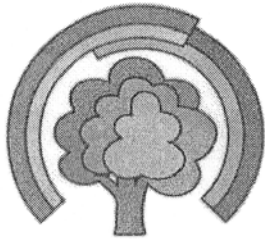


Anlage 4:



**Rheda-
Wiedenbrück**

Stadt der Flora Westfalica

Bauleitplanung der Stadt Rheda-Wiedenbrück:

hier: Begründung mit Umweltbericht

zum Bebauungsplan Nr. 371 „Hof Oldemeyer“

April 2007

Bearbeitung:

Stadt Rheda-Wiedenbrück, FB Stadtplanung
Rathausplatz 13
33378 Rheda-Wiedenbrück

Nagelmann Tischmann
Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
Berliner Straße 38
33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 371

- 1. Planungsanlass**
- 2. Lage des Plangebietes, Bestand und städtebauliche Ausgangslage**
 - 2.1 Geltungsbereich
 - 2.2 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
- 3. Ziele des Bebauungsplanes Nr. 371**
- 4. Planungsgrundlagen**
 - 4.1 Landesplanung und Flächennutzungsplan
 - 4.2 Gewässerschutz und Wasserschutzgebiete
 - 4.3 Altlasten, Kampfmittel und Bodenschutz
 - 4.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 5. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 371**
 - 5.1 Art der baulichen Nutzung
 - 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
 - 5.3 Belange des Straßenverkehrs und des Eisenbahnbetriebes
 - 5.4 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes
 - 5.5 Technische Erschließung und Wasserwirtschaft
 - 5.6 Grünordnung, Belange von Naturschutz und Landschaftspflege und des Waldes
 - 5.7 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW
- 6. Prüfung der Umweltverträglichkeit gemäß UVP-Gesetz und BauGB**
- 7. Belange der Landwirtschaft**
- 8. Militärische Belange und Belange der Flugsicherung**
- 9. Flächenbilanz Bebauungsplan Nr. 371**
- 10. Bodenordnung**
- 11. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung**

Teil II: Umweltbericht - Gliederung siehe dort -

Teil III: Anhang (zum 1. Original)

- A.1** Verkehrsuntersuchung zur Anbindung des Gewerbegebietes Bosfelder Weg in Rheda, Dorsch Consult GmbH, Wiesbaden, Stand Aktualisierung November 2004, mit Nachträgen Planungsfall R3- Varianten 1, 2, 2a, März und Mai 2006
- A.2** Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 371 „Hof Oldemeyer“ ..., Akus GmbH, Bielefeld, Juli 2006 und Ergänzung November 2006
- A.3** Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum B-Plan Nr. 371, Büro für Garten- und Landschaftsplanung H. Lutermann, Rheda-Wiedenbrück, November 2006, Ergänzung März 2007

Teil I: Begründung

1. Planungsanlass

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück verfolgt seit über 10 Jahren die Planungen zum Bau einer Stadtentlastungsstraße am nordwestlichen Ortsrand von Rheda. Angestrebt wird der Bau einer Verbindung von der Kreisstraße K 9 (Bosfelder Weg) über die Röntgenstraße durch das dortige Gewerbe- und Industriegebiet bis zur Landesstraße L 568 (Herzebrocker Straße). Nach einer intensiven Erörterung verschiedener interkommunaler Varianten mit der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sowie kommunaler Varianten in der Ortsrandlage Rheda werden in beiden Kommunen seit etwa 2 Jahren die jeweils kommunalen Varianten eindeutig favorisiert.

Im Zuge der Straßenplanung hat zwischenzeitlich die Stadt Rheda-Wiedenbrück umfangreiche Flächen nördlich der Daimlerstraße, die heute den nördlichen Abschluss des Gewerbegebietes „Bosfelder Weg“ darstellt (vgl. Bebauungsplan Nr. 32), erwerben können. Fortgesetzt bzw. abgeschlossen werden soll damit die durch den Bebauungsplan Nr. 262 Industriegebiet „Röntgenstraße“ bereits vorbereitete nördliche Entwicklung der großflächigen Gewerbe- und Industriegebiete Bosfelder Weg / Röntgenstraße (Gesamtgröße gemäß FNP-Darstellung fast 80 ha).

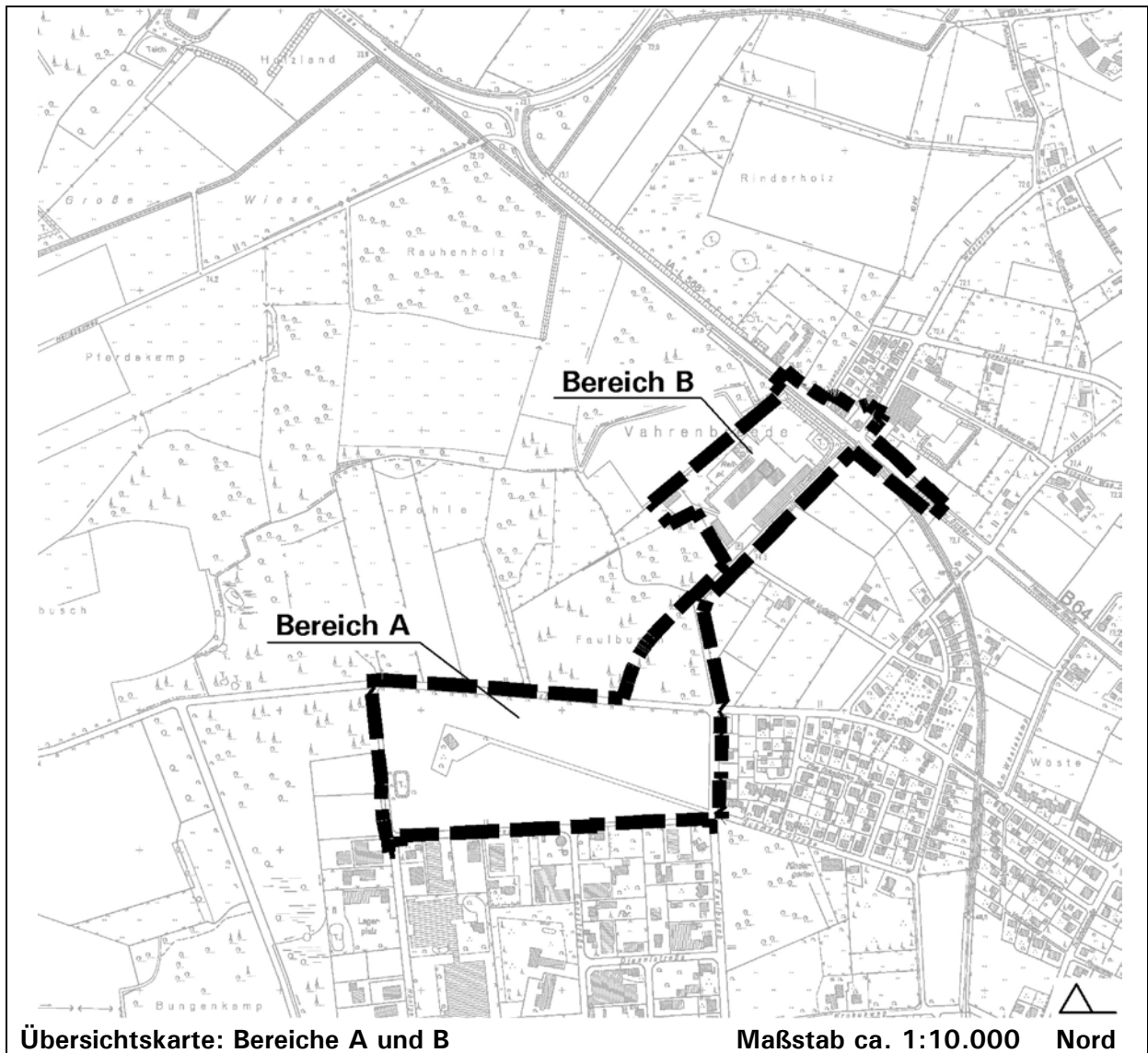
Ansichts dieser Rahmenbedingungen hat sich die Stadt Rheda-Wiedenbrück daher entschieden, die Bauleitplanung für den Bau der Entlastungsstraße zwischen Bosfelder Weg (K 9) und L 568 verbunden mit der Abrundung der Gewerbe- und Industriegebiete „Bosfelder Weg“ und „Röntgenstraße“ sowie der Überplanung der bisher im Außenbereich befindlichen Fa. LIEFU einzuleiten. Aufgrund dieser stadtplanerischen Ziele und Anforderungen werden die Planungen insgesamt durch ein Bebauungsplan-Verfahren verfolgt, ein isoliertes Planfeststellungsverfahren für die Straßentrasse wurde nicht gewählt.

2. Lage des Plangebietes, Bestand und städtebauliche Ausgangslage

2.1 Geltungsbereich

Das Gesamtgebiet mit einer Gesamtgröße von etwa 14,6 ha besteht aus 2 Teilbereichen, die durch die geplante Trasse der Entlastungsstraße verbunden werden (siehe Übersichtskarte auf S. 4):

- **Bereich A** umfasst mit einer Größe von insgesamt etwa 10,5 ha die Fläche zwischen den Straßenzügen Am Faulbusch und Daimlerstraße im Osten bzw. Süden und der Verlängerung der Röntgenstraße im Westen sowie der Alleestraße im Norden. Hinzu kommt ein einbezogener Waldbestand zwischen geplantem Kreisverkehr und dem nördlichen Abschnitt der Straße Am Faulbusch.
- **Bereich B** umfasst neben dem nördlichen Abschnitt der Entlastungsstraße einschließlich Bahnübergang und Knotenpunkt mit der L 568 auch den vorhandenen Standort der Fa. LIEFU (Futtermittel), der im Bestand überplant und mit einer Erweiterungsoption versehen werden soll. Bereich B hat damit eine Größe von etwa 4,0 ha.



2.2 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

a) Aktuelle Nutzungen im Plangebiet

In dem o.g. Bereich A werden die Flächen für die Straßentrasse und für die geplante bauliche Abrundung zwischen Daimlerstraße und Alleestraße z.Zt. weitgehend intensiv landwirtschaftlich als Acker genutzt. Davon ausgenommen sind die Zufahrt sowie der Bereich um die ehemalige, namensgebende Hofstelle *Oldemeyer*. Das als Baudenkmal geschützte Gebäude wurde zwischenzeitlich abgebaut und an anderer Stelle neu errichtet. Am Westrand der Ackerfläche liegt eine kleine naturnahe Teichanlage, die als Biotop nach § 62 LG NRW erfasst worden ist. Im Norden wird der Bereich durch eine sehr alte Wallheckenstruktur entlang der Alleestraße begrenzt. Dominierend und in hohem Maße landschaftsprägend sind mächtige Eichen (< 50 cm Stammdurchmesser), die abschnittsweise dicht, im Westteil aber eher lückig stehen.

Die Hecke schirmt die freie Landschaft hervorragend gegenüber dem zukünftigen Gewerbegebiet und der Straße ab. Nach Norden und Westen angrenzend liegt eine mit

Wiesen, Weiden und Wäldern relativ kleinteilig gegliederte Landschaft, die zusätzlich durch alte Gehölzstrukturen, mehrere Kleingewässer und auch durch die meist unregelmäßigen Flächenzuschnitte eine hohe Strukturvielfalt und Landschaftsbildqualität aufweist.

Im landschaftspflegerischen Fachbeitrag ist eine aktuelle Biotoptypen- und Nutzungskartierung beigelegt, auf die hiermit verwiesen wird (s.d.).

Nordwestlich der Kreuzung Alleestraße/Am Faulbusch stockt eine Waldfläche mit dort überwiegend artenarmem Fichtenforst mittleren Alters, an der Kreuzung unmittelbar benachbart liegt eine kleine Fläche mit überwiegend lichtem Pappelbestand und einzelnen Eichen, Birken etc. Im Norden im Außenbereich folgt das bestehende Futtermittelwerk der Fa. LIEFU. Das Betriebsgelände ist weitgehend bebaut oder versiegelt, ebenfalls überplante Randzonen sind jedoch als Grünfläche oder Grünland ausgebildet, in Randlage bestehen Heckenzüge. Zur Herzebrocker Straße schließt ein mit heimischen Laubgehölzen bepflanzter Wall das Plangebiet ab.

Der weitere Bereich nördlich der Alleestraße und östlich der Straße Am Faulbusch bzw. seiner Verlängerung bis zum Knotenpunkt Bahnlinie / L 568 und Wöstering ist relativ offen und wird i.W. landwirtschaftlich genutzt. Dort findet sich jedoch auch zunehmend Streubebauung.

Das Gelände in Bereich A fällt von etwa 78,50 m im Nordwesten um die ehemalige Hofstelle *Oldemeyer* nach Südosten auf ca. 73,0 m über NN im Bereich Am Faulbusch (in Richtung Vorflutsystem). Bereich B liegt relativ eben in einer Höhe um 75-76 m ü.NN.

b) Städtebauliche Situation, Einbindung in das Umfeld und angrenzende Bebauungspläne

Die städtebauliche Situation ist durch die seit Jahrzehnten schrittweise entwickelte, aber noch nicht abgeschlossene Ortsrandbebauung und durch sehr unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Bereiche A und B gekennzeichnet:

b.1) Bereich A

Bereich A ist eindeutig vom weiteren Landschaftsraum abgegrenzt und wird einerseits geprägt durch die Lage zwischen unmittelbar angrenzenden Gewerbe- und Industriegebieten im Süden und Westen sowie Wohngebieten im Osten und andererseits durch die das Landschaftsbild bestimmende Wallhecke im Norden. Die auf 3 Seiten angrenzenden Baugebiete sind ohne Eingrünung entwickelt worden. Die Straßen Am Faulbusch und Daimlerstraße sind - obwohl abschnittsweise voll ausgebaut - bisher nur einseitig angebaut worden. Die Erweiterung des Siedlungsbereichs ist jedoch bereits seit langem im Flächennutzungsplan (FNP) im Grundsatz vorgesehen. Somit wird heute der Eindruck eines „unfertigen“ Siedlungsrandes zwischen konkurrierenden Wohn- und Gewerbenutzungen vermittelt:

- Im Westen wurden durch den Bebauungsplan Nr. 262, der 1990 in Kraft getreten ist, eingeschränkt nutzbare Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO entwickelt (gegliedert gemäß Abstandserlass NRW). Die zulässigen Bauhöhen reichen bis 12 m über Gelände. Der nördliche GI-Abschnitt wird z.Zt. bebaut und reicht mit Flurstück 323 einschl. bis zu dem im Norden folgenden Waldbestand an der nicht ausgebauten

verlängerten Röntgenstraße. Die aktuellen baulichen Nutzungen entsprechen im Norden i.W. dem Nutzungsspektrum in einem nicht weiter eingeschränkten Gewerbegebiet.

