

STADT HALLE (WESTF.)

**Begründung mit Umweltbericht
zur 8. Flächennutzungsplan-Änderung
„Gewerbegebiet an der A 33“**

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

Entwurf, Dezember 2011

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

Teil I: Begründung zur 8. FNP-Änderung

- 1. Lage des Plangebiets und bisherige Darstellung im Flächennutzungsplan**
- 2. Planungsanlass, landesplanerische Standortdiskussion und Baufortschritt der A 33**
 - 2.1 Übergeordnete Planungsziele und Flächenbedarf für Gewerbe und Industrie
 - 2.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion
 - 2.3 A 33 - Bau und Inbetriebnahme des Abschnitts 6 und fehlender Lückenschluss
- 3. Standortentscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg**
- 4. Städtebauliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen**
 - 4.1 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Rahmenbedingungen
 - 4.2 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung
 - 4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz
 - 4.4 Wald
 - 4.5 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft
 - 4.6 Altlasten und Kampfmittel, Bodenschutz
 - 4.7 Landwirtschaft
 - 4.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege
 - 4.9 Freizeit und Erholung
 - 4.10 Sonstige planungsrechtliche Bindungen: Trasse der A 33 und Leitungstrassen
- 5. Planungsziele und künftige FNP-Darstellung**
 - 5.1 Städtebauliche Ziele der Stadt Halle (Westf.) im Plangebiet und Planverfahren
 - 5.2 Plankonzept und künftige FNP-Darstellung
 - 5.2.1 Variantendiskussion und Entscheidung über das Plankonzept
 - 5.2.2 Künftige Darstellungen im Flächennutzungsplan und Flächenbilanz
- 6. Auswirkungen auf die Umwelt - Umweltprüfung gemäß BauGB**
 - 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht - Schutzgüter gemäß BauGB
 - 6.2 Artenschutzrechtliche Prüfung
 - 6.3 Eingriffsregelung und Ausgleichsflächenkonzept
 - 6.4 Auswirkungen auf die Landwirtschaft und Verlust von nutzbaren Böden
 - 6.5 Überplanung von Wohnhäusern und Auswirkungen auf das Umfeld
- 7. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung**

Teil II: Umweltbericht zur 8. FNP-Änderung

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

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

Teil III: Anhang zur 8. FNP-Änderung

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

1. Lage des Plangebiets und bisherige Darstellung im Flächennutzungsplan

Das Plangebiet liegt im Süden des Stadtgebiets der Stadt Halle (Westf.) im Ortsteil Künsebeck. Südlich der Ortslage Künsebeck werden die Flächen zwischen Kreisstraße (K 30), Flurstraße, Schnatweg sowie der planfestgestellten und bis zum Schnatweg schon im Bau befindlichen Trasse der A 33 überplant. Der Änderungsbereich umfasst einschließlich aller geplanten Grünzonen etc. etwa 81 ha.

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

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

2. Planungsanlass, landesplanerische Standortdiskussion und Baufortschritt der A 33

2.1 Übergeordnete Planungsziele und Flächenbedarf für Gewerbe und Industrie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Untersuchung hat die o.g. Aussagen nochmals deutlich bestätigt. Unter den bisherigen Rahmenbedingungen wurde aus der Gewerbeflächenprognose (GIFPRO) im Planungshorizont bis 2025 zunächst ein Flächenbedarf von 20 ha Gewerbe-/Industrieflächen für die Stadt Halle abgeleitet. Darüber hinaus wurden zusätzliche Impulse für die Region durch den Lückenschluss der A 33 erwartet, die eine weitere Flächenachfrage 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 wurde im Ergebnis die Erschließung eines Gewerbe- und Industrie-Standorts an der A 33 mit langfristiger Perspektive und mit etwa 40-45 ha Gesamtgröße (ohne umgebende Grünflächen etc.) empfohlen. Eine mögliche Größenordnung für Bauabschnitte wurde bei 20-25 ha für einen ersten Bauabschnitt und bei 15-20 ha für einen zweiten Bauabschnitt gesehen.

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

Derartige Bauflächen müssen bauleitplanerisch möglichst frühzeitig entwickelt werden, da erfahrungsgemäß Eigentumsfragen, die in der Region typischen Konflikte mit Streubebauung, immissionsschutzrechtliche Anforderungen sowie naturschutzfachliche oder erschließungstechnische Fragestellungen einen zunehmend hohen Planungsaufwand erfordern. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die gewerblich-

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

industriellen Entwicklungsmöglichkeiten in Halle (Westf.) durch vielfältige konkurrierende Nutzungen wie Misch- und Wohnbauflächen, durch den Kammzug des Teutoburger Walds und durch großflächige FFH- und Naturschutzgebiete erheblich eingeschränkt sind. Dagegen stehen die Anforderung der gewerblichen Wirtschaft, bei Bedarf kurzfristig reagieren und Standortentscheidungen treffen zu können sowie die Notwendigkeit einer stabilen Wirtschaftsentwicklung mit möglichst wohnortnahen Arbeitsplätzen für die Kommunen.

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

2.2 Planerische Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und Standortdiskussion

Die Stadt Halle (Westf.) hat in den letzten Jahren nach intensiven Erörterungen mit der Bezirksregierung Detmold die vorbereitenden Arbeiten für die weitere langfristige bauliche Entwicklung des Stadtgebiets durchgeführt. Zusammenfassende **Grundlage für die gewerblich-industriellen Planungsziele** sind die Antragsunterlagen, die für die nach den Vorabstimmungen im Frühjahr 2010 formal beantragte Regionalplan-Änderung zur Darstellung eines Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) in den letzten Jahren schrittweise erarbeitet worden sind. Die nachfolgend zusammengefasste Standortdiskussion basiert auf diesen Unterlagen, auf die Regionalplan-Änderung wird verwiesen.³

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

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

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

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

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

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

a) Naturräumliche und siedlungsgeographische Rahmenbedingungen

Das Stadtgebiet umfasst ca. 70 km² und wird naturräumlich und siedlungsgeographisch durch die Lage am Südhang des Teutoburger Walds geprägt. Der westliche und mittlere Bereich ist Teil des flachen, durch Grünland, Acker und Gehölzzüge gegliederten und in den Niederungen feuchten „Ostmünsterlands“, der nordöstliche Bereich wird durch den walddreichen 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.

Das **FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“** umfasst im Osten und Norden der Kernstadt weite Teile des Waldbestands um Gartnischer Berg, Storckenberg/Knüll und Eggeberg. Diese Flächen sind großflächig auch als Naturschutzgebiete festgesetzt worden. Nach Nr. 6.2 VV-FFH⁴ sind bei einem Abstand von über 300 m zwischen geplanten Bauflächen und einem FFH-Gebiet i.d.R. keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten. Dieser Vermutungsabstand kann ggf. unterschritten werden, sofern eine allgemeine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets besteht. Mit Blick auf die angestrebten größeren Gewerbe- und 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 überaus attraktiv und nachfolgend in Abbildung 1 großräumig grün schraffiert abgegrenzt.

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

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

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)

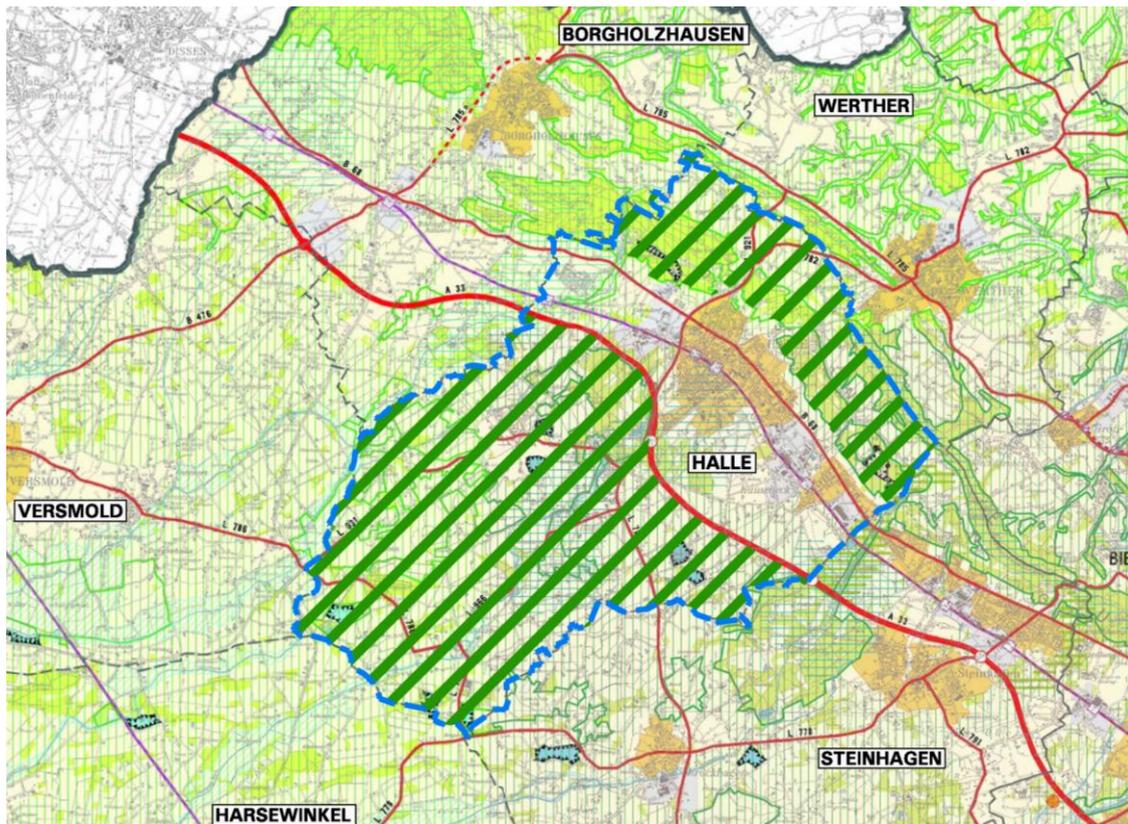


Abbildung 1: Großflächige Freiräume im Stadtgebiet

- ohne Maßstab - Δ ^{Nord}

Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

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

b) Standortprüfung der vorhandenen gewerblich-industriellen Schwerpunkte

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

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

Diese GIB umfassen den ganz überwiegenden Teil der gewerblich-industriellen Bauflächen der Stadt Halle (Westf.) und sind mittlerweile weitgehend bebaut oder beinhalten nur noch i.W. betriebsgebundene Reserveflächen. Größere Entwicklungspotenziale innerhalb dieser Flächen oder im unmittelbaren Randbereich bestehen nicht

mehr. Im GIB Nr. 1 nordwestlich der Kernstadt wäre ein neuer Ansatz im Westen erforderlich, der jedoch als sehr problematisch bewertet worden ist (siehe Absatz c).

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

c) Prüfung eines ergänzenden Gewerbe- und Industrieansatzes in Randlagen

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

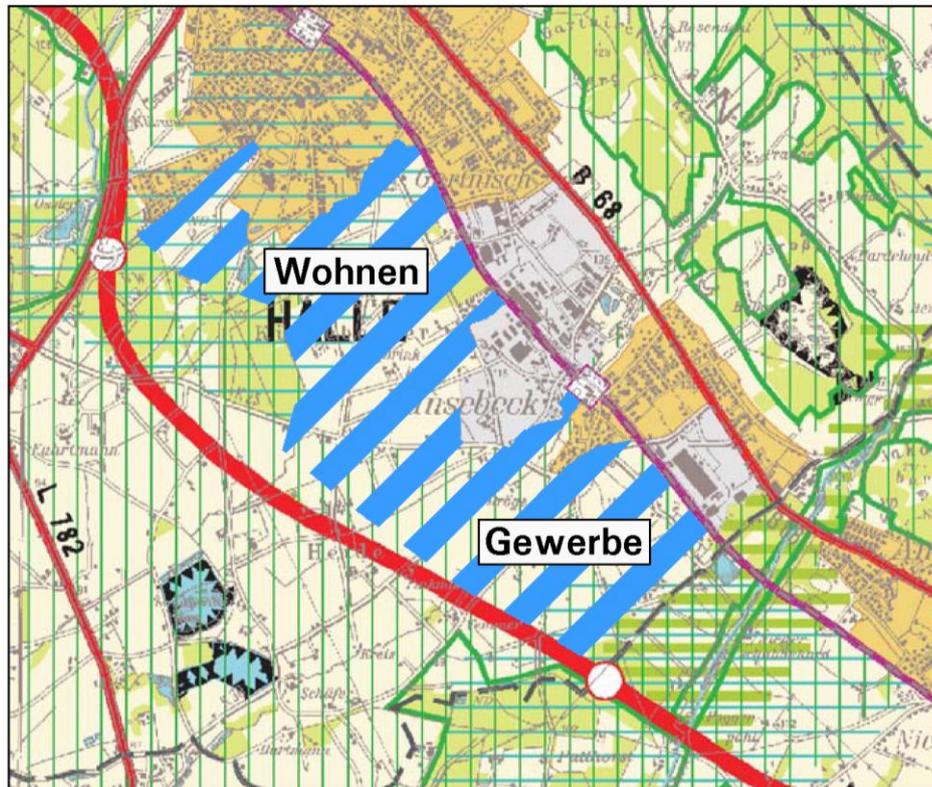
c.1) Neuentwicklung westlich der Kernstadt in Richtung Hesseln

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 begrenzten Größe und der mit diesem Standort verbundenen Konflikte wurde dieser Standort als nicht geeignet angesehen. Zu nennen sind insbesondere naturräumliche Probleme (Siedlungsband Halle-Steinhagen bis 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 damaligen FNP-Neuaufstellung noch mehrere landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe ansässig, deren Existenz gefährdet werden würde. Der unmittelbar im Planbereich liegende Hof könnte in jedem Fall nicht erhalten werden.

