

STADT HALLE (WESTF.)

**Bebauungsplan Nr. 56
und 8. Flächennutzungsplan-Änderung**

**„Gewerbegebiet an der A 33“
*(Interkommunales Gewerbegebiet „Ravenna-Park“)***

**hier:
Rahmenplanung als
Vorentwurf mit Begründung**

**Vorentwurf, November 2010,
Nachträge Januar 2011**

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

A. Bauleitplanung

A.1 Begründung

- 1. Planungsvorlauf, Standortprüfung und landesplanerische Diskussion**
 - 1.1 Übergeordnete Zielsetzung und Flächenbedarf für Gewerbe und Industrie
 - 1.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion
 - 1.3 A 33 - Bau und Inbetriebnahme des Abschnitts 6 und fehlender Lückenschluss
Exkurs: Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadtmitte
- 2. Standortentscheidung und Planungsziele**
 - 2.1 Entscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg
 - 2.2 Städtebauliche Ziele der Stadt Halle (Westf.) im Plangebiet und Planverfahren
- 3. Lage und Größe des Plangebiets sowie städtebauliche Rahmenbedingungen**
- 4. Sonstige Planungsgrundlagen**
 - 4.1 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung
 - 4.2 Bauleitplanung
 - 4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Wald
 - 4.4 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft
 - 4.5 Altlasten und Belange des Bodenschutzes
 - 4.6 Landwirtschaft
 - 4.7 Denkmalschutz und Denkmalpflege
 - 4.8 Freizeit und Erholung
 - 4.9 Sonstige planungsrechtliche Bindungen, Leitungstrassen
- 5. Der Bebauungsplan: Rahmenplanung und Variantendiskussion**
 - 5.1 Arbeitsschritt 1: Alternative Grobkonzepte als erste Variantendiskussion
 - 5.2 Arbeitsschritt 2: Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz
 - 5.3 Arbeitsschritt 3: Städtebauliche Rahmenplanung – Varianten I und II
- 6. Flächennutzungsplan-Änderung – Vorgehensweise im Vorentwurf**
- 7. Zentrale Planinhalte des künftigen Bebauungsplans**
 - 7.1 Art der baulichen Nutzung und immissionschutzrechtliche Anforderungen
 - 7.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
 - 7.3 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW
 - 7.4 Erschließung
 - 7.5 Technische Erschließung, Wasserwirtschaft und Brandschutz
 - 7.6 Grünordnung, Belange von Naturschutz und Landschaftspflege und des Walds
- 8. Prüfung der Umweltverträglichkeit - Umweltprüfung gemäß BauGB**
- 9. Bodenordnung**
- 10. Flächenbilanz, Tabelle**
- 11. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung**

/zu A. Bauleitplanung: Weitere Bestandteile der Planunterlagen

- A.2 Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 8, Plankarte Vorentwurf** (mit Varianten I, II)
- A.3 Plankarten Vorentwurf Bebauungsplan Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“, hier:**
- Blatt 1: Nutzungsübersicht
 - Blatt 2: Städtebauliche Rahmenplanung, Variante I - Vorentwurf
 - Blatt 3: Städtebauliche Rahmenplanung, Variante II - Vorentwurf
- A.4 Umweltbericht/Vorentwurf:** Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“, Kortemeier & Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, November 2010, Nachträge Januar 2011 mit Anhang: Gefährdungsabschätzung zum Artenschutz (Gliederung siehe dort)
- A.5 Schalltechnisches Gutachten** im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle – Teil „Verkehrslärm“-Fortschreibung, AKUS GmbH, Bielefeld, 18.01.2011

B. Vorbereitende und begleitende Quellen und Untersuchungen

- B.1** Handlungskonzept Gewerbeflächen für die Stadt Halle (Westf.), ExperConsult Wirtschaftsförderung & Investitionen, Dortmund 2009
- B.2** Begründung zur Regionalplan-Änderung zur Darstellung eines Bereiches für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB),
Teil A: Allgemeiner Planungsteil
mit Anlage A.1 Standortdiskussion und Alternativenprüfung:
- Teil I, Gesamtstadt - Großräumige Standortdiskussion und
- Teil II, Alternativstandorte - Städtebauliche Vorprüfung
Stadt Halle (Westf.), Planungsbüro Tischmann Schrooten, Oktober 2009, April 2010
Teil B: Umweltstudie/strategische Umweltprüfung,
Kortemeier Brokmann, Landschaftsarchitekten GmbH, April 2010
- B.3** Verkehrsentwicklungsplan VEP Halle (Westf.), Ergebnisbericht Juni 2008, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen 2008 sowie
Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Entlastungsstraße in Künsebeck, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen, November 2010 sowie
Nachtrag: Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1, Januar 2011
- B.4** 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. Planungsvorlauf, Standortprüfung und landesplanerische Diskussion

1.1 Übergeordnete Zielsetzung 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 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 soll noch Ende Januar 2011 abgeschlossen werden.

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 Personen (1996) auf 19.249 Einwohner bis zum Planungshorizont 2015 prognostiziert (Orientierungswert). Nach dem Statistikbericht des Kreises Gütersloh lag die Einwohnerzahl dagegen schon Ende 2006 bei 21.620 Einwohnern. Ein weiteres moderates Wachstum auf etwa 21.846 Einwohner (obere Variante) ist nach den Prognosen bis zum Jahr 2020 ggf. möglich¹. Die auf damalige

¹ Quelle: Kreis Gütersloh, Vorausberechnung der Bevölkerung für die Städte und Gemeinden des Kreises Gütersloh, Gütersloh 2007

Besonderheiten und Stichtagsregelungen zurückgehende negative Einschätzung im Regionalplan ist frühzeitig mit der Bezirksregierung erörtert worden, entsprechend korrigierte Prognosen und 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 zugestanden. 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 (ohne Regenrückhaltung, gliedernde Grünzüge etc.) 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 voranschreitenden Trassenplanung für den **Lückenschluss der A 33** zwischen Bielefeld/Steinhagen und Borgholzhausen die Attraktivität des Gewerbebestands und damit auch die gewerblich-industrielle Flächennachfrage in der Region noch deutlich 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 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.) in den o.g. Teilbereichen derzeit noch angeboten 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 Gewerbebestandort 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

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

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.

Zusammenfassend wurden 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. Die Gebietsentwicklung muss Verkehrsbelastungen der Wohn- und Mischgebiete der Stadt Halle (Westf.) und der Nachbarkommunen durch gewerblich-industriellen Ziel- und Quellverkehr soweit wie möglich 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 Waldes und durch großflächige FFH- und Naturschutzgebiete erheblich eingeschränkt sind. Dagegen stehen das Bedürfnis der gewerblichen Wirtschaft, bei Bedarf kurzfristig Standortentscheidungen treffen zu können und 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.

1.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion

Die Stadt Halle (Westf.) hat in den letzten Jahren nach intensiven Erörterungen mit der Bezirksregierung Detmold die Grundlagenarbeiten für die weitere langfristige bauliche Entwicklung des Stadtgebiets vorbereitet.

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 hiermit ergänzend Bezug genommen wird.³

Bei einer Ausweisung neuer Gewerbe- und Industrieflächen ist die sinnvolle Erweiterung von bestehenden Siedlungsansätzen oder alternativ 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 **Vorüberlegungen** zur Ausweisung neuer Gewerbe- und Industrieflächen in Halle (Westf.) erfolgten daher bereits frühzeitig **in folgenden Schritten**:

- 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 Waldes 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 Osnings 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.

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.) u. Planungsbüro Tischmann Schrooten, Oktober 2009/April 2010

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

Das **FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“** umfasst im Osten und Norden der Kernstadt weite Teile des Waldbestands um Gartnerischer Berg, Storkenberg/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-Gebietes besteht. Mit Blick auf die angestrebten größeren Gewerbe- und Industrie-flächen ist festzuhalten, dass damit in einem ersten Schritt nahezu der gesamte Bereich nordöstlich 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 sehr attraktiv und in folgender Abbildung großräumig grün schraffiert abgegrenzt:

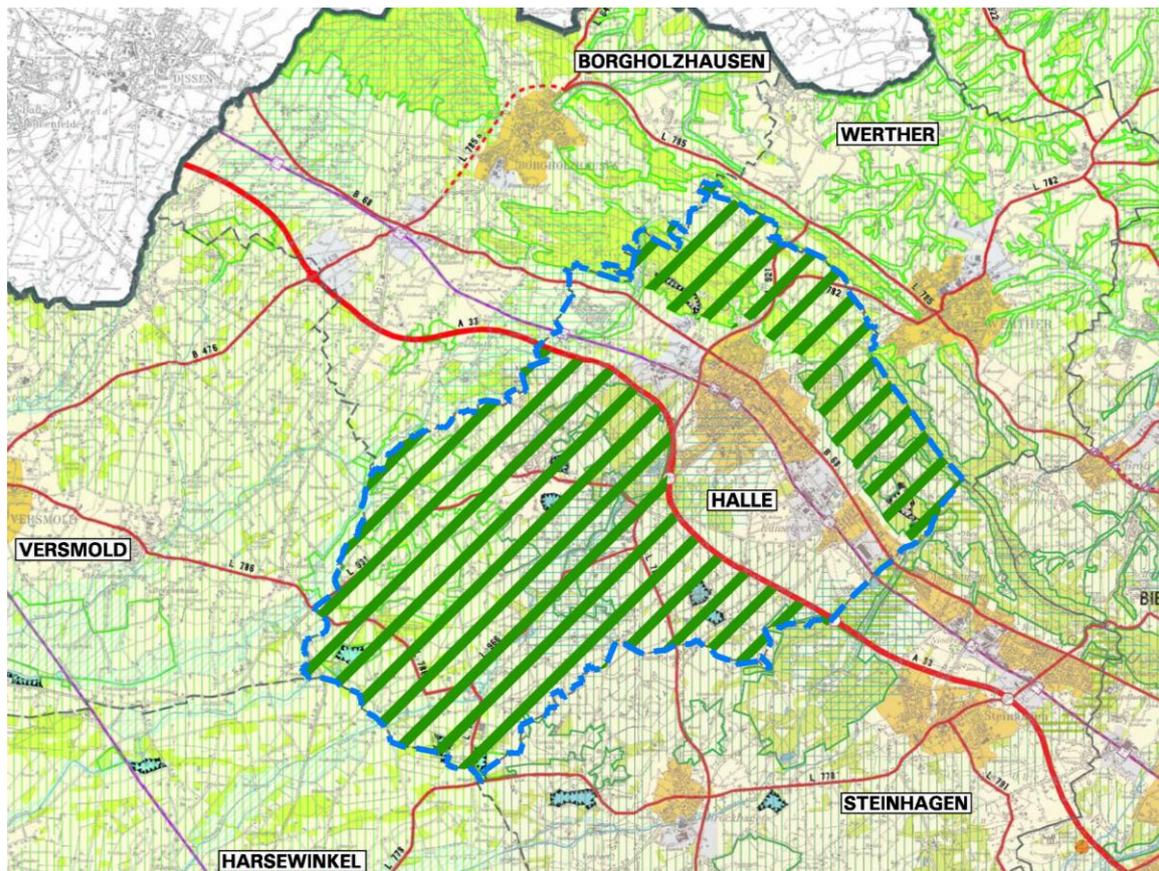


Abbildung 1: Großflächige Freiräume im Stadtgebiet - ohne Maßstab - Δ ^{Nord}
 Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

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)

Die Siedlungsentwicklung hat sich vornehmlich auf die Unter- und Mittelhanglage am Südhang des Teutoburger Waldes konzentriert und ist beidseits der überregional wichtigen B 68 und der Bahntrasse „Haller Willem“ erfolgt. Die mit einem weiteren Abschnitt im Bau befindliche A 33, die - nach einem vollständigen Durchbau - eine erhebliche Entlastung der B 68 von überregionalem Lkw-Verkehr leisten wird, führt im Südwesten und Westen auf der im Planfeststellungsverfahren befindlichen 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 Steinhagen/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. Diese Streubebauung schränkt – v.a. auch aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes – die Möglichkeiten für einen neuen GIB-Ansatz weiter 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 sind nicht mehr gegeben. 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 Hesseln

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 Hesseln möglich. Hierbei wäre ein ausreichender Abstand zum Gewässerzug Neue Hessel mit geschütztem Grünlandbereich sowie zu den Tennisanlagen einzuhalten.