- Im Süden des Plangebietes stellt die Daimlerstraße heute den nördlichen Abschluss des Gewerbegebietes „Bosfelder Weg“ dar. Im dortigen Bebauungsplan Nr. 32 (1969 in Kraft getreten) sind im Norden i.W. Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO mit bis zu 3 Vollgeschossen festgesetzt worden. Einschränkungen und Nutzungsgliederungen sollen z.T. mögliche Konflikte mit dem benachbarten Wohngebiet vermeiden. Im Bereich Daimlerstraße ist die Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich verlaufen. Neben („echten“) Gewerbenutzungen v.a. im Westen finden sich nach Osten hin kleinere Betriebe und auch ein Wohnhaus mit betriebsungebundenem Wohnen (Daimlerstraße Nr. 5). Im östlichen Abschnitt konnte die Daimlerstraße aufgrund fehlenden Grunderwerbes auch noch nicht endausgebaut werden.
- Östlich der Straße Am Faulbusch schließen allgemeine und reine Wohngebiete gemäß §§ 3, 4 BauNVO an, die im Bebauungsplan Nr. 202 (1971 in Kraft getreten) entwickelt worden sind und in denen i.W. ein- bis zweigeschossige Ein- und Zweifamilienhäuser vorhanden sind. In der Randlege Am Faulbusch ist insbesondere die 3. Änderung aus 1995 zu beachten, die den Bereich in ein allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO umgewidmet hat. Ausgenommen wurde jedoch im Süden die Bauzeile an der Schmalen Straße, die weiterhin als WR gemäß § 3 BauNVO überplant ist.

b.2) Bereich B

Bereich B wird geprägt durch den heute nach wie vor im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegenden Standort der Fa. LIEFU. Die Betriebsanlagen bestehen v.a. aus langgezogenen, i.W. eingeschossigen Lagerhallen und aus dem überragenden, massiven Silogebäude mit einer Höhe gemäß Bauakte von etwa 31,5 m über Betriebsgelände.

Im Norden folgt oberhalb der eingleisigen Bahnlinie Rheda-Münster und der L 568 (Herzebrocker Straße) ein Siedlungssplitter im Außenbereich, der durch eine Gemengelage mit einem Speditionsbetrieb und einer Wohnbebauung östlich bzw. westlich des Wösterings gekennzeichnet ist. Die Knotenpunktplanung dieses Bebauungsplanes greift in den Wohnbereich ein und überplant dort 3 Wohnhäuser, die heute unmittelbar an der L 568 stehen.

Der weitere Bereich östlich der Straße Am Faulbusch ist zunächst relativ offen. Dort findet sich jedoch auch zunehmend Streubebauung, die weiter im Osten im Bereich Jägerweg in größere Wohnsiedlungsbereiche übergeht.

3. Ziele des Bebauungsplanes Nr. 371

a) Verkehrliche Zielsetzungen

Wie in Kapitel 1 dargelegt, verfolgt die Stadt Rheda-Wiedenbrück seit über 10 Jahren das Ziel, den Bosfelder Weg als Kreisstraße K 9 und die großflächigen Gewerbegebiete beidseits der K 9 durch eine Stadtentlastungsstraße neu in Richtung Norden an die L 568 anzubinden. Die konkreten verkehrlichen Ziele sind insbesondere:

- Der Bosfelder Weg (K 9) und damit v.a. auch die stadteinwärts folgenden Wohngebiete sollen Richtung Stadtmitte Rheda von Durchgangsverkehr und v.a. von Gewerbeverkehr aus den großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten entlastet werden.
- Der gewerbliche Ziel- und Quellverkehr im Bereich zwischen L 568, K 9 und Röntgenstraße soll durch eine schnelle und attraktivere Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz über die L 568 neu geordnet werden. Da über die im Norden unmittelbar anschließende B 64n dann auch zügig der gewerbliche Verkehr in Richtung A 2 geleitet werden kann, wird sich auch eine Entlastung der weiteren Führung der L 568 durch die Innenstadt von Rheda Richtung A 2 ergeben.
- Die Wohngebiete im Nordwesten Rhedas im Bereich Alleestraße / Jägerweg / Schröderstraße sollen ebenfalls von gewerblichem Verkehr aus dem Bereich Daimlerstraße und Am Faulbusch sowie von Schleichverkehr entlastet werden.
- Der Bahnübergang Jägerweg ist nur durch Blinklichtanlage gesichert und kann im Zuge dieser Planung verlegt und nach dem heutigen Stand der Technik im neuen plangleichen Anschluss an die L 568 mit Lichtsignalanlage und Halbschranken gesichert werden.

a.1) Vorgeschichte: Variantendiskussionen

Nach einer intensiven Erörterung verschiedener interkommunaler Varianten mit der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sowie kommunaler Varianten in der Ortsrandlage Rheda werden in beiden Kommunen seit etwa 2 Jahren die kommunalen Varianten eindeutig favorisiert:

Bereits 1993 wurden im Rahmen einer ersten Umweltverträglichkeitsstudie¹ drei Varianten mit einer Anbindung durch Verlängerung der Röntgenstraße nach Norden zur Herzebrocker Straße geprüft. Die damals relativ verträglichste Variante III verschwenkte von der Röntgenstraße über die zwischen Daimlerstraße und Alleestraße verbliebene Ackerfläche nach Osten bis zum Kreuzungspunkt Am Faulbusch/Alleestraße und führte dann mit etwa 100 m Abstand parallel zum Jägerweg auf die Herzebrocker Straße. Diese Variante scheiterte aber vor allem an den erforderlichen Grundstückskäufen im Bereich Am Vosskamp und an dem erheblichen Widerstand aus dem Wohngebiet Alleestraße / Jägerweg, da die Trasse relativ nah an der Wohnbebauung vorbei führen sollte und damit zu entsprechenden Belastungen des Wohngebietes geführt hätte.

¹ Umweltverträglichkeitsstudie für die Anbindung des Gewerbegebietes „Bosfelder Weg“ an die Herzebrocker Straße (B 64); Pruss und Kissner, Lippstadt 1993.

Ende der 1990er Jahre kam eine interkommunale Lösung mit der Nachbargemeinde Herzebrock-Clarholz ins Gespräch. Hierdurch sollte gleichzeitig die Problematik einer verkehrsgerechten und sicheren Anbindung der Gewerbebetriebe Craemer und Eudur in Herzebrock an die B 64 gelöst werden. Bestandteile der vorgeschlagenen Varianten waren die Anbindung des Gewerbegebietes „Bosfelder Weg“ in Rheda durch Verlängerung der Röntgenstraße, die Anbindung der Betriebe Craemer und Eudur in Herzebrock durch eine Parallelstraße zur B 64 bzw. Herzebrocker Straße südseitig der Bahnlinie sowie die gemeinsame Querung der Bahnlinie plangleich oder mittels eines Brückenbauwerks. In Abstimmung zwischen den Fachbehörden und den beteiligten Kommunen wurden insgesamt 11 weitere Varianten entwickelt, die in umfassenden Umweltverträglichkeitsstudien (2001/2002) untersucht wurden.^{2 3}

Auf diese umfangreichen Untersuchungen wird in der Umweltprüfung in Teil II mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan im Anhang weiter eingegangen, die Ergebnisse werden dort ausgewertet. In dieser Begründung kann daher auf eine weitergehende Darstellung verzichtet werden.

a.2) Entscheidung für Trassenvariante 1 im Bebauungsplan Nr. 371

Nachdem die Gemeinde Herzebrock-Clarholz aufgrund anderer Rahmenbedingungen zwischenzeitlich eine eigenständige Lösung für die Gewerbebetriebe Eudur und Craemer verfolgt hatte (Inbetriebnahme der Betriebsanbindungen im Sommer 2006), hat auch die Stadt Rheda-Wiedenbrück die kommunale Lösung weiter entwickelt.

In den Jahren 2004 und 2005 hat diese Variantendiskussion zu dem Ergebnis geführt, dass eine Trassenführung in dem Bereich Röntgenstraße / Alleestraße / Am Faulbusch letztlich in Abwägung aller berührten Belange die sinnvollste verbleibende Trassenwahl darstellt. Hierzu wird auf die Aktualisierung des Verkehrsgutachtens verwiesen (Dorsch Consult GmbH, November 2004). Nach Verfestigung der Trassenführung und nach dem Erwerb der wesentlichen Flächen im Plangebiet Nr. 371 hat sich der Stadt Rheda-Wiedenbrück nunmehr die Möglichkeit geboten, diese Zielsetzungen zu erreichen, ihr Hauptstraßennetz im Norden Rhedas in Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh neu zu ordnen und damit den Bosfelder Weg stadteinwärts für Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren.

Der Kreis Gütersloh ist bereit, als künftiger Straßenbaulastträger die Trasse als neue K 9 zu übernehmen, sofern die Anforderungen an Ausbaustandard, weitgehende Anbaufreiheit, Kurvenradien etc. erfüllt werden können. Nur dann kann die Stadt das übergeordnete Ziel erreichen, den Bosfelder Weg stadteinwärts für Lkw-Verkehr zu sperren. Dieses ist nach einer im Sommer 2006 nochmals erfolgten Variantenprüfung bei der dem Bebauungsplan Nr. 371 nunmehr zu Grunde liegenden Trasse möglich.

Die aktuelle Planung geht damit im Grundsatz auf die Variante 3 bzw. R1 (2001) zurück, die in den damaligen Studien für die weitere Bearbeitung empfohlen wurden. Im Kreuzungsbereich Am Faulbusch/Alleestraße wird allerdings in der Abwägung dieses Zielkonfliktes und der betroffenen öffentlichen und privaten Belange (vgl. Umwelt-

² Umweltverträglichkeitsstudie unbebaute Umwelt - Interkommunale Verkehrsanbindung für das Gewerbegebiet „Bosfelder Weg“ sowie die Betriebe Eudur und Craemer; Landschaft + Siedlung, Recklinghausen 2001

³ Umweltverträglichkeitsstudie, städtebaulicher Fachbeitrag - Interkommunale Gewerbe-Anbindung Rheda-Wiedenbrück / Herzebrock-Clarholz; Wolters Partner, Coesfeld 2001

bericht, Kapitel 2.11, 2.1.2 und 3.1) ein deutlich größerer Abstand zur Wohnbebauung vorgesehen. Daher schneidet die Straße hier den vorhandenen Waldbestand stärker als bisherige Varianten an. Zudem erfolgt südlich der Baumhecke eine direkte Anbindung der Alleestraße an die neue Ortsentlastungsstraße.

Auf Grundlage des Diskussionsstandes im Winter 2005/2006 mit Vorlage von städtebaulichen Entwürfen hat der Verkehrsgutachter eine detailliertere Variantenprüfung vorgenommen. In beiden Fällen wurden die Randbedingungen wie Lkw-Sperrung Bosfelder Weg, Verlegung des Bahnüberganges Jägerweg etc. übernommen:

- **Variante 1:** Führung der Entlastungsstraße über die Röntgenstraße bzw. über deren Verlängerung mit großzügigem Kurvenradius außerhalb des Baugebietes parallel zur Alleestraße und Verlängerung Richtung Fa. LIEFU / L 568 (= jetzt im Bebauungsplan-Vorentwurf vorgeschlagene Trasse).
- **Variante 2:** Abknicken von der Röntgenstraße zwecks Einbeziehung der Daimlerstraße in die Entlastungsstraße und beidseitige Anbindung von Gewerbeflächen, Führung nach Norden ab Höhe Benzstraße.

Für die nach Vorabstimmung mit den Fachbehörden im Sinne der o.g. Zielsetzungen favorisierte Variante 1 ergibt sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen für das Prognosejahr 2015 eine Kfz-Frequenz im Norden Richtung L 568 von etwa 2.600 Kfz / 24 h bei einem Lkw-Anteil von rund 1.000 Lkw / 24 h (siehe Nachtrag zum Verkehrsgutachten, Planungsfall R 3-Variante 1, Dorsch Consult GmbH, März 2006). Gleichzeitig kommt es in den Siedlungsbereichen Am Faulbusch bei einer Sperrung nördlich der Daimlerstraße und auf der Alleestraße zu den gewünschten Entlastungen. Der Lkw-Verkehr auf dem Bosfelder Weg stadteinwärts wird je nach Streckenabschnitt erheblich bis fast vollständig umgeleitet, im Bereich zwischen Am Faulbusch und Am Frankenbrink ergibt sich z.B. eine Entlastung um fast 950 Lkw pro Tag, was einer Quote von rund 94 % entspricht.

Durch die Verlegung des Bahnüberganges Jägerweg ergeben sich allerdings im Bereich Schröderstraße erhöhte Verkehre um 300 Kfz / 24 h, die als Ziel- und Quellverkehr aus dem dortigen Siedlungsbereich bisher über den Jägerweg abgefließen sind. Diese müssen künftig nach Osten Richtung L 568 und Stadtmitte fahren. Diese Verkehre sind jedoch laut Gutachten als i.W. Ziel- und Quellverkehr aus dem weiteren Wohngebiet selber dort verträglich, zudem sind diese Umlegungen aufgrund des Sicherheitsgewinnes durch Verlegung des Bahnüberganges Jägerweg vertretbar.

Zu weiteren Einzelheiten der angestrebten Verkehrsumlegungen wird auf Kapitel 2 des o.g. Verkehrsgutachtens aus März 2006 (Varianten 1 und 2) verwiesen.

Die Verwaltung hat aus diesen Gründen die Variante 1 zur Aufnahme in den Bebauungsplan Nr. 371 vorgeschlagen. Der Fachausschuss hat in seiner Sitzung am 09.03.2006 jedoch die Verwaltung nochmals beauftragt, Variante 1 und Variante 2 bezüglich der Auswirkungen erneut mit den Fachbehörden zu erörtern. Ausgangspunkt war die Frage, ob der Flächenbedarf für die Erschließung z.B. zu Gunsten weiterer Gewerbeflächen reduziert und ob die Kosten in Variante 2 noch gesenkt werden können.

Nach Zusammenstellung der Kosten und nach Diskussion mit dem Kreis Gütersloh und mit der Bezirksregierung hat sich der Fachausschuss jedoch auf Grundlage der hierzu von der Verwaltung erstellten Vorlage in seiner Sitzung am 24.08.2006 für die vorliegende Planvariante für den Bebauungsplan Nr. 371 entschieden. Es hat sich gezeigt, dass mit Variante 2 zwar Flächenbedarf und Kosten zunächst reduziert werden könnten, die verkehrlichen Ziele als zentraler Ausgangspunkt wären damit jedoch gemäß fortgeschriebener Verkehrsuntersuchung nicht zu erreichen (siehe Nachtrag zum Verkehrsgutachten, Planungsfall R 3-Variante 2a, Dorsch Consult GmbH, Mai 2006).

Gründe sind das unvermeidbar (zu) starke Abknicken im Mündungsbereich Röntgenstraße / Daimlerstraße, die Führung durch ein Baugebiet als Binnenerschließung und die in der Folge ausgeschlossene Widmung als neue Kreisstraße sowie die damit verbundene Offenhaltung des Bosfelder Weges (als K 9) stadteinwärts für Lkw-Verkehr. Der angestrebte Entlastungseffekt läge damit nur noch bei etwa 170 Lkw / 24 h im Gegensatz zu etwa 1.000 Lkw / 24 h bei Variante 1.