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

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



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

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

Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold

- ohne Maßstab - Δ ^{Nord}

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

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

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

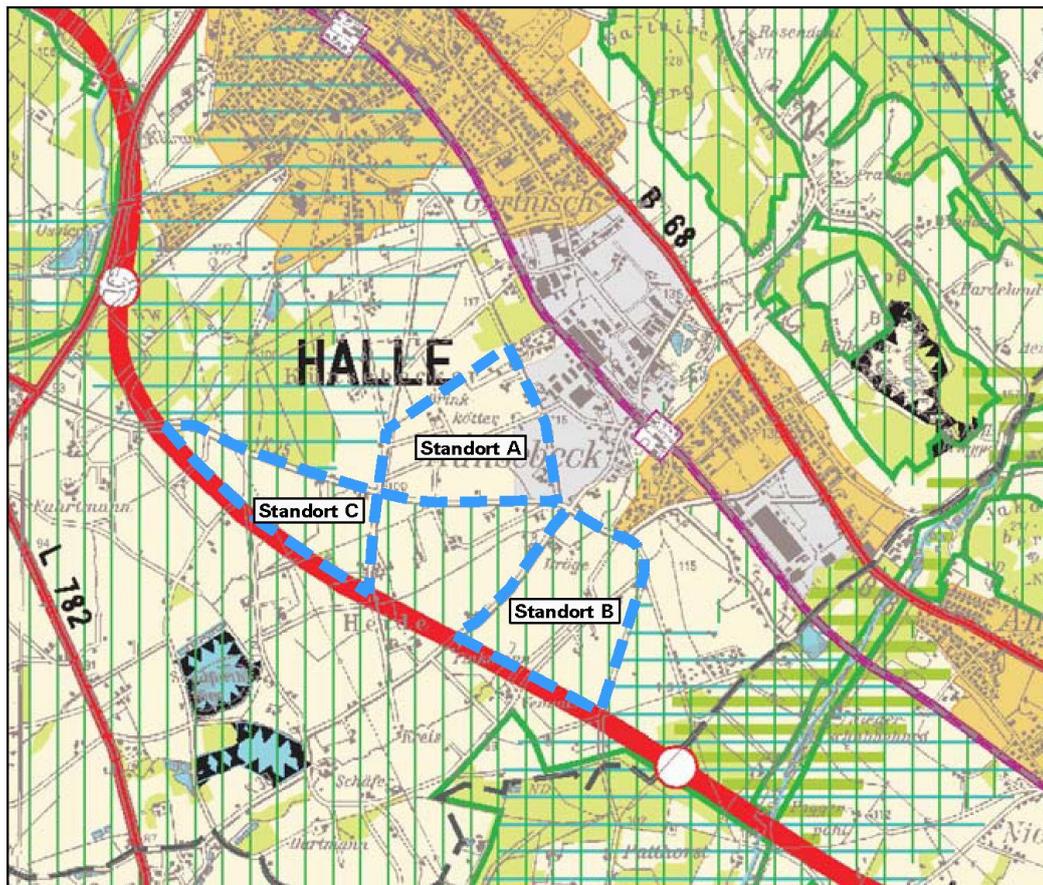


Abbildung 3: Darstellung der GIB-Standortalternativen A, B und C - ohne Maßstab - Δ ^{Nord}
 Grundlage: Regionalplan Regierungsbezirk Detmold, Legende siehe Abbildung 2

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

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

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

- Im Westen Richtung Borgholzhausen und Versmold sowie im Südwesten über Kölkebeck Richtung Harsewinkel und Brockhagen erstreckt sich großräumig der z.T. feuchte Niederungsbereich mit Bachniederungen und Naturschutz- und FFH-Gebieten (insbesondere die Bereiche Ruthebach/Laibach/Loddenbach, Nordbruch, Bergwiese und Barrelpäule). Dieses großräumige Gebiet scheidet aus Sicht des Natur- und Freiraumschutzes für eine neue intensive Siedlungsentwicklung aus.
- Im Südosten des Stadtgebiets folgt im Gemeindegebiet Steinhagen der wertvolle Waldbereich „Patthorst“.

- Über die Stadtgrenzen nach Norden und Osten erstreckt sich der Kammzug des Teutoburger Walds mit dem FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“. Hier bestehen weder an der Stadtgrenze zu Borgholzhausen noch an der Grenze zu Werther Erweiterungspotenziale.
- Über diese Randlagen hinausgehende alternative Ansätze für ein Interkommunales Gewerbegebiet mit den Nachbarkommunen wurden ebenfalls nicht gesehen.

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

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

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

- Aus städtebaulicher Sicht zerschneidet die A 33 das Stadtgebiet und begrenzt die Entwicklung nach Süden. Es verbleibt der oben dargestellte, blau schraffierte eingeschränkte Bereich, der für eine größere bauliche Entwicklung sowohl für Wohnnutzungen als auch für konkurrierende Gewerbe- und Industrienutzungen in Frage kommt. Die zukunftssichere Entwicklung und Gliederung dieses Bereichs ist daher ein besonderes strategisches städtebauliches Ziel der Stadt.
- Verkehrlich führt der Bau der A 33 langfristig zwar zu einer erheblichen Entlastung der B 68, aber auch zu neuen Belastungen an den künftigen Anschlussstellen und im anschließenden Straßensystem.

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

Gemäß Gutachten wird die 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

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

Hinweis: Die Verkehrsuntersuchungen sind dieser FNP-Änderung nicht mehr als Anlage beigefügt, da diese Anlage im parallel erfolgenden parzellenscharfen Bebauungsplan-Verfahren sind. Dem Rat haben die Unterlagen im Zuge der VEP-Diskussionen und im Bebauungsplan-Verfahren vorgelegen bzw. werden noch vorgelegt.

A 33 eine Verkehrsstärke von täglich bis über 10.000 Kfz erwartet. Hierzu wird auf die Kapitel 6.6, 6.7 und 10 des Verkehrsentwicklungsplans verwiesen, insbesondere aber auch auf den Nachtrag Verkehrsanalyse für den Planfall P1.1 (Januar 2011). Die Untersuchungen zeigen, dass diese Straße ganz wesentlich dem Ziel- und Quellverkehr in Halle von und zur Auffahrt Schnatweg/ A 33 dient.

Darüber hinaus muss die Straße voraussichtlich eine wichtige kurz- bis mittelfristige Entlastungsfunktion für die B 68 in der Stadtmitte haben, wenn sich der Weiterbau der A 33 verzögert oder der Abschnitt 6 bis zur Anschlussstelle Schnatweg entgegen den Forderungen der Stadt Halle für den Verkehr freigegeben wird, sich der Lückenschluss durch den planfestgestellten, baureifen Abschnitt 7.1 aber weiter verzögert. Die Gutachter erwarten je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz für diese für die Stadt außerordentlich kritische Zeitspanne bis zu rund 15.800 Fahrzeuge/Tag auf der Entlastungsstraße (siehe Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße in Künsebeck, Planfall1.1a, November 2010).

Heute besteht bereits entlang der B 68 im Innenstadtbereich ein massives Problem durch **Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂)**. Der Grenzwert von 40 µg gemäß § 3 der 39. BImSchV wird an der Messstation Lange Straße (B 68) in der Stadtmitte mit 58 µg ganz erheblich überschritten. Diese Situation würde sich mit der **Fertigstellung des Bauabschnitts 6 der A 33** und dem zwischenzeitlichen Bauende an der Anschlussstelle Schnatweg noch erheblich verschärfen, wenn der dort ankommende Verkehr ohne Alternative über die B 68 geführt werden würde. Der Bau der A 33 bis zum Schnatweg führt faktisch bei einer vorzeitigen Freigabe für den Verkehr ohne Lückenschluss bis Borgholzhausen zu einer katastrophalen und nicht vertretbaren Gesamtbelastung der Ortsdurchfahrt der B 68 in Halle, aber auch zu massiven (häufig übersehenen) Belastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes in Künsebeck, hier v.a. der Flurstraße mit unmittelbar angrenzenden Wohnhäusern.

Die Stadt Halle (Westf.) hat daher immer wieder gefordert, dass schnellstmöglich der vollständige Lückenschluss bis Borgholzhausen erfolgen muss und dass die A 33 mit der Anschlussstelle Schnatweg erst freigegeben wird, wenn der Durchbau erfolgt ist.

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

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

- Die Bauarbeiten für den Neubau der A 33, Abschnitt 6 Bielefeld/Steinhagen, haben nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im August 2009 noch im Jahr 2009 begonnen, im Laufe des Jahres 2011 haben sich hier aber offenbar deutliche Verzögerungen ergeben.

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Planabschnitt 7.1 zwischen Halle (Westf.) und Borgholzhausen ist im Juni 2011 gefasst worden. Das Baurecht ist heute vollziehbar, die Klage der Naturschutzverbände hat keine aufschiebende Wirkung. Entgegen allen früheren Zusagen für einen umgehenden Baubeginn nach Vorlage der rechtlichen Voraussetzungen, die selbst im Herbst 2011 noch gegeben worden sind, stellen die im Dezember 2011 bekannt gewordenen eventuellen Verzögerungen durch Finanzierungsprobleme und -streitigkeiten zwischen Bund und Land für die betroffenen Bürger und Kommunen eine Zumutung dar und stoßen auf völliges Unverständnis. Die jüngste Entwicklung Ende Dezember 2011, nach der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesfinanzministeriums jetzt doch wieder davon ausgehen, dass schon im Jahr 2012 mit dem Bau des Abschnitts 7.1 begonnen wird, verdeutlicht die schwierige Situation der Stadt im Zuge dieser Bauleitplanung und die Unwägbarkeiten im Abstimmungsprozess zwischen Landes- und Bundesregierung.
- Der Schnatweg wird künftig als Verbindung zwischen der A 33 und der bisherigen B 68, die ihre Bedeutung als lokale und regionale Hauptverkehrsstraße behalten wird, genutzt. Vor dem Lückenschluss bis zum heutigen Ausbauende der A 33 bei Borgholzhausen wird der Fernverkehr das Stadtgebiet Halle (Westf.) weiterhin massiv belasten, wenn keine alternativen Maßnahmen ergriffen werden. Bei Eröffnung der Anschlussstelle Schnatweg ohne Lückenschluss wird der Verkehr nochmals erheblich zunehmen.
- Im Jahr 2008 lag die Belastung bei rund 14.000 Kfz (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 1.650 Lkw). Straßen.NRW hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 33 bei einem Betrieb der A 33 nur bis Steinhagen/Schnatweg für Halle bis zum Jahr 2025 eine Verkehrszunahme auf der B 68 in der Stadtmitte auf 20.000 Kfz täglich prognostiziert (Schwerlastverkehr größer 3,5 t: 3.050 Lkw). Aus Sicht der Stadt Halle wird es angesichts der Kapazitätsgrenzen der B 68 und des üblichen Verkehrsverhaltens aber auch zu einer teilweisen (unverträglichen) Verdrängung in das nachgeordnete Gemeindestraßennetz kommen.
- Durch die Mehrbelastung wird sich die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) an der Messstation Lange Straße (B 68) in der Stadtmitte weiter verschärfen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf für das Land NRW bzw. für die Bezirksregierung Detmold, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität müssen ergriffen werden. Eine wirksame Entlastung kann nur durch eine großräumige Umleitung des Fernverkehrs - mit entsprechender Betroffenheit der Bürger in den Nachbarkommunen - und durch den schnellstmöglichen Lückenschluss der A 33 erfolgen.
- Der frühzeitige Bau der ohnehin langfristig auch als Entlastungsstraße für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr von der bzw. in Richtung A 33 geplanten Haupterschließungsstraße für das Gewerbe- und Industriegebiet ist vor diesem Hintergrund außerordentlich dringlich und muss spätestens bis zur Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des Abschnitts 6 abgeschlossen sein.
- Möglicherweise kommt der Straße aber auch schon eine frühzeitige Entlastungsfunktion bei weiteren Verzögerungen im Abschnitt 6 und einem vorläufigen Ausbauende der A 33 bei Ummeln und bei Verkehrseinschränkungen auf der B 68 im Stadtkern zu, so dass andere Siedlungsbereiche vor Umleitungsverkehren besser geschützt werden können. Dieser Bauzustand ist vom Büro IVV Aachen ergänzend berechnet worden (siehe: Ergänzende Planfälle, September 2011), die Entlastungsstraße würde auch in einer derartigen Übergangssituation bis zu 7.600 Kfz aufnehmen und die B 68 damit deutlich entlasten.