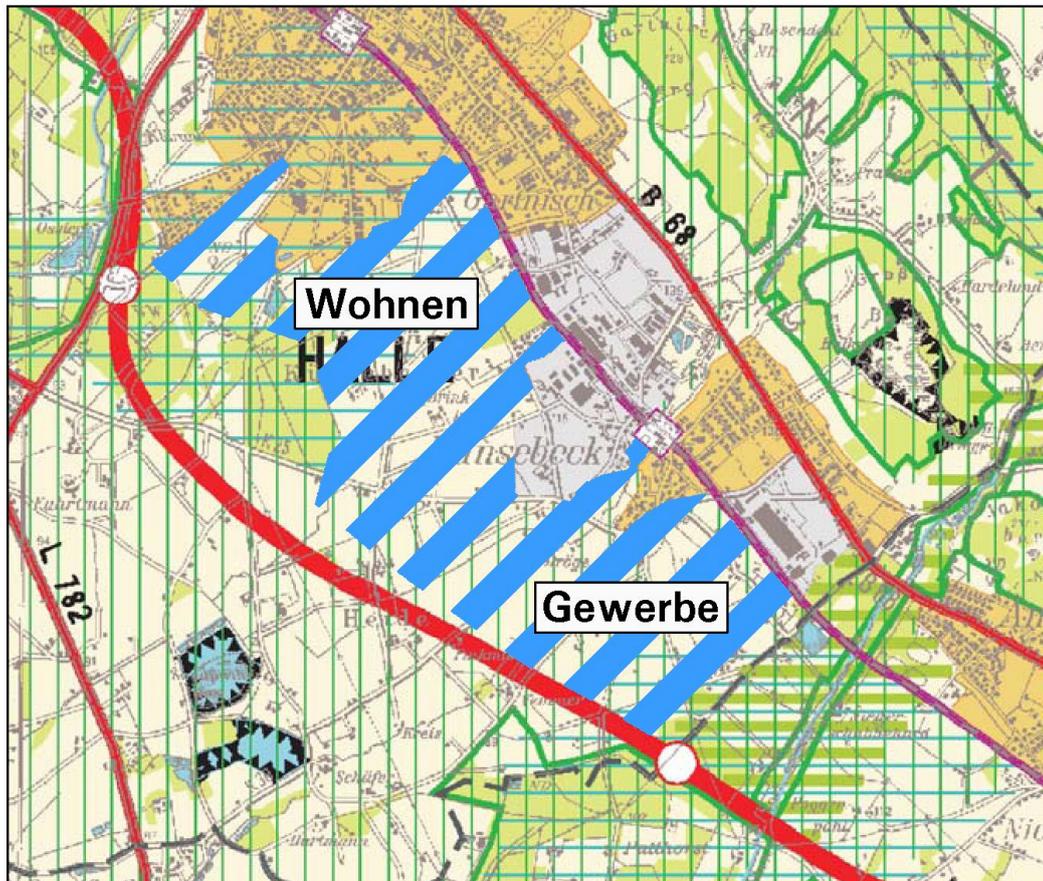
Aufgrund der letztlich begrenzten Größe und der mit diesem Standort verbundenen potenziellen Konflikte wurde dieser Standort als nicht geeignet angesehen. Zu nennen sind insbesondere naturräumliche Probleme (Siedlungsband Halle-Steinhagen bis Hesseln und Schwächung der ökologischen Vernetzung zwischen 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 vier Vollwerbsbetriebe 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 planerischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass die künftigen größeren Flächenentwicklungen der Stadt Halle (Westf.) sich 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.

Diese Entwicklungsperspektiven sind aus gesamtstädtischer Sicht ohne langfristig tragfähige Alternativen. Der dargestellte Bereich umfasst im Norden sowohl die geplante langfristige Wohnbauflächenentwicklung in Halle (Westf.) im Bereich „Hof Potthoff/Künsebecker Weg“, als auch die angestrebte gewerblich-industrielle Entwicklung im Süden Richtung A 33, für die ebenfalls gegenwärtig die Bauleitplanverfahren eingeleitet werden.

Zwischen diesen Planungsvorhaben sind ausreichende Abstände einzuhalten, siedlungs- und landschaftsräumliche Gliederungsmaßnahmen sind zu ergreifen. Darüber hinaus sind auch die mit diesen Zielen verbundenen langfristigen verkehrlichen Fragen für den Künsebecker Weg und für das nachgeordnete Straßennetz zu beachten.



	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}

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 bisherigen Diskussionen über die möglichen Flächenentwicklungen in diesem Bereich haben sich angesichts dieser Rahmenbedingungen drei Flächen herauskristallisiert, die in den weiteren vorbereitenden 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, hier zwischen Pappelstraße und geplanter Trasse der A 33.

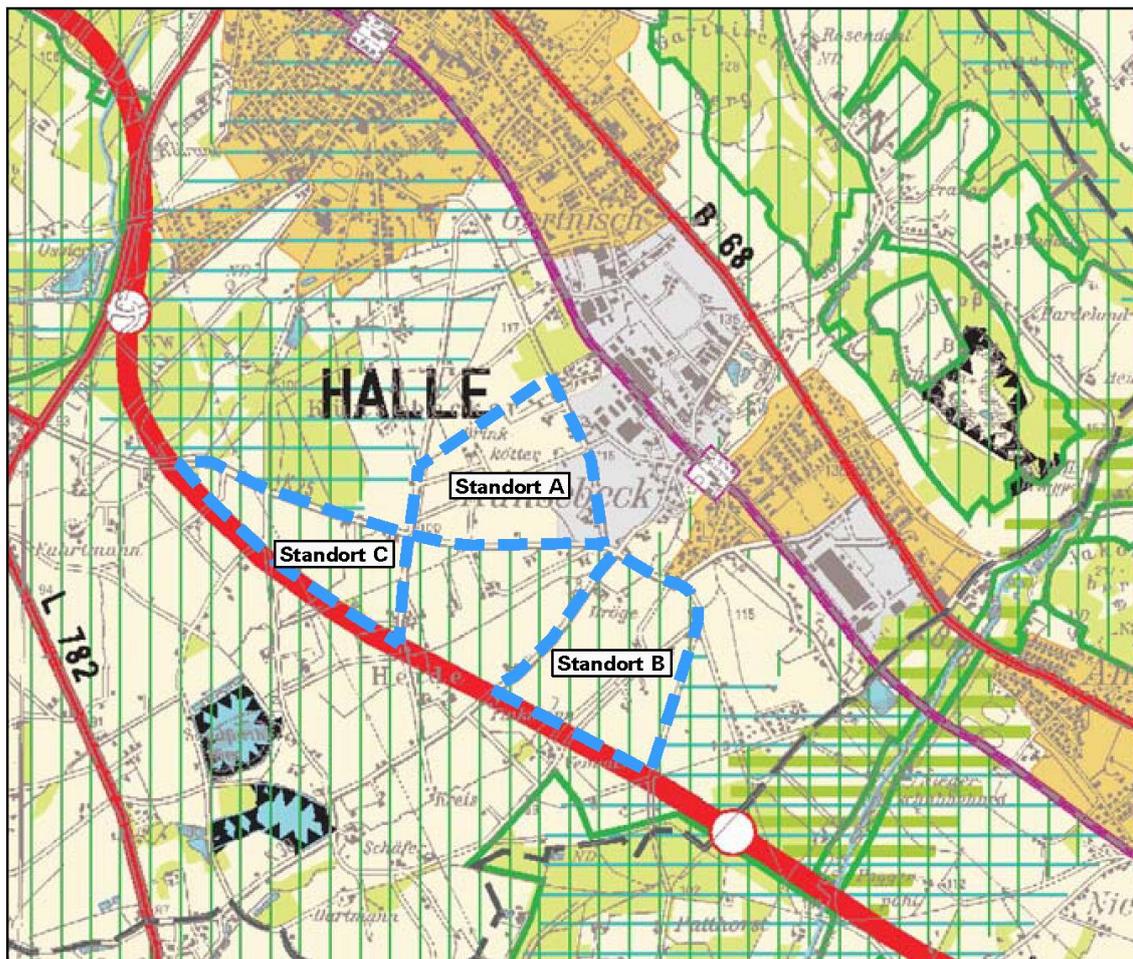


Abbildung 3: Darstellung der GIB-Standortalternativen A, B und C - ohne Maßstab - Δ ^{Nord}
 Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

(Hinweis: Der Bereich zwischen Standort B und Standort C ist insbesondere aufgrund der ökologischen Wertigkeit des von Nordost nach Südwest querenden Künsebecker Bachs mit Auenbereich nicht in die Abgrenzung aufgenommen worden).

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

Die 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 Rutebach / Laibach / Loddenbach, Nordbruch, Bergwiese und Barrelpäule). Dieses großräu-

mige 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 Waldes 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.

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

Die städtebauliche und verkehrliche Situation in Halle (Westf.) ist heute auch sehr stark durch den **fehlenden Lückenschluss der A 33** geprägt. Dieses zeigt sich insbesondere an den Belastungen durch die 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 nur noch 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 Bereiches 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.

⁵ Verkehrsentwicklungsplan VEP Halle (Westf.), Ergebnisbericht Juni 2008, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen 2008 sowie

Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Aachen 2010 und Nachtrag: Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1, Januar 2011

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 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 eine wesentliche kurzfristige Entlastungsfunktion für die B 68 in der Stadtmitte haben, wenn die A 33 für den Verkehr entgegen der Forderungen der Stadt Halle bis zur Anschlussstelle Schnatweg freigegeben wird, sich der Lückenschluss aber weiter verzögert. Die Gutachter erwarten je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz für diese für die Stadt außerordentlich kritische Zeitspanne bis zu etwa 17.500 Fahrzeuge/Tag (siehe Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck).

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 wird sich sogar planmäßig mit der **Fertigstellung des Bauabschnitts 6 der A 33** und dem vorgesehenen zwischenzeitlichen Bauende an der Anschlussstelle Schnatweg noch erheblich verschärfen, wenn der dort ankommende Verkehr ohne Alternative über die B 68 geführt wird. 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. Die Stadt Halle (Westf.) hat daher immer wieder gefordert, dass die A 33 mit der Anschlussstelle Schnatweg erst freigegeben wird, wenn der Lückenschluss bis Borgholzhausen erfolgt.

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 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 22. 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) in Halle (Westf.) eine durchschnittliche Belastung mit NO₂ von 54 µg/m³ festgestellt. Nach den neuesten Ergebnissen werden aktuell schon 58 µg erreicht. Somit wird der Grenzwert deutlich überschritten, die ohnehin in den Vorjahren schon sehr problematische Situation hat sich weiter verschärft. 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 Abschnittes 6 mit der Anschlussstelle Schnatweg ohne Lückenschluss wird 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), wobei es allerdings aus Sicht der Stadt Halle angesichts der Kapazitätsgrenzen zu einer teilweisen Verdrängung in das nachgeordnete Gemeindestraßennetz kommen wird.

Damit werden katastrophale Verkehrsverhältnisse entstehen, die zulässigen Grenzwerte der NO₂-Belastung sind 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 des Stadtgebiets muss **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 haben.

Folgende Punkte sind für die weitere Stadtentwicklung von entscheidender Bedeutung:

- 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.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den Planabschnitt 7.1 zwischen Halle (Westf.) und Borgholzhausen sollte im Sommer 2010 gefasst werden, hier haben sich aber erneut Verzögerungen ergeben.

- 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 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 Umleitung des Fernverkehrs und durch den schnellstmöglichen Lückenschluss der A 33 erfolgen.
- Der frühzeitige Bau der ohnehin für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr geplanten HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSE ist vor diesem Hintergrund außerordentlich dringlich und muss bis zur Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des Abschnitts 6 (voraussichtlich bis Ende 2013) abgeschlossen sein.
- Hauptverkehrsstraßen im Planungsraum sind neben dem Künsebecker Weg als örtlicher Hauptstraße die Kreisstraße (K 30 mit kritischer Ortsdurchfahrt!) und die Tatenhausener Straße (K 25). Verkehr aus den südöstlichen Wohnsiedlungs- und Gewerbebereichen der Stadt Halle ist über das lokale Straßennetz möglichst ohne Belastung der untergeordneten Straßen und Wege v.a. in Künsebeck in Richtung A 33/Schnatweg 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:

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 der LANUV erfassten Fläche.

2. Standortentscheidung und Planungsziele

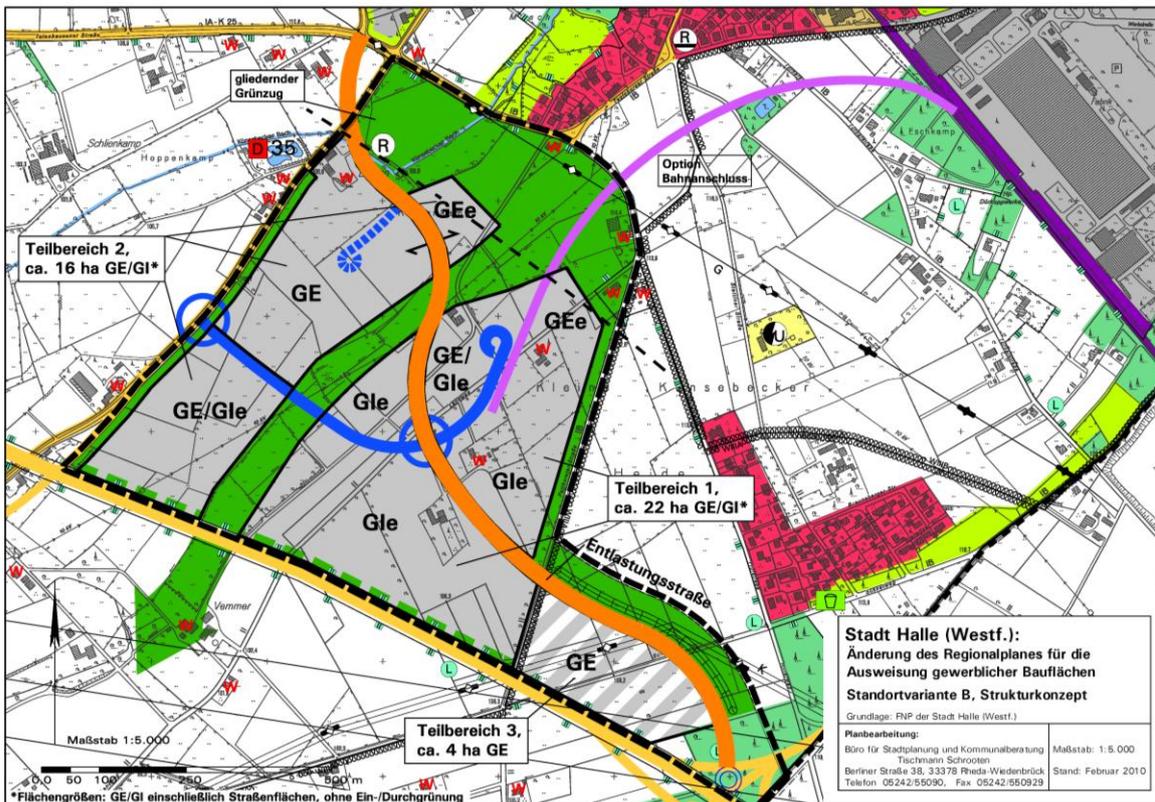
2.1 Entscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg

In der o.g. Vorlage **Standortdiskussion und Alternativenprüfung** für die regionalplanerische GIB-Neuausweisung ist in Teil II eine Standortprüfung der im Suchbereich zwischen Künsebeck und geplanter Trasse der A 33 ggf. möglichen Alternativstandorte A, B und C erfolgt. Nach Erarbeitung der **Umweltstudie** hat sich im Ergebnis aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht sowie aus Sicht der querschnittsorientierten Bewertung der Umweltbelange einschließlich Immissionsschutz und Bewertung der **Planungsaufgabe Entlastungsstraße** ergeben, dass der Standort B zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg die Anforderungen erfüllt und einen angemessenen langfristigen 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 auf Grund der Lage und Vorbelastung einbezogen werden sollte (siehe grau schraffierter Teilbereich 3 im folgenden Strukturkonzept). Der Anschluss der Entlastungsstraße an die Auffahrt Schnatweg ist vorgegeben, die genaue Trassenführung ist im Zuge der Bauleitplanung auszuarbeiten und mit den Fachbehörden abzustimmen. Der erweiterte Planbereich umfasst 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 jeden Standort 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 Menschen (Immissionsschutz), Tiere, Pflanzen und Wasser gemindert werden können.⁶ Darüber hinaus ergibt 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.