Somit hat sich die Stadt Rheda-Wiedenbrück nach den Variantendiskussionen und in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange letztlich eindeutig für die im Bebauungsplan Nr. 371 aufgenommene Trasse ausgesprochen. Die ergänzenden Maßnahmen wie Umwidmung der K 9, Lkw-Sperrung im Bereich Bosfelder Weg stadteinwärts und Sperrung der Straße Am Faulbusch für Lkw-Verkehr durch das Wohngebiet können ergänzend zu dem Bebauungsplan bzw. nach Fertigstellung der Straße durch verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt werden.

b) Städtebauliche Ziele im Plangebiet

Die im **Bereich A** heute unbefriedigende und noch nicht abgeschlossene bauliche Entwicklung ist in Kapitel 2 dargelegt worden. Daimlerstraße und die Straße Am Faulbusch sind bisher nur einseitig angebaut worden. Bereits im alten FNP ist eine etwa 100 m tiefe gewerbliche Bauzeile als Abrundung des Siedlungsbereichs und eine Gliederung durch Grünflächen im Osten Richtung Wohngebiete (Spielplatz) vorgesehen.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück strebt daher im Zusammenhang mit der nunmehr möglichen Entlastungsstraße nördlich dieses Randstreifens eine abschließende bauliche Entwicklung dieser Ortsrandlage an. Ausgangspunkt ist die prägende gewerbliche Nutzung im Bereich Röntgenstraße / Daimlerstraße, die keine baulichen Alternativen mit ggf. konkurrierenden Schutzansprüchen zulässt. In dieser künftig gut erschlossenen Siedlungsrandlage können in idealer Weise kleinere und mittlere Betriebe sowie Handwerker etc. untergebracht werden, die aufgrund des begrenzten Störgrades keine grundlegenden Konflikte mit den östlich folgenden Wohngebieten verursachen und die zudem häufig durch Kundenbeziehungen mit dem Siedlungsbereich Rheda verknüpft sein können.

Mit Blick auf das derzeit entwickelte „Interregionale Gewerbe- und Industriegebiet Marburg“, dass v.a. für großflächige, störende Betriebsformen erschlossen wird (siehe aktuelle Bauleitplanung: 62. FNP-Änderung und Bebauungsplan Nr. 369), werden derartige kleinstrukturierte Flächen in Siedlungsrandlage ebenfalls im Sinne der Arbeitsteilung zwischen den Gewerbestandorten benötigt. Planungsziel sind somit die Förderung der örtlichen Wirtschaftsstruktur und ihrer Branchenvielfalt sowie die Erweiterung des Arbeitsplatzangebotes in kleinen und mittleren Betrieben.

Die voll ausgebaute Straße Am Faulbusch soll durch eine westlich anschließende Wohnbauzeile angebaut werden, um angesichts der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Stadt und für die Bürgerschaft die vorhandene Infrastruktur angemessen kosten-, aber auch flächensparend nutzen zu können. Der in der Vergangenheit dort optional angedachte Spielplatz als Puffer zwischen Gewerbe- und Wohnnutzungen wird heute nicht mehr in dieser Form benötigt und wäre angesichts der vollwertigen Erschließung auch kosten- und flächensparend unverhältnismäßig. Als Puffer zwischen Wohngebiet und westlich folgendem Gewerbe wird ein etwa 15 m breiter geschlossener Heckenzug vorgesehen.

Bereich B umfasst neben der Anbindung der Entlastungsstraße an die L 568 mit der Kreuzung der Bahnstrecke den Standort der im Außenbereich befindlichen Fa. LIEFU. Dieser Bereich ist zwar im FNP als Gewerbefläche dargestellt, eine konkrete Überplanung zur Standortsicherung und im Interesse der städtebaulichen Ordnung des Konfliktpotenzials mit der umgebenden Streubebauung sowie dem Siedlungssplitter nördlich der L 568 ist jedoch bisher nicht erfolgt. Diese Überplanung bietet sich jedoch im Zusammenhang mit der Trassenplanung an, zumal für die Entlastungsstraße ein Randstreifen aus dem Firmengelände benötigt wird.

c) Ergebnis: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 371 für Straßenplanung und Baugebiete

Als Ergebnis der Variantendiskussion für die Ortsentlastungsstraße ergibt sich mit Variante 1 eine Trasse, die die unter b) geschilderten bestehenden und geplanten Bauflächen umfasst bzw. berührt. Vor diesem Hintergrund drängt sich aus städtebaulicher Sicht eine umfassende Überplanung sowohl der Straßentrasse - die ansonsten auch durch ein **Planfeststellungsverfahren** entwickelt werden könnte - als auch der angrenzenden Bauflächen durch einen Bebauungsplan auf. Es bestehen eine Reihe von **Abhängigkeiten zwischen Straßenplanung und Bauflächenentwicklung** wie z.B. verkehrliche Verknüpfung mit der Neubebauung, Lage des Kreisverkehrs, Eingrünung oder Anschnitt des LIEFU-Geländes, die **innerhalb einer gemeinsamen Bauleitplanung** zu bewältigen sind.

Somit hat die Stadt Rheda-Wiedenbrück beschlossen, die Verfahren für die 64. Flächennutzungsplan-Änderung (FNP) und für den Bebauungsplan Nr. 371 einzuleiten. Das Gebiet liegt bisher im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB** ist gegeben, um die Entlastungsstraße und das Plangebiet durch eine FNP-Änderung und durch einen Bebauungsplan gemäß § 30 BauGB nach den unter 3.a) und 3.b) geschilderten Zielsetzungen zu entwickeln.

Die zentralen verkehrlichen städtebaulichen Ziele der Bauleitplanung sind unter diesen Voraussetzungen zusammenfassend:

- a) Entwicklung der Entlastungsstraße als künftige leistungsfähige Kreisstraße K 9 gemäß Variante 1 mit gleichzeitiger Verlegung des heute als nicht angemessen angesehenen Bahnüberganges Jägerweg und gemeinsamer sachgerechter Knotenpunktplanung Bahn-Straße im Bereich der L 568.

- b) Leistungsfähige Verbindung der Entlastungsstraße mit der Binnenerschließung des neuen Gewerbegebietes sowie der bestehenden Bauflächen im Bereich Daimlerstraße und Alleestraße und mögliche Reduzierung der Verkehrskonflikte im Bereich Alleestraße / Am Faulbusch.
- c) Abschluss der baulichen Entwicklung im Bereich Daimlerstraße und Alleestraße durch Entwicklung eines Gewerbegebietes mit variablen Grundstückszuschnitten und sinnvollem Spielraum für kleinere und mittlere Betriebsgrößen sowie durch
- d) flächen- und kostensparende Abrundung der Wohnbebauung Am Faulbusch durch eine ergänzende westliche Bauzeile an der voll ausgebauten Erschließungsstraße.
- e) Reduzierung potenzieller Nachbarschaftskonflikte und Sicherung der städtebaulichen Ordnung durch einen gliedernden Grünstreifen und Begrenzung der Emissionen aus dem Gewerbegebiet durch Gliederung gemäß Abstandserlass NRW.
- f) Standortsicherung und städtebauliche Ordnung der Entwicklung des vorhandenen Betriebstandortes der Fa. LIEFU.
- g) Möglichst weitgehender Schutz der wertvollen Baumzeile an der Alleestraße und angemessene Einbindung der Planvorhaben in den Siedlungs- und Landschaftsraum.
- h) Vollständiger Ausgleich der durch die Planung der Entlastungsstraße verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft (analog zu einem Planfeststellungsverfahren) sowie angemessener Ausgleich der durch die Bauflächenplanung verursachten und für unvermeidbar gehaltenen Eingriffe.

4. Planungsgrundlagen

4.1 Landesplanung und Flächennutzungsplan

Im **Gebietsentwicklungsplan (GEP 2004)** wird der Bereich A als *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen* (GIB) dargestellt, ausgenommen ist lediglich die Nordwestspitze, die auch nach dem Bebauungsplan Nr. 371 oberhalb der Entlastungsstraße von Bebauung frei bleiben soll. Der gesamte Bereich im Nordwesten Rhedas ist zwischen Alleestraße, Bahntrasse und der Fa. LIEFU - die i.Ü. bestandsorientiert in die Darstellung eingebunden worden ist - als *allgemeiner Siedlungsbereich* (ASB) aufgenommen worden. Ausgenommen ist hier das durch die Trassenführung angeschnittene Dreieck Neubautrasse / Alleestraße / Am Faulbusch mit dem dortigen Wald. Dieser Abschnitt ist Teil der *Waldbereiche* und mit *Freiraumfunktionen zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung* belegt.

Im Grundsatz wird die vorliegende Planung also im Einklang mit den Darstellungen der Siedlungsbereiche im GEP entwickelt. Unter Beachtung der danach im GEP-Planungshorizont noch denkbaren ASB-Entwicklung wird zudem deutlich, dass die Entlastungsstraße mit angemessen gesichertem Bahnübergang für diese Überlegungen noch eine erhebliche Rolle spielen wird.

Der **wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Rheda-Wiedenbrück** beinhaltet folgende Darstellungen für das Plangebiet und für das angrenzende Umfeld:

- **Bereich A:** Nördlich der Daimlerstraße ist bereits ein 100 m breiter Streifen als *Gewerbefläche* dargestellt. Der verbleibende Streifen nach Norden bis zur Alleestraße ist als *Fläche für die Landwirtschaft* aufgenommen worden. Als Gliederung zwischen Gewerbe und Wohnen ist westlich der Straße Am Faulbusch eine *öffentliche Grünfläche* mit der Zweckbestimmung Spielplatz vorgesehen.
- **Bereich B:** Die Fa. LIEFU ist einschließlich eines kleinen Erweiterungspotenzials nach Nordwesten als *Gewerbefläche* mit Immissionsschutzerfordernis nach Südosten Richtung Alleestraße dargestellt. Der Bereich zwischen der Fa. LIEFU, der Bahntrasse und den Wohngebieten Alleestraße / Jägerweg ist bis auf einen kleinen Streifen am Jägerweg (Fläche für die Landwirtschaft) als *öffentliche Grünfläche* mit der Zweckbestimmung Kleingärten aufgenommen worden.

Die jeweils angrenzenden Flächen Richtung Westen und Nordwesten sind i.W. bestandsorientiert als *Flächen für die Forstwirtschaft* aufgenommen worden. Nordwestlich der Fa. LIEFU sind jedoch auch heute landwirtschaftlich genutzte Flächen als Waldzuwachs vorgesehen worden.

Somit wird in Teilbereichen eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich, die als 64. FNP-Änderung im Parallelverfahren zum Bebauungsplan Nr. 371 durchgeführt wird (s.d.). Neu dargestellt werden insbesondere die Entlastungsstraße ab dem Neubaubeginn Röntgenstraße/ Daimlerstraße als *örtliche Hauptverkehrsstraße* sowie die damit eingebundene Restfläche als *gewerbliche Baufläche*, als *Grünstreifen* und als *Wohnbaufläche* an der Straße Am Faulbusch. Die Überplanung des LIEFU-Standortes kann dagegen aus dem FNP entwickelt werden. Hier ergeben sich nur minimale Abweichungen in der Westspitze durch die Einbeziehung der vorhandenen landwirtschaftlichen Halle in den Bebauungsplan, welche jedoch durch das Entwicklungsgebot gemäß § 8(2) BauGB gedeckt sind.

4.2 Gewässerschutz und Wasserschutzgebiete

Im Plangebiet befinden sich mit Ausnahme der teilweise vorhandenen Straßenseitengräben keine **Fließgewässer**. Im westlichen Plangebiet liegt unterhalb des Standortes der ehemaligen Hofstelle *Oldemeyer* eine **kleine Teichanlage** mit naturnahen Strukturelementen (s.o., Biotop nach § 62 LG NRW), die durch die Straßen- und Gewerbeflächenplanung überplant wird. Im Norden an der L 568 wird eine Teichanlage der Fa. LIEFU in den Entwicklungsbereich gemäß § 9(1)20 einbezogen. Aufgrund der angrenzenden Verkehrswege und des umgebenden und langfristig weiter ausgedehnten Gehölzbestandes sind Wertigkeit und Aufwertungspotenzial dort begrenzt.

Überschwemmungsgebiete oder **Wasserschutzgebiete** sind nicht betroffen.

4.3 Altlasten, Kampfmittel und Bodenschutz

a) Altlasten und Kampfmittel

Gemäß Altlastenkataster des Kreises Gütersloh sind im Plangebiet keine **Altablagerungen** bekannt. Treten bei Bodenuntersuchungen, Baumaßnahmen etc. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlicher Bodenveränderungen auf, besteht nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz die Verpflichtung, die zuständige Behörde (Kreis Gütersloh, untere Abfallwirtschaftsbehörde, Tel. 05241/85-2740) unverzüglich zu verständigen.

Der heutige nördliche Abschnitt der **Straßentrasse Am Faulbusch** Richtung LIEFU, der künftig nur noch als Radweg und als landwirtschaftliche Erschließung benötigt wird, kann teilweise zurückgebaut werden. Das Asphaltmaterial ist bereits auf Gehalte an PAK u.a. untersucht worden. Im Ergebnis ist die aufzunehmende asphaltgebundene Schicht als Ausbauasphalt ohne teer-/pechtypische Substanzen zu bezeichnen. Das Material kann demnach vielseitig wieder verwendet werden (Quelle: Baugrunduntersuchungen, Ing.Geolog. Büro Dr. Horsthemke, Gütersloh, 03.03.2006).

Die untere Abfallwirtschaftsbehörde hat im Rahmen eines anderen Planverfahrens an der Bahnstrecke Rheda-Münster darauf hingewiesen, dass in einem ca. 6-10 m breiten Streifen **entlang der Schienen** PAK, Schwermetalle, Pflanzenschutz- und Unkrautvernichtungsmittel im Oberboden bis etwa 0,35 cm enthalten sein können. In dem dortigen Bebauungsplan Nr. 15. (1. Änderung) wurden in den untersuchten Bodenproben jedoch keine Anzeichen für das Vorhandensein schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzgesetzes gefunden, die Gehalte an anorganischen Substanzen in den Böden entsprachen weitgehend den Gehalten in natürlichen Böden. Im vorliegenden Fall sind im Nahbereich der Bahn keine Wohnbauflächen oder Spielflächen betroffen, so dass hier kein weiteres Untersuchungserfordernis gesehen wird.

Im Planverfahren sind bisher gemäß § 4 BauGB über die Ordnungsbehörde der Stadt Rheda-Wiedenbrück bzw. über die Bezirksregierung Arnsberg keine Hinweise auf **Kampfmittelvorkommen** im Plangebiet oder im näheren Umfeld gegeben worden.

b) Bodenschutz

In der Bauleitplanung ist die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit § 1ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 1ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen, schädliche Bodenveränderungen sind zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG. Eine Überplanung ist in der Bauleitplanung besonders zu prüfen, eine sorgfältige Abwägung ist erforderlich.

Im Plangebiet stehen flächendeckend **Pseudogleye aus schwach steinigem, sandigem bis tonigem Lehm** über stauendem Untergrund aus Kalkmergel- und Tonmergelgestein an. Bei **Bodenwertzahlen zwischen 40 und 50 Punkten** ist eine mittlere, aber unsichere Ertragsleistung gegeben. Die Bearbeitbarkeit ist oft längerfristig durch Vernässung als starke Staunässe bis in den Oberboden und durch häufigen Wechsel von Vernässung und Austrocknung erschwert. Die Wasserdurchlässigkeit der Lehmböden ist gering. Die Speicher- und Reglerfunktion ist als relativ hoch einzustufen.

Die Kriterien der **landesweit zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen**⁴ treffen im Plangebiet nicht zu, diese Pseudogleye sind nicht als zusätzlich schützenswert kartiert worden (siehe Umweltbericht und landschaftspflegerischer Fachbeitrag). Gleichwohl tritt bei Überplanung ein Verlust an ackerfähigen, noch relativ naturnahen Böden ein.