- Hauptverkehrsstraßen im Planungsraum sind neben dem Künsebecker Weg als örtlicher Hauptstraße die Kreisstraße (K 30 mit kritischer Ortsdurchfahrt!) und die Tatenhausener Straße (K 25). Der Verkehr aus den südöstlichen Wohnsiedlungs- und Gewerbebereichen der Stadt Halle ist nach Süden in Richtung A 33/Schnatweg über das lokale Straßennetz und über die Entlastungsstraße möglichst ohne Belastung der untergeordneten Straßen und der Siedlungsbereiche zu führen. Nach Durchbau der A 33 ist der Verkehr mit nordwestlichen Zielrichtungen entsprechend über die K 25 zur Auffahrt Alleestraße zu führen.
- Zur Schaffung der Realisierungsvoraussetzungen gehört insbesondere auch der Grunderwerb für die geplante Entlastungsstraße. Dabei liegt auf der Hand, dass dieser Erwerb innerhalb dieses kurzen Zeitraums nicht freihändig erfolgen kann.

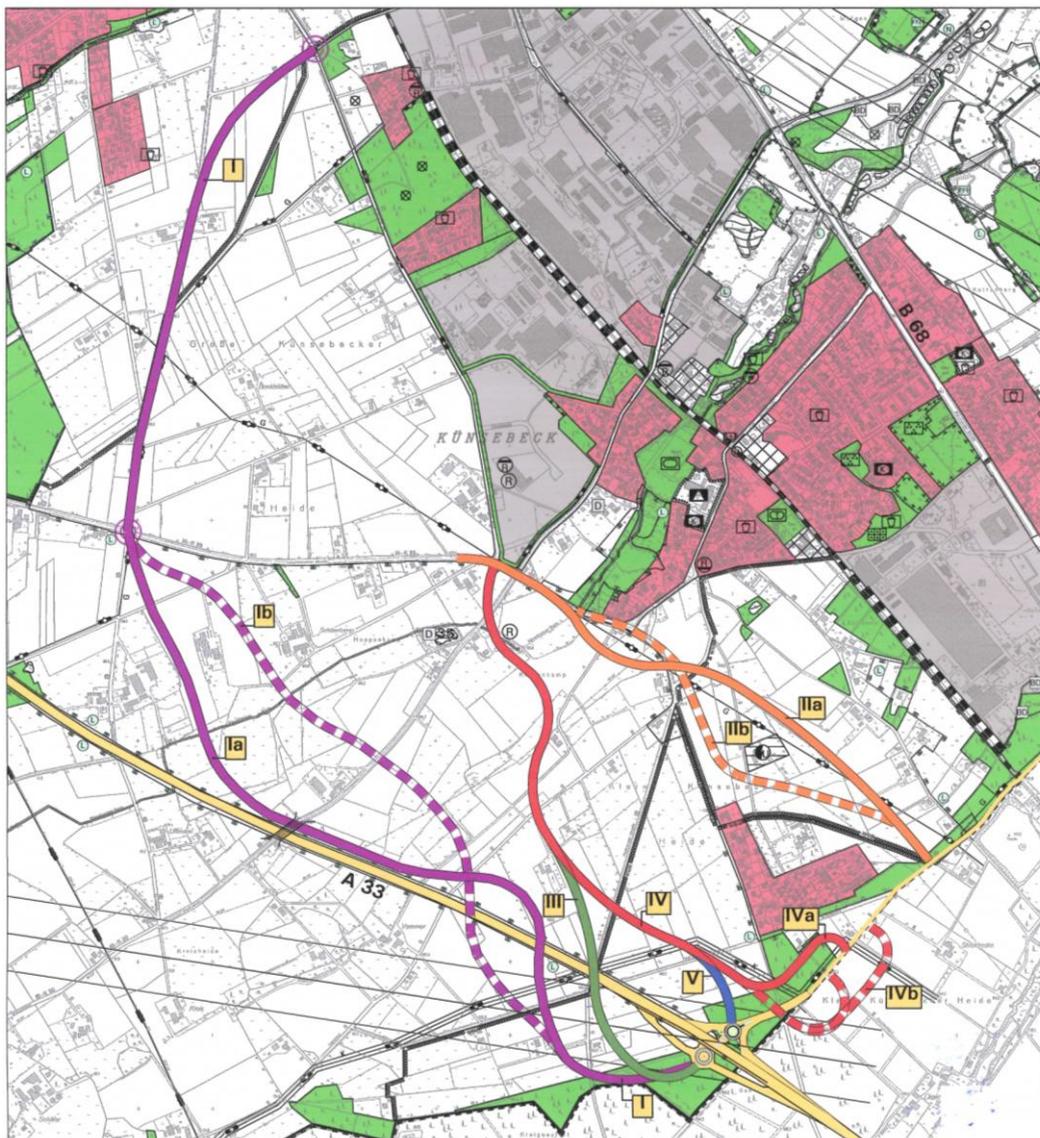
Die Stadt Halle (Westf.) sieht die einzige realistische Möglichkeit, den Grunderwerb für dieses besonders wichtige Straßenprojekt zu realisieren, in der zügigen Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“ im Parallelverfahren zur 8. FNP-Änderung und in der Durchführung eines Umlegungsverfahrens nach §§ 45ff. BauGB im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristig benötigten neuen Gewerbe- und Industriegebiet.

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

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

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

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



Planzeichenerklärung gemäß Flächennutzungsplan

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

Abbildung 4: Entlastungsstraße zwischen Künsebecker Weg/K 25 und Schnatweg/A 33, hier: Varianten I bis V mit Untervarianten
 Grundlage: FNP Stadt Halle (Westf.)

- ohne Maßstab - Δ^{Nord}

3. Standortentscheidung für das Plangebiet zwischen Künsebeck und A 33/Schnatweg

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

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

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

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

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

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

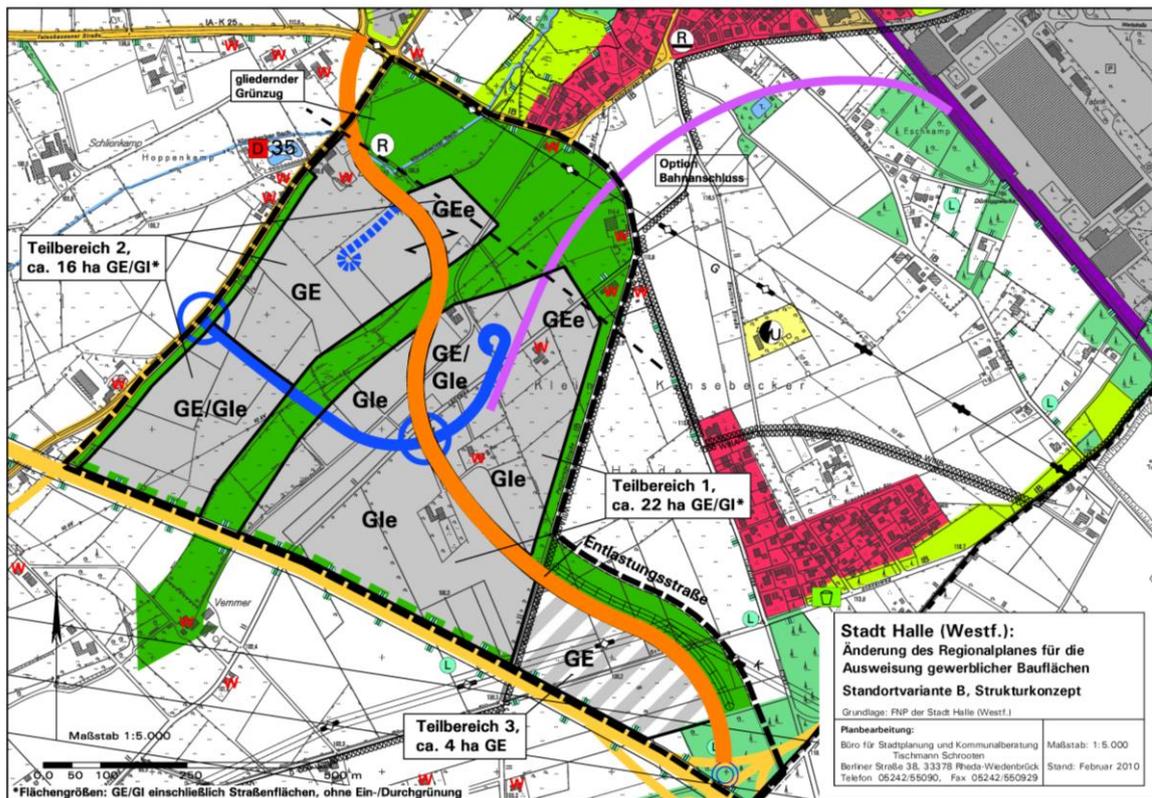


Abbildung 5: Standortdiskussion auf Regionalplan-Ebene, erstes Strukturkonzept für Standort B
 Grundlage: FNP Stadt Halle (Westf.) - ohne Maßstab - Δ Nord

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

4. Städtebauliche Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen

4.1 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Rahmenbedingungen

Das geplante interkommunale Gewerbegebiet liegt im Ortsteil Künsebeck und überplant südlich des Siedlungsbereichs Künsebeck die Freiflächen zwischen Kreisstraße (K 30), Flurstraße, Schnatweg und der geplanten Trasse der A 33. Das Gebiet befindet sich südwestlich des entlang der B 68 und der Bahntrasse „Haller Willem“ nahezu geschlossenen Siedlungsbands von Künsebeck bis Halle. Das Gelände liegt bereits in relativ ebener Lage im Übergang zum offenen Landschaftsraum des Ostmünsterlands und fällt von etwa 115 m über NHN im Norden an der Kreisstraße auf rund 103-105 m über NHN entlang der Trasse der A 33.

Die Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv als Ackerflächen oder (mit zunehmend geringerem Anteil) als Grünland genutzt, der Maisanteil hat im Laufe der Planungsarbeiten bereits erkennbar zugenommen. Im Bereich des namenlosen

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

Im Norden 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.

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

4.2 Regionalplan und landesplanerische Abstimmung

Die Fläche war im Regionalplan vor Einleitung des Planverfahrens als *allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich* mit überlagernder Signatur *Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung* dargestellt. Der südöstliche Teil liegt in einem Bereich zum Schutz des Grundwassers (Wasserschutzgebiet). Im Norden schließen der *Allgemeine Siedlungsbereich* (ASB) Künsebeck und der großräumige *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen* (GIB) im Bereich Gartnisch an. Der geplante Standort mit hervorragender Erschließung und regionaler Bedeutung erforderte somit eine Darstellung im Regionalplan als *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen* (GIB). Die Stadt Halle (Westf.) hat daher im Frühjahr 2010 die entsprechende Änderung des Regionalplans beantragt. Zur Standortwahl und zu weiteren Aussagen wird auf die o.g. Antragsunterlagen verwiesen.