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

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: Dieser Grünzug ist im Zuge der Rahmenplanung nach Südosten zur entsprechenden Sicherung der auch dort angestrebten Gliederung zwischen der sog. „Delbrügge-Siedlung“ und dem Gewerbe- und Industriegebiet ausgeweitet worden.

Die Fläche ist im **Regionalplan** bislang 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, das geplante Baugebiet soll einschließlich Entlastungsstraße künftig als **Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)** dargestellt werden. Ende Januar 2011 soll die Änderung voraussichtlich beschlossen werden (siehe Kapitel 4.1).

2.2 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 1 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.

Weiteres grundlegendes Planungsziel der Stadt Halle (Westf.) ist auf Basis der Planfeststellungsverfahren zur A 33 und der o.g. Verkehrsgutachten der Bau einer Anschlussstraße an die Auffahrt Schnatweg zur A 33. Aufgrund der anstehenden Realisierung der Autobahn A 33 ist die verkehrliche Neuausrichtung des örtlichen Erschließungssystems 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 1.3).

Die Trassenplanung der A 33 umfasst **zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet Halle:**

- Anschlussstelle Alleestraße im Westen der Kernstadt: Die Verkehrsbeziehungen zur bzw. von der A 33 im Nordwesten des Stadtgebiets werden vorrangig über die Alleestraße bzw. über die L 782 abgewickelt werden.
- 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 vorrangig über die Auffahrt Schnatweg abgewickelt werden. Die Verkehrsbeziehungen umfassen die großen Wohngebiete im Süden der Kernstadt und ebenso die großflächigen Gewerbe- und Industriestandorte am Gartnischer Weg und in Künsebeck.

Der Bund als Bauherr der A 33 baut lediglich den Anschluss Schnatweg an die B 68 aus. Diese Querverbindung hat aber primär Bedeutung für den überörtlichen Verkehr: kurzfristig in der Zeit nach Eröffnung des Abschnittes 6, aber vor Inbetriebnahme des Abschnittes 7.1 für den gesamten Verkehr über die B 68 durch Halle, langfristig dann (nur noch nachgeordnet) für den Zubringerverkehr zur A 33 aus Richtung Werther und Bielefeld/West.

Die Verkehrsgutachten der Stadt Halle zeigen deutlich, dass das lokale Straßensystem heute nicht auf die Anschlussstelle Schnatweg ausgerichtet ist. Dieses würde zu erheblichen Mehrbelastungen insbesondere auf der Flurstraße (= untergeordnete gemeindliche Erschließungsstraße im Außenbereich), aber auch in dem weiteren Straßen- und Wegenetz in Künsebeck führen.

Im Ergebnis hat der 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/Tatenhauser 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 langfristige benötigten neuen Gewerbe- und Industriestandort.

Ein ganz besonderes Konfliktpotenzial besteht für die Stadt Halle wie bereits in Kapitel 1.3 dargelegt jedoch aufgrund des kurzfristigen Baus des Abschnitts 6 mit vorzeitiger Inbetriebnahme des Anschlusses Schnatweg mit katastrophalen 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 städtebaulichen Zielsetzungen hinaus besteht daher für die Stadt ein unmittelbarer kurzfristiger Handlungsbedarf, um diese verkehrlichen Auswirkungen für den Zeitraum bis zum 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 Tatenhauser 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.
- Eröffnung eines angemessenen Entwicklungsspielraums über den mittelfristigen rechnerischen Flächenbedarf der Landesplanung für die Stadt Halle (Westf.) alleine hinaus.
- Vertretbare Einbindung des Plankonzepts und der benötigten, großvolumig nutzbaren Bauflächen in die naturräumlichen und landschaftsökologischen Rahmenbedingungen im südlichen Stadtgebiet.
- Eignung des Plangebiets auch für flächenintensivere oder stärker emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe bei verträglicher Gestaltung der Belastungen für Siedlungsbereiche durch Betriebe und Verkehr.

- Angemessene Beachtung der umgebenden Streubebauung und Siedlungsflächen insbesondere durch gegliederte Emissionskontingente für das Plangebiet insbesondere auf Grundlage von immissionswirksamen Schalleistungspegeln für jede Teilfläche (sog. „IFSP“).
- 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 zwingend erforderlich.
- Sachgerechter Ausgleich der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft im Plangebiet und Bewältigung der nicht der bauleitplanerischen Abwägung unterliegenden planfeststellungsersetzenden Planinhalte und ebenso der zwingend zu beachtenden artenschutzrechtlichen Anforderungen.
- 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 nach den dargelegten Zielsetzungen zu entwickeln.

Die für die Realisierung des Vorhabens erforderliche Bauleitplanung umfasst die notwendige **Änderung des Flächennutzungsplans** und die **Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“**. Die Planverfahren werden im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Die vorliegenden Vorentwurfsunterlagen umfassen diese Begründung, die Plankarte der Flächennutzungsplan-Änderung (Vorentwurf mit zwei Varianten), eine Nutzungsübersicht als Bestandskarte (Blatt 1) und die städtebauliche Rahmenplanung mit zwei Erschließungsvarianten (Blatt 2 und Blatt 3) sowie die in der Gliederung genannten Anlagen.

Auf Grundlage der Erschließungsvarianten werden zunächst die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB durchgeführt, um die Öffentlichkeit über die Planungen und über mögliche Varianten zu informieren und um weitere Abwägungsgrundlagen für die Variantendiskussion zu erhalten. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser ersten Verfahrensschritte und der gutachterlichen Untersuchungen wird im weiteren Verfahren das Erschließungskonzept ausgearbeitet. Der Bebauungsplan wird nach Entscheidung über dieses Konzept dann als Rechtsplan gemäß § 9 BauGB und gemäß BauNVO für die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB ausgearbeitet.

3. Lage und Größe des Plangebiets sowie städtebauliche Rahmenbedingungen

Das geplante interkommunale Gewerbegebiet an der A 33, das den Namen „Ravenna-Park“ erhalten soll, liegt im Ortsteil Künsebeck und überplant südlich des Siedlungsbereichs Künsebeck die Flächen zwischen Kreisstraße (K 30), Flurstraße, Schnatweg und der geplanten Trasse der A 33. Der Geltungsbereich umfasst nach dem bisherigen Planungsstand einschließlich aller geplanten Randbereiche, Grünzonen etc. etwa 86 ha und wird nach dem bisherigen Planungsstand „Vorentwurf“ wie folgt abgegrenzt:

- Im Norden und Osten durch die Flurstraße,
- im Süden durch die geplante Trasse der A 33 gemäß aktuellem Planfeststellungsverfahren für den Lückenschluss im Abschnitt zwischen Halle/Schnatweg und Borgholzhausen und
- im Südosten durch den einbezogenen und neu zu planenden Kreisverkehr im Anschlussbereich Schnatweg und A 33 (als Endpunkt des nunmehr im Bau befindlichen Abschnitts 6 Bielefeld/Steinhagen),
- im Westen durch die bisherige Trasse der Kreisstraße (K 30), die teilweise verlegt bzw. abgehängt werden soll,
- im Nordwesten und in der Nordspitze durch die Randbereiche beidseits des neu geplanten Knotenpunkts Tatenhauser Straße, Künsecker Weg, Kreisstraße/Flurstraße.

Das Gebiet 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 Ostmünsterlandes und fällt von etwa 114 m über NN im Nordosten an der Flurstraße auf rund 103 bis 105 m über NN im Südwesten an der Kreisstraße.

Nach Durchbau und Lückenschluss der A 33 wird das Plangebiet künftig vom weiteren Freiraum südwestlich von Halle deutlich abgegrenzt sein.

Die Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv als Ackerflächen oder als Grünland genutzt. 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 Künsecker Bach durchzieht den nordöstlichen Bereich des Plangebiets, hier wurde auch ein naturnahes Regenrückhaltebecken angelegt.

Im Rahmen der Umweltstudie sind umfassende Bestandsaufnahmen erfolgt, auf die entsprechenden Kapitel in der Studie bzw. auf den Umweltbericht zur Bauleitplanung in Teil II, der auf dieser Grundlage erstellt wird, wird verwiesen. Zur Erfassung der Biotopstruktur wurde dort eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Den Planunterlagen ist eine **Nutzungsübersicht als Blatt 1** zur Rahmenplanung bzw. zum Bebauungsplan Nr. 56 beigelegt.

In dem gemäß Plankonzept gewerblich-industriell überplanten mittleren und südlichen Plangebiet liegen fünf Hofstellen und Wohngebäude im Außenbereich, von denen aber drei Wohnnutzungen aufgegeben worden sind oder aufgegeben werden. Eine

andere Wohnnutzung besteht im Nordwesten an der Kreisstraße im Zusammenhang mit einem im Außenbereich liegenden Gewerbebetrieb. Somit ist nach dem heutigen Stand vorerst nur noch eine freie Wohnnutzung im eigentlichen Plangebiet vorhanden, derzeit erfolgen Gespräche über eine Umsiedlung.

Drei weitere Wohnnutzungen befinden sich im Norden an der Flurstraße innerhalb des geplanten gliedernden Grünzugs. Darüber hinaus liegen angrenzend einzelne Hofstellen und Wohngebäude im Umfeld des Plangebiets. 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-Maßnahmengesetz vor.

4. Sonstige Planungsgrundlagen

4.1 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung

Die Fläche ist im Regionalplan bislang 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/Gartnischer Weg an.

Der geplante Standort mit hervorragender Erschließung und regionaler Bedeutung erfordert 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. Der Erörterungstermin fand im November 2010 statt. Grundlegende Bedenken wurden insbesondere von den Naturschutzverbänden vorgetragen, die 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 Änderung des Regionalplans erfolgt am 31.01.2011.

Der Beschlussvorschlag der Bezirksregierung Detmold sieht eine Regionalplan-Neudarstellung mit einem regional bedeutsamen GIB von 42 ha Größe vor, an dem die Kommunen Halle (Westf.) mit 16 ha, Gütersloh mit 21 ha (als Ausgleich für die entfallenden 21 ha GIB 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 wird aus der GIB-Darstellung gestrichen (siehe Beschlussvorlage Drucksache Nr. RR-2/2011). Als Ziel wird darüber hinaus eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit der Schieneninfrastruktur

aufgenommen. Im Rahmen der nachfolgenden Fachplanungen für den interkommunalen GIB sind daher die erforderlichen Flächen für die Realisierung eines Gleisanschlusses festzulegen und langfristig vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern.

Die Stadt Halle (Westf.) muss aufgrund des oben dargelegten, kurzfristig zu erwartenden massiven Konflikts mit dem Verkehr auf der A 33 bei Inbetriebnahme des Abschnittes Steinhagen bei gleichzeitig fehlendem Lückenschluss schon vor Abschluss des landesplanerischen Verfahrens parallel die ersten Planungsschritte für die Bauleitplanung durchführen. Die Planverfahren werden weiter in enger Abstimmung mit den beteiligten Behörden durchgeführt.

4.2 Bauleitplanung

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 anstehenden 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 ist 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.

b) Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen

Für das Plangebiet und für das unmittelbar angrenzende Umfeld liegen bisher keine Bebauungspläne vor. Im Norden schließt oberhalb der Kreisstraße bzw. der Tatenhausener Straße das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ an.

Für den westlichen Abschnitt der Delbrügge-Siedlung entlang der Flurstraße liegt eine Satzung gemäß § 4(2a) BauGB-Maßnahmengesetz vor.

4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Wald⁷

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*. Die an der Anschlussstelle Schnatweg folgenden Waldflächen außerhalb des Plangebiets sind als *Landschaftsschutzgebiet 2.2.3 Wälder des Ostmünsterlands* festgesetzt worden.