Grundsätzlich ist die Stadt bestrebt, die Neuversiegelung im Außenbereich zu begrenzen und im Siedlungszusammenhang liegende geeignete (Gewerbe-)Brachflächen vorrangig zu reaktivieren. Für die Umsetzung der verkehrlichen Planungsziele ist nach der intensiven langjährigen Trassendiskussion jedoch die vorliegende Trasse als (Kompromiss-)Ergebnis sinnvoll und letztlich heute ohne Alternative. Gegenüber früheren Überlegungen wird eine siedlungsnah und damit flächensparendere Variante gewählt, ein weiteres Heranrücken an den Siedlungsbestand ist jedoch aufgrund der Zielsetzung „Entlastungsstraße/Kreisstraße“ und zum Schutz der Wohnbebauung Alleestraße nicht mehr möglich wird (s.o. und Darlegung der Diskussion im Umweltbericht und im Fachbeitrag). Im zweiten Schritt ist die zwischen Trasse und Gewerbegebiet Daimlerstraße verbleibende Fläche als Abschluss der gewerblichen Entwicklung sinnvoll und geboten (vgl. Kapitel 3 der Begründung), eine landwirtschaftliche Nutzung der Restflächen wäre überdies erschwert. Eine besondere Qualität der o.g. Böden – die im Vergleich zu anderen Flächen im Stadtgebiet eine Bebauung als nicht vertretbar erscheinen lassen könnte – wird an diesem Standort nicht gesehen. Daher sollen die Belange des Bodenschutzes in der Abwägung aller betroffenen öffentlichen Belange begründet zurückgestellt und der Bauleitplanung Vorrang vor dem Erhalt der hier betroffenen Böden eingeräumt werden.

4.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Eingetragene **Boden- oder Baudenkmale** sind im Plangebiet nach Umsetzung der ehemaligen Hofstelle Oldemeyer nicht mehr vorhanden. Vorsorglich wird auf der Bebauungsplan-Karte auf die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG).

⁴ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

5. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 371

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 371 „Hof Oldemeyer“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für den Bau der Entlastungsstraße und für eine städtebaulich geordnete Entwicklung des Gebietes sowie die Voraussetzungen für die Erschließung geschaffen. Diese leiten sich aus den in Kapitel 3 genannten Zielvorstellungen ab:

5.1 Art der baulichen Nutzung

a) Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO

Die voll ausgebaute Straße Am Faulbusch soll durch eine westlich anschließende Wohnbauzeile angebaut werden, um die vorhandene Infrastruktur kosten- und flächensparend nutzen zu können. In Fortsetzung der vorhandenen östlichen Straßenrandbebauung und aus grundsätzlichen städtebaulichen Erwägungen heraus wird diese Bauzeile als **allgemeines Wohngebiet** gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Diese Gebiete dienen vorwiegend dem Wohnen, erlauben aber auch eine gewisse Flexibilität und Nutzungsmischung und in diesem Rahmen ein verträgliches Nebeneinander nicht störender Nutzungen. Dieses Ziel entspricht der Randlage im Übergang zu den gewerblichen Bauflächen. Die gemäß § 4(3) Nr. 4, 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen werden jedoch ausgeschlossen, da diese dem örtlichen Rahmen und den Planungszielen keinesfalls gerecht werden könnten.

Eine Festsetzung *reiner Wohngebiete* mit zwingend völlig einseitiger Nutzungsstruktur wird in dieser Situation im Stadtgebiet nicht mehr für zeitgemäß gehalten (flexiblere Nutzungen der Ressourcen und der Infrastruktur). Eine Festsetzung als Mischgebiet oder gar als eingeschränktes gewerbliches Baugebiet wird nicht gewählt, um eine klare Trennung zwischen Wohnen und Gewerbe zu erreichen.

b) Gewerbegebiete

b.1) Bereich A

Die gewerbliche Neuplanung soll als Abschluss der baulichen Entwicklung im Bereich Daimlerstraße vorrangig kleineren und mittleren Betrieben sowie Handwerkern etc. dienen. Das Gewerbegebiet wird daher entsprechend den städtebaulichen Zielvorstellungen als **Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO** festgesetzt und unter Beachtung der östlich folgenden Wohngebiete im Bereich Am Faulbusch stufenweise gegliedert. Diese Zielsetzung entspricht der Gliederung der im Süden angrenzenden Gewerbegebiete gemäß Bebauungsplan Nr. 32.

Im Ergebnis wird eine **Gebietsgliederung nach § 1(4) Nr. 2 BauNVO** hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen gewählt. Diese Gliederung der Gewerbegebiete erfolgt von Ost nach West und erlaubt bei wachsendem Abstand zur bestehenden und geplanten Wohnbebauung im Bereich Am Faulbusch ein zunehmendes Nutzungspotenzial:

- **GEN:** Die Baufläche im Nahbereich zu den Wohngebieten wird so eingeschränkt, dass nur Betriebe zulässig sind, die das Wohnen im Sinne der BauNVO „nicht wesentlich stören“ und die nach § 6 BauNVO auch in einem Mischgebiet (wohnverträglich)

zugelassen werden könnten. Ergänzend wird ebenfalls zwecks größerer Flexibilität eine Ausnahmeregelung aufgenommen, nach der Betriebe und Anlagen der *Abstandsklasse VII* (Ifd. Nr. 192 bis 212 einschl.) gemäß Abstandserlass NRW (MBI. 1998, S. 744, Anhang 1 *Abstandsliste*) und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten ggf. zugelassen werden können.

- **GE1 bis GE3:** Diese Teilflächen werden gemäß Abstandserlass NRW abgestuft, unzulässig sind jeweils Anlagen nach den in der Plankarte festgesetzten *Abstandsklassen* und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten. Durch diese Einschränkungen des Störgrades sind gewerbliche oder sonstige Nutzungen mit höherem Konfliktpotenzial nicht möglich.

Anlagen des nächstgrößeren Abstandes der Abstandsliste können ggf. als Ausnahme zugelassen werden, wenn deren Emissionen durch technische oder organisatorische Maßnahmen nachweislich auf den jeweils zulässigen Störgrad reduziert werden können. Ziel ist eine etwas größere gewerbliche Flexibilität ohne Einschränkung der Schutzziele.

Diese Gewerbegebiet wird damit mit Blick auf andere im Stadtgebiet vorhandene Gewerbe- und Industriegebiete mit z.T. größerem Spielraum für störungsintensive und/oder große Betriebe gegliedert. Die in Gewerbegebieten zulässigen Nutzungen, Betriebe und Anlagen können auf verschiedene Gewerbegebiete der Stadt verteilt werden, nicht in jedem Gewerbegebiet muss der vollständige Baugebietskatalog insgesamt zulässig sein.

b.2) Bereich B mit Gewerbegebiet GE4

Der heute im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegende **Standort der Fa. LIEFU**, für die parallel zum Planverfahren ein Insolvenzverfahren eingeleitet worden ist, soll zunächst im Bestand planungsrechtlich grundsätzlich gesichert und geordnet werden. Darüber hinaus sollen kleinere Erweiterungsoptionen auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück nach Nordwesten bis zur Grenze des Flurstückes 170 und nach Nordosten ermöglicht werden. Ziel ist, angebotsorientiert eine wirtschaftliche Weiterentwicklung des Futtermittelwerkes und/oder sachgerechte Folgenutzungen für Teilbereiche vorzubereiten, soweit diese im Einklang v.a. mit den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen im Umfeld erfolgen können. Im Bebauungsplan wird daher ebenfalls eine Gliederung nach dem Abstandserlass NRW aufgenommen (s.o.).

Unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten ist der Betrieb v.a. in Nachbarschaft zu dem nördlich der L 568 liegenden Siedlungssplitter „Wöstering“, der im Außenbereich liegt, zu prüfen. Zu diesem Zweck wurde die Ergänzung des Schallschutzgutachtens erarbeitet, die in der Anlage beigefügt ist und die diese Vorgehensweise bestätigt hat. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind danach in diesem als Angebotsplanung zu verstehenden Bebauungsplan nicht erforderlich. Das Gutachten zeigt aber auch, dass im Gebäudebestand LIEFU noch deutliches Potenzial für künftige Lärminderungsmaßnahmen besteht. Im Zuge der aus dem Insolvenzverfahren heraus entstehenden Folgenutzung sind daher verbesserte Schutzmaßnahmen anzustreben.

Je nach weiterer Entwicklung könnte ggf. nach einer fallbezogenen Prüfung auch ein Änderungsverfahren für den Bebauungsplan erfolgen, um der o.g. Zielsetzung im Interesse der Arbeitsplatzsicherung noch besser zu entsprechen zu können.

b.3) Ausschluss von Nutzungen in den GE gemäß § 1, Absatz 9 BauNVO

Aus besonderen städtebaulichen Gründen werden folgende Nutzungsmöglichkeiten in den Gewerbegebieten jeweils ausgeschlossen. Hierbei handelt es sich allerdings um Planinhalte, die im Verhältnis zu den o.g. übergeordneten Planungszielen als Detailregelungen zu bewerten sind. Angesichts der Vermarktung der wesentlichen Neubauflächen GEN, GE1 bis GE3 durch die Stadt werden dort zudem die künftigen Bauwilligen bereits vor der Standortentscheidung über diese Planungsziele informiert. Diese Ziele sind damit mit dem Kaufvertrag akzeptierte Voraussetzung für die ansiedlungswilligen Betriebe. In bestehende Rechte wird dort insofern nicht eingegriffen.

- **Bordelle und ähnliche Betriebe:** Bordelle und ähnliche Betriebe werden insgesamt im Plangebiet ausgeschlossen. Gründe sind die Zielsetzung, im Gebiet mittelfristig benötigte Gewerbeflächen für kleinere und mittlere Betriebe zu erschließen, aber insbesondere auch das spezielle Konfliktpotenzial dieser Nutzungen gegenüber einer nachhaltigen Standortentwicklung (möglicher Attraktivitätsverlust für das Gebiet bei Ansiedlung derartiger Nutzungen) und gegenüber dem weiteren Wohnumfeld.
- **Werbeanlagen für Fremdwerbung:** Diese eigenständigen gewerblichen Nutzungen werden ausgeschlossen, da sie den o.g. Planungszielen und hier v.a. auch der angestrebten Außendarstellung des Baugebietes im Regelfall widersprechen. Die Lage an der künftigen Kreisstraße K 9 ist hier relativ attraktiv, zumal sich nach Norden aufgrund der Anbaufreiheit im GEN, GE1 bis GE3 eher die „Rückseiten“ der Betriebe entwickeln dürften. Gerade hier soll jedoch später nicht mehr steuerbare Fremdwerbung vermieden werden. Im Stadtgebiet und in der Region gibt es etliche negative Beispiele v.a. in Form von mobilen Anhängern mit Werbetafeln an den Haupt- bzw. Bundesstraßen.
Nicht hierunter fallen jedoch zentrale Werbetafeln für das Plangebiet oder Hinweisschilder auf die dort ansässigen Firmen. Derartige Anlagen gehören zur Grundausstattung eines derartigen Gebietes und müssen selbstverständlich zulässig bleiben.

b.4) Exkurs: Betriebswohnungen - besondere Anforderungen in den GE

Betriebswohnungen können gemäß § 8(3) BauNVO ggf. als Ausnahme zugelassen werden. Hierfür sind jedoch im gesamten Plangebiet im Interesse der langfristigen Sicherung der gewünschten gewerblichen Nutzungen in und außerhalb des Plangebietes Nr. 371 strenge Anforderungen an Standort, Bauformen, Ausrichtung und Anordnung gegenüber umgebenden Betrieben, Schallschutz etc. zu stellen. Angrenzende Betriebe - und auch noch nicht vermarktete Bauflächen - dürfen nicht in ihrer Nutzung bzw. Ausnutzbarkeit eingeschränkt werden.

Die Stadt hat schlechte Erfahrungen mit betriebsbezogen genehmigten Wohnnutzungen, die im nachhinein zu erheblichen Konflikten mit benachbarten Industrie-/Gewerbebetrieben geführt haben und z.T. sogar umgenutzt worden sind, sowie mit verfestigten Wohnnutzungen in Gewerbegebieten gemacht (z.B. südlich des Plangebietes das Haus Daimlerstraße 5). Daher wird die Stadt in der Vermarktung und als Baugenehmigungsbehörde die Ausnahmeregelung gemäß § 8(3) BauNVO sorgfältig prüfen.

Anforderungen an Objektplanungen mit einer eventuell gewünschten Wohnung sind insbesondere eine betriebsbezogen angemessene Größe und Anordnung, eine sinnvolle Anordnung auf dem Baugrundstück im Sinne des vorbeugenden Immissionsschutzes gegenüber umgebenden Bauflächen und ausreichender Schallschutz nach dem Maßstab

des jeweiligen Baugebietes. Eine frühzeitige Abstimmung mit der Baugenehmigungsbehörde wird ausdrücklich empfohlen.

Dieses gilt entsprechend auch für die Frage der Belastung durch Verkehrslärm im unmittelbaren Randbereich zur geplanten Entlastungsstraße, welche jedoch auch in Randlage im Rahmen der zulässigen Werte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete liegt (siehe Schallgutachten, Kapitel 4). Eine Festsetzung von allgemeinen passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan ist daher für die nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nicht erforderlich, im Baugenehmigungsverfahren können ausreichende Regelungen getroffen werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass selbst bei nachgewiesener Betriebsbezogenheit kein Rechtsanspruch auf Genehmigung, sondern lediglich ein Anspruch auf eine fehlerfreie Ermessensentscheidung besteht (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO - Kommentar, 10. Auflage 2002, § 9 Rn.9).

b.5) Diskussion über einen über § 8 BauNVO hinausgehenden Ausschluss von Einzelhandel

Nach den Vorüberlegungen sollte im Bebauungsplan Nr. 371 Einzelhandel allgemein ausgeschlossen werden, um das Plangebiet für Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe freizuhalten und um die zentrale Ortslage Rheda nicht durch unerwünschte Entwicklungen ggf. zu gefährden. Derartige Festsetzungen werden jedoch nach einer zum Bebauungsplan Nr. 369 („Interregionales Gewerbe- und Industriegebiet Marburg“) erfolgten juristischen Prüfung aufgrund der aktuellen Rechtsprechung heute als planungsrechtlich sehr kritisch bewertet, zumal sich in der Folge weitere Zweifelsfragen mit hier im Gebiet gewünschten Ausnahmen von dem Einzelhandelsausschluss bzgl. der Zulässigkeit von Handel in Ergänzung zu Gewerbe, Handwerkern und Dienstleistern ergeben.

Eine rechtssichere Regelung besteht danach ggf. im Ausschluss zentrenrelevanter Sortimente, sofern ein aktuelles Einzelhandelsgutachten dieses belegt. In den älteren Gutachten der Stadt zu diesem Thema wird hierzu jedoch keine für das Plangebiet ausreichende Grundlage gesehen.

Zunächst ist festzuhalten, dass Einzelhandel ohnehin durch die BauNVO nur begrenzt möglich ist:

- Grundsätzlich ist großflächiger Einzelhandel *mit ggf. zentrenrelevanten Gütern* gemäß § 11(3) BauNVO nicht möglich.
- Großflächiger Einzelhandel mit *nicht zentrenrelevanten Gütern* im Hauptsortiment wird im Regelfall ebenfalls aufgrund der möglichen verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen auf das Umfeld an der Vermutungsregel des § 11(3) BauNVO scheitern (= sinngemäß: *nicht zulässig bei ggf. problematischen Auswirkungen auf ...*). Somit wäre bei einem Bauantrag im Regelfall eine Planänderung für ein Sondergebiet erforderlich, dessen Zulässigkeit der Rat dann sachgerecht im Detail regeln könnte.
- Durch die Vermarktung der Neubauflächen durch die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist gesichert, dass eine ggf. unerwünschte Ansiedlung in der Erschließungsphase bereits

am Grunderwerb scheitert, mittel- bis langfristig könnte ein nachfolgender Bauantrag durch Zurückstellung, Veränderungssperre und Planänderung städtebaulich sinnvoll gefasst werden.