Der Regionalrat hat in seiner Sitzung am 28.06.2010 den Erarbeitungsbeschluss hierfür gefasst (siehe Vorlage Drucksache Nr. RR-14/2010). Die Bezirksregierung hat im Sommer 2010 das entsprechende Beteiligungsverfahren durchgeführt, in der der interkommunal zu erschließende Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich „Ravenna Park“ landesplanerisch an dem ausgewählten Standort verortet worden ist. Der Erörterungstermin fand im November 2010 statt. Grundlegende Bedenken wurden insbesondere von den Naturschutzverbänden vorgetragen, das LANUV hat ebenfalls Vorbehalte bzgl. Standortentscheidung und Umfang des GIB dargelegt. Mit den Fachbehörden konnte i.W. ein Ausgleich der Meinungen erzielt werden. Die Beratung des Regionalrats über die Änderung des Regionalplans erfolgte am 31.01.2011, die 5. Änderung hat mit Bekanntmachung vom 11.04.2011 Rechtskraft erlangt.

Die Regionalplan-Neudarstellung umfasst einen regional bedeutsamen GIB-Standort mit 42 ha Größe, an dem die Kommunen Halle (Westf.) mit 16 ha, Gütersloh mit 21 ha und Werther mit 5 ha beteiligt sind. Die südöstliche „Spitze“ des beantragten Gewerbegebiets in Richtung Auffahrt zur A 33 wurde aus der GIB-Darstellung gestrichen. Als Ziel wurde darüber hinaus eine bedarfsgerechte Verknüpfung mit der Schieneninfrastruktur aufgenommen. Im Rahmen der nachfolgenden Fachplanungen sind die erforderlichen Flächen für die Realisierung eines Gleisanschlusses festzulegen und langfristig vor entgegenstehenden Nutzungen zu sichern.

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

4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

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

- Im Landschaftsplan Halle-Steinhagen sind die südlich der Tatenhausener Straße und südwestlich der Flurstraße gelegenen Flächen insgesamt als großräumiges **Landschaftsschutzgebiet** des Kreises Gütersloh festgesetzt worden. Es handelt sich hier um die *Landschaftsschutzgebiete 2.2.1 Halle Steinhagen* und um die *Landschaftsschutzgebiete 2.2.2 Bäche des Ostmünsterlands*. Der Künsebecker Bach und der namenlose Grabenzug im Plangebiet im Süden sind Teile des landesweit bedeutsamen Biotopverbundsystems (VB-DT-3915-0222). Die an der Anschlussstelle Schnatweg folgenden Waldflächen sind als *Landschaftsschutzgebiet 2.2.3 Wälder des Ostmünsterlands* festgesetzt worden.
- Im Plangebiet liegt kleinflächig an der Flurstraße ein nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 62 Landschaftsgesetz **geschützter Biotop**, der im Zuge des Planvorhabens i.W. in die umgebenden Grünzonen eingebunden werden kann (GB-3916-089, Nass- und Feuchtgrünland). Am Nordwestrand des Waldgebiets Patthorst in Höhe der Anschlussstelle Schnatweg ist ebenfalls ein geschützter Biotop aufgenommen worden (GB-3916-028, Zwergstrauch-, Ginster-, Wacholderheiden), der massiv durch den Bau der A 33 mit der Anschlussstelle Schnatweg betroffen sein wird. Der folgende Waldkomplex „In der Patthorst“ ist im Biotopkataster des LANUV erfasst (BK-3916-007). Darüber hinaus liegen nördlich des Plangebiets im Anschluss an das zu erhaltende Regenrückhaltebecken an der Flurstraße in der Aue des Künsebecker Bachs weitere Biotope (GB-3916-295 und GB-3916-296).
- **Naturschutzgebiete, FFH-Schutzgebiete, Vogelschutzgebiete** oder andere Schutzgebiete sind im Plangebiet oder im direkten Umfeld nicht festgesetzt worden.
- Zur Erfassung der Biotopstruktur wurde eine **Biotoptypenkartierung** durchgeführt. Die Flächen werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich als Ackerflächen oder als Grünland genutzt. Insbesondere im Bereich des namenlosen Grabenzugs, der das Gebiet von Nordost nach Südwest quert, kommen auch Grünlandbrachen und feuchte Grünlandabschnitte vor. Zunehmend sind jedoch Grünlandumbruch und Maisanbau zu beobachten, hier liegen heute bereits Abweichungen zu den ersten Bestandsaufnahmen 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 Feldgehölze.

- Hinsichtlich der **biologischen Vielfalt** wird im Umweltbericht angesichts der überwiegend intensiven Nutzungen angenommen, dass die genetische Vielfalt der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten insgesamt eher mäßig ausgeprägt ist. Auch hinsichtlich der Arten- und Biotopvielfalt ist auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen von einer Verringerung gegenüber dem natürlichen Potenzial auszugehen. Die im Planungszeitraum beobachtete zunehmende Nutzungsintensivierung (Mais) sowie der Bau der A 33 werden unabhängig von der Bauleitplanung der Stadt erhebliche negative Folgen für den überplanten Bereich haben.
- Über die Eingriffsregelung im Rahmen der Bauleitplanung hinaus sind **Tiere und Pflanzen** nach der europäischen Rechtslage sowie nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Bei der Prüfung ist die **Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW**⁷ zugrunde zu legen.

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

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

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

4.4 Wald

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

⁷ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (Düsseldorf, 2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben

4.5 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Der **Künsebecker Bach** durchzieht den nordöstlichen Bereich des Plangebiets, hier liegt auch das o.g. naturnahe **Regenrückhaltebecken**, beide Bereiche sollen Teil des gliedernden Grünzugs im Norden werden. Das Plangebiet wird von einem Netz aus überwiegend namenlosen, z.Z. temporär Wasser führenden **Gräben** durchzogen. Der Grabenzug, der das Gebiet von Nordost nach Südwest quert und entwässert, ist Teil eines Grünlandkomplexes und soll gemäß Plankonzept eingriffsmindernd in einen Grünzug - ergänzt um naturnahe Maßnahmen für die Regenwasserrückhaltung - eingebunden werden. Weitere Oberflächengewässer sind nicht vorhanden.

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

4.6 Altlasten und Kampfmittel, Bodenschutz

a) Altlasten und Kampfmittel

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

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

b) Bodenschutz

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

Gemäß Bodenkarte NRW⁸ wird der überwiegende Teil der Fläche durch z.T. tiefreichend humose Sandböden (Gley, z.T. Podsol-Gley und Podsol, z.T. Gley-Podsol) geprägt. In Südwest-/Nordost-Richtung durchzieht ein schmaler Streifen mit Podsol-Gley, z.T. Gley das Plangebiet. Im nördlichen/westlichen Bereich sind Inseln aus schwarzgrauem, z.T. graubraunem Plaggenesch eingestreut. Die Kriterien der **landesweit rechtlich zu schützenden Böden** in Nordrhein-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.

4.7 Landwirtschaft

Der überwiegende Teil des Plangebiets wird **intensiv landwirtschaftlich** genutzt (über 50 ha). 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. In Betrieb befindliche Hofanlagen werden nicht überplant. Die Nutzflächen werden i.W. von außerhalb des Gebiets liegenden Betrieben als Eigentums- oder Pachtflächen bewirtschaftet. Ggf. für das Planungsziel problematische landwirtschaftliche Betriebe mit umfassender **Intensivtierhaltung** sind im näheren Umfeld nicht bekannt.

4.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im nordwestlichen Plangebiet befindet sich ein **steinzeitlicher Fundplatz**. Da dieser im Bereich des Rückhaltebeckens liegt, wurde er im Umweltbericht als nicht entscheidungserheblich bewertet. Auswirkungen auf die Gewerbeflächenausweisung werden nach heutigem Kenntnisstand nicht gesehen. Westlich der Kreisstraße ist außerhalb des Plangebiets an einer Hofstelle ein **Baudenkmal** vorhanden.

4.9 Freizeit und Erholung

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

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

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

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

4.10 Sonstige planungsrechtliche Bindungen: Trasse der A 33 und Leitungstrassen

Die **Trasse der A 33** wird nachrichtlich nach dem bisherigen Stand im FNP nach den Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 6 und 7.1 mit dem Anschluss Schnatweg übernommen. Der Anschluss der Entlastungsstraße erfolgt beim Bau der Anschlussstelle durch Straßen.NRW, hier ist eine Modifizierung der Auffahrt geplant. Entlang der künftigen Trasse der A 33 sind gemäß Fernstraßengesetz Einschränkungen für Baumaßnahmen zu beachten.

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

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

5. Planungsziele und künftige FNP-Darstellung

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

Die Stadt Halle (Westf.) plant die **Entwicklung eines großflächigen Gewerbe- und Industriegebiets** für den mittel- bis langfristigen Bedarf. Die Bauflächen müssen sehr gut erschlossen sein und ein überdurchschnittliches Maß an zulässigen gewerblichen Emissionen sowie einen ausreichenden langfristigen Entwicklungsspielraum bieten. Übergeordnete Ziele sind zunächst gemäß Kapitel 2 die Sicherung der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und der mittelständischen Wirtschaftsstruktur der Region sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Entwicklung erfolgt in interkommunaler Zusammenarbeit mit den Städten Gütersloh und Werther.

Im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld (heute Regionalplan), wurde im Jahr 2004 eine Flächenkennziffer von 300 m² oder 350 m² Gewerbefläche je Beschäftigtem in den Städten Gütersloh, Herford, Detmold und Minden bzw. in den sonstigen kleineren Kommunen für die GIB-Entwicklung im Planungshorizont zugrunde gelegt (siehe GEP, Kapitel B.I.4). Hieraus ergeben sich je

Hektar Brutto-Bauland 28 bis 33 Beschäftigte, wobei je nach Branche und Betriebsgrößen natürlich erhebliche Schwankungen bestehen. Umgerechnet auf die landesplanerische Kenngröße der GIB-Fläche am Standort von 42 ha ergeben sich so rund 1.170 bis 1.400 Beschäftigte, bezogen auf die tatsächliche Netto-Baufläche von etwa 35 ha rund 1.000 bis 1.150 Beschäftigte. Bei allen Unsicherheiten einer Angebotsplanung über die anzusiedelnden Betriebe und Branchen ist also **rechnerisch von etwa 1.000, ggf. auch von bis zu 1.200 Arbeitsplätzen im Plangebiet** auszugehen. Die hiermit verbundene Sicherung und Stärkung des lokalen Arbeitsmarkts im Kreis Gütersloh ist ein ganz besonderes Ziel der beteiligten Kommunen.

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

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

- Anschlussstelle Alleestraße im Westen der Kernstadt: Die Verkehrsbeziehungen Richtung Osnabrück zur bzw. von der A 33 im Nordwesten des Stadtgebiets werden künftig vorrangig über die Alleestraße bzw. über die L 782 verlaufen.
- Anschlussstelle Schnatweg im Südosten des Stadtgebiets an der Grenze zur Gemeinde Steinhagen: Die gesamten Verkehrsbeziehungen aus dem Süden der Kernstadt und aus Künsebeck sowie weitere Verkehre in Richtung Bielefeld werden künftig vorrangig über die Auffahrt Schnatweg abgewickelt (große Wohngebiete, Gewerbe-/Industriestandorte Gartnisch und Künsebeck). Der Bund als Straßenbaulastträger der A 33 baut jedoch lediglich den Anschluss Schnatweg an die B 68 aus. Diese Querverbindung besitzt primäre Bedeutung für den überörtlichen Verkehr. Kurzfristig in der Zeit nach einer Eröffnung des Abschnitts 6, aber vor Durchbau des Abschnitts 7.1 würde der Verkehr über die B 68 durch Halle geleitet, langfristig würde dann nachgeordnet Zubringerverkehr zur A 33 aus Richtung Werther und Bielefeld/West aufgenommen.

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

Im Ergebnis haben die Verkehrsgutachter daher für die langfristige Bewältigung der örtlichen Verkehrsbeziehungen Richtung A 33/Schnatweg die eindeutige Empfehlung für den Bau einer kommunalen Straße zwischen dem Bereich Künsecker Weg/ Kreisstraße/Tatenhausener Straße und dem Anschluss Schnatweg gegeben. Diese sog. „Entlastungsstraße“ soll sowohl den wohngebietsbezogenen Verkehr als auch den Gewerbe- und Industrieverkehr von und zur A 33 aufnehmen und hierbei das

nachgeordnete Straßennetz in Künsebeck entlasten. Somit ist eine möglichst direkte Anbindung an den Künsebecker Weg erforderlich. Diese mittel- bis langfristige Ordnung der lokalen Verkehrsbeziehungen durch die Entlastungsstraße ist Grundlage für die Trassenführung im Zusammenhang mit dem ebenfalls mittel- bis langfristig benötigten neuen Gewerbe- und Industriestandort.

