlagert. Der Ursprungsplan wird somit teilweise überplant. Sollte sich die 1. Änderung des Bebauungsplan Gemarkung Ahle Nr. 125 „Kleine Heide / Ladestraße“ als unwirksam erweisen oder für nichtig erklärt werden, leben die Festsetzungen des darunter liegenden Plans wieder auf und erlangen erneut Gültigkeit.

Im Westen zwischen dem Ursprungsplan und der Straße Kleine Heide liegt südlich des Wohnhauses Osnabrücker Straße Nr. 320 (Flurstück 299/31) der geplante Erweiterungsbereich der öffentlichen Verkehrsfläche nicht im Geltungsbereich des Ursprungs-Bebauungsplans Nr. 125. Diese ca. 42 qm große Fläche wird zur Sicherung der öffentlichen Fuß- und Radwegerweiterung mit überplant.

Bünde, den 24.01.2024

Die Bürgermeisterin

In Vertretung



(Brückner)