- Letztlich bleibt dem Rat auch eine vorgreifliche Planänderung nach Verfestigung der Rechtslage unbenommen, in der z.B. nur zentrenrelevante Hauptsortimente ausgeschlossen werden könnten. Dieses wäre z.B. denkbar nach Aktualisierung des aus heutiger Sicht hierfür ungeeigneten Einzelhandelsgutachtens der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus 1999.

Angesichts der zunehmend restriktiven Auslegung von Planungszielen und Festsetzungen zum Einzelhandelsausschluss in NRW durch das OVG Münster wurde daher im Interesse der Rechtssicherheit im Bebauungsplan auf eine Festsetzung zum **Ausschluss von Einzelhandel** verzichtet. Die Fachbehörden und Verbände wurden im Rahmen des Planverfahrens gemäß § 4 BauGB hierzu um Stellungnahme gebeten, Bedenken wurden jedoch nicht vorgetragen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Für die Wohn- und Gewerbegebiete ergeben sich jeweils unterschiedliche Anforderungen in den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und bei weiteren Regelungen gemäß § 9(1) Nr. 1 und 2 BauGB:

a) Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO

Nutzungsmaße und weitere Festsetzungen nach § 9(1) Nr. 2 und Nr. 6 BauGB werden bedarfsorientiert aus der ortsüblichen Siedlungsstruktur und in Anlehnung an die angrenzende Bebauung entwickelt. Ziel ist eine weitgehend familiengerechte Bebauung mit ein- bis zweigeschossigen Einzel- und Doppelhäusern. Die zentralen Festsetzungen ergeben sich aus folgenden Überlegungen:

- Im WA1 werden **2 Vollgeschosse** zur städtebaulichen Betonung der Ecksituation ermöglicht, was angesichts der Südausrichtung mit Giebelständigkeit zur vorhandenen Nachbarschaft Am Faulbusch vertretbar ist.
Im WA2 wird dagegen das 2. Geschoss im Dachraum aufgrund der Ausrichtung zum Bestand und zur Nachbarschaft durch die **Traufhöhe** von bis zu 4,5 m vorgegeben. Diese lässt hier aber noch eine familiengerechte Obergeschossnutzung zu, auch falls dieses Geschoss rechnerisch als 2. Vollgeschoss zu bewerten wäre. Die bauordnungsrechtliche Abgrenzung ist bei Einhaltung der Höhen städtebaulich von untergeordneter Bedeutung. Die **Firsthöhen** bieten im WA1 und WA2 jeweils ausreichenden Spielraum.
Als **Bezugshöhe** wird aufgrund der vorhandenen Straße Am Faulbusch mit hierzu tlw. notwendigen Auffüllungen auf die mittlere Höhe über der fertigen Erschließungsanlage abgehoben, die eindeutig durch Mittelung der Höhenlage der Grundstücks Eckpunkte mit den endausgebauten Straßen zu bestimmen ist.
- **Grund- und Geschossflächenzahl GRZ und GFZ** werden angesichts der möglichen Grundstücksgrößen für ebenfalls gewünschte, flächensparende Doppelhäuser mit den je nach Ausbildung des Vollgeschosses erreichbaren Obergrenzen i.S. des § 17 BauNVO zugelassen.

- Zur Begrenzung der Verdichtung wird mit Blick auf die vorhandene Nachbarschaft die **offene Bauweise** auf **Einzel- und Doppelhäuser** begrenzt.
- Lage und Tiefe der **überbaubaren Grundstücksflächen** werden durch **Baugrenzen** bestimmt. Neben der aus städtebaulicher Sicht gewünschten Straßenrandbebauung erfolgt damit eine Ausrichtung der Wohn- und Gartenflächen nach Süden oder Westen und bietet hohen Wohnwert und relativ günstige Besonnung.
- Die Begrenzung der **Zahl der Wohnungen** je Wohngebäude sichert die typische ortsübliche, bedarfs- und familiengerechte Wohnnutzung. Sie verhindert außerdem eine dem geplanten Wohngebietscharakter und der Nachbarschaft widersprechende (zufällige) Verdichtung. Hier sind aufgrund des Baubooms in den 1990er Jahren etliche negative Beispiele in Rheda-Wiedenbrück vorhanden.
Die im WA2 für Einliegerwohnungen in Doppelhaushälften ggf. mögliche Ausnahme nach § 31(1) BauGB soll die ansonsten strikte Begrenzung auf 1 Wohnung je Einheit in besonders begründeten Situationen öffnen und v.a. auch Härtefälle vermeiden. Die Stadt stellt hier vorrangig auf familienbedingte bzw. sozial begründete Sondersituationen ab. Insbesondere für ältere Personen (Großeltern) oder für z.B. behinderte Familienmitglieder soll ggf. eine Wohnungsteilung im Einzelfall nicht ausgeschlossen sein. Anforderung ist ergänzend ein ausreichender Stellplatznachweis.

b) Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und die weiteren Regelungen gemäß § 9(1) Nr. 1 und Nr. 2 BauGB werden bedarfsorientiert und in Anlehnung an die benachbarten Baugebiete, hier vor allem an das neuere Industriegebiet Nr. 262 „Röntgenstraße“ entwickelt. Für die Baugebiete GEN, GE1 bis GE3 gelten folgende Grundaussagen:

- Die **Grundflächenzahl GRZ** orientiert sich in allen Teilbereichen an den zulässigen Obergrenzen der BauNVO, um eine effektive und flexible Ausnutzung der verfügbaren Baugrundstücke zu ermöglichen.
- Da für die GE-Entwicklung ausdrücklich ein ausreichender Spielraum erforderlich und gewünscht wird, soll die **Höhe baulicher Anlagen** analog zum westlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 262 mit im Mittel etwa 12 m über Grund relativ großzügig zugelassen werden. Diese Höhe kann nach Norden und Nordwesten Richtung Außenbereich aus städtebaulicher Sicht durch die vorhandenen Strukturen und durch die Ergänzung an der westlichen Alleestraße sehr gut abgeschirmt werden. Abgestuft wird diese Höhe jedoch im GEN in Nachbarschaft zu den östlich folgenden Wohngebieten, ebenso wird dort zusätzlich die **Zahl der Vollgeschosse** festgesetzt, um eine ähnliche Höhenentwicklung wie im Wohngebiet zu gewährleisten.

Durch die Bezugnahme auf die Höhe über NN werden diese Obergrenzen gegenüber Außenbereich und Umfeld eindeutig und unabhängig von Geländebewegungen festgelegt.

Als Ausnahme gemäß § 31(1) BauGB kann ggf. eine Überschreitung der festgesetzten Höhenbegrenzung um bis zu 5 m durch Dachaufbauten für untergeordnete technische Bauteile wie Maschinen-/Technikräume, Be-/Entlüftungsanlagen, Fahrstühle etc. sowie durch Baukörper für Gewerbenutzungen mit betriebsbedingt zwingenden Höhenanforderungen wie z.B. Lagerhäusern mit bestimmten Stapelhöhen zugelassen werden, um im Einzelfall gebotene innerbetrieblich notwendige Abläufe nicht zu gefährden.

Diese Regelungen können ggf. je nach Sachverhalt im Baugenehmigungsverfahren mit entsprechenden Anforderungen zur möglichst verträglichen Einbindung in das Umfeld verbunden werden. Die Auswirkungen auf Umfeld und Landschaftsbild können z.B. durch Anordnung, Verkleidung, Farbgestaltung, Begrünung etc. reduziert werden. Da betriebsbedingt notwendige Schornsteine ggf. noch anderen, etwa immissionsschutzrechtlichen Kriterien unterliegen, soll hier im Einzelfall eine Überschreitung von bis zu 10 m zugelassen werden, zumal aufgrund der eher geringen Durchmesser die Außenwirkung auf den Landschaftsraum relativ gering ist.

Die mit diesen Ausnahmen verbundene mögliche Gesamthöhe von etwa 17 bis 22 m über Grund wird als Obergrenze gewählt, da die Waldbestände in dieser Höhe noch eine Eingrünung leisten. Darüber hinaus wären in der räumlichen Lage gegenüber Nachbarschaft und Außenbereich voraussichtlich zunehmend deutliche Fernwirkungen zu verzeichnen.

- Die **Baumassenzahl BMZ** wird in den GEN, GE1 bis GE3 analog zum angrenzenden Bebauungsplan Nr. 262 gewählt, um das insgesamt mögliche Bauvolumen aufgrund der Siedlungsrandlage und der Nachbarschaften mit kleinteiligem Gewerbe und Wohnen angemessen begrenzen zu können. Die alleinige Regelung über die Bauhöhe von bis zu 12,0 m über Gelände könnte dagegen zu relativ großvolumigen Vorhaben führen.
- In den kleinteiliger zu erschließenden Bauflächen GEN, GE1 wird die **offene Bauweise** mit einzuhaltendem Grenzabstand festgesetzt.
- Die **überbaubaren Grundstücksflächen** werden großzügig bemessen, um ebenfalls eine dauerhafte Flexibilität für die gewerblichen Nutzungen zu erreichen.

In den Randlagen werden **nicht überbaubare Flächen z.T. als Grünstreifen** festgesetzt. Hier sind aus Gründen einer verträglichen Einbindung der Planung gegenüber Außenbereich und Verkehrswegen Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und sonstige bauliche Anlagen unzulässig. Hiervon ausgenommen sind - je nach Einzelfall - Einfriedungen und Zufahrten.

Für die **Überplanung der Fa. LIEFU im Baugebiet GE4** gelten im Grundsatz die obigen Aussagen. Dort bestehen jedoch aufgrund des Bestandes mit den vorhandenen hohen Siloanlagen für das Umfeld bereits deutliche Vorbelastungen und damit andere Rahmenbedingungen. Daher wird dort ein größerer Spielraum eingeräumt.

5.3 Belange des Straßenverkehrs und des Eisenbahnbetriebes

a) Erschließungssystem: Anschluss an das Straßennetz und Binnenerschließung

Das Erschließungskonzept basiert gemäß ausführlicher Darlegung in Kapitel 3 auf der nach intensiver Variantendiskussion ausgewählten **Trasse der neuen Stadtentlastungsstraße**. Diese stellt auch die **äußere Erschließung** des Gebietes dar und bindet sowohl die großflächigen bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete beidseits des Bosfelder Weges (Gesamtgröße gemäß FNP-Darstellung fast 80 ha) als auch die Neuplanung direkt an das überörtliche Straßennetz L 568 und B 64 an.

Trassenbreite und Knotenpunktplanung mit der Bahnstrecke und mit der L 568 werden gemäß technischer Ausbauplanung übernommen (Entwurf September 2006, Ing.Büro

Röver, Gütersloh, Entwurf September 2006 und Büro Dr. Graband & Partner, Braunschweig). Das Plankonzept beinhaltet neben den notwendigen Verkehrsanlagen auch die für erforderlich gehaltene Schallschutzanlage nördlich des Knotenpunktes gegenüber der dort vorhandenen Wohnbebauung im Außenbereich. Der dortige Weg Espenbusch wird gemäß Vorgabe von Straßen.NRW von der L 568 abgehängt (außerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens), die Erschließung des Bereichs hat über den Wöstering zu erfolgen. Neue Zufahrten zur L 568 sind bereits straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Eine zusätzliche Festsetzung erfolgt daher im Bebauungsplan nicht. Durch den Flächenbedarf für den Kreuzungsausbau werden die direkt an der Straße liegenden 3 Häuser von der Stadt übernommen und überplant.

Diese Planung wird parallel zum Bebauungsplanverfahren im Detail weiter abgestimmt. Im Bebauungsplan werden die **Außengrenzen der Straßenverkehrsfläche** als Straßenbegrenzungslinie aufgenommen, die interne Gliederung der Straße mit Banketten, Böschungen, Versickerungsmulden, Gräben etc. wird nicht festgesetzt. Der Spielraum in der Detailplanung wird hier nicht weiter eingeschränkt. Dieses wird für vertretbar gehalten, da hiervon keine potenziellen Konflikte auf das Umfeld ausgehen, die bereits im Bebauungsplan bewältigt werden müssten. Ausgenommen hiervon sind jedoch 2 Punkte:

- Der **nordwestliche Randstreifen** entlang der Alleestraße wird als **Verkehrsgrün** festgesetzt (eindeutige Vermeidung von Eingriffen in den Wurzelraum der Eichenallee, Festsetzung nach Erörterung mit der unteren Landschaftsbehörde).
- Die Gradienten der Trasse wird gemäß Ingenieurplanung durch im Mittel alle 100 m festgesetzte **Höhenpunkte** bestimmt, um die Eingriffswirkungen einschl. Emissionen gegenüber Umfeld und Wohnnutzungen verbindlich analog Plankonzept und Prüfung im Schallgutachten festzulegen.

Die **innere Erschließung** basiert auf dem vorhandenen, nur einseitig angebauten Straßensystem Am Faulbusch und Daimlerstraße und bindet diese wie auch die Alleestraße über den neu geplanten Kreisverkehr leistungsfähig an die Entlastungsstraße an. Der **Knotenpunkt mit der neuen K 9** lag in den ursprünglichen Varianten weiter im Westen und war - bei einer Idealkurve der Entlastungsstraße quer durch die Wallhecke und durch den Waldbestand - als T-Knoten ausgebildet. Nach Einmessung der wertvollsten Bäume (insbes. Eichen) wurde jedoch das Erschließungssystem in Abstimmung zwischen Verkehrs-, Landschafts- und Stadtplanung überarbeitet. Im Ergebnis wurde ein nach Südosten auf die Ackerfläche verschobener Kreisverkehr vorgeschlagen, der neben der Eingriffsminimierung auch bewirkt, dass die Alleestraße im gesamten Plangebiet für Fußgänger und Radfahrer weitgehend erhalten werden kann und dass der gewerbliche Verkehr aus dem Bereich Daimlerstraße nicht erst über den westlichen Abschnitt Allee-straße geführt werden muss. In Abwägung der berührten Belange wird dieser Variante trotz des damit zusammenhängenden Verlustes an vermarktbaren Bauflächen der Vorzug gegeben.

Die Erschließungskonzepte wurden gutachterlich geprüft (siehe Nachweise in Kapitel 3), mit dem vorliegenden Konzept können sowohl die verkehrlichen als auch die städtebaulichen Ziele einschließlich möglichst geringer Belastung der vorhandenen Baugebiete erfüllt werden.

b) Verlegung des Bahnüberganges Jägerweg

Der bereits genannte Bahnübergang Jägerweg (Bahn-km 48,012) der eingleisigen Bahnstrecke 2013 Münster-Rheda ist durch eine Blinklichtanlage gesichert und besitzt im Grunde den Ausbauzustand eines Wirtschaftsweges. Gleichwohl ist er aber mit immerhin rund 1.400 Kfz / 24 h einschließlich Lkw-Verkehr zur Herzebrocker Straße sowie als Radwegeverbindung belastet. Heute und auch in Zukunft bei steigenden Zugfrequenzen stellen diese Wegeführung und der unbeschränkte Bahnübergang (mit LSA gemäß den gesetzlichen Vorgaben) ein gewisses Sicherheitsrisiko dar. Aufgrund der verfestigten Erschließungsnetze im Umfeld ist jedoch eine nennenswerte Verkehrsverlagerung ohne Straßenneubau nicht möglich.

