



# **STADT VERL**

## **Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“**

**April 2022**

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:

Stadtplanung und Kommunalberatung  
Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH  
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

## **Teil I: Begründung**

- 1. Einführung**
- 2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich**
- 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen**
  - 3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
  - 3.2 Sonstige Belange
- 4. Planungsziele und Plankonzept**
- 5. Inhalte und Festsetzungen**
  - 5.1 Art der baulichen Nutzung und Begrenzung der Zahl der Wohnungen
  - 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
  - 5.3 Örtliche Bauvorschriften
  - 5.4 Erschließung und Verkehr
  - 5.5 Immissionsschutz
  - 5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft
  - 5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege
- 6. Umweltrelevante Auswirkungen**
  - 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht
  - 6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch
  - 6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung
  - 6.4 Eingriffsregelung
  - 6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung
- 7. Bodenordnung und Kosten**
- 8. Flächenbilanz**
- 9. Verfahrensablauf und Planentscheidung**

## **Teil II: Anlagen**

- Akus GmbH (07/2021): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ der Stadt Verl
- Ing.-Büro Stelzig (09/2021): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 92 „Östernweg-West“ in Verl
- Ing.-Büro Stelzig (10/2021): Vereinfachter Umweltbericht zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 92 „Östernweg-West“ der Stadt Verl gem. § 13b BauGB
- Ingenieurgeologisches Büro Dr. Horsthemke (09/2015): Stadt Verl, Bebauungsplangebiet Verl-West, westlich Östernweg - Hydrogeologische Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser
- Ingenieurgeologisches Büro Dr. Horsthemke (04/2022): Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“; Stellungnahme zu Auswirkungen von Grundwasserhaltungen
- Röver beratende Ingenieure VBI (09/2021): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Entwässerungskonzept
- Röver beratende Ingenieure VBI (01/2022): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Entwässerungskonzept, Fortschreibung
- Röver beratende Ingenieure VBI (07/2021): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Verkehrsuntersuchung (mit ergänzenden Anmerkungen zum Projektstand Oktober 2021)

## 1. Einführung

Im Westen von Verl, zwischen Westfalenweg und Schlangenweg, besteht bereits seit Jahrzehnten ein zusammenhängender Siedlungsbereich. Gemäß Rahmenkonzept „Wohnbauentwicklung westlich des Weststrings“ aus dem Jahr 2018 soll langfristig ein Lückenschluss zwischen Westring und Östernweg erfolgen. Aufgrund des auch weiterhin bestehenden dringenden Bedarfs sollen hier vornehmlich Wohnbauflächen entwickelt werden. Die Rahmenkonzeption sieht weiterhin auch eine Fläche für die Ansiedlung eines Nahversorgers südlich der TWE-Bahntrasse vor.

Im o. g. Rahmenkonzept wurde der Bereich zwischen der bestehenden Wohnbebauung entlang des Westfalenwegs bis hin zur weiter nördlich verlaufenden TWE-Bahntrasse nicht betrachtet. Allerdings wurden von den Flächeneigentümern in den Jahren 2016 bis 2018 mehrere Konzepte für eine wohnbauliche Entwicklung dieses Bereichs erarbeitet. Aufgrund der Nähe zur TWE-Bahntrasse, den weiter nördlich angrenzenden Gewerbenutzungen und den damit verbundenen bestehenden/potenziellen Emissionen bzw. den daraus resultierenden Anforderungen an den Immissionsschutz wurde die Planung schließlich zwischenzeitlich verworfen.

Nunmehr haben mehrere Investoren die Flächen erworben, um hier ein in sich geschlossenes Wohnquartier mit überwiegend Mehrfamilienhäusern zu entwickeln. Neben einem geschlossenen Gebäuderiegel entlang der Bahntrasse, der für die Hinterlieger auch eine Schallschutzfunktion übernimmt, sollen im rückwärtigen Bereich auch kleinere Mehrfamilienhäuser bzw. Einfamilienhäuser entstehen. Der Bereich wird vom Östernweg aus erschlossen, der Bedarf an Stellplätzen wird durch eine großzügige Tiefgarage und ergänzend oberirdische Stellplatzanlagen abgedeckt. Um eine hohe Aufenthaltsqualität innerhalb des Quartiers zu erreichen, werden die nicht bebauten Bereiche gärtnerisch gestaltet.

Der Bebauungsplan Nr. 92 soll gemäß aktuellem Sachstand im Verfahren nach § 13b BauGB – Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das sog. beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB – i. V. m. § 12 BauGB aufgestellt werden. Nach summarischer Prüfung erfüllt das Plangebiet die Voraussetzungen des § 13b BauGB i. V. m. § 13a BauGB. Die gemäß § 19(2) BauNVO versiegelbare Fläche liegt unter der maßgeblichen Grenze von einem Hektar. Die Fläche grenzt an den im Zusammenhang bebauten Ortsteil an und soll als Wohnbaufläche entwickelt werden. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele/Schutzzwecke von Natura 2000-Gebieten liegen nicht vor. Zudem bestehen aufgrund der im Plangebiet zulässigen sowie im Umfeld vorhandenen Nutzungen keine Hinweise darauf, dass bei der vorliegenden Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beachten sind.

Im Ergebnis ist ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB gegeben, um die Fläche und ihre Erschließung gemäß den kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu entwickeln.

## 2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (vB-Plans) Nr. 92 „Östernweg-West“ liegt westlich des Siedlungsbereichs der Kernstadt Verl in ca. 1.700 m Entfernung (Luftlinie) zum Stadtzentrum. Der Geltungsbereich umfasst ca. 2 ha und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die TWE-Bahntrasse,
- im Osten durch den Östernweg,
- im Süden durch die bestehende Wohnbebauung nördlich des Westfalenwegs und
- im Westen durch Grünland-/Gartenflächen mit randlichem bzw. eingestreutem Gehölzbewuchs.

Zur genauen Abgrenzung des Geltungsbereichs wird auf die Plankarte verwiesen.