Im Plangebiet liegen kleinflächig an der Flurstraße und an der Patthorster Straße zwei **nach § 62 Landschaftsgesetz geschützte Biotope**, die im Zuge des Planvorhabens in die umgebenden Grünzonen eingebunden werden können (GB-3916-089 und GB-3916-334, jeweils Nass- und Feuchtgrünland). 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 Umfeld nicht festgesetzt worden. In der Umweltstudie sind in Karte 1 diese regionalbedeutsamen Festsetzungen großräumig aufgenommen 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.

Im Südosten betrifft die vorhandene Straßenplanung mit dem Anschluss an die A 33 auch den Randbereich der im Osten folgenden **Waldbestände**. Da die Bauleitplanung auch eine Modifizierung des Knotenpunkts anstrebt, wird dieser Bereich in den Geltungsbereich einbezogen.

Die Erfassung der **Fauna des Plangebiets** erfolgte durch zusätzliche Untersuchungen, ergänzend wurden die im landschaftspflegerischen Begleitplan zur A 33 enthaltenen Angaben ausgewertet. Auf die ausführlichen Aussagen und auf die Bewertungen in der Umweltstudie und im Umweltbericht wird ebenfalls verwiesen.

⁷ Zu den Kapiteln 4.3 - 4.8 wird auf die Bestandsaufnahmen und Bewertungen in der Umweltstudie zum Antrag auf Regionalplanänderung und auf den hierauf basierenden Umweltbericht zur Bauleitplanung verwiesen. In der Begründung erfolgen zusammenfassende Aussagen.

4.4 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. Die vorbereitende Trassenplanung zeigt allerdings, dass in Abwägung der privaten und öffentlichen Belange eine Entscheidung über die genaue Straßenführung zwischen dem Rückhaltebecken und dem vorhandenen Gewerbe- und Wohnstandort an der K 30 getroffen werden muss. Je nach Abstand zu dem Wohnhaus greift die Straße in die Westspitze der Rückhaltefläche mit dem Auslaufbauwerk ein.

Ein namenloser **Grabenzug** quert das Gebiet von Nordost nach Südwest, dieser Grabenzug soll gemäß Plankonzept eingriffsmindernd in einen Grünzug – ggf. ergänzt um naturnahe Maßnahmen für die Regenwasserrückhaltung – eingebunden werden. Oberflächengewässer sind ansonsten nicht vorhanden.

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

4.5 Altlasten und Belange des Bodenschutzes

a) Altlasten

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.

b) Belange des Bodenschutzes

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 NRW⁸ wird der überwiegende Teil der Fläche durch z.T. tiefreichend humose Sandböden (Gley, z.T. Podsol-Gley und Podsol, z.T. Gley-Podsol)

⁸ Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt 4312 Hamm; Krefeld 1981

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-Westfalen⁹ 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.

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.

4.6 Landwirtschaft

Der überwiegende Teil des Plangebiets wird **intensiv landwirtschaftlich** genutzt. Der Anteil der Ackerflächen überwiegt. Grünlandnutzung findet im Umfeld der Hofstellen oder Wohngebäude bzw. standortbedingt auf den feuchteren Flächen statt. Zunehmend sind Grünlandumbruch und Maisanbau zu beobachten. Ggf. problematische landwirtschaftliche Betriebe mit Viehhaltung sind im näheren Umfeld bisher nicht bekannt.

4.7 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im nordwestlichen Bereich des Plangebiets befindet sich ein **steinzeitlicher Fundplatz**. Da dieser Fundplatz im Bereich des vorhandenen Rückhaltebeckens liegt, wurde dieser 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.

4.8 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,

⁹ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW; Krefeld 2004

Wäldern etc. Teil der Parklandschaft des Münsterlands (siehe Landschaftsplan und Umweltstudie).

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

4.9 Sonstige planungsrechtliche Bindungen, Leitungstrassen

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-Baubebehörde.

Die **Ferngasleitung Nr. 6/19 der E.ON Ruhrgas AG (DN 300)** verläuft im Norden des Plangebietes in Höhe der Flurstraße und nördlich des Regenrückhaltebeckens durch den geplanten gliedernden Grünstreifen.

Im Südosten des Plangebietes verläuft eine **Erdgashochdruckleitung AL NATO DN 200 /MOP 100 bar**, 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 beteiligten WINGAS GmbH & CO.KG über die künftige Trasse ist aber noch nicht mitgeteilt worden.

5. Der Bebauungsplan: Rahmenplanung und Variantendiskussion

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Entwicklung des geplanten Gewerbegebiets und für die erforderliche Entlastungsstraße erarbeitet.

Die vorliegenden Unterlagen stellen ausdrücklich einen **Vorentwurfsstand mit Erschließungsvarianten** dar, auf dessen Grundlage die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB durchgeführt werden.

Die Öffentlichkeit soll möglichst frühzeitig über die Planungen informiert werden. Weitere Abwägungsgrundlagen sind für die Entscheidung über das Erschließungskonzept einzuholen. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser ersten Beteiligungsschritte und der gutachterlichen Untersuchungen werden im weiteren Verfahren die Entwurfsplanungen ausgearbeitet. Der Bebauungsplan wird nach Entscheidung dann als Rechtsplan gemäß § 9 BauGB und gemäß BauNVO ausgearbeitet.

5.1 Arbeitsschritt 1: Alternative Grobkonzepte als erste Variantendiskussion

Nach den umfassenden Grundlagenarbeiten zum Antrag auf Regionalplan-Änderung wurden im Frühjahr 2010 auf Basis des dort erstellten Strukturkonzepts erste Grobkonzepte erstellt und mit den Fachplanern erörtert. Auf dieser Grundlage und nach Diskussion der Knotenpunktgestaltung (siehe Kapitel 5.2) wurden schalltechnische Vorprüfungen vorgenommen, um das Konfliktpotenzial besser einschätzen zu können. Nach den ersten Prüfungsergebnissen wurden die vertiefenden Erschließungsvarianten, die in Kapitel 5.3 vorgestellt werden, 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 sind im Planverfahren zu erarbeiten.

Der geplanten Entlastungsstraße als Haupteerschließung kommt in der Variantenprüfung eine besondere Bedeutung zu, da die Straße angesichts des o.g. Verkehrsaufkommens 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 folgenden Grobkonzepte verdeutlichen die unterschiedlichen geprüften 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.

a) Grobkonzept, Variante 1

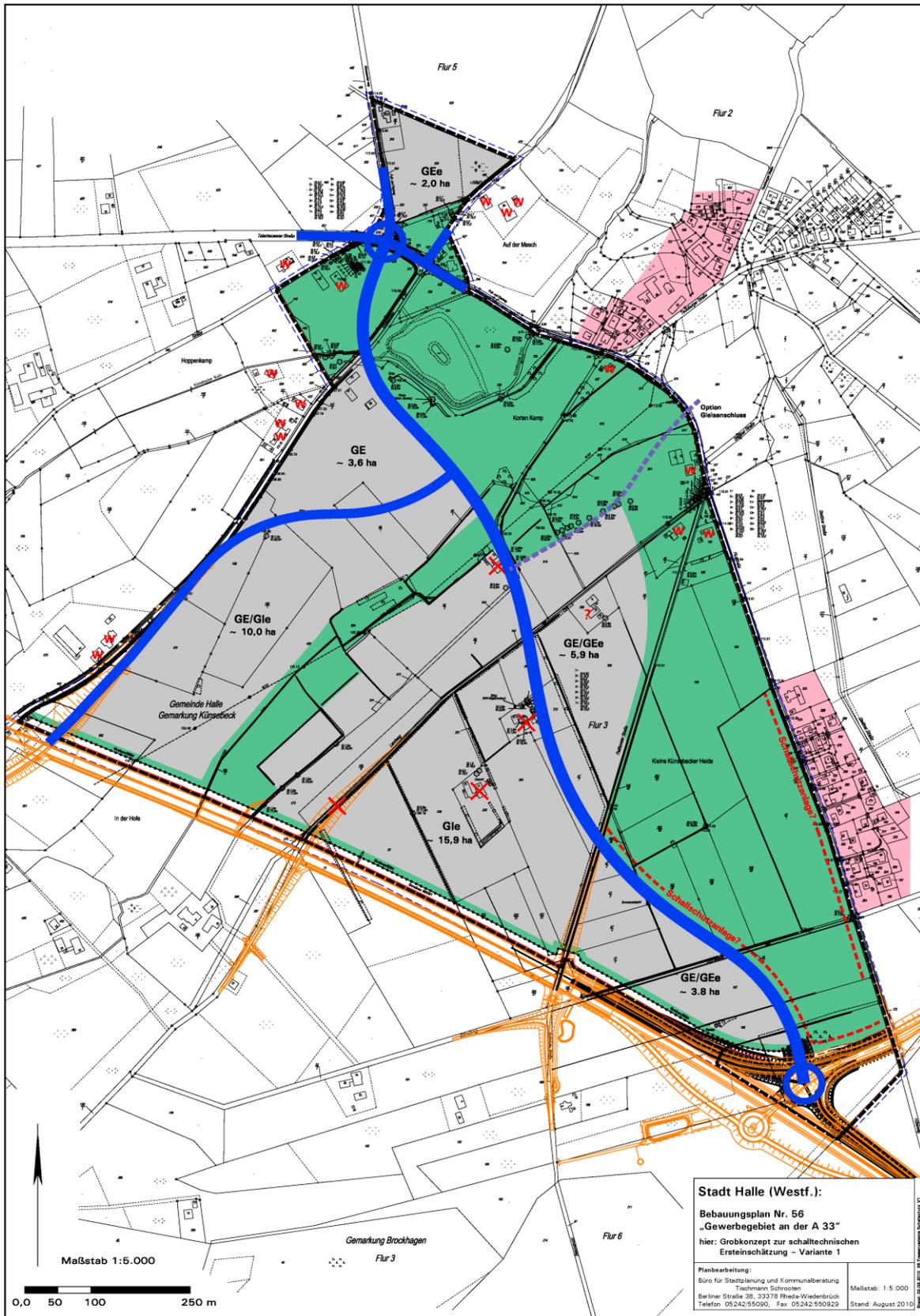


Abbildung 6: Grobkonzept, Variante 1

- ohne Maßstab - Δ^{Nord}

Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 1, Plankonzept:

Das erste Grobkonzept basiert auf dem frühzeitig im Zuge der Regionalplanunterlagen erstellten Strukturkonzept (siehe Kapitel 2). Die geplante **Entlastungsstraße** wird teilweise durch das Gewerbegebiet geführt, so dass auch auf der östlichen Seite Bauflächen erschlossen werden. Im Gegensatz zum Strukturkonzept wird die Trasse aber weiter nach Osten verlagert, auf den zunächst angedachten zweiten kleinteiligen **Gewerbeansatz nördlich** des zu erhaltenden Grabenzugs wird im Interesse der Rücksichtnahme und der besseren Gebietsabgrenzung gegenüber dem Wohnbereich Künsebeck verzichtet. Die Trassenlänge der Entlastungsstraße beträgt rund 1.450 m.

Eine nach Osten verschobene Straßenführung ermöglicht einen einheitlichen und gut einzugrünenden Gebietsrand mit abgrenzender Verwallung und mit einer teilweise sehr großzügigen **gliedernden Grünachse**, dafür können die **Bauflächen** zwischen Entlastungsstraße und A 33 großflächiger und flexibler zugeschnitten werden. Je nach Abgrenzung verbleiben im Osten der Straße rund 6 ha Gewerbefläche.

Die **Kreisstraße (K 30)**, die gemäß Planfeststellungsunterlagen verschwenkt und über ein Brückenbauwerk über die A 33 geführt wird, wird durch den nordwestlichen Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt (Neubaulänge knapp 400 m). Die alte Trasse der K 30 kann in Höhe der nördlich vorhandenen Streubebauung abgehängt werden. Hierfür sprechen die Eingriffsminderung für die dortige Streubebauung, die Zunahme der Verkehrsbeziehungen aus dem südlich folgenden Außenbereich in Richtung A 33/Schnatweg, die Entzerrung der Knotenpunkte K 30/Entlastungsstraße und K 30/Entlastungsstraße/K 25/Künsebecker Weg und die gleichzeitige Erschließungsfunktion für die im Norden kleiner zu parzellierenden Gewerbeflächen (mit Berücksichtigung des bestehenden Gewerbebetriebs).

Der **Knotenpunktausbau im Norden** führt die Entlastungsstraße direkt auf die K 25 und insbesondere auf den Künsebecker Weg. Die Fahrbeziehung Richtung Flurstraße und nördlicher Kreisstraße durch Künsebeck sollen für den Verkehrsfluss „abgehängt“ und damit entlastet werden.

Die **Binnenerschließung** im mittleren und südlichen Plangebiet muss voraussichtlich über zwei Anschlusspunkte erfolgen, so dass **drei Knotenpunkte** ausgebaut werden müssten und den Verkehrsfluss auf der Entlastungsstraße unterbrechen können. Die **Überfahrt Patthorster Straße** über die A 33 ist zur Erschließung des Außenbereichs erforderlich und mit den o.g. Knoten zu verbinden. Auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich soll verzichtet werden. Diese wird für nicht zwingend erforderlich gehalten, sofern alternativ ein Anschluss der im Süden der A 33 liegenden Außenbereichsnutzungen Richtung Patthorster Straße oder K 30 erfolgt, zudem würden die Bauflächen nochmals zerschnitten.