Daher strebt die Stadt ausdrücklich die **Verlegung dieses Bahnüberganges** (Bahn-km 48,012) in Verbindung mit der kommunalen Variante der Entlastungsstraße nach Bahn-km 47,756 an. Dieses kann nunmehr erfolgen aufgrund der geringen Entfernung von lediglich 250 m Luftlinie.

Der verlegte Bahnübergang kann nach dem heutigen Stand der Technik im neuen plangleichen Anschluss an die L 568 mit Lichtsignalanlage und Halbschranken gesichert werden. Zur Sicherung der abgesetzten Fuß- und Radwegs werden zusätzliche Fußwegschranken, Lichtzeichen und eine Fußgängerakustik eingerichtet. Für diese Verlegung und verbesserte Sicherung des Bahnüberganges Jägerweg wird parallel zum Bebauungsplan-Verfahren ein Verfahren nach § 18(2) AEG durchgeführt.

Der Jägerweg wird nach Inbetriebnahme der neuen Bahnübergangssicherungsanlage abgebunden, beidseitig der Gleise werden Schutzplanken errichtet.

Die Straßenausbauplanung des Knotenpunktes und die Bahntechnik werden derzeit zwischen den beteiligten Ingenieurbüros Röver, Gütersloh, und Dr. Graband & Partner, Braunschweig, abgestimmt. Abstimmungen mit Straßen.NRW, mit dem Kreis Gütersloh und mit den zuständigen Stellen der DB Netz AG haben ebenfalls bereits stattgefunden.

c) ÖPNV

Das Plangebiet kann an die **Buslinien** auf der L 568 am Nordrand des Geltungsbereiches an den ÖPNV angebunden werden. In der Knotenpunktplanung ist auch eine abgesetzte Bushaldebucht enthalten. Inwieweit eine Buslinie über die neue Trasse der Entlastungsstraße geführt werden kann, ist noch nicht bekannt. Zu beachten ist hierbei, dass die zusätzlichen gewerblichen Bauflächen im Vergleich zu den Gewerbe- und Wohngebieten am Bosfelder Weg ein eher geringeres Fahrgastaufkommen erbringen werden. Daher sind aus heutiger Sicht auf Ebene der Bauleitplanung hierzu noch keine verlässlichen Angaben zu treffen.

Ein **Bahnhaltepunkt** ist im Umfeld des Plangebietes nicht vorhanden, der nächste Haltepunkt ist der Bahnhof Rheda, in dem die Regionalbahn und die DB-Hauptstrecke zusammengeführt werden.

d) Binnenerschließung: Straßenquerschnitte und ruhender Verkehr

Die **Ausbauplanung der Planstraßen** - Breite, Gestaltung etc. - wird nach dem bisherigen Stand im Bebauungsplan berücksichtigt. Planstraße A soll als klar erkennbare Gebietszufahrt mit begleitenden Baumzeilen (zwecks Kostenersparnis auf Privatgrundstücken) gestaltet werden. Planstraße B wird dagegen als untergeordnete Erschließung vorgesehen und könnte ggf. auch je nach Verlauf der Grundstücksvermarktung noch verschoben werden (evtl. als vereinfachte Bebauungsplanänderung).

Im Gewerbegebiet sowie im Wohngebiet sind ausreichende private **Stellplätze** nach den bauordnungsrechtlichen Anforderungen auf den Baugrundstücken erforderlich.

e) Fußgänger und Radfahrer

Die **Alleestraße** hat als (historische) Verbindung zum Außenbereich von Nordrheda über Brock nach Möhler erhebliche Bedeutung für die lokale Naherholung und als überörtlicher Radwanderweg (R 22, Bahn-Rad-Route) und kann durch das gewählte Plankonzept bis auf die Querung der Neubautrasse weitgehend erhalten bleiben (s.o.). Der Radweg kann nach Süden Richtung Röntgenstraße über den Wirtschaftsweg im Westen angebunden und nach Norden zur L 568 über den nicht mehr benötigten Abschnitt Am Faulbusch geführt werden, so dass auch der Straßenquerschnitt im Waldbereich minimiert werden kann. Durch die Entlastung der östlichen Alleestraße Richtung Innenstadt ergibt sich zudem ein geringeres Konfliktpotenzial mit dem Kfz-Verkehr.

Die Wohngebiete und das gesamte Gewerbegebiet bleiben bzw. werden damit angemessen an das Wegenetz angeschlossen.

5.4 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

a) Immissionsschutzkonzept Gewerbe: Gliederung der Gewerbegebiete

In Kapitel 5.1 sind die angestrebte Plankonzeption und die **Gliederung der Gewerbegebiete GEN, GE1 bis GE3 nach § 1(4) Nr. 2 BauNVO** hinsichtlich der besonderen Eigenschaften der Betriebe und Anlagen bereits erläutert worden. Die Gliederung erfolgt durch Rückgriff auf den Abstandserlass NRW (Fassung vom 02.04.1998, MBl. 1998, S. 744 mit Anhang *Abstandsliste*), so dass die gewerblichen Emissionen wie Schall, Stäube und Gerüche hierdurch angemessen abgedeckt werden können. Die Gliederung wurde im Planverfahren mit den Fachbehörden abgestimmt.

Auf die **Bestandsüberplanung der Fa. LIEFU (GE4) als Sonderfall** ist ebenfalls eingegangen worden, das erarbeitete Schallschutzgutachten hat die Vorgehensweise bestätigt.

b) Einwirkungen durch Straßenverkehr

Die **Geräusch-Immissionen durch den zu erwartenden Verkehr** auf der geplanten Straßentrasse sind durch das in der Anlage beigefügte Gutachten geprüft worden (Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 371 „Hof Oldemeyer“ ..., Akus GmbH, Bielefeld, Juli 2006, s.d.). Hierauf wird verwiesen. Im Gutachten sind die unterschiedlichen Teilabschnitte von dem Knotenpunktumbau mit der L 568 über die Trasse der Entlastungsstraße bis zur Röntgenstraße dargelegt worden.

- **Knotenpunktumbau:**

Durch den Flächenbedarf für den Kreuzungsausbau werden die direkt an der Straße liegenden 3 Häuser überplant. Die Baumaßnahme wirkt sich danach insbesondere auf die in 2. Reihe liegenden Wohnnutzungen aus. Die Ausbreitungsrechnung im Gutachten unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der geplanten Lichtsignalanlage belegt, dass an den nächstgelegenen Wohnhäusern vom Grundsatz her ein Anspruch auf Schallschutz besteht. Gemäß Gutachten ist hierfür eine **Schallschutzanlage als Wall oder als Wall-/Wandkombination** mit einer Höhe von mindestens 4,0 bis 4,5 m über Gelände erforderlich (s.d., Kapitel 4). Passiver Schallschutz wird aufgrund der möglichen, zweckmäßigeren und besseren Wallanlage als nicht angemessen beurteilt. Sofern die Stadt rückwärtig der 3 abzureißenden Gebäude später ein neues Wohnhaus errichten lassen möchte, müsste diese Anlage eine Höhe von 6,0 m einhalten (s.d., Kapitel 5).

Die Stadt setzt im Ergebnis eine Mindesthöhe von 6,0 m über Verkehrsfläche fest, um in jedem Fall den nördlichen Nachbarn weitergehenden Schutz zu bieten.

Geprüft wurden neben dem Straßenverkehr auch die künftigen **Lärmimmissionen durch den Schienenverkehr** auf die rückwärtigen Wohnhäuser, da diese nach Abriss der vorderen Gebäude zunehmen könnten. Es ergeben sich nach den Zahlen aus 2006 Pegelerhöhungen von etwa 2-3 dB(A) bei Ausgangswerten um 27-33 dB(A) (s.d., Kapitel 5). Diese Zunahmen werden angesichts der geringen Pegel des Schienenverkehrs insgesamt und unter Würdigung der signifikant höheren Straßenverkehrslärmimmissionen für untergeordnet gehalten. Durch die geplante Schallschutzanlage mit 6 m Höhe ergibt sich zudem eine verbesserte Abschirmung, so dass die Werte in jedem Fall verträglich sein werden. Dieses gilt auch nach der Erhöhung der Zugfrequenzen 2007 im Stundentakt. Weiterer Handlungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.

- **Verkehrslärm im Trassenverlauf**

Die Ausbreitungsrechnung im Gutachten belegt deutlich, dass im Trassenverlauf mit dem Kreisverkehr an den nächstgelegenen bestehenden Wohnhäusern an der Allee-straße (Gutachten: Immissionspunkt I7 im WA) die Beurteilungspegel der 16. BImSchV mit 54 dB(A) tags bzw. 47 dB(A) nachts deutlich unterschritten werden.

An der Nordfassade der geplanten 1. Bauzeile werden 57 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts erreicht, damit werden ebenfalls die Beurteilungspegel der 16. BImSchV unterschritten bzw. noch eingehalten (59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts).

Damit werden jedoch dort die idealtypischen Werte des Beiblattes zur DIN 18005 *Schallschutz im Städtebau* für WA überschritten (55 dB(A) tags, 45 dB(A) nachts). Diese Überschreitung liegt jedoch noch im Bereich der für Mischgebiete geltenden idealtypischen Werte des o.g. Beiblattes, in denen gesundes Wohnen gemäß BauGB ebenfalls gegeben ist. Maßgeblich für das Ziel der Stadt, diesen Bauplatz zu erhalten, ist die Tatsache, dass durch die vorgegebene Ausrichtung der Gebäude nach Süden eine Abschirmung der Wohnräume und des Freiraumbereiches stattfindet, so dass im Ergebnis die Bebauungsvorschlag beibehalten wird und ein Verzicht auf die Bebauung dort nicht erfolgt. Angesichts der o.g. Einhaltung der Idealwerte für Mischgebiete und der Vorgaben der 16. BImSchV für Wohngebiete wird dieses für vertretbar gehalten, zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Somit kann das Thema **Verkehrslärm** im Planverfahren insgesamt sachgerecht und angemessen behandelt werden.

Weitere Auswirkungen durch den Verkehr werden nach heutigem Kenntnisstand wie folgt beurteilt:

- **Kfz-bedingte Luftschadstoffe:**

Im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr können insbesondere die Luftschadstoffe Stickstoffmonoxid/Stickstoffdioxid, Benzol, Staub-PM10 und Ruß im Rahmen der Bauleitplanung relevant sein. Diese Frage wird im Umweltbericht in Kapitel 2.1.1 auf Grundlage von Erfahrungswerten in OWL und vor dem Hintergrund der meteorologischen Gegebenheiten an der L 568 (relativ gut durchlüftete Außerortslage) erörtert. Im Ergebnis werden hier keine ggf. durchgreifenden Auswirkungen gesehen, die weiteren Handlungsbedarf auslösen könnten (s.d.). Weitergehende Untersuchungen dieser Immissionen werden daher nach heutigem Stand und nach den Stellungnahmen der Fachbehörden, die hierzu im Sinne des Scoping keine Angaben getroffen haben, nicht für erforderlich gehalten.

- **Lichtimmissionen:**

Im Umweltbericht in Kapitel 2.1.1 werden ebenfalls eventuelle durch den Straßenneubau verursachte und Kfz-bedingte Lichtimmissionen für die vorhandene oder geplante (Wohn-)Nachbarschaft diskutiert (durch Licht von Kfz-Scheinwerfern störende oder ggf. schädliche Blendungen und Aufhellungen im Wohnbereich). Bei überschlägiger Vorprüfung wird im vorliegenden Fall jedoch aufgrund der Trassenführung abgesetzt von den Wohngebieten sowie durch die aus Umweltsicht für notwendig gehaltene aktive Schallschutzmaßnahme im Norden eine ausreichende Abschirmung gewährleistet. Weitere Untersuchungen hierzu und ggf. konkrete weitere Maßnahmen werden danach nicht mehr für erforderlich gehalten (s.d.).

c) Geruchsimmissionen aus der Landwirtschaft

Auf das Plangebiet wirken heute ortsübliche Emissionen aus der Landwirtschaft ein, eine ggf. für die Wohn- oder Gewerbegebiete problematische Situation oder eine Massentierhaltung sind im näheren Umfeld nicht bekannt. Allgemeine landwirtschaftliche Beeinträchtigungen in Randlage zu Acker- und Wiesenflächen sind über das ortsübliche Maß z.B. zur Erntezeit hinaus langfristig nicht anzunehmen.

5.5 Technische Erschließung und Wasserwirtschaft

a) Technische Erschließung, Ver- und Entsorgung

Die Anforderungen an die **technische Erschließung** und die **Ver- und Entsorgungsplanung** sowie die weitere Koordination mit Versorgungsträgern und Fachbehörden werden nach Klärung der grundsätzlichen Plankonzeption in den ersten Verfahrensschritten parallel zum weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft. Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes kann im Grundsatz durch Anschluss an die bestehenden Versorgungsnetze im Bereich Daimlerstraße / Alleestraße gesichert werden.

Die Versorgung mit **Telekommunikationsleitungen** erfolgt durch die TELEKOM AG.

Die **vorhandenen örtlichen Versorgungsanlagen** von VGW, Telekom u.a. werden im Bebauungsplan nicht nachrichtlich dargestellt, da diese Kleinteiligkeit - v.a. auch bei

mehreren sich überlagernden Netzen - in diesem Planungsfall im Maßstab 1:1.000 die gebotene Lesbarkeit beeinträchtigen würden. Die Versorgungsnetze sind im Zuge der Detailplanung z.B. zum Straßenausbau zu beachten. Die Stadt kann diese den damit beauftragten Fachplanern zur Verfügung stellen, auf das Erfordernis rechtzeitiger Abstimmung wird hingewiesen.

b) Wasserwirtschaft

Die **Wasserversorgung** erfordert in Abhängigkeit vom künftigen Bedarf neue Anschlüsse an die vorhandenen Anlagen.

Die **Schmutzwasserbeseitigung** des Neubaugebietes (Bereich A) erfolgt voraussichtlich durch Anschluss an die vorhandenen Kanaltrassen im Südosten.

Die Bodenverhältnisse im Plangebiet erlauben **keine Versickerung relevanter Niederschlagsmengen**: Pseudogleye aus schwach steinigem, sandigem bis tonigem Lehm aus Geschiebelehm über stauendem Untergrund aus Kalkmergel- und Tonmergelgestein stehen flächendeckend im Plangebiet an. Bei Bodenwertzahlen zwischen 40 und 50 Punkten ist eine mittlere, aber unsichere Ertragsfunktion gegeben. Die Bearbeitbarkeit ist oft längerfristig durch Vernässung als starke Staunässe bis in den Oberboden und durch häufigen Wechsel von Vernässung und Austrocknung erschwert. Die Wasserdurchlässigkeit der Lehmböden ist gering. Die Speicher- und Reglerfunktion ist als relativ hoch einzustufen (siehe Kapitel 4.3).

Der Eigenbetrieb Abwasser hat das bisher angedachte **Entwässerungskonzept** und die Hochwasserrückhaltung im Zuge des Ruthenbaches zwischenzeitlich überarbeitet. Danach wird entgegen den bisherigen Planungen keine Rückhaltefläche im Plangebiet selber benötigt, dagegen werden im Südosten des Waldes Am Faulbusch **in Richtung Bahntrasse 2 Retentionsbecken** errichtet. Im Plangebiet wird zur Gliederung zwischen Wohnen und Gewerbe ein Grünstreifen mit 15 m Breite angelegt, der westliche Teil der bisherigen Rückhaltefläche kann als eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesen werden.