### 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

#### 3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Das Plangebiet liegt im Übergangsbereich zwischen einem Wohnsiedlungsbereich im Süden und dem gewerblich-industriell geprägten Bereich entlang der Gütersloher Straße (L 757) und unterteilt sich in 2 Teilbereiche: Im Westen handelte es sich um eine Grünlandfläche mit einer breiten umgebenden Heckenstruktur mit einzelnen Überhältern. Der überwiegende Teil der Gehölze wurde zwischenzeitlich gerodet, einzelne ältere standortheimische Laubgehölze wurden erhalten. Der östliche Teil stellt sich als Ackerfläche dar.

Nördlich der TWE-Bahnstrecke grenzen zwei großflächige Gewerbebetriebe an, hierbei handelt es sich um einen Hersteller von Beton-Fertigbauteilen sowie eine Spedition. Nordöstlich des Plangebiets liegt eine große Tennisanlage mit 8 offenen Plätzen nebst einer umfangreichen Stellplatzanlage. Entlang des Westfalenwegs bzw. Östernwegs, südlich/südöstlich des Plangebiets, erstreckt sich Wohnbebauung (i. W. freistehende Einzel- und Doppelhäuser mit umgebenden Wohngärten) in ein bis zwei Bautiefen. Für den Bereich östlich des Östernwegs wurde bereits ein Rahmenkonzept für eine weitere wohnbauliche Entwicklung erarbeitet. Das südwestlich angrenzende Grundstück ist mit einem Wohnhaus und mehreren Nebengebäuden bebaut, die in einem parkartig angelegten großen Garten liegen. Die Dachlandschaft wird durch das Satteldach in den Farben Grau/Anthrazit dominiert, eingestreut sind auch einzelne Gebäude mit Walm- bzw. Zelt Dach.

#### 3.2 Sonstige Belange

##### a) Landesentwicklungsplan (LEP), Regionalplanung und Flächennutzungsplan

Die Stadt Verl ist im **Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW)** als Grundzentrum eingestuft, das auf Bielefeld als Oberzentrum ausgerichtet ist. Der Planbereich liegt in dem dort dargestellten *Siedlungsraum*.

Laut **Regionalplan, GEP – Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld** liegt das Plangebiet im *Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich*, zusätzliche Freiraumfunktionen sind hier nicht definiert.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat in seiner Sitzung am 28. September 2015 die Regionalplanungsbehörde beauftragt, mit der Neuaufstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold als einheitlichen Regionalplan für den gesamten Planungsraum Ostwestfalen-Lippe (OWL) zu beginnen. Dieses Planwerk liegt nunmehr im Entwurf vor und stellt das Plangebiet als Teil des *Allgemeinen Siedlungsgebiets (ASB)* dar.

Der **Flächennutzungsplan (FNP)** der Stadt Verl stellt das Plangebiet als *Fläche für die Landwirtschaft* dar. Angesichts der angestrebten bedarfsgerechten Wohnbauentwicklung und des angemessenen Umgangs mit gewerblichen, verkehrlichen und landwirtschaftlichen Immissionen sowie der vorgesehenen verträglichen verkehrlichen Anbindung bleibt die geordnete städtebauliche Entwicklung weiterhin gewahrt. Deshalb wird gemäß § 13b i. V. m. § 13a(2) Nr. 2 BauGB keine FNP-Änderung erforderlich, der FNP kann auf dem Wege der Berichtigung angepasst werden. Die überplante Fläche wird i. W. analog zum südlich angrenzenden Wohnsiedlungsbereich als Wohnbaufläche dargestellt. Die Festsetzungen des vB-Plans Nr. 92 „Östernweg-West“ werden somit künftig den Darstellungen des FNPs gemäß § 8(3) BauGB entsprechen.

Mit Schreiben vom 11.10.2021 teilte die Bezirksregierung Detmold mit, dass gegen die vorliegende Planung **keine landesplanerischen Bedenken** bestehen.

## b) Naturschutz und Landschaftspflege

Bei Aufstellung von Bauleitplänen sind die Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die biologische Vielfalt gemäß § 1(6) Nr. 7 BauGB zu prüfen und in der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Plangebiet liegt weder in einem **Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, EU-Vogelschutzgebiet** noch im **Landschaftsschutzgebiet** des Kreises Gütersloh bzw. in anderen Schutzgebieten. Die Naturschutz- und FFH-Gebiete *Sennebäche, Holter Wald und Rietberger Emsniederung mit Steinhorster Becken* liegen mehr als 5 km vom Plangebiet entfernt. Das Landschaftsschutzgebiet des Kreises Gütersloh beginnt etwa 500 m nördlich der überplanten Flächen. Zwischen dem Plangebiet und den o. g. Schutzgebieten bestehen Gewerbe- und Siedlungsflächen, Bauten im Außenbereich sowie landwirtschaftliche Flächen und Wälder.

In einem Abstand von 350 m um das Plangebiet herum sind im **Biotopkataster NRW** keine schutzwürdigen Biotope verzeichnet.

## c) Boden

Gemäß Bodenkarte NRW<sup>1</sup> wird das Plangebiet durch Podsol, z. T. Braunerde-Podsol (z. T. tiefreichend humos) geprägt. Der Sandboden ist jederzeit bearbeitbar und weist eine sehr geringe, bei tiefreichend humosem Oberboden geringe Sorptionsfähigkeit auf. Die nutzbare Wasserkapazität ist eher gering, die Wasserdurchlässigkeit hoch bis sehr hoch. Der mittlere Stand des Grundwassers unter Flur liegt zwischen 13 dm und 20 dm, vereinzelt ist Ortstein im Unterboden vorhanden.

## d) Wasser

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Das Plangebiet liegt weder in einem Überschwemmungsgebiet noch in einem Trinkwasserschutzgebiet. Die Empfindlichkeit des Plangebiets bzgl. Grundwasserverschmutzung, -aufkommen und -neubildung wird nach gegenwärtigem Stand als durchschnittlich beurteilt.

## e) Altlasten und Kampfmittel

Im Geltungsbereich des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind keine **Altlasten, altlastenverdächtige Flächen** bekannt.

Unabhängig davon besteht nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz vom 09.05.2000 allgemein die Verpflichtung, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung unverzüglich der zuständigen Behörde (hier: Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Gütersloh, Tel. 05241 85-2740) mitzuteilen, sofern derartige Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen o. ä. Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden.