Der **Gleisanschluss** für Güterverkehr kann in die östliche Baufläche geführt werden, ggf. ist bei gleichzeitiger Trassenplanung eine Querung der Straßenachse denkbar.

Variante 1, Bewertung und Schlussfolgerung:

Die städtebaulichen, verkehrlichen, immissionsschutzfachlichen und grünordnerischen Planungsziele und Vorgaben können auf Basis dieses Grobkonzepts voraussichtlich umgesetzt werden.

b) Grobkonzept, Variante 2

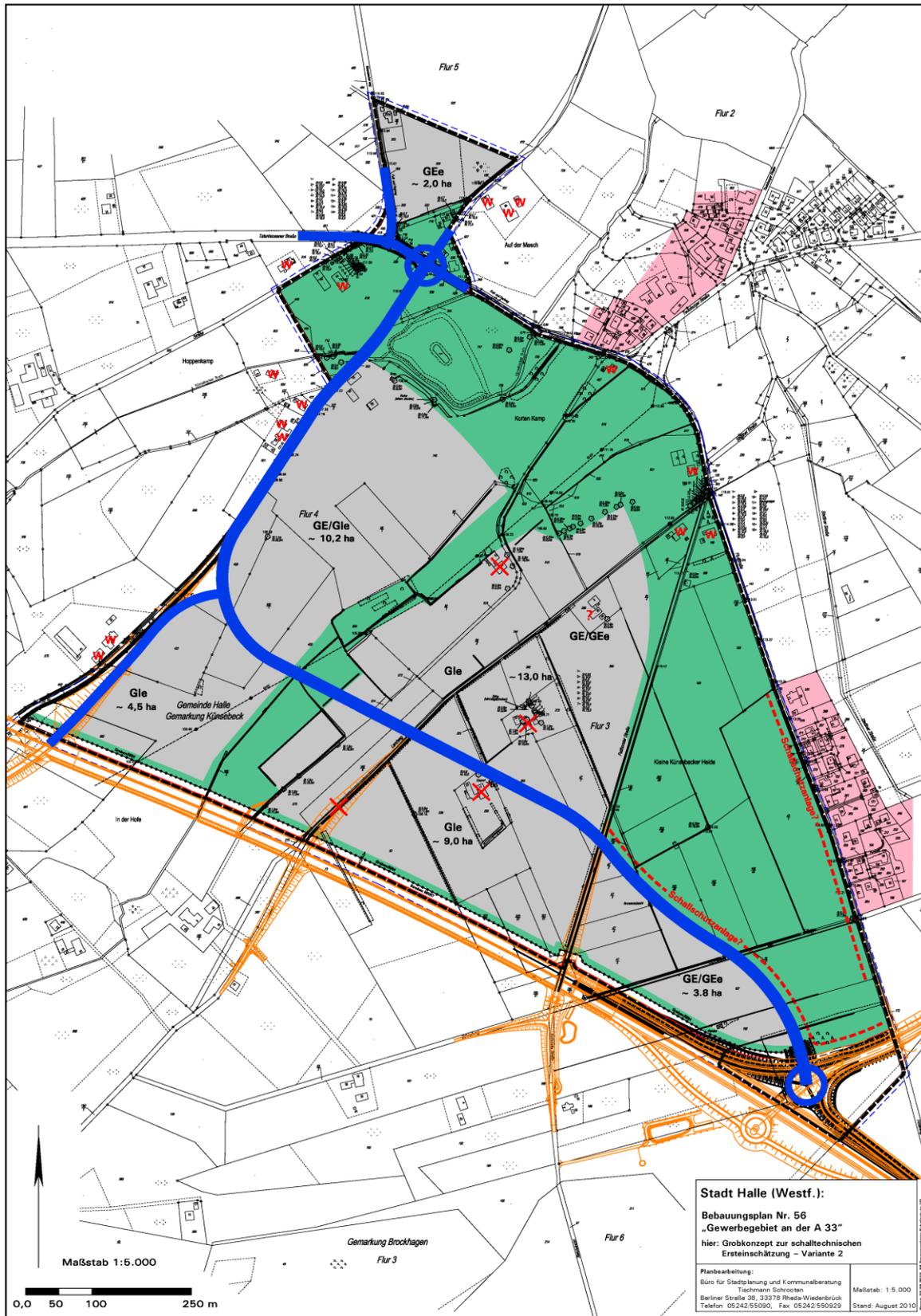


Abbildung 7: Grobkonzept, Variante 2

- ohne Maßstab - Δ^{Nord}

Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 2, Plankonzept:

Die **Entlastungsstraße** wird gemäß Verkehrsgutachten langfristig eine hohe Verkehrsbedeutung für den gesamten Haller Süden haben und je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen nach Durchbau der A 33 eine Verkehrsstärke von täglich rund 10.000 bis 12.500 Kfz aufweisen. Kurzfristig muss die Straße eine wesentliche Entlastungsfunktion leisten, wenn die A 33 bis zur Anschlussstelle Schnatweg freigegeben wird und sich der Lückenschluss verzögert. Die Verkehrsgutachter erwarten für diesen Zeitraum bis zu etwa 17.500 Fahrzeuge/Tag (siehe Kapitel 1.3).

In Variante 2 wird daher eine **Trassenverschiebung** mitten durch das Gewerbegebiet parallel zur A 33 geprüft, die ggf. weniger Nachteile für die Wohnbebauung in Künsebeck haben könnte. Die Entlastungsstraße wird gegenüber der Wohnbebauung in Künsebeck durch spätere Gewerbebauten abgeschirmt, im Osten in Höhe Schnatweg/Delbrügge-Siedlung wäre aber kein wesentliches Abrücken möglich, da der Anschlussknoten zur A 33 Mindestradien vorgibt. Die Patthorster Straße muss als Rampe über die A 33 geführt werden und führt hier zu einem Mindestabstand der Trasse von rund 200 m (siehe Plankarte), eine Verschiebung könnte jedoch auch rund 300 m betragen.

Die **Einschleifung auf die K 30** im Westen führt dazu, dass diese auf dem nördlichen Abschnitt mit rund 500 m für die zu erwartenden Verkehrsmengen zusätzlich ausgebaut werden muss und auch die dortige Streubebauung erhebliche zusätzliche Verkehrsemissionen erfährt. Die Trassenlänge der Entlastungsstraße bis zum Knotenpunkt im Norden beträgt um ca. 1.800 m, dafür quert die K 30 nicht das Plangebiet.

Die **Bauflächen** werden je nach genauer Trassenlage geteilt, die wichtigen GI-Flächen nahe der A 33 sind grundsätzlich weniger flexibel anzuordnen als bei Variante 1.

Der einzugrünende Gebietsrand und die **gliedernde Grünachse** werden durch angrenzende Gewerbenutzungen bestimmt, hier wären ausreichende Pflanzmaßnahmen erforderlich.

Der hier als Variante gewählte **Knotenpunktausbau im Norden** führt die K 30 bzw. die Entlastungsstraße direkt nach Norden weiter auf die Kreisstraße in der Ortslage Künsebeck, insbesondere der Künsebecker Weg wäre wie heute nur „in 2. Reihe“ zu erreichen. Diese Fahrbeziehung würde zu deutlichem Mehrverkehr in Künsebeck führen und ist abzulehnen. Auch Variante 2 müsste mit einem nach Westen versetzten Knotenpunkt entwickelt werden.

Die **Binnenerschließung** im Plangebiet muss über mindestens drei Anschlusspunkte erfolgen, da die Entlastungsstraße angesichts der hohen Verkehrsmengen anbaufrei sein sollte bzw. sein muss. Dieses führt zu Problemen im Westen entlang der bisherigen K 30 mit den Altanliegern und für das im Norden dort kleinteiliger zu erschließende Gewerbegebiet. Die Erschließung ist schwieriger als in Variante 1. Auf die **Überfahrt Landweg** nach Süden in Richtung Außenbereich muss verzichtet werden, um nicht noch mehr Einschränkungen für die Bauflächen zu erhalten.

Der geplante **Gleisanschluss** für Güterverkehr kann dagegen sehr viel besser als in Variante 1 in die nordöstliche Baufläche geführt werden.

Variante 2, Bewertung und Schlussfolgerung:

Der Schallgutachter sieht durch die Trassenverschiebung in Bezug auf Verkehrslärm keine wesentliche Entlastung für Künsebeck. Variante 2 hat dagegen deutliche Nachteile im Bereich der K 30 mit längerer Ausbautrasse, Altanliegern etc. sowie mit Blick auf die abschließende Gestaltung des Gebietsrands im Norden Richtung Ortslage Künsebeck und hinsichtlich der Flexibilität in der Aufteilung der GI-Flächen im Süden. Zusammenfassend wird dieses Plankonzept für problematisch gehalten.

c) Grobkonzept, Variante 3

Variante 3, Plankonzept:

In der nachfolgend abgebildeten Variante 3 wird überprüft, ob einige der für Variante 2 genannten Nachteile durch eine **veränderte Straßenführung** ausgeglichen werden können. Die Entlastungsstraße müsste unter Einhaltung der Mindestabstände gemäß Bundesfernstraßengesetz möglichst nah an die A 33 gelegt werden, um die für sehr nachteilig gehaltene Zerschneidung der wichtigsten GI-Bauflächen nahe der Autobahn zu mindern.

Da die **Patthorster Straße als Rampe** über die A 33 geführt wird, wäre entweder ein Verschwenk unmittelbar nach Anschluss dieser Straße oder eine erweiterte Brückenlösung direkt neben der A 33 erforderlich. Die erste Überlegung führt weiterhin zu einer Zerschneidung der wichtigen GI-Flächen, nur die Umgehung mit aufwändiger Brückenlösung an der A 33 würde diese Nachteile im mittleren Plangebiet vermeiden. Die **Einschleifung auf die K 30** im Westen wäre ebenfalls ohne Alternative und mit den bereits geschilderten Konsequenzen verbunden. Die Entlastungsstraße hätte hier je nach Detailplanung bis zum Knotenpunkt im Norden eine Länge um etwa 2.000 m. Auch hier würde die K 30 nicht das Plangebiet queren.

Der hier als Variante gewählte verschobene **Knotenpunktausbau im Norden** führt zu geringeren Fahrbeziehungen über die Kreisstraße Richtung Ortslage Künsebeck.

Die **Binnenerschließung** im Plangebiet muss über mindestens drei bis vier Anschlusspunkte erfolgen, wäre hier noch aufwändiger und wenig attraktiv für die anzuesiedelnden Betriebe in zweiter Reihe.

Dagegen könnte der mögliche **Gleisanschluss** für Güterverkehr hier sehr gut in die nordöstliche Baufläche geführt werden.

Variante 3, Bewertung und Schlussfolgerung:

Variante 3 ist zwar etwas flexibler in der Grundstücksteilung im mittleren Bauabschnitt, ist in der Erschließung für das Gewerbegebiet aber kritischer und für rückwärtig gelegene Betriebe unattraktiver. Der zusätzliche Aufwand für ein weiteres Brückenbauwerk an der A 33 und die bereits für Variante 2 geltenden übrigen Nachteile im Bereich der K 30 mit längerer Ausbautrasse, Altanliegern etc. sowie mit Blick auf die abschließende Gestaltung des Gebietsrands im Norden Richtung Ortslage Künsebeck führen zu einer negativen Bewertung des Konzepts.