Eine **Brauchwassernutzung** kann anfallendes Regenwasser reduzieren und bleibt unter Beachtung der erforderlichen Maßnahmen zulässig (siehe Plankarte, Hinweis E.6).

c) Brandschutz

Die Anforderungen an den **Brandschutz** sind im Zuge der Planrealisierung nach grundsätzlicher Prüfung der Planungsziele im Bauleitplanverfahren zu beachten. Der FB öffentliche Sicherheit und Ordnung/Brandschutz hat mitgeteilt, dass die Erreichbarkeit des Plangebietes für die Feuerwehr gesichert ist, die **Brandschutzziele** werden eingehalten.

Die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebietes mit **Feuerlöschwasser** ist zu sichern. Ergänzend kommen ggf. private oder öffentliche Rückhaltemaßnahmen (Zisternen, Rückhaltebecken) in Frage. Im Regelfall sind in Gewerbe- und Industriegebieten folgende grundlegende Anforderungen gegeben:

- Unter Zugrundelegung der Technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405, ist für Gewerbe-/Industriegebiete i.A. eine Löschwassermenge von 192 m³/h für 2 Stunden zur Verfügung zu stellen. Für den ersten Löschangriff muss eine Entnahme-

stelle in höchstens 100 m Entfernung, gemessen über verlegte Schlauchleitung, von den entferntesten Teilen des Objekts vorhanden sein. Sie muss eine Löschwasserentnahme von 800 l/min ermöglichen.

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

Zu diesen Punkten und zu den in den nachfolgenden Objektplanungen zu beachtenden Anforderungen wird ergänzend auf das **Merkblatt des Kreises Gütersloh** hierzu verwiesen, dass über das Internetportal der Kreisverwaltung abgerufen werden kann. Eine frühzeitige Abstimmung der Objektplanungen mit den jeweils zuständigen Brandschutzingenieuren wird empfohlen.

5.6 Grünordnung, Belange von Naturschutz und Landschaftspflege und des Waldes

Die geplante Straße liegt im Abschnitt nördlich der Alleestraße, soweit dort heutige Waldflächen überplant werden, im **Landschaftsschutzgebiet**. Die Entlassung aus der LSG-Verordnung ist parallel zum Planverfahren Anfang 2007 beantragt worden.

Die Teichanlage an der ehemaligen Hofstelle Oldemeyer ist als **Biotop nach § 62 LG NRW** erfasst worden. Ein **Landschaftsplan** oder ein Landschaftsplan-Entwurf besteht für den Landschaftsraum nicht.

Das **grünordnerische Konzept** basiert auf den Ergebnissen der Umweltprüfung und beinhaltet folgende Schwerpunkte, die auch im Sinne der Eingriffsreduzierung zu verstehen sind:

- In Bereich A wird die Alleestraße mit ihrem ab der Einmündung Am Faulbusch wertvollen Wallheckenbestand aus überwiegend alten Eichen mit Ausnahme der gemäß Planungsziel für unvermeidbar gehaltenen Querung durch die neue Entlastungsstraße erhalten und westwärts als Wirtschaftsweg bzw. Fuß-/Radweg mit der Baumhecke festgesetzt. Der Knotenpunkt ist nach Südosten auf die Ackerfläche verschoben (Eingriffsminderung) und als Kreisverkehr geplant, so dass ein rechtwinkliger, flächen- und waldsparender Durchstich möglich wird.

- Im Nordwesten des Bereichs A soll im verbleibenden Dreieck die zwischenzeitliche Überlegung nicht weiter verfolgt werden, dort Gewerbe anzusiedeln. Dort wird eine waldartige Gehölzanlage die Abgrenzung des abgerundeten Gewerbegebietes Bosfelder Weg gegenüber dem wertvollen nördlichen Landschaftsraum leisten.
- Entlang der Entlastungsstraße ist im Bereich A in den Gewerbegebieten GE1, GE2, GE3 ein kleiner Heckenzug als Eingrünung auf den Bauflächen vorgesehen (Doppelsignatur). Nebenanlagen mit Ausnahme von Einfriedungen werden hier ausgeschlossen, um eine geschlossene Anlage zu sichern.
- In Bereich A wird ein naturnaher Heckenzug als Puffer zwischen Wohnen und Gewerbe vorgesehen, der zudem eine gewisse Biotopvernetzung mit dem südöstlich gelegenen, fast isolierten Waldbestand „Faulbusch“ leisten kann.
- Baumzeilen an den Planstraßen sollen Straßenraum und Baugebiet gliedern. Eine einheitliche Artenwahl wird im Sinne der städtebaulichen Gestaltung und Zielsetzung in Anlehnung an die Eichenreihe an der Alleestraße als landschaftsprägendes Element vorgegeben.
- Im Bereich B wird der Standort der Fa. LIEFU (GE4) durch Neuanlage von Heckenzügen im Nordwesten und im Südosten soweit aufgrund der Straßenplanung möglich eingebunden. Diese Hecken ersetzen im Falle der Weiterentwicklung die bisherige Eingrünung. Hier ist im Norden nahe des Knotenpunktes versucht worden, eingriffsmindernd die Trasse nach Südosten zu verschieben. Dieses ist jedoch an der fehlenden Bereitschaft der Grundeigentümer zum Verkauf gescheitert, so dass im Randbereich der Fa. LIEFU geplant werden muss.
- Der Standort der Fa. LIEFU wird heute durch die Gehölzstruktur mit Verwallung entlang der Bahn nach Nordosten eingegrünt. Diese Struktur soll erhalten und erweitert werden, um einen ausreichenden Abstand zu dem nordöstlich folgenden Siedlungssplitter zu erreichen (Immissionsschutzpflanzung).
- Der Abstand der Baugrenzen zum Wald im Süden wird auf 15 m festgelegt, ausgenommen ist das bestehende Verwaltungsgebäude (bestandsorientierte Übernahme).

Der Bebauungsplan Nr. 371 „Hof Oldemeyer“ bereitet durch die Straßenplanung mit Eingriff in Teichanlage, Wallhecke und Wald und in Bereich A angesichts der Größe der Neubauf Flächen von etwa 5,8 ha **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden. Daher sind nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sowie die Belange des Waldes insbesondere nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen und zu behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis des landschaftspflegerischen Fachbeitrags und der Umweltprüfung (siehe dort und Kapitel 6 dieser Begründung).

In der Umweltprüfung wurde sorgfältig umfangreiches Material einschließlich faunistischer Erhebungen zu den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege und des Waldes zusammengetragen und ausgewertet, damit eine sachgerechte Abwägung durchgeführt werden kann. Diese Untersuchungen erfolgten gemäß Abstimmung im Zuge des Scoping-Termins vom 19.01.2006 über das Plangebiet hinaus. Hierzu wird auch auf den o.g. Fachbeitrag verwiesen.

Die **Bewertung des Eingriffs und die Ermittlung der fachlich für notwendig gehaltenen Ausgleichsmaßnahmen** erfolgen im Fachbeitrag angesichts der Straßenplanung nach dem „Bewertungsrahmen für straßenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Kompensation“ (ARGE Eingriff-Ausgleich, 1994 - siehe Fachbeitrag). Danach ergibt sich im Plangebiet Nr. 371 rechnerisch ein Gesamt-Biotopwertverlust von 325.899 Biotopwertpunkten. Hiervon entfallen auf die Teilmaßnahmen und Flächen folgende Anteile:

• Stadtentlastungsstraße:	170.220 Punkte
• Gewerbegebiete GEN, GE1-3:	114.171 Punkte
• Gewerbegebiet GE4 (Liefu):	27.282 Punkte
• Allg. Wohngebiet WA:	3.507 Punkte
• Sonstige Straßen und Wege:	10.719 Punkte
Summe	325.899 Punkte

Die ermittelten 170.220 Punkte für die Stadtentlastungsstraße werden aus planungsrechtlicher und naturschutzfachlicher Sicht vollständig ausgeglichen, da es sich hier um ein planfeststellungsersetzendes Verfahren handelt. Auch für die übrigen Eingriffe, d.h. für den Bebauungsplan Nr. 371 insgesamt, wird in der Abwägung aufgrund der Rahmenbedingungen und des erheblichen Eingriffsumfanges mit Beeinträchtigung der Teichanlage, der Eichenreihe etc. ein vollständiger Ausgleich angestrebt (Vollkompensation). Tragfähige planerische Gründe für einen teilweisen Verzicht werden nicht gesehen.

Nach Abzug der anrechenbaren Maßnahmen im Plangebiet verbleibt ein **rechnerisches Ausgleichsdefizit von 275.483 Punkten**, die als Ergebnis der Abwägung extern ausgeglichen werden sollen. Dieses entspricht einem zusätzlichen Flächenbedarf von rund 6,85 ha (Annahme gemäß Fachbeitrag: Aufwertung um 4 Punkte / m²). Das Defizit wird außerhalb des Plangebietes auf kommunalen Flächen und auf Flächen, die vertraglich gesichert werden, gedeckt.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat der Fachbehörde aktuell verfügbare stadteigene Fläche für Ausgleichsmaßnahmen zwischen der Autobahn A 2 und dem südlichen Stadtrand von Wiedenbrück mit einer Größe von insgesamt ca. 10 ha benannt. Im Ergebnis wurde jedoch von der ULB die Aussage getroffen, dass die genannten Flächen im Sinne eines möglichst wertvollen naturschutzfachlichen Ausgleichs nur bedingt geeignet sind und dass gut nutzbare Flächen für die Landwirtschaft verloren gehen würden. Daher bietet sich eine Nutzung als Tauschflächen v.a. für die Landwirte an, die bisher Flächen im von der ULB favorisierten Bereich an der Ems zwischen B 61 und Stadtgrenze zu Rietberg nutzen. Hierzu sind im März 2007 weitere Abstimmungen zwischen Fachbehörde und Stadt erfolgt. Im Ergebnis wurde folgendes Ausgleichsflächenkonzept vereinbart:

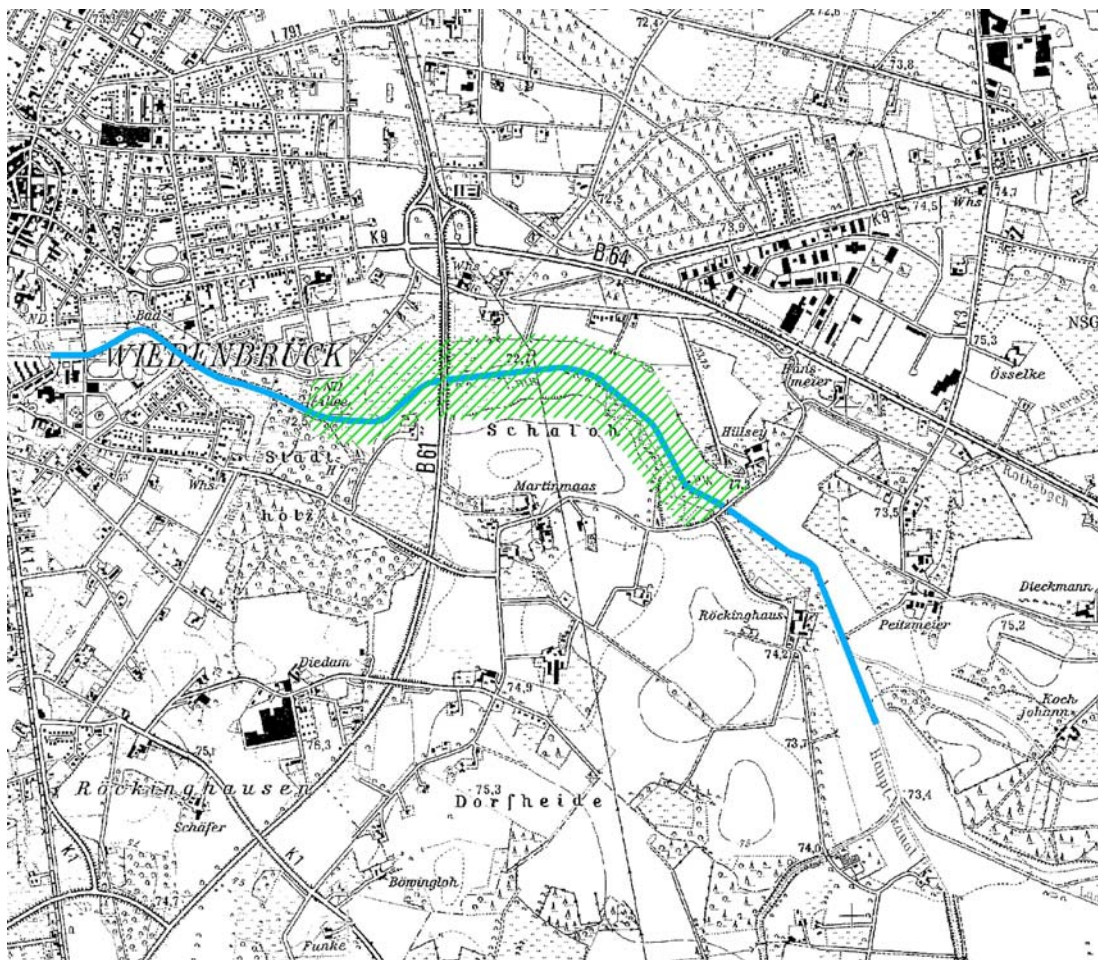
- Die für den Eingriff in Wald erforderliche Ausgleichsmaßnahme von ca. 0,61 ha wird in Abstimmung mit der Forstbehörde anteilig im Zuge der bereits genehmigten Ersatzaufforstung in St. Vit, Flur 1, Flurstück 79 tlw. gedeckt (Gesamtgröße 3,1 ha).
- Die ULB plant umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen an der Ems südöstlich von Wiedenbrück im Bereich Stadtholz / B 61 (siehe Übersichtskarte). Diese Maßnahmen sind in jeder Hinsicht naturschutzfachlich und wasserwirtschaftlich sinnvoll und

überaus wertvoll. Das Planungsziel soll durch Bündelung der Maßnahmen und der Finanzmittel erreicht werden, isolierte einzelne Maßnahmen sind nicht sinnvoll.

- Die städtischen Flächen stehen als Tauschflächen für Landwirte zur Verfügung. Die ULB bietet der Stadt Rheda-Wiedenbrück verbindlich die für den Bebauungsplan Nr. 371 benötigte Ausgleichsfläche in diesem Maßnahmenpool an, hierzu wird ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Notfalls stehen ansonsten die städtischen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung.

Im Ergebnis werden wertvolle Maßnahmen gesichert, ein vollständiger Ausgleich (100%) für den Straßenbau und für die Bauflächen wird erreicht und vertraglich gesichert. Auf den Fachbeitrag wird ergänzend verwiesen.

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



Übersicht: Kernbereich für Renaturierungsmaßnahmen des Kreises Gütersloh an der Ems (Grundlage TK 25 - ohne Maßstab)

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

Gemäß § 86 BauO NRW werden örtliche Bauvorschriften zur Sicherung der Planungsziele in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese ergänzen die Inhalte gemäß § 9(1) BauGB. Mit Blick auf die Lage im Siedlungs- und Landschaftsraum, auf die Lage zu der Neubautrasse und zur L 568 werden rahmensetzende Vorgaben zur Gestaltung der Dachlandschaft im WA sowie zu Werbeanlagen und zur Gestaltung von Stellplatzanlagen getroffen. Erreicht werden soll im ortsüblichen Rahmen eine in den Grundzügen aufeinander abgestimmte Gestaltung und Maßstäblichkeit der Baukörper.