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

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

Die planerische Gesamtkonzeption für die Bauleitplanung verfolgt aufbauend auf den übergeordneten Zielen somit auf FNP-Ebene folgende **städtebauliche Zielsetzungen**:

- Entwicklung zusammenhängender Gewerbeflächen für flächenintensivere oder stärker emittierende Gewerbe-/Industriebetriebe für den mittel- bis langfristigen Bedarf in interkommunaler Zusammenarbeit mit Gütersloh und Werther.
- Angemessene Einbindung des Plankonzepts und der benötigten, großvolumig nutzbaren Bauflächen in die naturräumlichen und landschaftsökologischen Rahmenbedingungen im südlichen Stadtgebiet.
- Sicherung der gliedernden Freiflächen zwischen Plangebiet mit Entlastungsstraße einerseits sowie Flurstraße mit angrenzenden Siedlungsflächen andererseits.
- Sehr gute Anbindung an das überörtliche Hauptstraßennetz und möglichst auch an die Schiene („Haller Willem“).
- Sinnvolle Verknüpfung des Planvorhabens mit der geplanten Entlastungsstraße zwischen Stadtgebiet und A 33/Auffahrt Schnatweg, Plankonzeption und Realisierung müssen die katastrophale Belastung der B 68 in Halle bei einer abschnittweisen Inbetriebnahme der A 33 bis zur Auffahrt Schnatweg berücksichtigen. Der kurzfristige Bau der Entlastungsstraße ist daher zwingend erforderlich.

Ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB** ist gegeben, um die bisher im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegenden Flächen gemäß den dargelegten Zielsetzungen zu entwickeln. Das interkommunale Gewerbegebiet wird den Namen „Ravenna Park“ erhalten. Die für die Realisierung erforderliche Bauleitplanung umfasst diese **8. Änderung des Flächennutzungsplans** der Stadt Halle (Westf.) und die **Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 56 „Gewerbegebiet an der A 33“**. Die Planungen werden im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt.

5.2 Plankonzept und künftige FNP-Darstellung

5.2.1 Variantendiskussion und Entscheidung über das Plankonzept

a) Variantendiskussion

Im Zuge der Regionalplan-Änderung und der Standortentwicklung erfolgte eine umfassende Diskussion über mögliche Trassenführungen der Erschließungsstraße und über die Konsequenzen für die Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets (siehe Kapitel 2.3 und 3.1). Im Ergebnis wurde aus verkehrlicher, städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht ganz eindeutig Variante IV/V mit einer direkten Verbindung zwischen dem Knotenpunkt Tatenhausener Straße (K 25), Kreisstraße (K 30), Künsebecker Weg im Norden und dem Anschluss an den Kreisverkehr an der Auffahrt Schnatweg im Südosten favorisiert.

Diese Variantendiskussion war auch Gegenstand der Vorentwurfsunterlagen für die 8. FNP-Änderung und für den Bebauungsplan Nr. 56, die in den frühzeitigen Verfahrensschritten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB der Öffentlichkeit und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange vorgelegt worden sind, um über die Planungen und über mögliche Planvarianten zu informieren und um weitere Abwägungsmaterialien für eine sachgerechte Entscheidung über das Erschließungskonzept zu sammeln. Die Ergebnisse dieser ersten Verfahrensschritte und der weiteren stadtplanerischen und gutachterlichen Arbeiten wurden in den Beratungen der Fachausschüsse im Oktober 2010 sowie des Rats am 09.11.2011 ausgewertet. Dem entsprechend der Beratungsvorlage ausgearbeiteten Planungsvorschlag für den Planentwurf mit einer Kombination aus den geprüften Varianten wurde zugestimmt.

Die Variantendiskussion wird in dieser Entwurfsbegründung angesichts der ausführlichen Erörterung auf Ebene des Bebauungsplans Nr. 56 (siehe dort) im Interesse der Übersichtlichkeit nur noch zusammenfassend dargestellt:

- Nach den Grundlagenarbeiten zur Regionalplan-Änderung wurden im Frühjahr 2010 **erste Grobkonzepte** erstellt. Auf dieser Grundlage und nach Diskussion der Knotenpunktoptionen erfolgten schalltechnische Vorprüfungen, um das Konfliktpotenzial besser einschätzen zu können.
- Planungsgrundlage ist ohne Alternative die Anordnung der geplanten **Gewerbeflächen Richtung Süden** nahe der Trasse der A 33, da dieser Streifen durch Emissionen der Autobahn vorbelastet sein wird und großzügig zugeschnitten werden kann. Gewerbeflächen mit geringen Emissionen sind im Norden und Osten in Richtung der zunehmenden Streubebauung und in Richtung der Wohnsiedlungsbereiche der Ortslage Künsebeck und 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. Im Norden und Osten soll ein **gliedernder Grünzug** mit etwa 150-200 m Breite eine eindeutige Abgrenzung gegenüber den Wohnnutzungen im Bereich Künsebeck ermöglichen.
- Der geplanten **Entlastungsstraße als Haupterschließung** kommt in der Variantenprüfung eine besondere Bedeutung zu, da die Straße angesichts der Sammelfunktion für den Ziel- und Quellverkehr aus Halle in Richtung Schnatweg/A 33 langfristig über ein erhebliches Verkehrsaufkommen in einer Größenordnung um 10.000 Kfz/Tag anbaufrei mit der Ausbaubreite einer Kreis- oder Landesstraße

errichtet werden soll und da eine ergänzende Binnenerschließung des Gewerbe- und Industriegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten erforderlich wird.

Parallel zu den Grobkonzepten wurden Knotenpunktentwürfe für den Anschluss der Entlastungsstraße im Süden an die Autobahnauffahrt Schnatweg sowie im Norden an einen Knotenpunkt mit K 30, K 25 und Künsebecker Weg geprüft.

- Als **Zwischenergebnis** der städtebaulichen und der verkehrs- und schalltechnischen Vorprüfung sind **zwei Plankonzepte** in Kombination mit einer Knotenpunkt-lösung im Norden mit möglichst direkter Anbindung an den Künsebecker Weg im Maßstab 1:2.500 als Vorentwurfskonzept ausgearbeitet worden. Diese Varianten haben sich i.W. in der Führung der geplanten anbaufreien Entlastungsstraße und in der Anordnung der Gewerbeflächen unterschieden:
 - **Variante I** basierte auf einer Führung der Entlastungsstraße als nordöstlicher Gebietsabgrenzung und einer Anordnung der Gewerbeflächen Richtung A 33. Darüber hinaus wurde die K 30 quer durch das Gebiet und durch den Grünzug Richtung A 33 geführt, so dass diese K 30n insgesamt als Binnenerschließung genutzt werden kann, um zusätzliche Knotenpunkte zu vermeiden.
 - In **Variante II** wurde die Entlastungsstraße versetzt teilweise durch das Gewerbegebiet geführt, Gewerbeflächen wurden auch noch nordöstlich in Richtung der Wohngebiete angeordnet. Die Kreisstraße K 30n wurde hier nicht quer durch das Gebiet und durch den Grünzug geführt, im Osten wurde eine zusätzliche Planstraße mit Knotenpunkt angelegt.

b) Entscheidung über das Plankonzept als Kompromisslösung

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

Die Landschaftsbehörde hat jedoch darum gebeten, den von Nordost nach Südwest durch das Baugebiet verlaufenden Grünzug durch die K 30n nicht zusätzlich zu queren, zumal die Grünzugbreite in der Abwägung im Interesse der verbleibenden Bauflächen ebenfalls begrenzt werden soll. Diesem Vorschlag soll im Interesse des Naturschutzes gefolgt werden, obwohl dadurch ein zweiter Knotenpunkt mit der Entlastungsstraße erforderlich wird. Ein Vorteil ist allerdings auch, dass das optionale Bahnanschlussgleis keine Konflikte mit einem Knotenpunkt verursacht. Zusammenfassend wurde das Plankonzept somit auf Grundlage der Variante I, jedoch mit Blick auf die Verlegung der Kreisstraße K 30n als Kompromisslösung erarbeitet:

- Die Entlastungsstraße wird als nordöstliche Abgrenzung des Gewerbegebiets angelegt. Die Ostseite der Entlastungsstraße wird durch einen i.W. durchgehenden Heckenzug, teilweise mit Wallanlage gestaltet.

- Die Kreisstraße wird im Norden des Plangebiets leicht verschwenkt und an die neue Entlastungsstraße angebunden, der von Nordost nach Südwest zur A 33 verlaufende Bachlauf mit Grünzug wird nicht durch die Kreisstraße gequert.
- Die Bahntrasse wird in das Gebiet entlang des Grünzugs hineingezogen, so dass keine zusätzliche Splitterung der Gewerbeflächen entsteht.

Das Plankonzept strebt auf Grundlage der in den Kapiteln 2 und 3 genannten Ziele zum einen eine möglichst gute Ausnutzung der verfügbaren Bauflächen und eine verkehrsgünstige Führung der Entlastungsstraße an, zum anderen werden aber auch Abstufungen, Eingrünungen etc. vorgenommen, um das Gebiet angemessen in den Siedlungs- und Landschaftsraum einzubinden.

5.2.2 Künftige Darstellungen im Flächennutzungsplan und Flächenbilanz

a) Bauflächen und Flächenbilanz

Die geplanten Bauflächen werden entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen im südlichen Abschnitt Richtung A 33 und im zentralen Bereich als **gewerbliche Bauflächen** dargestellt. Die konkrete Gliederung in Gewerbegebiet und Industriegebiet gemäß §§ 8, 9 BauNVO bleibt dem konkreten Bebauungsplan Nr. 56 auf Grundlage der immissionsschutzfachlichen Prüfungen vorbehalten. Ziel der Stadt ist es ausdrücklich, in diesen zusammenhängenden Teilbereichen flexibel großflächige Gewerbe- und Industrienutzungen unterbringen zu können, für die an anderer Stelle im Stadtgebiet keine ausreichenden Flächenangebote mehr bestehen oder die in bestehenden Gewerbegebieten und Nachbarschaften aus immissionsschutzfachlichen und verkehrlichen Gründen nicht angesiedelt werden können.

Im Westen des Plangebiets wird westlich der K 30 ein Brunnenbau-Betrieb einbezogen. Die Eigentümer haben um eine Überplanung als Gewerbegebiet gebeten, um den Betrieb in dem teilweise ehemals landwirtschaftlichen Gebäudebestand rechtlich absichern zu können, größere Erweiterungen sind nicht geplant.

Die Flächenbilanz ergibt die folgenden überschlägigen Flächenangaben

Tabelle: Geplante Nutzungen gemäß 8. FNP-Änderung

Geplante Nutzungen / Grobgliederung	Fläche
Gewerbeflächen, Summe	38,0 ha
Gemeinbedarfsfläche, Feuerwehr	0,5 ha
Straßenflächen, Bahntrasse, Summe	5,5 ha
Waldparzelle	0,5 ha
Grünflächen, Flächen nach § 5(2) Nr. 5, 10 BauGB	12,0 ha
Fläche für die Landwirtschaft	22,0 ha
Flächen für Regenwasserrückhaltung (§ 5(2)7 BauGB)	3,0 ha
Gesamtfläche FNP-Änderung	ca. 81,5 ha

*Ermittelt auf Basis der Plankarte 1:10.000, Werte gerundet !

b) Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Feuerwehr

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

c) Erschließung und Verkehr

Das Plangebiet liegt in verkehrlich sehr gut zu erschließender Lage und kann an die beiden Verkehrsträger Straße (A 33, B 68 und Kreisstraßen) und Schiene (Bahntrasse „Haller Willem“) angebunden werden. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Stadtgebiet und die Konfliktsituation mit dem abschnittweisen Bau der A 33 mit Verzögerungen bis zur Anschlussstelle Schnatweg sind bereits eingehend in den Kapiteln 2.3 und 3 dargelegt worden (siehe dort mit Hinweisen auf den **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** und auf weitergehende **Untersuchungen zur Entlastungsstraße**).

Bestandteil der Plankonzeption ist daher der **Bau einer zentralen Erschließungsstraße**, die zum einen als sog. „Entlastungsstraße“ den Haller Süden mit den großflächigen Wohn- und Gewerbegebieten langfristig an die A 33 anbindet und die zum anderen als Hauptsammelstraße das geplante Gewerbe- und Industriegebiet erschließt. Unter dieser Voraussetzung kann der Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet gut im lokalen und regionalen Straßennetz bewältigt werden. Im Ergebnis werden die **Entlastungsstraße und die K 30n als örtliche bzw. überörtliche Hauptverkehrsstraßen** auf Grundlage des erarbeiteten Plankonzepts im FNP aufgenommen.