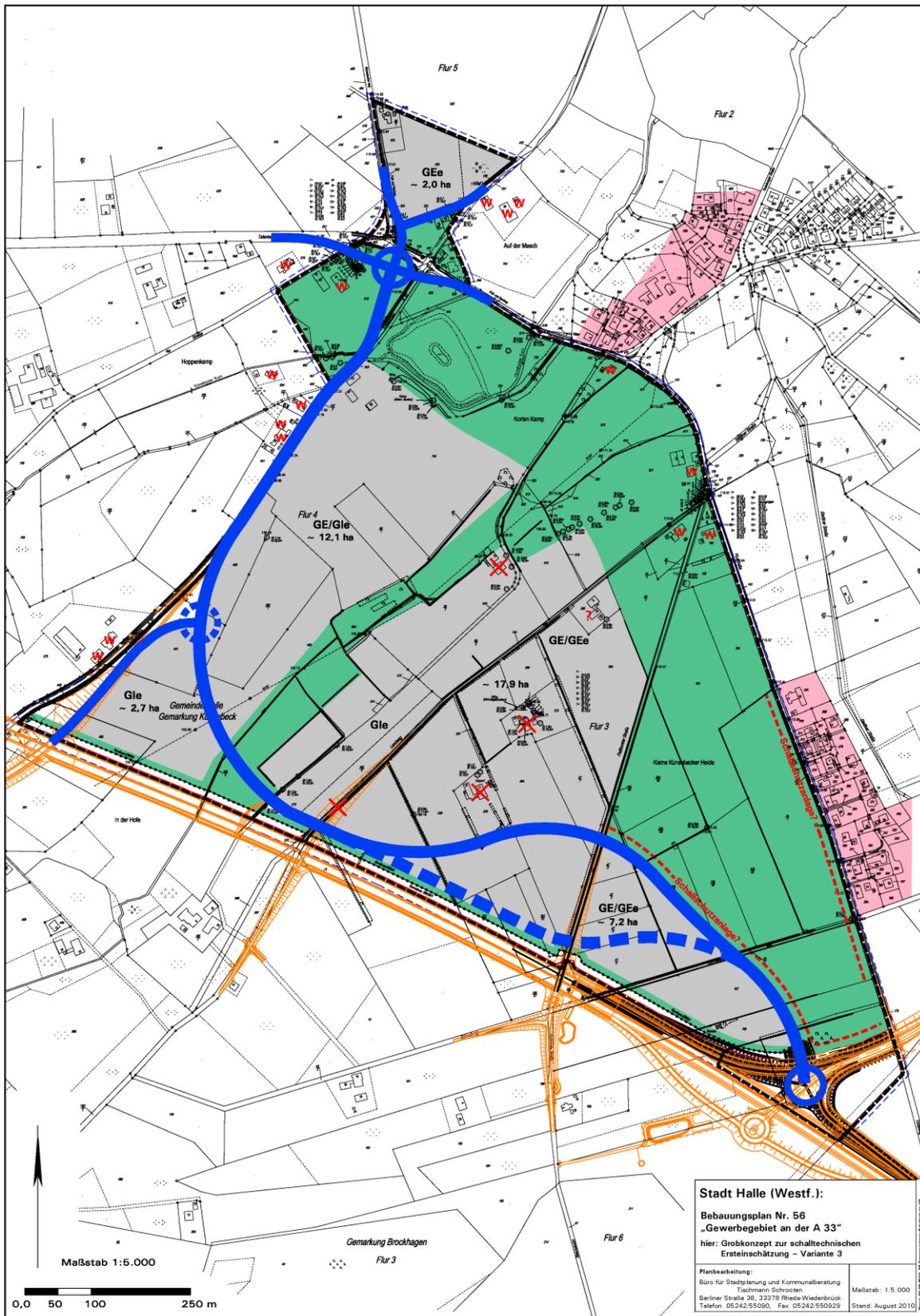


Abbildung 8: Grobkonzept, Variante 3

- ohne Maßstab - Δ Nord

Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

d) Grobkonzept, Variante 4

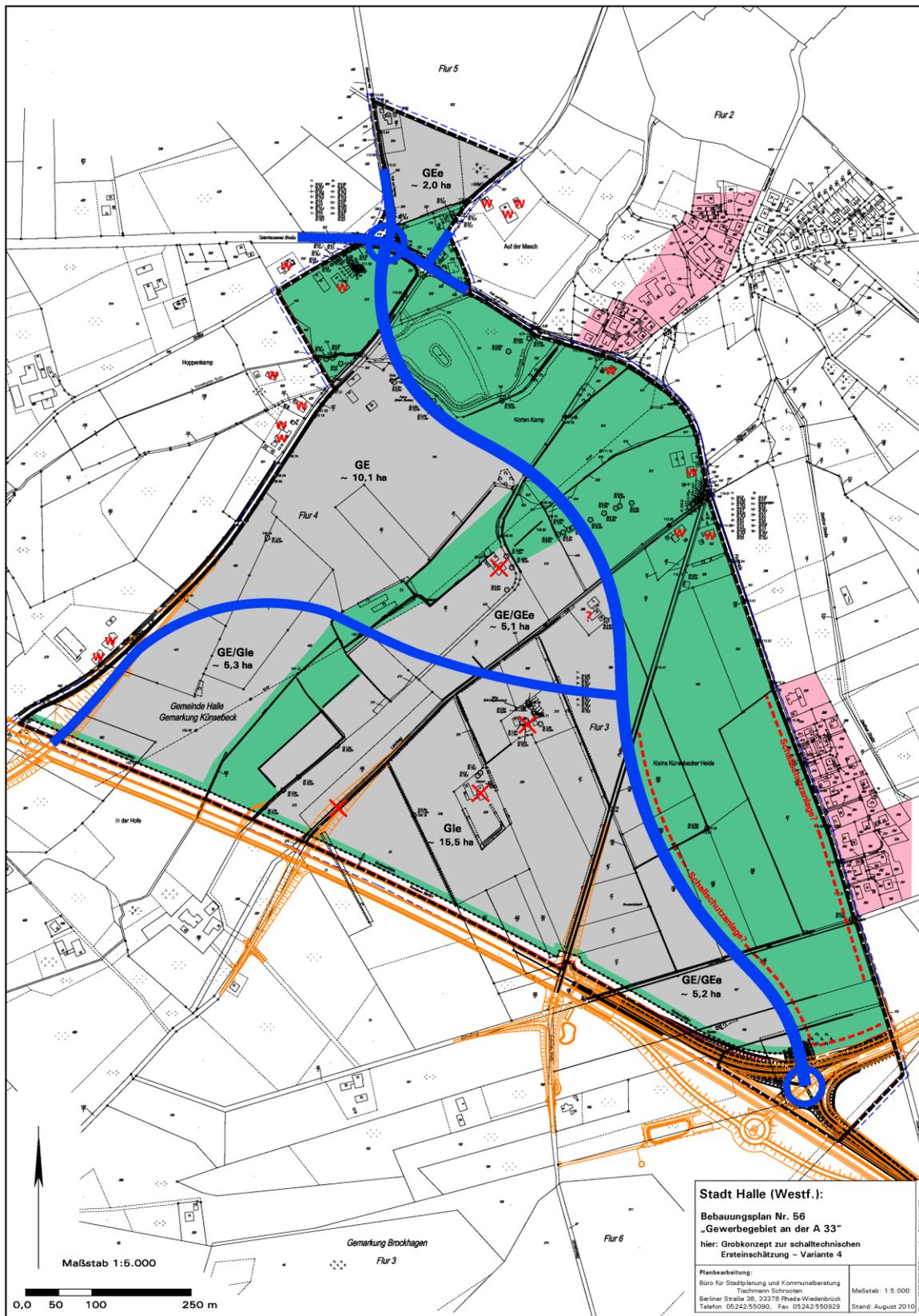


Abbildung 9: Grobkonzept, Variante 4

- ohne Maßstab - Δ Nord

Grundlage: Katasterkarte mit Trasse der A 33 gemäß Planfeststellungsverfahren

Variante 4, Plankonzept:

Variante 4 greift die Überlegungen aus Plankonzept 1 und die dort festgestellten Vorteile auf, nachdem sich die Trassenverschiebung in Richtung A 33 aus städtebaulicher, verkehrlicher und immissionsschutzfachlicher Sicht nicht als vorteilhaft erwiesen hat. Auch aus landschaftspflegerischen Überlegungen wird es für sinnvoller gehalten, größere, erst nach längerer Zeit abgeschlossene Gewerbeansiedlungen nicht direkt an den nördlichen und östlichen Baugebietsrand bzw. an den Grünzug zu legen, sondern hier entlang einer im ersten Schritt gebauten Straßenachse als Gliederung eine Verwallung mit frühzeitiger Anlage eines wirksamen Grünstreifens zu entwickeln.

Konsequent weiter entwickelt wird daher die **Anordnung der Entlastungsstraße** als nordöstliche Baugebietsabgrenzung und als einheitliche und gut einzugrünende Trassenführung mit Verwallung. **Bauflächen** im Osten oder Norden der Trasse werden konfliktmindernd und u.a. auch aus Kostengründen (zusätzliche Erschließung) aufgegeben. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.450 m. Je nach Lage und Anschlusspunkt hat die neu anzulegende Kreisstraße eine Länge von etwa 620 m. Allerdings kann diese auf der gesamten Länge als Binnenerschließung für das Baugebiet doppelt genutzt werden.

Die **Kreisstraße (K 30)** wird durch den mittleren Gebietsabschnitt auf die Entlastungsstraße geführt, wobei hier in der weiteren Planung eine zentrale Lage mit den oben zu den Varianten 2 und 3 bereits dargelegten negativen Zerschneidungseffekten (aber mit ggf. besserer Erschließungswirkung) gegenüber einer randlichen Trassenführung abzuwägen ist. Die zusätzliche Querung des Grabenzugs hat erhebliche Vorteile für die **Binnenerschließung** und erspart einen Anschlusspunkt mit der Entlastungsstraße, hat aber aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege Nachteile durch die erhöhte Eingriffswirkung.

Der geplante **Gleisanschluss** für Güterverkehr muss in jedem Fall bei gleichzeitiger Trassenplanung durch eine Querung der Straßenachse erfolgen.

b) Variante 4, Bewertung und Schlussfolgerung:

Die städtebaulichen, verkehrlichen, immissionsschutzfachlichen und grünordnerischen Planungsziele und Vorgaben können auf Basis dieses Grobkonzepts voraussichtlich umgesetzt werden.

5.2 Arbeitsschritt 2: Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz

Parallel zu den vier Grobkonzepten wurden Knotenpunktentwürfe für den Anschluss der Entlastungsstraße entwickelt:

- a) Anschluss im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg,
- b) Verknüpfung im Norden mit Kreisstraße (K 30), Tatenhauser Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße.

Die umfassende Variantendiskussion hat zusammenfassend zu folgenden Zwischenergebnissen geführt:

a) Anschluss der Entlastungsstraße im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg

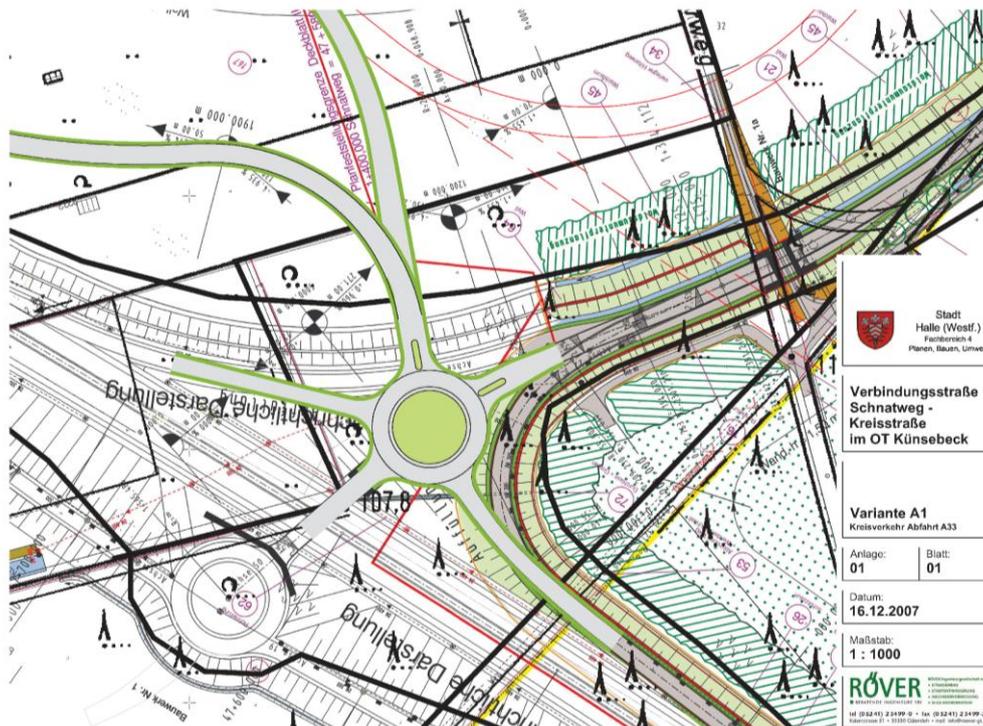


Abbildung 10: Anschluss der Entlastungsstraße an Schnatweg/A 33, Vorentwurf,
 - Verkleinerung ohne Maßstab - Δ Nord

Der Anschluss an die Anschlussstelle Schnatweg zur A 33 ergibt sich im Grundsatz aus den gegebenen Rahmenbedingungen nach dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 6 und aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 7. Der in Lage und Anordnung nahezu festliegende Kreisverkehr muss auf fünf Anschlüsse aufgeweitet werden. Die dargestellte Vorentwurfsplanung des Fachingenieurs ist im Grundsatz mit Straßen.NRW vorbesprochen worden. Das Planvorhaben erfordert hier eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen.