Die vor diesem Hintergrund getroffenen ortsüblichen Regelungen sind im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben verhältnismäßig und engen die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht übermäßig ein. Die Festsetzungen beinhalten kaum grundsätzliche Verbote und ermöglichen jeweils finanziell und gestalterisch zumutbare Alternativen. Sie berücksichtigen die vorhandene Bebauung und gewährleisten in der jeweiligen Nachbarschaft den Bauherren jeweils auch Planungssicherheit hinsichtlich der Entwicklung in ihrem Umfeld.

a) Besondere gestalterische Bedeutung kommt aufgrund des Umfeldes und der Randlage der **Dachlandschaft im WA** zu:

- Regionaltypische **Dachform** für kleinere Gebäude sind Satteldächer, diese werden daher mit der in der Region üblichen **Dachneigung** zugelassen. Die Beschränkung ist auch aufgrund der Größe der zu erwartenden Grundstücke und Objekte gerechtfertigt. Die Ausnutzung der zulässigen Nutzungsmaße wird nicht beeinträchtigt. Alternativ werden Pultdächer unter dem Gedanken „solares Bauen“ zugelassen - auf ähnliche Regelungen in der Solarsiedlung „Am Ruthenbach“ in Rheda wird verwiesen.
- Großformatige **Dachaufbauten** etc. lösen die geschlossene Wirkung der Dachflächen auf. Dach und Traufe werden als prägende Gestaltungselemente kaum noch wirksam, optisch entsteht der Eindruck eines Vollgeschosses. Zur Vermeidung unmaßstäblicher Aufbauten werden Beschränkungen aufgenommen, die Dachaufbauten in einer ausreichenden Bandbreite zulassen, soweit diese dem Hauptdach hinsichtlich Gesamtbreite, Ortgang-Abstand und Höhe der Nebendächer erkennbar untergeordnet sind.
- Die Regelung zur **Dacheindeckung und -farbe** ermöglicht die heute i.a. gebräuchliche Materialwahl mit dem gesamten Spektrum in den Farbskalen von rot bis braun und anthrazit bis schwarz. Von den Herstellern werden jedoch zunehmend ausgefallene, künstliche Farbgebungen angeboten (z.B. hellblau, grau, grün oder gelb!), mittelfristig dürften fast alle Varianten zu erhalten sein. Diese „Ausreißer“ entsprechen nicht den Planungszielen der Stadt und werden daher grundsätzlich ausgeschlossen.

Da Hersteller aufgrund der (natürlichen) Ausgangsmaterialien kaum mit RAL-Angaben arbeiten, werden Ziegel und Dachsteine mit branchenüblichen Farbbezeichnungen geliefert. Rote Farben werden z.B. als *rot*, *naturrot*, *klassikrot* oder *ziegelrot* angeboten, die alle im Rahmen der Festsetzung möglich sind. Angesichts der zugelassenen Bandbreite ist daher eine Definition nach RAL für die gesamten Farbskalen nicht praktikabel bzw. notwendig. Die Abgrenzung zu grau kann dagegen durch Angabe eines vergleichsweisen Farbtones in Anlehnung an die RAL-Farbskala ermittelt werden.

- b) **Werbeanlagen** können sehr negative Auswirkungen auf Orts-/Landschaftsbild und bauliches Umfeld haben; maßgeblich sind Größe, Material, Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, Straßenbild, den städtebaulichen Charakter und die Randlage zum Freiraum berücksichtigen und sich unterordnen. Aufdringliche Lichtwerbung mit Lauf-, Wechsel oder Blinklichtern wird ausgeschlossen. Das berechnigte Interesse der Gewerbebetriebe an Werbung ist dabei ausreichend berücksichtigt.
- c) **Gestaltung und Begrünung von Stellplatzanlagen** tragen zur optischen Reduzierung der „Fläche“ bei und sind maßgeblich für die städtebaulich-gestalterische Qualität derartiger Anlagen. Die ausreichende Bepflanzung der Anlagen dient neben gestalterischen Zielen der Verbesserung des Kleinklimas und der Lufthygiene (Verdunstung, Verschattung) sowie der nutzerfreundlichen Beschattung im Sommer.

6. Prüfung der Umweltverträglichkeit gemäß UVP-Gesetz und BauGB

Für das Plangebiet wird gemäß BauGB 2004 eine **Umweltprüfung** durchgeführt. Der **Umweltbericht** mit Darlegung der Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 1 BauGB wurde im Planverfahren gemäß § 2 BauGB gemeinsam für die FNP-Änderung und für den Bebauungsplan Nr. 371 erstellt (siehe Teil II dieser Begründung). Gemäß Ergebnis des Scoping-Termins vom 19.01.2006 wurde zunächst der landschaftspflegerische Fachbeitrag als grundlegende Umweltstudie erarbeitet. Auf dieser Basis wurde der Umweltbericht erarbeitet. Von den Fachbehörden nach § 4 BauGB n.F. vorgelegte Informationen sind in den Umweltbericht eingearbeitet worden.

Die Umweltprüfung legt dar, dass die geplante Führung der Entlastungsstrasse und die Baugebiete einen i.W. durch Ackernutzung geprägten Teilraum beanspruchen, der durch vorhandene gewerbliche Bebauung und durch L 568 sowie Bahntrasse in Teilbereichen bereits erheblich vorbelastet ist und der eindeutig gegenüber dem weiteren Landschaftsraum abgegrenzt ist.

Die vorrangige Problematik im Plangebiet betrifft die Belastung der Bewohner im Umfeld durch Immissionen, die Beeinträchtigung der Wallhecke an der Alleestraße, die Überplanung der Teichanlage und den Umgang mit dem durch Straßenbau und zielgemäße Gewerbenutzung zu erwartenden umfangreichen Flächenverbrauch (Bodenversiegelung, Wasserwirtschaft):

- Die vorliegende Straßentrasse stellt eine Kompromisslösung dar, um den **Zielkonflikt zwischen Natur und Landschaft einerseits und dem Menschen (Verkehr/Bauflächen - Schutzbedürfnisse) andererseits** zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Sie führt zu geringeren Eingriffen, als die früher angedachten Varianten durch den weiteren Landschaftsraum.
- Das **Verkehrsaufkommen** aus dem Neubaugebiet und aus dem Bereich Bosfelder Weg kann ohne wesentliche Beeinträchtigung von Wohnnutzungen auf die Hauptverkehrsstraßen geleitet werden.

- Die **Auswirkungen durch Verkehrslärm** von der neuen Straße sind gemäß Gutachten deutlich begrenzt und unproblematisch, auch weil die Trasse entgegen früheren Varianten vom Siedlungsbereich Alleestraße abgerückt worden ist. Voraussetzung ist jedoch, dass nach Festsetzung im Bebauungsplan ein Schallschutzwall im Norden an der Herzebrocker Straße erstellt wird, um die rückwärtigen Gebäude nach Abriss der 1. Bauzeile vor Schalleinwirkungen zu schützen.
- Durch **Gliederung der Gewerbegebiete** im Bebauungsplan gemäß Abstandserlass NRW können auch die umgebenden Wohnnutzungen angemessen berücksichtigt werden.
- Die **wesentlichen naturräumlichen Umweltauswirkungen** im Plangebiet betreffen v.a. die Überbauung und Bodenversiegelung sowie den Verlust bzw. Beeinträchtigung der Biotoptypen Teich, Wald, Acker und Grünland (vgl. Umweltbericht und Kapitel 4 dieser Begründung).
- In der Planung werden **umfangreiche Minderungs- und Schutzmaßnahmen** ergriffen, die im Umweltbericht, im landschaftspflegerischen Fachbeitrag und in dieser Begründung erläutert werden.
- In intensiver Abstimmung v.a. mit der Unteren Landschaftsbehörde sind die natur-/artenschutzrechtlichen Fragestellungen weiter bearbeitet worden. Der Fachbeitrag wurde um eine **artenschutzrechtliche Beurteilung** ergänzt, insbesondere auch bezogen auf den Kammmolch. Zur Überplanung des Teiches und zur Anwendung der Ausnahmeregelung nach § 62(2) LG NRW haben weitere Abstimmungen stattgefunden.
Ein einvernehmliches Konzept hierfür einschl. der begleitenden Maßnahmen wurde am 31.10.2006 vereinbart (siehe landschaftspflegerischer Fachbeitrag mit Protokoll des Abstimmungstermins vom 31.10.2006). Auf dieser Basis kann den gesetzlichen Anforderungen und der fachlich sinnvollen Behandlung der gefährdeten Populationen entsprochen werden. Details sind zwischen Stadt und Fachbehörde einvernehmlich und ggf. vertraglich zu regeln.
Auf Ebene des Bebauungsplanes sind keine weiteren Festsetzungen sinnvoll möglich bzw. erforderlich. Unter den besprochenen Auflagen wurde die Zustimmung der Verbände und des Naturschutzbeirates in Aussicht gestellt. Hinweise auf besondere oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten liegen über die im Umweltbericht und im Fachbeitrag geprüften Arten und Maßnahmen hinaus nicht vor.
- Der Eingriff ist im Sinne der **naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung** vertretbar und im weiteren Naturraum sachgerecht ausgleichbar. Hierzu wurde parallel zur Offenlage ein Ausgleichsflächenkonzept ausgearbeitet. Danach wird in der vorliegenden Planung ein angemessener Kompromissvorschlag für die Zielkonflikte Naturschutz und Straßenbau, Schutz der Wohnnachbarschaft sowie Gewerbeansiedlung gesehen.

Zusammenfassend ergibt die bisherige Umweltprüfung insbesondere auf Basis der landschaftspflegerischen und der schalltechnischen Prüfungen, dass das Vorhaben nach dem im Frühjahr / Sommer 2006 weiter entwickelten Plankonzept als deutlich weniger problematisch als die früheren Varianten bewertet wird.

Auf die ausführliche Bearbeitung in der Umweltprüfung wird Bezug genommen. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in der **bauleitplanerischen Abwägung** geprüft und angemessen berücksichtigt.

7. Belange der Landwirtschaft

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe beanspruchen **landwirtschaftlich genutzte Flächen**, die für diese Nutzung verloren gehen. Auf die Qualität der Böden und auf die Begründung für den Eingriff gegenüber dem Schutzgut Boden wurde bereits in Kapitel 4.3 eingegangen. Da die Flächen im Bereich A bereits i.W. im Besitz der Stadt Rheda-Wiedenbrück sind, werden keine unerwarteten Auswirkungen auf die Landwirtschaft mehr gesehen.

Durch die Planung wird weiter ein Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen ausgelöst, die i.W. auf bisher landwirtschaftlich genutzten Standorten realisiert werden müssen. Dieses führt zu weiteren Flächenverlusten für die Landwirtschaft und zu Beeinträchtigungen der Agrarstruktur. In Abwägung der berührten Belange der Landwirtschaft einerseits und des Naturschutzes und der Landschaftspflege andererseits wird dem weitgehenden, adäquaten Ausgleich des ermittelten Eingriffsdefizits Vorrang eingeräumt. Da in Zusammenarbeit mit der ULB jedoch Flächen und Maßnahmen im Überschwemmungsbereich der Ems aufgewertet werden sollen und auch Tauschflächen zur Verfügung stehen, wird das Gesamtkonzept noch als vertretbar auch aus Sicht der Landwirtschaft bewertet.

Grundsätzlich kommen aber nur Flächen in Frage, die von den bisherigen Eigentümern entweder verkauft werden oder die ggf. auch als Pachtfläche zur Verfügung gestellt werden könnten. Möglicherweise könnten dann Pflegemaßnahmen etc. auch in Verantwortung der (Alt-)Eigentümer verbleiben und von der Kommune finanziert werden.

8. Militärische Belange und Belange der Flugsicherung

Aufgrund der Nähe zum Flugplatz Gütersloh ist nach den Erfahrungen in ähnlichen Planverfahren eine spätere Abstimmung mit der Wehrbereichsverwaltung für sämtliche Bauvorhaben und sonstige Anlagen einschl. Kränen erforderlich, die eine Höhe von 25-30 m über Grund übersteigen. Die entsprechenden Bauvoranfragen und Bauanträge sind der Wehrbereichsverwaltung zur Einzelprüfung vorzulegen.

Die Wehrbereichsverwaltung West hat im Planverfahren darauf hingewiesen, dass auf Grund der Lage des Plangebietes im Bauschutzbereich des Militärflugplatzes Gütersloh allgemein mit Lärm- und Abgasimmissionen durch militärischen Flugbetrieb zu rechnen sei. Ersatzansprüche könnten wegen dieses frühzeitigen Hinweises nicht anerkannt werden. Der Hinweis ist allerdings aus Sicht der Stadt als vorsorglich und als allgemein einzustufen. Konkrete Fragestellungen, die fachlich zu prüfen sind und die ggf. zu Schutzmaßnahmen führen könnten, sind hiermit aufgrund der faktischen Rahmenbedingungen auf dem Flugplatz Gütersloh und angesichts der Entfernung zwischen Plangebiet, Einflugschneise und Flugplatz nicht erforderlich

9. Flächenbilanz Bebauungsplan Nr. 371

Teilfläche/Nutzung	Fläche in ha* Bestand / Planung	
WA-Flächen, Summe:	-	0,38
GE- Neubauflächen, Summe:	-	5,71
- GEN		1,10
- GE1		1,34
- GE2		1,67
- GE3		1,60
GE4- Bestandsüberplanung und Erweiterung:	1,70	1,11
- GE4, Betriebsfläche - Bestand gemäß Luftbild	1,42	-
- GE4, mögliche Erweiterung der Betriebsflächen	-	0,87
- Gehölzbestand entlang Bahntrasse / L 568	0,28	-
- Gehölzneuanlage gemäß § 9(1)20 BauGB	-	0,24
Verkehrsflächen, Summe:	0,85	2,84
- Überplanung Knotenpunkt L 568 inkl. Wall		0,7
- Überplanung Am Faulbusch	0,22	-
- Entlastungsstraße, Neuplanung inkl. Kreisverkehr und tlw. Einbeziehung bestehender Wegetrassen	-	1,68
- Planstraßen A und B, Verlängerung Alleestraße	-	0,38
- Wirtschaftswege, Fuß-/Radwege	0,63	0,04
Waldbestand	0,88	-
(Selbstständige) Flächen nach § 9(1)20 BauGB	0,20	0,77
Fläche für Bahnanlagen nach § 9(6) BauGB	0,16	
Plangebiet, Gesamtfläche ca. 14,60 ha*	3,79	10,81

* Ermittelt auf Basis der Plankarte B-Plan 1:1.000, Werte gerundet!

10. Bodenordnung

Die **Neubauflächen in Bereich A** des Plangebietes Nr. 371 sowie die für Trasse und Knotenpunktplanung der **Entlastungsstraße** benötigten Flächen konnten maßgeblich von der Stadt Rheda-Wiedenbrück erworben werden. Verhandlungen.

Das **Gewerbegebiet GE4** ist als Sonderfall zu betrachten, hier steht die Standort-sicherung und -entwicklung der vorhandenen Betriebsanlagen im Vordergrund.

11. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

Auf die Beratungs- und Beschlussunterlagen des Rates der Stadt Rheda-Wiedenbrück und seiner Fachausschüsse wird ausdrücklich Bezug genommen, ebenso auf die Grundlagenarbeiten im Zuge der o.g. umfangreichen Variantendiskussionen, die im Umweltbericht und im landschaftspflegerischen Beitrag als Teil der Umweltprüfung erläutert werden.

Verwiesen wird zudem auf die in der Anlage beigefügten Gutachten, die wichtige Beratungsgrundlagen für die Entscheidungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück über das Planvorhaben und für die Abwägung bilden.

Rheda-Wiedenbrück, im April 2007