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 können sehr gut über Kreisstraße (K 30), Tatenhausener Straße (K 25), A 33 und B 68 bzw. Schnatweg sowie über den Künsebecker Weg abgewickelt werden.

Diese Entlastungsstraße wird gemäß **VEP und ergänzenden Untersuchungen** langfristig eine hohe Bedeutung für den Verkehr im Stadtgebiet haben. Je nach Trassenführung und begleitenden Maßnahmen im Straßennetz wird 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 Verkehrsanalysen zeigen deutlich, dass die hierfür ermittelten Verkehrsbelastungen von bis zu 10.400 Kfz pro Tag ganz überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr aus dem Stadtgebiet und den Gewerbegebieten von bzw. zur A 33 bestehen. Durchgangsverkehr ist nur in geringem Maße zu verzeichnen, so dass die Realisierung als Gemeindestraße erfolgen soll. Die Straße wird anbaufrei mit dem Ausbaustandard einer klassifizierten, entsprechend belasteten Kreis- oder Landesstraße geplant. Eine ergänzende Binnenerschließung des geplanten Gewerbegebiets mit möglichst wenigen Knotenpunkten wird erforderlich.

ÖPNV - Bus und Schiene sowie Fußgänger und Radfahrer

Die **ÖPNV-Erschließung** im Umfeld des Plangebiets erfolgt derzeit durch die Buslinie 188. Diese Linie verkehrt an Schultagen über Teutoburger Straße (Haltepunkt Grundschule Künsebeck), Flurstraße, Kreisstraße (K 30) und Tatenhausener Straße (K 25) und ist bezüglich der Fahrzeiten auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Eine weitergehende Erschließung des Plangebiets ist im aktuellen Nahverkehrsplan des Kreises Gütersloh bisher nicht vorgesehen. Die überörtliche Linie 88 zwischen Halle/ZOB und Bielefeld/Hauptbahnhof führt über den Gartnischer Weg durch das dortige großflächige Gewerbegebiet und durch Künsebeck weiter über die B 68. Die Linien 43 und 89 führen im Westen über Bokel nach Gütersloh bzw. nach Versmold.

Die Stadt Halle (Westf.) wird in Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh und mit dem Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) das Gewerbe- und Industriegebiet in den **Nahverkehrsplan** aufnehmen. Der VVOWL hat der Stadt auf Anfrage bereits mitgeteilt, dass das Plangebiet grundsätzlich an den ÖPNV angeschlossen werden kann, wenn neben der prognostizierten Nutzung auch die Kostenfrage geklärt wird. Darüber hinaus bindet die Stadt das Gebiet in das System TaxiBus/Anrufsammeltaxi (AST) ein. Vorgesehen sind **zwei Bushaltstellen** im Bereich der Knotenpunkte der Entlastungsstraße mit der K 30n und mit der Planstraße.

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

Das Plangebiet muss für **Fußgänger und Radfahrer** erschlossen werden. Erforderlich sind Querverbindungen zwischen Siedlungsbereich und Freiraum (einschließlich Anbindung der Streubebauung südlich der A 33 in Richtung Künsebeck) und ein möglichst attraktives Angebot für Arbeitnehmer der künftigen Betriebe, die aus dem Siedlungsbereich oder von der Bahnhaltestelle mit dem Rad zur Arbeit fahren können. Im Bebauungsplan Nr. 56 sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen (siehe dort).

Güterverkehr - Schiene

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

Ein Bahnanschluss in das Plangebiet hinein ist in Höhe des früheren Personenhaltepunkts „Dürkopp-Werke“ möglich. Die Stadt hat bereits im Rahmen der ersten Erschließungsplanungen eine Machbarkeitsprüfung für einen Gleisanschluss in das Plangebiet hinein in Auftrag gegeben, um die Trasse in den Planvarianten entsprechend berücksichtigen zu können.¹⁰ Die DB Netz AG hat auf Anfrage der Stadt und

¹⁰ 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

nach Vorabstimmung mit dem beauftragten Ingenieurbüro mitgeteilt, dass der Anschluss des Gewerbegebiets an die Bahnstrecke „Haller Willem“ grundsätzlich möglich ist und aus Sicht der DB Netz AG ausdrücklich begrüßt wird.

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

Im Geltungsbereich der **8. Flächennutzungsplan-Änderung** und des **Bebauungsplans** wird die **Option für einen Bahnanschluss** dargestellt, um die Fläche im Plangebiet zu sichern. Im Flächennutzungsplan erfolgt darüber hinaus ein allgemeiner Hinweis auf die nach der Vorprüfung durch das Fachbüro mögliche weitere Trassenführung. Eine konkretere Trassenplanung im Norden mit Detailplanung zwischen Flurstraße und „Haller Willem“ kann aber erst bei einer entsprechenden Nachfrage auf Grundlage eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Die Trasse soll aber bei anderen eventuellen Planvorhaben oder Interessenlagen bereits beachtet werden.

Die dort im Umfeld vorhandenen Wohnnutzungen liegen im Westen der Teutoburger Straße in der Ortslage Künsebeck, i.W. aber im Außenbereich und haben im Rahmen des § 35 BauGB keine umfangreicheren Ansprüche auf bauliche Erweiterungen oder größere Nebenanlagen etc. Insofern sind die Anlieger durch die Trassenoption vorerst auch nicht oder nur in begrenztem Maße betroffen. Die Emissionen der Bahntrasse sind durch den Schallgutachter im Vorfeld abgeschätzt worden, die grundlegende Realisierbarkeit im Rahmen der für Wohn- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ist angesichts der geringen Verkehre dieser privaten Bahnanschlussoption und auch bei der im Falle der Realisierung zu erwartenden nächtlichen Nutzung gegeben.

d) Immissionsschutz

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

d.1) Vorbelastungen für das Plangebiet

Folgende **Vorbelastungen** bestehen für das Plangebiet:

- **Immissionen von Verkehrswegen:** Straßenverkehr und entsprechende Emissionen (Lärm, Abgase) wirken in geringem Maße von den vorhandenen Kreisstraßen K 25 und K 30 ein. Künftig wird die planfestgestellte A 33 jedoch zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen mit entsprechenden Verschiebungen im Straßennetz führen. Insofern ist künftig von einer Vorbelastung entlang der A 33 und im Bereich der Flurstraße bzw. alternativ der Entlastungsstraße auszugehen. Diese Belastungen werden jedoch für das Planungsziel als nicht kritisch angesehen.

- **Immissionen aus der Landwirtschaft:** Ggf. problematische landwirtschaftliche Betriebe mit umfangreicher Intensivtierhaltung sind im näheren Umfeld nicht vorhanden. Landwirtschaftliche Beeinträchtigungen sind über das allgemeine ortsübliche Maß hinaus (z.B. in der Erntezeit) nicht anzunehmen.
- **Immissionen durch bestehendes Gewerbe:** Im Nordwesten und Westen des Plangebiets beidseits der K 30 werden zwei kleine Gewerbebetriebe einbezogen, die nur geringe Lärmemissionen aufweisen. Im Norden grenzt der Bebauungsplan Nr. 47 „Gewerbegebiet Künsebecker Weg“ an, der gewerbetypische Emissionen zulässt und ebenso unkritisch für das Planungsziel ist.

d.2) Auswirkungen der Planung und Immissionsschutzkonzept

Die möglichen **Auswirkungen** der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld umfassen **Gewerbe- und Industrieemissionen** sowie **Emissionen von Verkehrswegen**. Die hieraus resultierenden planerischen Fragen und die zulässigen Immissionsbelastungen sind im Zuge des konkreten Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 56 zu prüfen und in der Abwägung angemessen berücksichtigen. Als Abwägungsgrundlage für die immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen dienen insbesondere die schalltechnischen Gutachten zum Bebauungsplan für den Bereich Gewerbe und für den Bereich Verkehr (siehe dort).¹¹

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

Die im Zusammenhang damit bedeutsamen Vorgaben erfahren eine Konkretisierung u.a. durch den in § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankerten Trennungsgrundsatz, wonach Immissionskonflikte möglichst durch eine entsprechende räumliche Zuordnung potenziell konflikträchtiger Nutzungen zu vermeiden oder zu minimieren sind. Wenn zwischen potenziell unverträglichen Nutzungen nur begrenzt räumliche Abstände eingehalten werden können, infolge derer schädliche Umwelteinwirkungen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, muss deren Auftreten auf andere Weise durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen vermieden werden.

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

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

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

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

- Bau der Entlastungsstraße als äußere Grenze des Gewerbegebiets in einer Entfernung von rund 180-200 m zur Ortslage Künsebeck und zur Delbrügge-Siedlung.
- Gliederung und Eingrünung durch eine Sicherung der Grünzone zwischen Entlastungsstraße und Flurstraße.
- Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebiets mit mindestens rund 230 m Abstand zu den Siedlungsbereichen südwestlich der Entlastungsstraße bis zur A 33 und weitgehende, großflächige Nutzung der potenziellen Bauflächen unter teilweiser Zurückstellung von z.B. Landschaftspflege- und Naturschutzinteressen (keine Entwicklung eines breiteren querenden Grünzugs, Aufgabe der zusätzlichen Zerschneidung durch eine A 33-Querung Landweg etc.).
- Frühzeitiger Aufkauf der im Gewerbegebiet direkt betroffenen Wohnnutzungen.
- Überplanung der Wohnnutzungen westlich der Flurstraße im Grünzug zur Sicherung des gewerblich-industriellen Spielraums und zur langfristigen Vermeidung von zusätzlichen Konflikten, somit Reduzierung auf den Bestandsschutz.

Durch diese Maßnahmen werden eine langfristig gesicherte Gliederung und eine teilweise räumliche Trennung erreicht. Darüber hinaus werden jedoch - nicht zuletzt auch aufgrund weiterer verbleibender Streubebauung z.B. im Nordwesten - weitere Maßnahmen zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse im Umfeld erforderlich, durch die eine dauerhafte und verbindliche Planungs- und Entwicklungssicherheit sowohl für die Wohnnachbarschaft als auch für die gewerbliche Wirtschaft im Plangebiet gewährleistet werden kann. Daher umfasst das gewerbliche Immissionsschutzkonzept im Bebauungsplan Nr. 56 drei Bausteine (siehe dort):

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

Mögliche negative Auswirkungen auf Wohnnutzungen im Umfeld durch gewerblich-industrielle Emissionen (Lärm, Staub, Gerüche) sind durch diese Planinhalte bei Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben wirksam auf das nach den Regelwerken zulässige Maß begrenzt.

Emissionen von Verkehrswegen - Straßenbau

In den Kapiteln 2 und 3 wurde die Planung der Entlastungsstraße erläutert. Verwiesen wird nochmals auf die umfassenden Modellrechnungen für die Trassenvarianten und für die Folgen der Bauabschnitte beim Bau der A (siehe Bebauungsplan Nr. 56 mit Anlagen). Im Zuge der Variantendiskussion ist außerdem der Schallgutachter eingebunden worden. So wurde bereits zu einem frühen Zeitpunkt deutlich, dass aktive Schallschutzmaßnahmen an der konkretisierten Trasse der Entlastungsstraße gegenüber den Wohngebieten in Künsebeck nicht erforderlich werden. Aus Sicht des Immissionsschutzes soll auf FNP-Ebene an dieser Stelle die verkehrsplanerische Zielsetzung zusammengefasst werden:

- **Langfristiger Planfall = grundlegendes Planungsziel: „Bewältigung des Ziel- und Quellverkehrs Halle/A 33/Schnatweg“ und Erschließung des GE-/GI-Gebiets**

Mittel- und langfristig hat die Entlastungsstraße eine sehr bedeutsame gemeindliche Verkehrsfunktion, die zur Entlastung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes v.a. in Künsebeck führen wird. Die Entlastungsstraße bewältigt nach dem Lückenschluss der A 33 ganz überwiegend den auf Halle bezogenen Ziel- und Quellverkehr zwischen Stadtgebiet, Gewerbegebieten und A 33/Schnatweg und hat eine prognostizierte Belastung bei durchgebauter A 33 (je nach begleitenden Maßnahmen im Verkehrsnetz) von rund 10.000 Fahrzeugen/Tag.