Im Geltungsbereich sind der Stadt keine Vorkommen von **Kampfmitteln** bekannt. Weist der Erdaushub außergewöhnliche Verfärbungen auf oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst ist durch Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

## f) Denkmalschutz und Denkmalpflege

Boden- und Baudenkmale sind im vorliegenden Planbereich und im nahen Umfeld nicht bekannt. Ebenfalls befinden sich hier keine besonders prägenden Objekte oder Situationen, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturguts der Stadt enthalten oder die kulturhistorisch von besonderem

---

<sup>1</sup> Geologisches Landesamt: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4116 Gütersloh, Krefeld 1989.

Wert sind. Zudem bestehen keine Sichtbeziehungen zu Denkmälern. Wenn bei Erdarbeiten kultur- und erdgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist gemäß §§ 15, 16 des Denkmalschutzgesetzes NRW die Entdeckung sofort der Stadt oder der LWL-Archäologie für Westfalen anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

#### 4. Planungsziele und Plankonzept

In Verl besteht schon seit Jahren eine kontinuierlich hohe Nachfrage nach Wohnbauland bzw. Wohnraum. In der jüngeren Vergangenheit hat sich dieser Bedarf noch einmal deutlich intensiviert. Der Entwurf zum Regionalplan OWL 2020 weist für die Stadt Verl im Zeitraum 2015 bis 2018 ein Bevölkerungswachstum von 2,1 % aus. Für den Zeitraum von 2018 bis 2040 wird ein Bevölkerungswachstum von 4,3 % erwartet. Der Mittelwert der Bevölkerungsentwicklung im Demografiebericht von proWirtschaft GT<sup>2</sup> für die Stadt Verl bewegt sich bei Mittelung der (moderaten) unteren Variante und der (optimistische) obere Variante in einem ähnlichen Bereich.

Die Stadt begegnet der gegenwärtigen und weiterhin zu erwartenden starken Nachfrage unter anderem durch Neuordnung und Nachverdichtung im Siedlungszusammenhang. So wurde z. B. im Jahr 2018 ein ursprünglich kleinteilig bebautes Teilquartier östlich des Strothwegs überplant, und anschließend überwiegend mit Mehrfamilienhäusern bebaut. Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 16A-Neu „Lerchenweg-Nord“ wurden Potenziale zur Nachverdichtung in einem weitgehend bebauten Wohnquartier generiert.

Die bestehende Nachfrage kann jedoch nicht allein durch Nachnutzung bereits bebauter Flächen oder die Aktivierung von Restflächen im Siedlungsbestand befriedigt werden. Somit sind auch Erweiterungen bestehender Siedlungsquartiere in den Außenbereich unumgänglich.

Insgesamt wurden für die Bebauung des Plangebiets Rahmenkonzepte in verschiedenen Varianten erarbeitet, wobei die (ehemaligen) Grundstückseigentümer – aufgrund der Immissionsthematik und den damit verbundenen Kosten für aktiven Lärmschutz – die Planung nicht fortführten. Eine Riegelbebauung entlang der Bahntrasse entsprach nicht ihren Vorstellungen.

Die neuen Grundstückseigentümer beauftragten ein ortsansässiges Architekturbüro mit der wohnbaulichen Entwicklung der Fläche. Durch eine Riegelbebauung im Norden (parallel zur Bahntrasse) entsteht faktisch aktiver Lärmschutz für die kleinteiligere Bebauung im zentralen und südlichen Bereich der überplanten Fläche.

Die Erschließung wird – ausgehend vom Östernweg – so angelegt, dass die Grundstücke möglichst nach Süden/Südwesten ausgerichtet sind. Vorbereitet werden überwiegend Bauplätze für Mehrfamilienhäuser, die im Norden (WA1) zu einem Riegel verbunden werden. In den Bereichen WA2 und WA4 werden kleinere einzelstehende Mehrfamilienhäuser mit bis zu 5 Wohnungen je Gebäude entwickelt. Im WA3 sind Einzel-/Doppelhäuser vorgesehen. Insgesamt sollen im Plangebiet etwa 111 Wohnungen realisiert werden.

Durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 92 „Östernweg-West“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Fortentwicklung nördlich des zusammenhängenden Siedlungsbereichs Westfalenweg/Schlangenweg/Östernweg getroffen. Die Plankonzeption orientiert sich dabei im Grundsatz an den Gegebenheiten der bestehenden Bebauung und an den Vorgaben der Stadt Verl in vergleichbaren Wohngebieten. Neben einer aus

---

<sup>2</sup> [https://www.prowi-gt.de/fileadmin/Download/Daten\\_\\_\\_Fakten/Demografieberichte/Demografiebericht\\_\\_2020.pdf](https://www.prowi-gt.de/fileadmin/Download/Daten___Fakten/Demografieberichte/Demografiebericht__2020.pdf)

Gründen des Immissionsschutzes zwingend erforderlichen Riegelbebauung mit 4 Vollgeschossen entlang der Bahntrasse sollen auch aktuell nachgefragte moderne Bauformen mit 2 Vollgeschossen ermöglicht werden.

Grundlegendes Ziel der Planung ist die städtebaulich geordnete Entwicklung eines Wohnquartiers in planerisch anspruchsvoller Lage als Beitrag zur Deckung des anhaltenden Wohnraumbedarfs. Ein Planungserfordernis ist diesbezüglich gegeben.

## 5. Inhalte und Festsetzungen

Durch Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 92 „Östernweg-West“ werden die Voraussetzungen für die Erschließung geschaffen und die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Entwicklung getroffen. Diese leiten sich aus den o. g. Zielvorstellungen ab. Planungsziele und städtebauliches Konzept sind bereits in Kapitel 4 beschrieben worden. Die Plankonzeption orientiert sich im Grundsatz an dem ortsüblichen Bestand und an den Vorgaben der Stadt Verl für vergleichbare Planungsaufgaben.