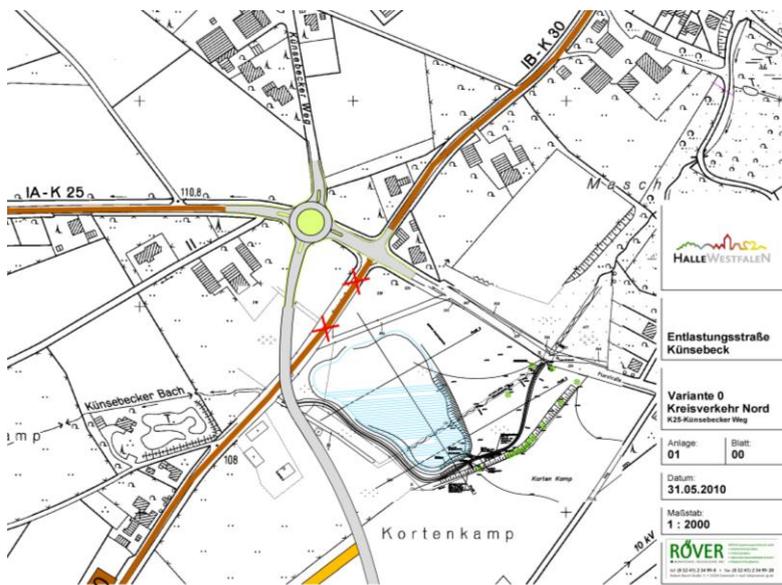
Als Alternative wurden im Vorfeld im Zuge der Trassenvarianten verschiedene Anschlusslösungen entwickelt und geprüft, die entweder im Süden oder im Südosten jenseits der A 33 bzw. des Schnatwegs die Waldbestände betreffen hätten oder die im Nordosten am Schnatweg in Höhe der Delbrügge-Siedlung nach den Aussagen des Schallgutachters zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohner oder zu massiven Lärmschutzmaßnahmen mit anderen negativen Folgen geführt hätten. Diese wurden daher ebenso wie die Straßenvarianten I, IIa/IIb, III und IVa/IVb verworfen.

b) Anschluss der Entlastungsstraße an das Straßennetz im Norden

Für den Knotenpunkt im Norden mit Kreisstraße (K 30), Tatenhauser Straße (K 25), Künsebecker Weg und Flurstraße wurden in den interdisziplinären Planungsrounden etwa 10 unterschiedliche Anschlussmöglichkeiten erörtert. Im Grundsatz unterscheiden sich die Varianten durch die Ausbauart (Kreisverkehr oder konventioneller Knoten) und durch die Lage entweder in Höhe der Trasse der Kreisstraße oder

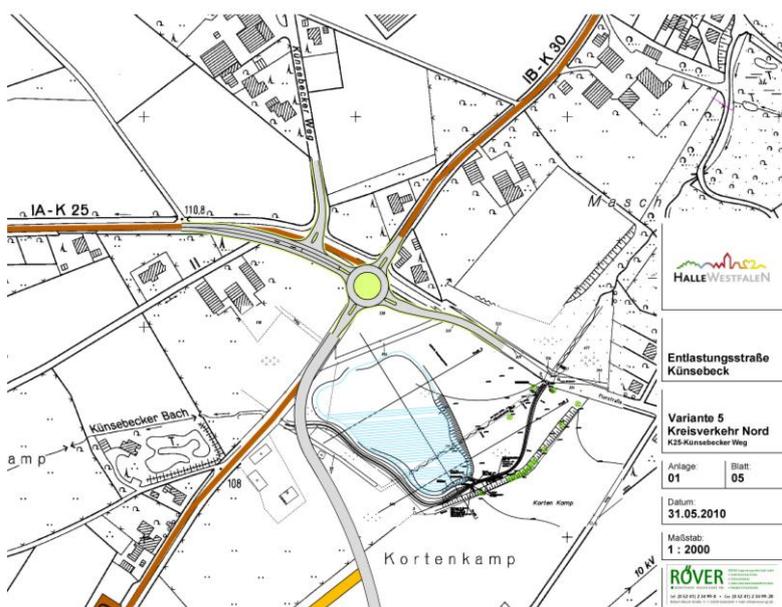
versetzt in Richtung Künsecker Weg. Die weiteren Planüberlegungen stellen jeweils Zwischenlösungen dar. Der Fachingenieur hat diese Varianten verkehrstechnisch geprüft und mit Untervarianten dargestellt.

Verworfen wurde ein konventioneller Knotenausbau, 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. Nachfolgend werden die wesentlichen Knotenvarianten zusammenfassend dargestellt, die in dieser Form ingenieur- und schalltechnisch sowie durch den Verkehrsgutachter (siehe Planfälle 1.1 bis 1.4 gemäß Verkehrsuntersuchung B-Plan Entlastungsstraße) überprüft worden sind:¹⁰



Planfall 1.1:
Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/Künsecker Weg

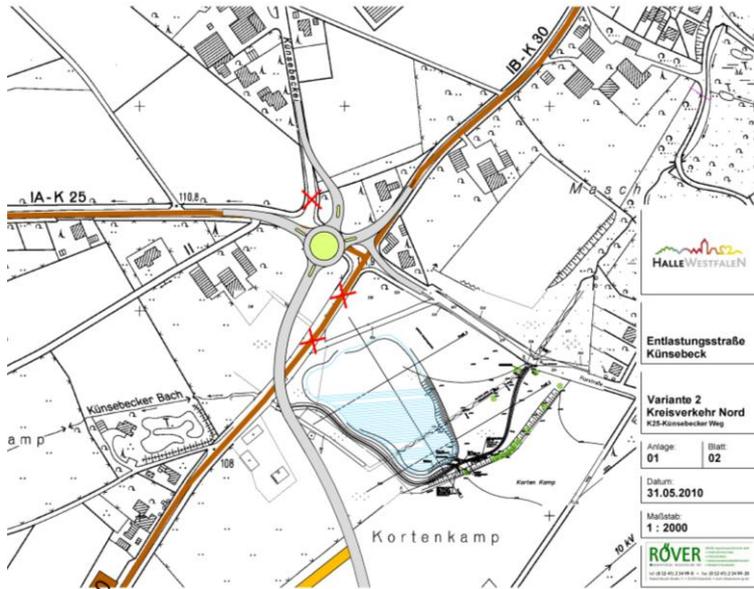
Unterordnung der Kreisstraße Richtung Ortsmitte Künsebeck



Planfall 1.2:
Kreisverkehr Entlastungsstraße/K 25/K 30

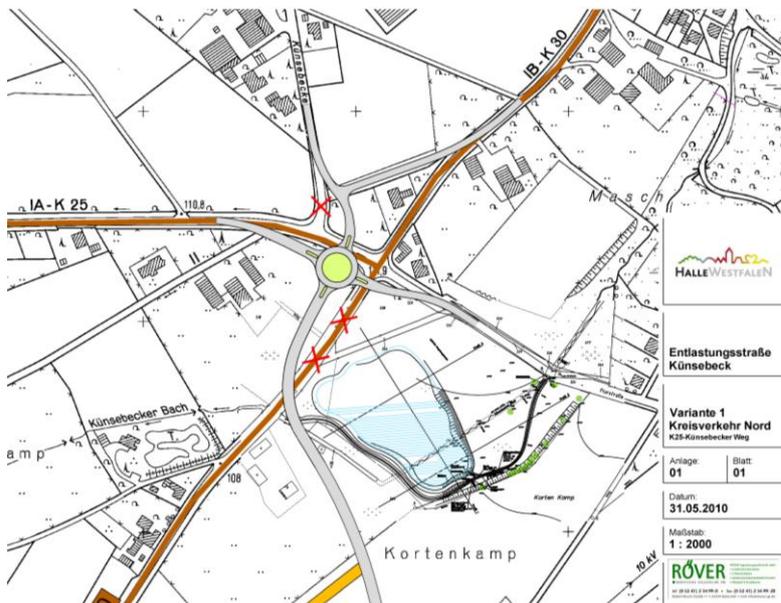
Unterordnung des Künsecker Wegs, weiterhin Betonung der K 30 Richtung Ortsmitte Künsebeck

¹⁰ Diese Knotenpunktösungen können jeweils mit den Rahmenplan-Varianten kombiniert werden, die Auswahl im Rahmenplan soll keine Vorentscheidung oder Bindung darstellen!



Planfall 1.3:
Kreisverkehr Entlastungs-
straße/K 25/Künsebecker
Weg (Verschwenkung)

Unterordnung der Flur-
 straße Richtung Westen,
 die Kreisstraße Richtung
 Ortsmitte Künsebeck bleibt
 als Hauptanbindung besteh-
 en



Planfall 1.4:
Kreisverkehr Entlastungs-
straße/K 25/Künsebecker
Weg (Verschwenkung)

Unterordnung der Kreis-
 straße Richtung Ortsmitte
 Künsebeck

In der Verkehrsuntersuchung zur Entlastungsstraße sind diese Planfälle mit weiteren Untervarianten und zusätzlichen Maßnahmen im übrigen 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 gemäß Planfall 1.2 (siehe oben) würde die Kreisstraße v.a im Bereich des Bahnübergangs mit rund 2.000 Kfz/Tag zusätzlich belastet. Hieraus ergibt sich die eindeutige Präferenz für die Achsverschiebung Richtung Künsebecker Weg, insbesondere für den 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 Gartnischer Wegs an die B 68.

5.3 Arbeitsschritt 3: Städtebauliche Rahmenplanung – Varianten I und II

Zwischenergebnis der städtebaulichen und der verkehrs- und schalltechnischen Vorprüfung ist, dass die in Kapitel 5.1 vorgestellten Grobkonzepte Nr. 1 und Nr. 4 in Kombination mit einer Knotenpunktlösung im Norden gemäß Kapitel 5.2 mit möglichst direkter Anbindung an den Künsebecker Weg voraussichtlich eine tragfähige Grundlage für die weitere Bauleitplanung bieten können. Auf dieser Grundlage wurde die städtebauliche Rahmenplanung mit den Varianten I und II im Maßstab 1:2.500 als Vorentwurfskonzept für den Bebauungsplan in den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB ausgearbeitet

a) Variante I

Variante I entwickelt Grobkonzept Nr. 4 weiter. Die **Entlastungsstraße** wird als nordöstliche Gebietsabgrenzung mit einer Breite von insgesamt etwa 18 m einschließlich Böschungen, Geh-/Radweg etc. angelegt. Die Trassenlänge beträgt etwa 1.450 m. Je nach Lage und Anschlusspunkt hat die zu verlegende **Kreisstraße** eine Länge von etwa 600 bis 650 m. Diese Straße kann aber auf der gesamten Länge als Binnenerschließung für das Baugebiet doppelt 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 der Trasse begleitende **Verwallung auf der Ostseite** unterbricht die Sichtverbindung zwischen Straße und östlich anschließenden Freiräumen und der Delbrügge-Siedlung. Die sinnvolle Höhe der Wallanlage ist nach der konkreten Trassenentscheidung in Abstimmung mit den beteiligten Fachplanern zu erarbeiten. Fraglich ist, ob dieser Wall im Norden in Höhe des querenden Grabenzugs und im Bereich des Rückhaltebeckens fortgesetzt werden kann oder ob hier aus naturschutzfachlichen Gründen eine offene Verbindung zwischen den Grünbereichen erforderlich sein könnte. 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. Da ein Mindestabstand für Einmündungen als Aufstellfläche vor einer zu erwartenden Ampelanlage einzuhalten ist, könnte der in der Plankarte dargestellte Seitenstreifen entlang der Entlastungsstraße als **Pendlerparkplatz** für Nutzer aus dem Süden des Haller Stadtgebiets angelegt werden.

Auf die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene zweite Querung der A 33 für den **Landweg** sollte wie bereits an anderer Stelle erläutert verzichtet werden.

Der geplante **Gleisanschluss** für den Güterverkehr muss in jedem Fall bei gleichzeitiger Trassenplanung durch eine Querung der Straßenachse erfolgen.

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

b) 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 nördlicher 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. In Höhe Patthorster Straße könnte der Randbereich entlang der Entlastungsstraße ebenfalls als Pendlerparkplatz genutzt werden.

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.

6. Flächennutzungsplan-Änderung – Vorgehensweise im Vorentwurf

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Halle (Westf.) ist im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB zu dem konkreten parzellenscharfen Bebauungsplan Nr. 56 zu ändern (siehe Kapitel 4.2).

Die beigegefügte Plankarte stellt zunächst einen generalisierten **Vorentwurfsstand** auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung mit den Erschließungsvarianten I und II dar. Auf dieser Grundlage sollen zunächst die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB durchgeführt werden. Im weiteren Verfahren werden die Entwurfsplanungen gemäß der noch zu treffenden Variantenentscheidung ausgearbeitet.

Es wird erwartet, dass der Regionalrat in seiner Sitzung am 31.01.2011 dem Beschlussvorschlag der Bezirksregierung Detmold zustimmt. Daher wird in den FNP-Darstellungen bereits im Vorentwurf die südöstliche „Spitze“ des beantragten Gewerbegebiets in Richtung Auffahrt zur A 33 aus der Bauflächen-Darstellung herausgenommen. Die städtebauliche Rahmenplanung verdeutlicht aber, dass langfristig eine Sondernutzung wie Pendlerparkplatz oder eine gewerbliche Nutzung dieser durch das Straßensystem unvermeidbar eingeschlossenen Flächen durchaus sinnvoll sein kann.

7. Zentrale Planinhalte des künftigen Bebauungsplans

7.1 Art der baulichen Nutzung und immissionsschutzrechtliche Anforderungen

Die geplanten Bauflächen sollen entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen insbesondere im südlichen Abschnitt Richtung A 33 und im zentralen Bereich möglichst weitgehend als **Industriegebiet „GI“ gemäß § 9 BauNVO** festgesetzt werden. Die Flächen im Norden und Osten in Randlage zur K 30 und zu den Siedlungsbereichen bzw. angrenzend an Streubebauung im Außenbereich werden als **Gewerbegebiet „GE“ gemäß § 8 BauNVO** mit einem geringeren Emissionsgrad überplant.

Grundlegendes Ziel 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.

Im weiteren Planverfahren wird nach Entscheidung über das Plankonzept und über die Erschließungsplanung ein **schalltechnisches Gutachten** erstellt. Im Gutachten wird eine Gesamtbetrachtung für das Plangebiet durchgeführt, die im Ergebnis eine **Gebietsgliederung nach § 1(4) Nr. 2 BauNVO** hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen leisten soll. Nach den Vorabstimmungen mit dem Gutachter werden folgende Planfestsetzungen angestrebt:

- a) Gliederung nach dem Emissionsverhalten für Geräusche durch Festsetzung von **„immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln“ (kurz: IFSP)** in dB(A) je m² Betriebsgrundstück und
- b) voraussichtlich 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.

In dem künftigen Rechtsplan werden gemäß noch zu erstellendem Gutachten die entsprechenden Schalleistungspegel IFSP für die Teilflächen festgesetzt, ebenso die Gliederung gemäß Abstandserlass NRW. 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 Industrie/Gewerbe, die erforderliche Praktikabilität und Nachvollziehbarkeit der Planfestsetzungen sowie die einzuhaltenden Schutzansprüche der Nachbarschaft und die akzeptorbezogene Betrachtungsweise nach BImSchG und TA Lärm.