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

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

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

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

e) Technische Erschließung, Wasserwirtschaft und Brandschutz

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

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

- Eine nennenswerte **Versickerung** des anfallenden Regenwassers im Plangebiet ist aufgrund der Boden- und Grundwasserverhältnisse nicht möglich, insbesondere in dem erhaltenswerten feuchteren Grünlandzug steht das Grundwasser bei längeren Regenereignissen entsprechend relativ hoch an.
- Eine zentrale **öffentliche Rückhaltung des unverschmutzten Regenwassers** erfolgt in einem naturnah auszubauenden Regenwasserrückhaltebecken sowie in Grabenzügen mit variierenden Böschungsneigungen. Die Rückhaltung wird auf den tiefgelegenen Flächen im Südwesten im Randbereich der A 33 mit Überlauf in das Gewässer bzw. in den Durchlass unter der Autobahn angelegt. Der Gewässerzug südlich der Autobahn wird so nicht zusätzlich belastet, wird aber überprüft, Abflusshindernisse sollen beseitigt werden. Parallel zum Grünstreifen entlang der A 33 wird ein breiterer Grabenzug ebenfalls mit Rückstau Potenzial angelegt.
- Im Bereich des gliedernden **Grünzugs mit Nass-/Feuchtgrünland** können wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele kombiniert werden. Die Bereiche werden (wieder) vernässt durch Anlage von flachen Verwallungen als unterstützende Einstaumaßnahme. Ergänzend erfolgt eine Anlage von unterschiedlich großen, flachen Mulden und von wechselfeuchten Kleingewässern.
- **Ggf. verschmutztes Regenwasser** ist bedarfsgerecht dezentral auf den Baugrundstücken zurückzuhalten und zu klären. Eine öffentliche Maßnahme müsste immer von einer maximal anfallenden Schmutzlast ausgehen und wäre unwirtschaftlich.

Zur druck- und mengenmäßig ausreichenden Versorgung des Gebiets mit **Feuerlöschwasser** wird auf das **Merkblatt des Kreises Gütersloh** „Brandschutz in der Bauleitplanung“ zu entnehmen (www.kreis-guetersloh.de/bindata_download/Merkblatt_Brandschutz_in_Bauleitplanung.pdf) verwiesen (siehe auch Bebauungsplan Nr. 56).

f) Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege

Die Zielaussagen für das **grünordnerische Konzept** sind bereits dargelegt worden. Als Ergebnis der Variantendiskussion und der Konzeptentwicklung wird die anbaufreie Entlastungsstraße als äußere Grenze des Gewerbe- und Industriegebiets angelegt. Der umfassende, rund 24 ha große Grünzug im Osten und Nordosten mit einer Breite zwischen etwa 150 und 200 m soll eine dauerhafte Gliederung zwischen Baugebiet und Planstraße einerseits und dem Bereich Flurstraße mit Wohnnutzungen in Künsebeck und im Bereich der Delbrügge-Siedlung andererseits sichern. Das Grundkonzept beinhaltet darüber hinaus den Erhalt des Grabensystems mit Feuchtgrünland, welcher das Plangebiet in Richtung Südwest quert sowie eine Eingrünung der Bauflächen entlang der Straßenachsen.

Zur Umsetzung dieser grundlegenden städtebaulichen und immissionsschutzfachlichen Ziele wird der Grünzug im nördlichen Abschnitt und entlang der Entlastungsstraße als Grünfläche, als naturnahe Regenrückhaltung und als Fläche für Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 5(2) Nr. 5, Nr. 7 und Nr. 10 BauGB festgesetzt. Im südlichen Abschnitt zwischen der Eingrünung der Entlastungsstraße und der Flurstraße werden größere Teilflächen als Fläche für die Landwirtschaft gemäß § 5(2) Nr. 9 BauGB festgesetzt, um dem ansässigen Schäfereibetrieb entsprechende Flächen zur Sicherung des Betriebs zuordnen zu können. Durch diese Festsetzung können ebenfalls die o.g. Ziele gesichert werden, im Zielkonflikt mit der Landwirtschaft wird dagegen auf eine weitergehende Grünordnung in diesem Bereich verzichtet.

Das **Grabensystems mit Nass-/Feuchtgrünland**, welches das Plangebiet in Richtung Südwesten quert, wird mit einer Größe von etwa 5,5 ha und einer Breite um etwa 70 bis 90 m erhalten. Hier können wasserwirtschaftliche und naturschutzfachliche Ziele kombiniert werden. Die Bereiche werden (wieder) vernässt durch Anlage von flachen Verwallungen als unterstützende Einstaumaßnahme.

Das Vorhaben Gewerbegebiet an der A 33 mit Entlastungsstraße bereitet angesichts der Größe **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan Nr. 56 durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden. Daher sind nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sowie die Belange des Walds insbesondere nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen. Dieses leistet die Planung auf Basis des Umweltberichts und der ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen (siehe dort). Die detaillierte **rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz** ist als Anlage bereits zur FNP-Änderung beigefügt, der konkrete Bezug besteht jedoch zum Bebauungsplan Nr. 56. Auf Ebene der FNP-Änderung soll hiermit belegt werden, dass die Planung in Verbindung mit den weiteren im Umweltbericht dargelegten konkreten Ausgleichsmaßnahmen zum Bebauungsplan im naturschutzfachlichen Sinne rechnerisch vollständig ausgeglichen werden kann.

g) Landwirtschaft und Wald

Im Plangebiet werden wie erläutert etwa 15 ha des Grünzugs zwischen Entlastungsstraße und Flurstraße als **Fläche für die Landwirtschaft** gemäß § 5(2) Nr. 9 BauGB dargestellt, um nach dem heutigen Stand der Umlegungsgespräche dem ansässigen Schäfereibetrieb entsprechende Flächen zur Sicherung des Betriebs zuordnen zu können. Ebenso wird die ca. 6 ha große Fläche zwischen Entlastungsstraße, Patthorster Straße und Schnatweg/A 33 als **Fläche für die Landwirtschaft** dargestellt. Diese Fläche kommt für eine eventuelle spätere Gebietserweiterung in Frage, ggf. konkurrierende Nutzungen sollen nicht erfolgen.

Die knapp 0,5 ha große **Waldparzelle** im Südosten des Plangebiets wird durch die Auffahrt der Entlastungsstraße angeschnitten, ansonsten aber erhalten, damit hier in Verbindung mit einer ergänzenden Waldrandpflanzung ebenfalls eine wirksame Eingrünung gegenüber der Delbrügge-Siedlung erfolgt.

h) Klimaschutz und Klimaanpassung, Energienutzung

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

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

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

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

- Sinnvolle Lage des Plangebiets mit möglichem Anschluss an die 2 Verkehrsträger Straße und Schiene sowie guter Erreichbarkeit aus dem Siedlungsraum auch für Radfahrer/ÖPNV wurde durch Standortwahl und Bauleitplanung vorbereitet; die Einbeziehung der Schiene bleibt aber abhängig von Betriebsgrößen/Branchen.
- Die geplante Entlastungsstraße mindert kurzfristig die Verkehrskonflikte entlang der B 68 in der Innenstadt und trägt zur Stauvermeidung bei.

- Effektive Flächennutzung und mehrgeschossige Gewerbebauten/Büronutzungen werden durch die Bauleitplanung vorbereitet, die Umsetzung energiesparender verdichteter Baukonzepte ist abhängig von Betriebsgrößen/Branchen.
- Grundsätzlich gelten die Vorgaben der Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes auch für Büro- und Gewerbebauten, die gemäß § 1 der EnEV 2009 (und der zu erwartenden Fortschreibung) unter Einsatz von Energie beheizt oder gekühlt werden, weitere Anforderungen werden nicht formuliert.
- Eine Nutzung regenerativer Energien ist umfassend möglich (z.B. Photovoltaik, Brauchwassererwärmung auf Dachflächen), ist aber abhängig von Betrieben, Branchen, Hallenbauten etc.
- Kontakte zwischen Betrieben zwecks eines Gesamtkonzepts zur Energieversorgung unter Beteiligung der Versorgungsunternehmen erfolgen im Zuge der Umsetzung der Planung.

Unter dem Aspekt **Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel** sind insbesondere die Gebietsgliederung durch die Grünzüge mit verbesserter Durchlüftung und klimatischer Ausgleichsfunktion und das Regenwasserkonzept zu nennen.

6. Auswirkungen auf die Umwelt - Umweltprüfung gemäß BauGB

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht - Schutzgüter gemäß BauGB

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

Die Grundlagenarbeit für die Umweltprüfung wurde bereits im Zuge der regionalplanerischen Arbeiten und der Standortdiskussion geleistet. Zu den Anforderungen und den umweltrelevanten Grundlagen wird auf den Umweltbericht verwiesen. Der Umweltbericht wurde im Zuge der Bauleitplan-Verfahren fortgeschrieben. Fachbehörden und Öffentlichkeit wurden gebeten, vorliegende Informationen gemäß § 4 BauGB der Stadt zur Verfügung zu stellen. Plankonzept und Festsetzungen sowie die weitere Vorgehensweise wurden mit den beteiligten Fachabteilungen Landschafts-, Wasser- und Straßenbaubehörde des Kreises Gütersloh erörtert und abgestimmt. Auf dieser Basis wurde im weiteren Verfahren die Variantenentscheidung getroffen, der Planentwurf mit Begründung und Umweltbericht wurde ausgearbeitet. Eine weitgehende Beachtung der fachplanerischen Aspekte in der Bauleitplanung wird angestrebt, soweit dieses mit den Anforderungen der Erschließungsplanung vereinbar ist, um das Vorhaben trotz der Größe und der damit verbundenen erheblichen Eingriffswirkungen vertretbar entwickeln zu können.

Zusammenfassend ergibt die bisherige Umweltprüfung, dass das geplante großflächige Gewerbe- und Industriegebiet einen überwiegend intensiv agrarisch genutzten Landschaftsraum beansprucht, der künftig im Süden durch den Neubau der A 33

erheblich umgestaltet wird. Dieses Großvorhaben, für das Baurecht besteht, ist als erhebliche Vorbelastung für den durch die Bauleitplanung der Stadt zusätzlich betroffenen Siedlungs- und Landschaftsraum anzusehen.

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

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

a) Schutzgut Mensch/Gesundheit

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

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

Die Belange des Immissionsschutzes besitzen in der Prüfung und in der planerischen Abwägung ein hohes Gewicht. Grundsätzlich bestehen am Standort bei Einhaltung ausreichender Abstände gemäß Plankonzept gute Voraussetzungen für Entwicklung und Betrieb eines Gewerbe- und Industriegebiets. Darüber umfasst das gewerbliche Immissionsschutzkonzept im Bebauungsplan Nr. 56 weitergehende Regelungen, die die Zulassung stark störender Betriebe deutlich einschränken. Die Entlastungsstraße wird für die Anlieger der Flurstraße und für die Siedlungsbereiche ganz erhebliche Vorteile gegenüber der heutigen Rechtslage mit schrittweiser Umsetzung der A 33 nach Planfeststellungsrecht bieten. Die Anlieger im Norden an der neu geplanten Straße und am Knotenpunkt werden jedoch höher belastet.

Die Freiraumbeziehungen werden durch Führung der Rad-/Fußwege in Richtung Patthorster Straße mit Überfahrt über die A 33 neu strukturiert. Der Eingriff in den

Naherholungsbereich durch A 33 und Bauleitplanung kann jedoch nicht ausgeglichen werden.

b) Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Pflanzenwelt des Plangebiets wird durch Gesellschaften der landwirtschaftlich genutzten Freiflächen dominiert. Bei den Wäldern überwiegen standortabhängig Kiefernmischwälder mit einheimischen Laubgehölzen im Bereich der Patthorst. Die Vogelwelt wurde von der Biologischen Station Gütersloh/Bielefeld kartiert. Im Plangebiet wurden in NRW planungsrelevante Brutvogelarten erfasst. Von der Planung betroffen sind hauptsächlich die Arten Feldlerche und Wachtel. Als Amphibienlebensräume relevante Stillgewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Als Ergebnis einer Untersuchung des Fledermausvorkommens im Plangebiet wurden 11 Arten festgestellt. Hiermit wird die relativ hohe Bedeutung des Gebiets für diese Tierartengruppe belegt. Weiterhin wurden die Insektenvorkommen auf ausgewählten Flächen im Plangebiet sowie in der näheren Umgebung untersucht. In dieser Untersuchung wurden 19 Heuschreckenarten (sechs davon in der roten Liste), 25 Tagfalter und ein Widderchen sowie 172 Stechimmenarten festgestellt.