### 5.1 Art der baulichen Nutzung und Begrenzung der Zahl der Wohnungen

#### a) Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird gemäß den Planungszielen als **allgemeines Wohngebiet (WA)** gemäß § 4 BauNVO ausgewiesen. Allgemeine Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen, erlauben aber auch eine gewisse Flexibilität und Nutzungsmischung und in diesem Rahmen ein verträgliches Nebeneinander nicht störender Nutzungen. Dies entspricht ausdrücklich den heutigen Zielvorstellungen der Stadt.

Die Option der „wohnverträglichen Nutzungsmischung“ soll ausdrücklich angeboten werden, da die Festsetzung reiner Wohngebiete gemäß § 3 BauNVO mit völlig einseitiger Nutzungsstruktur nicht für zeitgemäß gehalten wird. Gründe sind besonders die anzustrebenden flexibleren Nutzungen der Siedlungsbereiche, der Infrastruktur sowie die Möglichkeiten zur Minderung des Verkehrsaufkommens, wenn z. B. kleinere Büronutzungen oder Dienstleistungen wohnungsnah untergebracht werden können oder wenn andere berufliche Möglichkeiten am Wohnstandort gegeben sind. Auch wenn ergänzende Nutzungen nur in Einzelfällen zu erwarten sein werden, die Zulässigkeit im Rahmen eines allgemeinen Wohngebiets wird für die Fortentwicklung des Siedlungsgebiets für sinnvoll gehalten.

Die gemäß § 4(3) Nr. 1, 4, und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) werden dagegen ausgeschlossen, da diese dem örtlichen Rahmen und den Planungszielen nicht gerecht werden. Innerhalb dieses Siedlungsbereichs würde eine Ansiedlung solcher Nutzungen die gewünschte harmonische Fortentwicklung nicht nur aus strukturellen Gründen (Flächenbedarf/Erschließungserfordernisse), sondern auch z. B. durch Immissionen stören (Liefer-/ Kundenverkehr etc.). Diesbezüglich wird auch auf die Rechtsprechung des VG Baden-Württemberg vom 14.04.2020, Az. 3 S 6/20 verwiesen.

#### b) Begrenzung der Zahl der Wohnungen

Aufgrund des Mangels an Wohnraum, gerade auch im Bereich Eigentumswohnungen/Mietwohnungen, soll in diesem Quartier gerade dieser Zielgruppe Rechnung getragen werden. Im Bereich des Gebäuderiegels (WA1) entlang der Bahntrasse sollen miteinander verbundene Wohngebäude mit jeweils 7 bis 11 Wohnungen entstehen. Darüber hinaus sind 4 freistehende Mehrfamilienhäuser mit jeweils 5 Wohnungen (WA2) geplant. Die beiden Mehrfamilienhäuser im WA4 mit jeweils 5

Wohnungen und gemeinsamer Tiefgarage sind bereits im Bau (Entwicklung gemäß § 34 BauGB). Neben diesen Mehrfamilienhäusern sollen im südwestlichen Teil des Plangebiets (WA3) zudem 4 Ein-/Zweifamilienhäuser mit maximal jeweils 2 Wohnungen je Wohngebäude entstehen.

Die Limitierung der Zahl der Wohnungen je Wohngebäude gewährleistet insgesamt eine dem Wohngebietscharakter, dem Erschließungssystem und dem Stell- und Parkplatzbedarf angemessene Weiterentwicklung und Steuerung der Verdichtung.

## 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Nutzungsmaße und weitere Festsetzungen nach § 9(1) BauGB werden bedarfsorientiert aus der gegebenen Siedlungsstruktur abgeleitet. Die zentralen Festsetzungen ergeben sich aus folgenden Überlegungen:

- Die **Grundflächenzahl GRZ** wird zur effektiven Baulandnutzung mit 0,4 als Obergrenze nach § 17 BauNVO zugelassen, um insbesondere für den Bau von Eigentums-/Mietwohnungen eine ausreichende Flexibilität zu wahren.

Aufgrund der angestrebten städtebaulichen Dichte mittels Geschosswohnungsbauten und entsprechenden Erschließungs- und Infrastrukturanlagen in den Teilflächen WA1 und WA2 u. a. für (Familien-)Wohnungen auch im preiswerten Wohnungsbau wird in diesen Bereichen eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche gemäß § 19 (4) Satz 2 BauNVO ermöglicht und planungsrechtlich gesichert. Die Gesamtgrundfläche von 0,6 (GRZ 0,4 zzgl. 50 %) darf in diesen Teilflächen durch versiegelte Freiflächen inkl. Tiefgargen und deren Zufahrten bis zu einer Gesamt-Grundflächenzahl von höchstens 0,95 in der Teilfläche WA1 resp. 0,75 in der Teilfläche WA2 überschritten werden. Angesichts der kommunalen Planungsziele erachtet die Stadt dieses Vorgehen als zweckmäßig und städtebaulich verträglich.

- Ebenfalls um eine effektive bauliche Ausnutzung zu unterstützen, wird im WA3 und WA4 die **Geschossflächenzahl GFZ** analog zu den Festsetzungen der maximalen Zahl der Vollgeschosse und der GRZ mit GFZ 0,8 festgesetzt. Die im WA1 geplante Riegelbebauung ist für die Erschließung der übrigen Teile des Plangebiets zwingend erforderlich, da nur durch diese bauliche Maßnahme ein ausreichender Schallschutz gegenüber den gewerblich/industriellen Nutzungen nördlich der Bahntrasse und dem (zu erwartenden) Schienenverkehr selbst sichergestellt werden kann. Da die geplante zwingend viergeschossige Bebauung die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO – hier: GFZ 1,2 – übersteigt und eine Überschreitung aus städtebaulichen Gründen gemäß § 17(2) BauNVO zulässig ist, wird vorliegend auf die Festsetzung einer GFZ verzichtet. Da es sich vorliegend um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, der auf einer verbindlichen Projektplanung basiert, wird diese Vorgehensweise auch aus städtebaulicher Sicht für vertretbar gehalten.

Die Einbindung in den umgebenden Siedlungsbestand wird ergänzend mit den zusätzlichen Regelungen der zulässigen Höhen baulicher Anlagen erreicht.