Großflächige und relativ (Emissions-)konfliktarme Gewerbe- und Industrieflächen sind aufgrund der Rahmenbedingungen in der Region begrenzt. 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 v.a. 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- oder Pharmaindustrie). Der sehr gut erschlossene Standort mit stark frequentierten Hauptverkehrsachsen könnte außerdem für Kfz-orientierte Nutzungen mit überörtlichem Einzugsbereich wie Einzelhandel (Einzelhandel in Konkurrenz zu den Innenstadtlagen, Outlet/Werksverkauf) oder große Vergnügungsstätten attraktiv sein. Derartige Nutzungen sind jedoch aus städtebaulicher Sicht als problematisch zu werten.

Vor diesem Hintergrund werden im künftigen 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**.

7.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Im künftigen Bebauungsplan sind Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und weitere Regelungen gemäß § 9(1) Nr. 1 und 2 BauGB aufzunehmen. 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.

Die Regelfestsetzungen zur **Grundflächenzahl GRZ**, über **Baugrenzen** etc. sind entsprechend als Obergrenzen bzw. möglichst umfassend zu erarbeiten. Die **Höhe baulicher Anlagen** muss für die GE-/GI-Entwicklung ebenso ausreichenden Spielraum eröffnen.

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).

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

Gemäß § 86 BauO NRW sollen örtliche Bauvorschriften zur Sicherung der Planungsziele in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Diese werden die Inhalte gemäß § 9(1) BauGB mit Blick auf die Lage im Siedlungs- und Landschaftsraum voraussichtlich um Festsetzungen v.a. zur Gestaltung der Fassaden der Gewerbebauten und der Werbeanlagen sowie zu den im Straßenraum wirksamen Anlagen wie Stellplätze und Einfriedungen ergänzen.

7.4 Erschließung

Das Plangebiet liegt grundsätzlich 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 zur Anschlussstelle Schnatweg sind bereits eingehend dargelegt worden. Ein 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. Verwiesen wird u.a. auf die Kapitel 1.3 und 2 dieser Begründung.

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 kann gut über Kreisstraße (Richtung Westen), Tatenhäuser Straße und Künsebecker Weg abgewickelt werden. Die innere Erschließung des Plangebiets erfolgt gemäß Variantenprüfung in Kapitel 5 durch an die Entlastungsstraße angehängte Planstraßen und durch eine Querverbindung Richtung Kreisstraße. Wie in der Variantendiskussion in Kapitel 5 dargelegt, wird in diesem Rahmen auch erwogen, die bisher geplante Überquerung des Landwegs über die A 33 aufzugeben.

Diese Entlastungsstraße wird gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 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 Straße wird daher anbaufrei mit dem Ausbaustandard einer klassifizierten Straße geplant, eine ergänzende Binnenerschließung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten wird erforderlich. Auf die weiteren Aussagen zur Straßenführung in den Kapiteln 1.3 und 2 sowie in der Variantendiskussion in Kapitel 5 wird verwiesen.

Das vorläufige **schalltechnische Gutachten – Teil „Verkehrslärm“** stellt dar, dass die Entlastungsstraße – ebenso wie die Gleisanbindung – aus schalltechnischer Sicht grundsätzlich realisierbar ist.¹¹ Zusammenfassend wird festgestellt, dass v.a. für den Bereich Flurstraße eine massive Entlastung von Verkehrslärm durch Zu-/Abfahrten zur A 33 erfolgen wird. Gleichwohl sind im Trassenverlauf v.a. im Norden an dem notwendigen Anschlusspunkt an K 25, K 30 und an den Künsebecker Weg auch

¹¹ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ der Stadt Halle – Teil „Verkehrslärm“- Fortschreibung, AKUS GmbH, Bielefeld, 18.01.2011

immissionsschutzfachliche Konflikte zu bewältigen, die je nach Planvariante auch mehr oder weniger umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erfordern werden.

Das Gebiet muss weiterhin für **Radfahrer** erschlossen werden. Zu berücksichtigen sind zum einen sinnvolle Querverbindungen zwischen Siedlungsbereich und Freiraum (einschl. Streubebauung südlich der A 33) und zum anderen ein möglichst attraktives Angebot für Arbeitnehmer der künftigen Betriebe, die aus dem Siedlungsbereich mit dem Rad zur Arbeit fahren können. Entlang der Entlastungsstraße und des neu zu bauenden Abschnitts der K 30 kann ein einseitiger Radweg angelegt werden. Zu prüfen ist, ob der Rad-/Fußweg parallel zur Entlastungsstraße bis in Höhe der Delbrügge-Siedlung bzw. bis in Höhe des Schnatwegs ggf. rückwärtig der Eingrünung und Verwallung angeordnet werden sollte.

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 VVOWL das geplante Gewerbe- und Industriegebiet in den **Nahverkehrsplan** aufnehmen. Der Verkehrsverbund Ostwestfalen Lippe (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.

Die **Bahnlinie „Haller Willem“** ist zwischen Bielefeld/Brackwede und Dissen/Bad Rothenfelde leistungsfähig modernisiert worden und wird im Stundentakt bedient. Bis zum Bahnhofpunkt 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.

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 ArcelorMittal eingeplant worden.

Ein Bahnanschluss in das Plangebiet hinein ist in Höhe des früheren Personenhaltepunktes „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 entsprechend in den Planvarianten gemäß Kapitel 5 berücksichtigen zu können.¹²

Die DB Netz AG hat auf Anfrage der Stadtverwaltung 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 soll 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 angeschlossen werden. 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.

7.5 Technische Erschließung, Wasserwirtschaft und Brandschutz

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

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.

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 Wohles 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.

¹² 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

Für die **Regenwasserbewirtschaftung** kommen folgende Alternativen in Frage:

- zentrale Vorklärung und Rückhaltung des Regenwassers auf öffentlichen Flächen,
- dezentrale Rückhaltungen (und ggf. Klärungen) auf oder am Rande der Baugrundstücke und ggf. Ableitung des Überlaufs in das öffentliche System.

Die weitere Sammlung des Regenwassers erfolgt durch Kanaltrassen oder Grabenzüge im öffentlichen Raum im Straßenzug oder in Grünflächen. Das Gefälle im Plangebiet in Richtung Südwesten spricht für eine Sammlung über das von Nordost nach Südwest verlaufende Grabensystem und über einen Grabenzug entlang der A 33. Diese Grabensysteme können mit Aufweitungen für die Regenrückhaltung relativ naturnah gestaltet werden. Die **Entwässerungsplanung** wird parallel zum Bebauungsplan-Verfahren weiter bearbeitet und abgestimmt.

Eine **Brauchwassernutzung** kann anfallendes Regenwasser reduzieren und bleibt unter Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zulässig.

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, ist für das Baugebiet eine Löschwassermenge von 192 m³/h für **2 Stunden** zur Verfügung zu stellen. Für den ersten Löschangriff muss eine Entnahmestelle in höchstens 100 m Entfernung, gemessen über verlegte Schlauchleitung, von den entferntesten Teilen des Objekts vorhanden sein. Sie muss eine Löschwasserentnahme von 800 l/min ermöglichen.
- 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 to 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.

7.6 Grünordnung, Belange von Naturschutz und Landschaftspflege und des Walds

Die planerischen Zielaussagen für das **grünordnerische Konzept** sind im Zuge der Variantenbeschreibung in Kapitel 5 dargelegt worden. Das Grundkonzept beinhaltet eine Mindestein- bzw. Mindestdurchgrünung auf den Bauflächen - die nach den Planungszielen aber möglichst großflächig und weitgehend genutzt werden sollen - gegenüber dem Umfeld und eine Einbindung des Gebiets in den Siedlungs- und Landschaftsraum durch v.a. im Nordosten sehr umfangreiche Grünzüge.

Die konkrete Ausarbeitung erfolgt nach Entscheidung über die Erschließungsvariante und über die weitere Vorgehensweise, die Zwischenergebnisse der Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB und der Umweltprüfung werden entsprechend ausgewertet.

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 wird die Planung auf Basis der Umweltprüfung (siehe dort) und der ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen leisten.

Im Planverfahren wird nach Ausarbeitung des parzellenscharfen Bebauungsplans Nr. 56 eine detaillierte **rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz** erfolgen. In der Prüfung und Bewertung der rechnerischen Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass neben den der Abwägung zugänglichen Planinhalten „Gewerbegebiet“ voraussichtlich artenschutzrechtlich notwendige Maßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen für planfeststellungsersetzende Straßenplanungen notwendig werden, die nach den gesetzlichen Regelungen nicht der Abwägung unterworfen werden können.

8. Prüfung der Umweltverträglichkeit - Umweltprüfung gemäß BauGB

Gemäß BauGB 2004 ist die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der **Vorentwurf des Umweltberichts** für die FNP-Änderung und für den Bebauungsplan (Vorentwurf hier zunächst als städtebauliche Rahmenplanung mit Varianten) wird in Teil II dieser Begründung beigefügt. In diesem Bericht wird die Umweltsituation im Plangebiet teilweise noch allgemein und unabhängig von den zu erörternden Varianten dargelegt.

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 abzustimmen. Auf dieser Grundlage wurde die Umweltstudie mit Anlagen als Teil B des o.g. Antragsverfahrens für die Regionalplan-Änderung erarbeitet. Zu den Anforderungen und der umweltrelevanten Grundlagen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Dieser Umweltbericht wird im Zuge der weiteren Bauleitplan-Verfahren schrittweise aktualisiert und fortgeschrieben. Fachbehörden und Öffentlichkeit werden ausdrücklich gebeten, vorliegende Informationen gemäß § 4 BauGB der Stadt zur Verfügung zu stellen. Auf dieser Basis werden dann im weiteren Verfahren die Variantenentscheidung getroffen und der Planentwurf mit Begründung und Umweltbericht ausgearbeitet. Rahmenplanung und weitere Vorgehensweise werden mit den beteiligten Fachabteilungen und Planern erörtert und abgestimmt.

Zusammenfassend ergibt die bisherige Umweltprüfung, dass das geplante großflächige Gewerbe- und Industriegebiet einen überwiegend intensiv agrarisch genutzten Landschaftsraum beansprucht, der im Süden durch den Neubau der A 33 erheblich umgestaltet und vorbelastet sein wird. Die vorrangige Problematik im Plangebiet betrifft insbesondere die Großflächigkeit des Vorhabens mit Auswirkungen auf Lebensräume, Bodenversiegelung, Wasserwirtschaft und auf die im Umfeld teilweise vorhandene Nachbarschaft mit Siedlungsflächen, Streubesiedlung, Hofstellen. Auf die Bearbeitung in der Umweltprüfung wird Bezug genommen. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in der **bauleitplanerischen Abwägung** geprüft und angemessen berücksichtigt. Der Eingriff wird im Naturraum sachgerecht ausgeglichen.

9. 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** einzuleiten.

10. Flächenbilanz für die Rahmenplanung/Varianten, Tabelle

Teilfläche/Nutzung	Rahmenplanung, vorläufige Flächengröße in ha*	
	Variante I	Variante II
GI-/GE - Flächen, Summe ca.	41,0	40,5
- Gewerbefläche gemäß Bestand FNP	2,1	1,8
Verkehrsflächen, Summe ca.	8,0	8,0
- Entlastungsstraße einschl. Anschlüsse im Norden ca.	3,1	3,2
- Kreisstraße einschl. Neutrassierung und Bestand ca.	2,2	1,8
- Binnenerschließung, Planstraßen A, B, C ca.	0,6	0,9
- Überplanung Anschluss Schnatweg/A 33 einschl. Neben- und Grünflächen	2,0	2,0
Grünflächen und sonstige Flächen, Summe ca.	37,5	38,0
- Gliederung zwischen Entlastungsstraße u. Flurstraße	26,2	27,5
- Grabenzug Richtung A 33	5,2	4,0
- Straßenbegleitgrün, geplant entlang K 30 und A 33	3,7	3,7
- Streubebauung und Teilflächen in Höhe Knotenpunkt K 25/K 30	2,3	2,7
Gesamtfläche Plangebiet in ha*	ca. 86,5 ha	

11. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

Die für die Realisierung des Vorhabens erforderliche Bauleitplanung umfasst die notwendige **Änderung des Flächennutzungsplans** und die **Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“**. Die Planverfahren werden im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Die vorliegenden Vorentwurfsunterlagen umfassen diese Begründung, die Plankarte der Flächennutzungsplan-Änderung, eine Nutzungsübersicht als Bestandskarte (Blatt 1) und die städtebauliche Rahmenplanung mit zwei Erschließungsvarianten (Blatt 2 und Blatt 3) sowie die in der Gliederung genannten Anlagen.

Auf Grundlage der Erschließungsvarianten werden zunächst die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB durchgeführt, um die Öffentlichkeit über die Planungen und über mögliche Varianten zu informieren und um weitere Abwägungsgrundlagen für die Variantendiskussion zu erhalten. Nach Auswertung der Ergebnisse dieser ersten Verfahrensschritte und der gutachterlichen Untersuchungen wird im weiteren Verfahren das Erschließungskonzept ausgearbeitet. Der Bebauungsplan wird nach Entscheidung über dieses Konzept dann als Rechtsplan gemäß § 9 BauGB und gemäß BauNVO für die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB ausgearbeitet.

Auf die bisherigen Beratungs- und Abwägungsunterlagen des Rats der Stadt und seiner Fachausschüsse wird Bezug genommen.

Halle (Westf.), im November 2010
(Nachträge im Januar 2011, Stand 25.01.2011)