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

Die Funktion der von Baumaßnahmen betroffenen Flächen als Lebensraum für das Arteninventar des Gebiets geht bei Realisierung der Planung dauerhaft verloren. Die Darstellung der Auswirkungen auf planungsrelevante Arten beinhaltet ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (siehe Umweltbericht und Anhang).

Im Plangebiet und im Umfeld bzw. im Landschaftsraum sind eine Reihe von Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten geplant (siehe Umweltbericht und Bebauungsplan Nr. 56). Für den Lebensraumverlust der betroffenen planungsrelevanten Arten sind frühzeitig vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen (sog. „CEF-Maßnahmen“), die den betroffenen Arten Ausweichmöglichkeiten vor Baubeginn bieten. Darüber hinaus sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung erforderlich.

c) Schutzgut Boden

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

des Schutzguts Boden sind im Zuge der Planrealisierung zu mindern, auf den Bebauungsplan Nr. 56 wird verwiesen.

d) Schutzgut Wasser

Wie beim Schutzgut Boden entstehen anlagebedingte Auswirkungen auch für das Schutzgut Wasser vor allem durch die Versiegelung von Flächen und die damit verbundene dauerhafte Unterbindung der Versickerung der Niederschläge. Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser können durch mögliche Schadstoffeinträge in das Grund- und Oberflächenwasser entstehen. Das Risiko einer Beeinträchtigung durch Verunreinigung des Grund- und Oberflächenwassers kann bei vorschriftsmäßiger Ausführung der Baumaßnahmen und vorschriftsmäßigem Betrieb der Anlagen weitestgehend minimiert werden. Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser werden durch das geplante Entwässerungskonzept in Verbindung mit den naturschutzfachlichen Maßnahmen im Grünzug entsprechend den anerkannten Regeln der Technik gemindert.

e) Schutzgut Klima/Luft

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

Zukünftig entsteht ein Gewerbeflächenklimatop. Dieser zeigt durch den in der Regel sehr hohen Versiegelungsgrad (je nach Wetterlage) tagsüber eine markant ausprägende Überwärmung mit geringen Luftfeuchtwerten sowie ein der stattfindenden Produktion und dem Verkehr entsprechendes Emissionsaufkommen. Da das Plangebiet i.W. eben ist bzw. in südlicher Richtung fällt, besteht kein funktionaler Bezug zwischen den Freiflächen als potenziellen klimatischen Ausgleichsräumen und der nördlich davon gelegenen Bebauung von Halle als klimatischem Lastraum.

Positiv auf das Schutzgut Klima/Luft im Plangebiet und im nahen Umfeld wirken die vorgesehenen gliedernden Grünzüge, die einen Luftmassenaustausch mit den umgebenden Freiflächen ermöglichen. Die Grünfläche, die in Nordost-/Südwestrichtung (Hauptwindrichtung) durch das Plangebiet verläuft, kann die Funktion einer Frischluftschneise übernehmen. Zur Schonung des Schutzguts Klima/Luft tragen weiterhin die geplante Entlastungsstraße und die Erschließung des Gebiets bei. Durch die Entlastungsstraße wird der überörtliche Kfz-Verkehr mit entsprechenden Emissionen in sensiblen Bereichen des Stadtgebiets zukünftig vermindert. Der im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet entstehende Verkehr kann mit kurzen Wegen direkt über die Autobahn fließen. Mit dem Ausbau und der Nutzung des optionalen Bahnanschlusses kann eine weitere Verbesserung der Emissionssituation mit positiven Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz erreicht werden. Die Nutzung regenerativer Energien (z.B. Photovoltaik) sowie von Synergieeffekten zwischen verschiedenen Betrieben (z.B. Nutzung von Abwärme zu Heizungszwecken) mit dem Effekt einer Verminderung des CO₂-Ausstoßes wird im Zuge der weiteren Planungen geprüft.

f) Schutzgut Landschaft

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

g) Kultur- und sonstige Sachgüter

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

6.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Bei der Prüfung ist die Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW¹² zugrunde zu legen.

Zur Erfassung der Fauna wurden im weiteren Plangebiet eine Reihe von umfassenden Untersuchungen über Avifauna, Amphibien, Fledermäuse und Insekten erstellt. Diese Untersuchungen sind im Umweltbericht beigefügt und werden dort ausgewertet (siehe oben, Kapitel 6.1.b und Umweltbericht, Kapitel 2.1.2). Die Darstellung der Auswirkungen auf planungsrelevante Arten beinhaltet ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag als Anhang zum Umweltbericht. Von der Planung betroffen sind hauptsächlich die Arten Feldlerche und Wachtel, für diese Arten werden zwingend vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (sog. „CEF-Maßnahmen“).

Die Funktion der von Baumaßnahmen betroffenen Flächen als Lebensraum für das Arteninventar des Gebiets geht bei Realisierung der Planung dauerhaft verloren. Zur Minderung der Auswirkungen auf den Artenschutz im Plangebiet werden im Bebauungsplan Nr. 56 eine ganze Reihe von Maßnahmen aufgenommen (siehe dort). Im Umweltbericht wird als Resümee festgestellt, dass mit dem Plankonzept und mit den Maßnahmen im Bebauungsplan Nr. 56 sowie unter der Voraussetzung der frühzeitigen Anlage der mit der Fachbehörde vereinbarten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen der lokalen Populationen im Sinne der Verschlechterung des jeweiligen Erhaltungszustands ausgeschlossen werden können. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Umfeld bleibt

¹² Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Düsseldorf.

erhalten. Nicht ersetzbare Biotope werden durch das Vorhaben nicht zerstört. Die Planung ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten vollziehbar. Für die betroffenen Arten sind Vorgehensweise, Pflege-/Entwicklungsmaßnahmen, Ausnahmeregelung und Monitoring eng mit der Fachbehörde abzustimmen.

6.3 Eingriffsregelung und Ausgleichsflächenkonzept

Das Vorhaben *Gewerbegebiet* sowie die Straßenbauvorhaben *Entlastungsstraße* und *K 30n* und die *Option für den Schienenanschluss* im Plangebiet bereiten angesichts der Gesamtgröße **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan Nr. 56 durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden. Auf die rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz im Plangebiet wurde bereits in Kapitel 5.2.2.f hingewiesen, darüber hinaus wird auf die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 56 verwiesen.

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

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

Das Maßnahmenkonzept wurde in intensiver Abstimmung zwischen Stadt und Landschaftsbehörde erarbeitet. Im Hinblick auf den Verlust von Lebensräumen der planungsrelevanten Freilandarten Feldlerche und Wachtel ist vorgesehen, derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen als vorgezogene Kompensationsmaßnahmen zu extensivieren und in ihrer Biotopfunktion für die genannten Arten zu optimieren. Weiterhin sind als Kompensationsmaßnahmen für die mit der Aufstellung des Bebauungsplans ermöglichte Bebauung vorrangig Maßnahmen im Umfeld von Gewässern, geschützten Biotopen und Naturschutzgebieten geplant. Das Maßnahmenkonzept wird im Umweltbericht ausführlich mit Übersichtskarten und Maßnahmenbeschreibungen dargelegt, auf Ebene des FNP erfolgen keine zusätzlichen Darstellungen der einzelnen Flächen, da die Stadt über diese verfügen kann, und da diese im Umfeld auf verschiedene Maßnahmen verteilt sind.

6.4 Auswirkungen auf die Landwirtschaft und Verlust von nutzbaren Böden

Die durch das Gewerbe- und Industriegebiet zu erwartenden Eingriffe beanspruchen in erheblichem Umfang landwirtschaftlich genutzte Flächen, die für diese Nutzung

verloren gehen. Flächenverluste können zudem wegen der Bindung der Tierhaltung an die Fläche zu einer Verringerung des Tierbestands führen und Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Betriebe begrenzen. Hinzu kommt, dass durch den Bau der A 33 im weiteren Umfeld ebenfalls Flächen für die Landwirtschaft verloren gehen. Die Stadt Halle (Westf.) ist sich dieser Konfliktlage sehr bewusst. Gleichwohl sind die Belange der Landwirtschaft und des Bodenschutzes mit den anderen gemäß BauGB zu beachtenden Belangen (wie hier mit dem regional abgestimmten Flächenbedarf für Industrie/Gewerbe an einem landesplanerisch sinnvollen Standort) abzugleichen. Auf die landesplanerische Entscheidung für das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet an der A 33 im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung und der Versorgung mit Arbeitsplätzen wird ausdrücklich Bezug genommen.

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

Im Zuge des Umlegungsverfahrens werden die Belange der Landwirtschaft hier möglichst berücksichtigt. Dieses gilt entsprechend auch bei der Auswahl der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass hier eine Reihe von unterschiedlichen Anforderungen und Zielkonflikten bestehen. Insbesondere die Notwendigkeit von Artenschutzmaßnahmen erfordert die Herstellung/Aufwertung von jeweils vergleichbaren Lebensräumen, hinzu kommen auch die Fragen der Verfügbarkeit bei angemessenen Kosten. Ein größerer Teil der Flächen ist bereits in den Besitz der Kommune übergegangen. Im Bemühen um verträgliche Lösungen werden im Zuge des Umlegungsverfahrens außerdem Teilflächen zwischen Planstraße und Flurstraße im Osten nicht als Grün- oder Entwicklungsflächen gemäß § 5(2) Nr. 10 BauGB, sondern im Interesse des ortsansässigen Schäfereibetriebs als Flächen für die Landwirtschaft festgesetzt (Zielkonflikt private Belange - idealtypische Planungsziele).

6.5 Überplanung von Wohnhäusern und Auswirkungen auf das Umfeld

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

Diese Veränderungen im Lebensumfeld sind jedoch das Ergebnis von öffentlich-rechtlichen Planverfahren, die gemäß Planfeststellungsrecht und Baugesetzbuch möglich sind und in denen die überörtlichen und gesamtgesellschaftlichen Interessen und

Belange mit den betroffenen privaten Belangen abzuwägen sind. Auf die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Ziele und auf die Entlastung einer sehr viel größeren Zahl von Anliegern an der heutigen Ortsdurchfahrt der B 68 wird verwiesen.

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

Die daran gemessen in größerer Entfernung liegenden Anwohner im Randbereich bzw. im näheren Umfeld der Planung sind je nach Lage in deutlich geringerem Maße betroffen. Das Plankonzept bereitet mit den dargelegten Abstandsflächen mit Grüngliederung und umfangreicher immissionsschutzrechtlicher Gliederung eine Reihe von eingriffsmindernden Maßnahmen vor. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Belastungen insbesondere der Flurstraße durch den bereits erfolgenden Bau der A 33 im Abschnitt Steinhagen bis zum Schnatweg und auch bei dem nachfolgenden Lückenschluss durch die Baumaßnahmen des Bundes ohne Entlastungsstraße massiv sein werden. Damit sind bereits heute Minderungen des Wiederverkaufswerts der Wohnhäuser an der Flurstraße verbunden, die aus Sicht der Stadt durch den Bau der Entlastungsstraße und durch Abstand und Grüngliederung ggf. wieder gemindert werden können, zumindest aber nicht wesentlich verschärft werden. Weitere Aussagen zu diesen Fragen erfolgen im Bebauungsplan Nr. 56 (siehe dort).

7. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

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

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

Im Vorfeld des eigentlichen Verfahrensschrittes gemäß § 3(1) BauGB wurden alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer **öffentlichen Informationsveranstaltung**

am **25.01.2011** im Bürgerzentrum Remise eingeladen. Die Teilnehmer wurden ausdrücklich auf das anschließende formelle Verfahren verwiesen.

Die **frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB** erfolgte im Anschluss daran vom 07.02.2011 bis zum 10.03.2011 durch Auslegung der Planunterlagen mit zwei Erschließungsvarianten und mit einer ausführlichen Begründung der bisherigen städtebaulichen Planung mit Anlagen im Rathaus. In den eingegangenen Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sind (neben jeweils auf den Einzelfall bezogene Anregungen und Sorgen) auch immer wieder bestimmte grundsätzliche Fragen bezüglich des Planvorhabens angesprochen worden. Diese betrafen insbesondere die Standort- und Variantendiskussion, die interkommunale Zusammenarbeit, den Bedarf für Gewerbeflächen, das Verkehrsaufkommen sowie Immissionsschutzkonflikte durch Gewerbe, Industrie und Verkehr.

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

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

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

Halle (Westf.), im Dezember 2011