- Um einen effektiven Lärmschutz der Riegelbebauung für die sich weiter südlich anschließende geplante Bebauung zu erreichen sind im WA1 zwingend **4 Vollgeschosse** zu errichten. Um im Verlauf der Planstraße B Höhensprünge zu vermeiden wird hier aus städtebaulichen Gründen im WA2 bis WA4 zwingend eine Bebauung mit 2 Vollgeschossen festgesetzt. Die Festsetzungen ermöglichen eine ausreichende Flexibilität, ausdrücklich z. B. auch bei der Nutzung der Dachgeschosse. Durch die ergänzenden Festsetzungen der maximalen Höhen baulicher Anlagen wird die bauliche Ausnutzung dabei ergänzend gesteuert.
- Das städtebauliche Ziel einer Begrenzung von Volumen und Höhe der Baukörper erfolgt in allen Teilflächen des Plangebiets über die konkrete Festsetzung von **Trauf-, First- und Gesamthöhe**. Die jeweils maximal zulässigen Höhen werden abgestimmt auf die städtebaulichen Ziele und die



Der genaue Zuschnitt der späteren Baugrundstücke wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht festgesetzt, ist jedoch durch o. g. Festsetzungen in einigen Bereichen aus städtebaulichen und nachbarschaftlichen Gründen sowie durch den Vorhaben- und Erschließungsplan vorgegeben.

### 5.3 Örtliche Bauvorschriften

Zur gestalterischen Einbindung des Plangebiets und der Baukörper in den Siedlungsrandbereich werden anhand der heutigen städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen **örtliche Bauvorschriften gemäß § 89 BauO NRW** in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen. Diese ergänzen die planungsrechtlichen Festsetzungen um Vorschriften zur Gestaltung baulicher Anlagen und des Umfelds. Dabei werden ausdrücklich nur äußerst grundlegende Vorgaben getroffen, um der Gestaltungsfreiheit der Bauherren einen großen Spielraum zu belassen. Im Einzelnen:

a) Der **Dachlandschaft** kommt eine besondere gestalterische Bedeutung hinsichtlich der Wirkung zum Straßenraum und damit auf das Ortsbild zu. Entsprechend der Projektplanung sollen im Plangebiet überwiegend Flachdächer realisiert werden, in Teilbereichen des WA1 sind zudem Satteldächer vorgesehen, die als gestalterisches Element die Fassadenfront des geplanten Gebäuderiegels „aufbrechen“ und gliedern. Zur angemessenen Entwicklung der Dachlandschaft werden ergänzend einige grundlegende Regelungen getroffen:

- Großformatige **Dachaufbauten** etc. lösen bei Dächern mit mittleren und stärkeren Dachneigungen die geschlossene Wirkung der Dachflächen auf. Dach und Traufe werden als prägende Gestaltungselemente kaum noch wirksam, sodass optisch der Eindruck eines Vollgeschosses entstehen kann. Gleichzeitig soll eine möglichst effektive Ausnutzung auch des Dachraums bei Bauformen mit geneigten Dächern offengehalten werden. Um dies zu erreichen und das Hauptdach gleichzeitig in gewissem Umfang optisch erkennbar zu erhalten, werden eine Mindestneigung des Hauptdachs von 35°, ein Mindestabstand der Dachaufbauten etc. zum Ortgang und eine maximale Ausdehnung in der Dachhaut festgesetzt.
- Bei der **Dacheindeckung und -farbe** werden für geneigte Dächer ortstypische rote bis braune und anthrazit bis schwarze Farbtöne vorgegeben.
- **Dachbegrünungen und Solaranlagen** sind als ökologisch sinnvolle Bauelemente erwünscht. Trotz der möglichen (heute aber begrenzten) Gefahr der Fernwirkung durch die Lichtreflektion der Sonnenkollektoren sollen diese zugelassen werden, da sie den Bewohnern energetische Einsparungen ermöglichen und als regenerative Energien von Bund und Ländern gefördert werden. Einschränkungen in Bezug auf den Anbringungsort sind auf Grund der notwendigen Sonnenausrichtung auf den südlichen Dachabschnitten unpraktikabel und werden in den örtlichen Bauvorschriften nicht getroffen. Zudem betreffen die eventuellen Auswirkungen v. a. Nord- und Nordostfassaden der Nachbargebäude, was insofern i. A. weniger konfliktträchtig als bei glänzenden Dacheindeckungen ist.

Zur möglichst angemessenen städtebaulich-gestalterischen Einbindung von Solaranlagen in das Ortsbild werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan einige grundlegende Regelungen vorgegeben. Bei geneigten Dachflächen (Steildächer) sind Solaranlagen parallel zur Traufkante anzuordnen und müssen die gleiche Neigung wie die entsprechende Dachfläche aufweisen. Aufgeständerte, nicht parallel zur Dachfläche verlaufende Anlagen sind aus städtebaulichen und baugestalterischen Überlegungen unzulässig.

b) Ein weiteres wichtiges Gestaltungselement ist die **Gestaltung der Fassaden**. Im Umfeld typisch sind Ausführungen in Sichtmauerwerk (Ziegel) oder Putz. Für die farbliche Fassadengestaltung hat der Vorhabenträger zwei Varianten erarbeitet und in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen am 28.10.2021 vorgestellt. Nach kurzer Diskussion hat man sich partei-

übergreifend und mit deutlicher Mehrheit für die hellere Variante entschieden. Auf die Beratungsvorlage DS. 364/2021 wird verwiesen. Demnach sind die Außenwandflächen der Hauptgebäude, zu denen keine in der Dachfläche liegenden Dachaufbauten gehören, in den Teilbereichen wie folgt auszuführen:

- Im Plangebiet sind **helle Putzfassaden oder vorgehängte Fassaden (z.B. Faserzementplatten)** in weiß und/oder hellen Gelb- und Grautönungen (Definition „helle Gelb- und Grautönungen“ nach dem handelsüblichen Natural Color System: Farben aus dem gelben Farbbereich (G80Y-Y30R) und Farben aus dem neutralen Farbbereich mit einem Schwarzanteil von höchstens 70 % und einem Buntanteil von höchstens 10 %) zulässig. Für Gebäudesockel sind auch andere Farben zulässig.
- Im Plangebiet sind **Ziegel-/Klinkerfassaden** in *beigefarbenen bis sog. sandige Farbtönungen* zulässig. *Dunkelgraue Farbtönungen (Abgrenzung zu Grau: gleich oder heller als RAL 7038 Achatgrau)* sind unzulässig.
- Für untergeordnete Bauteile und Fassadenanteile sind **Holz** oder **andere Materialien** bis zu einem Flächenanteil von bis zu 1/3 je Fassadenseite (ohne Glasfassaden und Fenster) zulässig.
- Bossierte bzw. gewölbte Klinker und Holzblockhäuser entsprechen nicht den Zielsetzungen für dieses räumlich begrenzte Quartier und werden ausgeschlossen.

In Bezug auf baugestalterische Fragen wird generell eine frühzeitige Abstimmung mit der Stadt empfohlen.

- c) Aufgrund der verdichteten Bebauung können **Standplätze für Abfallbehälter** im Straßenraum und im nachbarschaftlichen Umfeld große Wirkung entfalten. Sind diese gestalterisch unbefriedigend, unmaßstäblich oder unmittelbar an den Verkehrsflächen angeordnet, hat dieses negative Auswirkungen auf Gesamtbild und Freiraumqualität im Straßenzug. Daher sind derartige Standplätze einzugrünen, eine Kombination mit begrünten Holz- oder sonstigen Rankgerüsten ist zulässig.

## 5.4 Erschließung und Verkehr

### a) Erschließungskonzept und Stellplatznachweis

Das Erschließungskonzept ist in Abhängigkeit der Lage der Straßen und der Plangebietsgrenzen so vorgesehen, dass die Grundstücke weitgehend nach Süd-Südwest ausgerichtet sind.

Die **äußere Erschließung** erfolgt im Osten des Plangebiets über einen Anschluss an den Östernweg. Letzterer besitzt als Wohnsammelstraße Erschließungsfunktion für Teile der südwestlich des Ortskerns gelegenen Siedlungsbereiche und mündet im Norden auf die Gütersloher Straße (L 757). Hierdurch ergibt sich ein leistungsfähiger Anschluss in Richtung der Stadtzentren Gütersloh und Verl sowie zur Autobahn A 2 (Anschlussstelle Gütersloh). In südlicher Richtung kreuzt der Östernweg den Westfalenweg, der eine Verbindung von der Varenseller Straße (L 791) in Richtung Westring (K 57) darstellt. Somit besteht eine zweite Verbindung in Richtung Stadtzentrum Verl.

Die **innere Erschließung** erfolgt über eine Haupteerschließung mit einer Breite von 6,5 m, die im Anschluss an den Aufweitungsbereich am Knotenpunkt Östernweg zwei Möglichkeiten für die weitere Erschließung eröffnet:

1. Über einen Verschwenk in nördlicher Richtung wird die Straße (Planstraße A) mit einer Breite von 5,5 m parallel zur Bahntrasse in Richtung Westen geführt, um die nicht überdachten Stellplätze entlang der Riegelbebauung sowie die Bebauung an sich zu erschließen. Diese Zuwegung mündet in eine Wendeanlage mit einem Durchmesser von 18,0 m, der für Feuerwehr- und Müllfahrzeuge ein gefahrloses Wenden ermöglicht.  
Für die Planstraße A wird zudem ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Anlieger, der Stadt und den Versorgungsträgern festgesetzt.
2. Die zentral bzw. im Süden des Plangebiets errichteten Gebäude werden über einen 6,5 m breiten Erschließungsstich (Planstraße B) in südwestlicher Richtung erschlossen, der in einer Wendeanlage mit einem Durchmesser von 18,0 m mündet. Auch hier ist ein gefahrloses Wenden von Pkw und Lkw (3-achsiges Müllfahrzeug, Feuerwehr etc.) möglich.  
Als Verbindung zwischen der Planstraße A und der Planstraße B wird im Bereich des Grünzugs bzw. der nicht überbaubaren Grundstücksfläche entlang der westlichen Grenze des Plangebiets ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten der Allgemeinheit, der Stadt und den Versorgungsträgern festgesetzt.

Zwischen der Planstraße B und dem Westfalenweg besteht eine **fußläufige Verbindung**.

**Private Stellplätze** werden überwiegend durch Tiefgaragen vorgehalten. Im Bereich des o. g. Verschwenks befindet sich die Einfahrt in die Tiefgarage des WA1/WA2 mit rund 118 Stellplätzen für Pkw. Etwa 30 m weiter westlich liegt die Einfahrt in die Tiefgarage des WA4 mit 14 Stellplätzen für Pkw. Die Pkw-Stellplätze für den westlichen Baukörper des WA2 werden ausschließlich oberirdisch auf dem betreffenden Grundstück vorgehalten.

Darüber hinaus sind südlich der Planstraße A weitere Aufstellflächen für Pkw geplant. Im Bereich des WA3 sind Pkw auf den privaten Grundstücken unterzubringen. Ein Mindestabstand von 5,0 m vor Garagen und Carports auf den nicht überbaubaren Flächen sichert hier die städtebaulichen Ziele (Freihaltung des Straßenzugs), entlastet den Straßenraum und schafft ggf. einen zusätzlichen Stellplatz als Stauraum. Seitlich ist ein Abstand von mindestens 1,0 m zur Planstraße und zum Fußweg besonders aus Gründen der Ortsgestaltung zu wahren. Dieser Streifen ist zu begrünen, eine Fassadenbegrünung kann die Baukörper besser in das Straßenbild einbinden.

## b) Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens

Durch die eröffnen planungsrechtlich zulässigen 111 Wohnungen im Plangebiet werden Ziel- und Quellverkehre ausgelöst und über das bestehende Straßennetz abgeleitet. Um die Leistungsfähigkeit der einzelnen Straßen zu bestimmen, hat die Stadt Verl eine Verkehrsuntersuchung<sup>3</sup> beauftragt, auf die ausdrücklich verwiesen wird.

Aufgabe des Verkehrsgutachtens ist es, auf Grundlage einer Bestandsanalyse und der Betrachtung von Prognosewerten des zukünftigen Verkehrsaufkommens, die Verkehrssituation in Bezug auf Leistungsfähigkeit und verkehrliche Auswirkungen im umgebenen Straßennetz zu bewerten. Das Plangebiet mit maximal 111 Wohneinheiten wird für die motorisierten Verkehre über einen neuen Anschluss an den Östernweg rund 40 m südlich des derzeit noch ungesicherten Bahnübergangs der Teutoburger-Wald-Eisenbahn und rund 90 m nördlich des Knotenpunkts Östernweg/Westfalenweg erschlossen. Für Fußgänger und Radfahrer wird es eine zusätzliche Wegeverbindung in Richtung des südlich verlaufenden Westfalenwegs geben. Zur Abschätzung der derzeitigen Verkehrssituation wurden im Februar 2020 diverse strom- und fahrzeuggenaue Verkehrszählungen durchgeführt.

---

<sup>3</sup> Röver beratende Ingenieure VBI (07/2021): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Verkehrsuntersuchung.

Für den Östernweg und Westfalenweg lässt sich in der **Analyse** der Zählergebnisse festhalten, dass sich das Verkehrsaufkommen mit maximal rund 150 Fahrzeugen in der höher belasteten nachmittäglichen Spitzenstunde am unteren Schwellenwert von Wohnstraßen (150 – 400 Kfz/h) gemäß RAS 06 bewegt. Der Westfalenweg wird als Schulweg von bis zu 70 Fahrrädern in der Stunde genutzt. Aus der Lage im Netz, der örtlichen Situation, den spitzenständlichen Belastungszahlen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenquerschnitte ergaben sich in der Analyse auf Grundlage der einschlägigen Richtlinien keine maßgeblichen Qualitäts- bzw. Kapazitätsdefizite für die betrachteten Straßenzüge und Knotenpunkte. Da der Östernweg (zwischen L 757 und Westfalenweg) und der Westfalenweg (zwischen Östernweg und Westring) noch nicht endgültig ausgebaut wurden, fehlen Nebenanlagen für Fußgänger und radfahrende Kinder. Vor diesem Hintergrund gibt es derzeit noch Defizite in puncto Sicherheit. Die übrigen Radfahrer können im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Am Knotenpunkt L 757/Östernweg konnten befriedigende Qualitäten und am Knotenpunkt Westfalenweg/Östernweg mindestens gute Qualitäten des Verkehrsablaufs festgestellt werden.

Als nächsten Schritt betrachtet der Gutachter den sog. **Prognose-Nullfall**, also einen Verzicht auf die vorliegende Planung bei gleichzeitiger Berücksichtigung zukünftiger Verkehre im Prognosehorizont 2035. Vor diesem Hintergrund wird für die PKW-Verkehre eine Zunahme um 5 % und für die Schwerverkehre ein Zuwachs von 10 % bis zum Prognosehorizont angesetzt. Hinzu kommen Verkehre aus dem Bebauungsplangebiet „Schlangenweg“, welches mit 40 Wohneinheiten derzeit durch die Stadt Verl erschlossen wird. Hier wird von einer Verkehrserzeugung (rund 250 Kfz/24h) ausgegangen.

Aufbauend auf dieser Datengrundlage wurden nunmehr die im Plangebiet neu erzeugten Verkehre abgeschätzt (**Prognose-Planfall**). Dies erfolgte anhand einer Betrachtung auf Grundlage des Programms „Ver\_Bau, Ermittlung des Verkehrsaufkommens der Bauleitplanung“ (Dr. Bosserhoff, 2021). Die Berechnungen ergeben für das Plangebiet „Östernweg-West“ neu erzeugte Verkehre von bis zu rund 580 Pkw-Fahrten und 16 LKW-Fahrten in 24 Stunden. In den bemessungsrelevanten Spitzenstunden werden jeweils 90 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr erzeugt. In der morgendlichen Spitze nutzen davon 55 Kfz/h den Östernweg nördlich der geplanten Anbindung, am Nachmittag sind es 48 Kfz/h. Während der Abschnitt südlich der Einmündung am Morgen von 35 Kfz/h und am Nachmittag von 42 Kfz/h befahren wird. Die Verteilung auf die angrenzenden Straßen orientiert sich an der im Bestandsnetz festgestellten Aufteilung. Für das Plangebiet wurde auch die Zahl der Radfahrer ermittelt (440 Fahrten/24h). Mit Ausnahme der L 757 Gütersloher Straße (max. 1.400 Kfz/h) weisen alle Straßen im Umfeld des Plangebiets Verkehrsbelastungen von max. 200 Kfz/h auf. In der Regel liegt der maximale Wert aber weiter deutlich unterhalb der 200 Kfz/h. Die Verkehrsqualität an den Knotenpunkten am Östernweg erreicht mindestens eine gute Qualität, das bedeutet: Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgelöst durch das vorliegende Plangebiet macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen; der Verkehrsfluss ist nahezu frei. Die zukünftige Belastung auf dem Östernweg und dem Westfalenweg wird damit trotz des Anstiegs weiterhin am unteren Rand der in der RAS 06 genannten Schwellenwerte für Wohnstraßen liegen.

Am Knotenpunkt L 757/Östernweg wird mindestens eine ausreichende Qualität erreicht. Das bedeutet, der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Aufgrund der fehlenden Abbiegespuren und Querungsmöglichkeiten führt die Stadt Verl bereits Gespräche mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW zum Ausbau des Knotenpunkt und der Errichtung einer Querungsmöglichkeit oder der Errichtung einer Lichtsignalanlage. Ergebnisse oder zeitliche Perspektiven liegen derzeit nicht vor.

Östernweg (zwischen L 757 und Westfalenweg) und Westfalenweg (zwischen Östernweg und Westfalenweg) sind durch die Stadt Verl auszubauen, um Nebenanlagen für Fußgänger und radfahrende Kinder anbieten zu können. Die Stadt Verl hat bereits Konzepte zum Ausbau der

Straßen erstellen lassen und steht mit betroffenen Grundstückseigentümern im Gespräch. Die zur Verfügung stehenden Flächen erlauben in der Regel einen Ausbau im Separationsprinzip. Am Östernweg (zwischen L 757 und Bahnübergang) wird hierfür aufgrund der geringfügig höheren Verkehrsbedeutung durch die anliegenden Gewerbebetriebe ggfls. Grunderwerb erforderlich. Seitens der Stadt Verl wurden bereits erste Konzepte zum Ausbau der Straßenzüge erstellt.

Neben der Abwicklung der neu erzeugten Verkehre über das bestehende (und in Teilen noch auszubauende) Straßennetz sind auch verschiedene Szenarien unter Veränderung der derzeitigen Verkehrsführung geprüft worden. Im Ergebnis stand aber jeweils keine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo. Der zur Verfügung stehende Verkehrsraum ist grundsätzlich in der Lage die auftretenden Verkehre aufzunehmen und die Nutzungsansprüche der verschiedenen Nutzergruppen (auch der Fußgänger und Radfahrer) zu erfüllen. Die verkehrliche Verträglichkeit des vorliegenden Planvorhabens ist dementsprechend gegeben.

### c) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über die Bushaltestelle *Blaue Grotte*, ca. 200 m nordöstlich des Plangebiets im Bereich der Einmündung des Östernwegs auf die Gütersloher Straße. Gegenwärtig wird die Haltestelle nur von der Linie 80.2 angefahren, diese bietet eine Verbindung nach Rietberg. Eine Verbindung nach Bielefeld oder Lippstadt ist aktuell von dieser Haltestelle nicht gegeben.

Die politischen Gremien des Landes und des Kreises Gütersloh sind mit dem Unternehmen Captrain bestrebt, die TWE-Bahnstrecke i. W. für den Personennahverkehr als neue Mobilitätsachse zu reaktivieren. Da in diesem Zusammenhang das Plangebiet gegenüber der Bahntrasse geschlossen und standfest einzufrieden ist, besteht künftig keine Verbindung mehr zwischen dem bestehenden Gewerbebetrieb und der vorliegend überplanten Fläche. Der private Bahnübergang im Bahn-km 78,234 ist somit obsolet und wird ersatzlos aufgehoben.

## 5.5 Immissionsschutz

Mögliche Immissionskonflikte durch Gewerbe, Verkehr oder Landwirtschaft sind aus Sicht des **vorbeugenden Immissionsschutzes** zu prüfen. Das Plangebiet ergänzt das vorhandene Wohngebiet im Bereich Schlangenberg/Östernweg/Westfalenweg und liegt abgesetzt von örtlichen Hauptverkehrsstraßen. Die überplanten Flächen selbst werden gegenwärtig landwirtschaftlich genutzt, sind tlw. mit Gehölzen bestanden oder liegen brach. Das Umfeld im Norden ist gewerblich geprägt, im Südwesten, Süden und Südosten stellt es sich als Wohnsiedlungsbereich dar. Die TWE-Bahntrasse wird gegenwärtig nicht mehr genutzt, soll aber als Nahverkehrsverbindung nach Gütersloh (Mobilitätsachse Harsewinkel – Gütersloh – Verl) wieder reaktiviert werden. Um mögliche Auswirkungen der benachbarten Nutzungen auf das vorliegende Plangebiet abschätzen zu können, hat die Stadt Verl eine schalltechnische Untersuchung<sup>4</sup> beauftragt, auf die ausdrücklich verwiesen wird.

### a) Gewerbliche Immissionen

Nördlich des Plangebiets liegen zwei Gewerbebetriebe (Betonwerk, Spedition), die im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 74 „Gewerbegebiet Östernweg/Westweg“ als eingeschränktes Industriegebiet (GIN) einschließlich immissionswirksamer flächenbezogener Schall-Leistungspegel (IFSP) festgesetzt wurden. Die weiteren gewerblichen Nutzungen sind für das Plangebiet Nr. 92 gemäß gutachterlicher Aussage nicht relevant. Bei **Ausschöpfung der o. g. IFSP** wird tagsüber im Bereich der Nordfassade des geplanten Gebäuderiegels entlang der Bahntrasse nur im östlichen Teil und auch

---

<sup>4</sup> Akus GmbH (07/2021): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung des Vorhaben bezogenen Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ der Stadt Verl.

nur im Erdgeschoss (EG) und im 1. Obergeschoss (OG) der Immissionsrichtwert für den Tag für WA in Höhe von 55 dB(A) eingehalten. Hier liegt kein Lärmkonflikt vor. Größere Teilbereiche im östlichen Teil der geplanten Riegelbebauung (2. und 3. Obergeschoss) weisen Pegel auf Mischgebiets-Niveau auf. Diese Pegel liegen zwar um bis zu 5 dB(A) über dem WA-Niveau, gesundes Wohnen im Sinne des BauGB ist jedoch gegeben. Im westlichen Teil der Nordfassade sowie an der Westfassade des geplanten Gebäuderiegels ist in allen Geschossebenen kein gesundes Wohnen mehr gegeben. Hier ist architektonische Selbsthilfe<sup>5</sup> vorgesehen, so dass auch hier keine Lärmkonflikte verbleiben.

Durch den Nachtbetrieb im Bereich der Spedition wird der WA-Richtwert an der gesamten Nord- und Ostfassade der geplanten Riegelbebauung über alle Stockwerke überschritten, so dass hier Lärmkonflikte vorliegen, die wiederum durch architektonische Selbsthilfe gelöst werden müssen.

Die Aussagen des Gutachters wurden im Rahmen der Projektplanung dahingehend berücksichtigt, dass öffentbare Fenster zu Wohnräumen nur dort untergebracht werden, wo die Lärmpegel  $\leq 55 / 40$  dB(A) tags/nachts betragen. Da die Lärm-Situation im vorliegenden Fall nachts am kritischsten ist, orientiert sich die architektonische Selbsthilfe an den Nachtpegeln. Auf den Vorhaben- und Erschließungsplan wird verwiesen.

Der geplante Gebäuderiegel weist für die sich südlich anschließende geplante Bebauung Erschließungsfunktion auf, d. h. gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB ist die bauliche Entwicklung südlich der geplanten Riegelbebauung erst dann zulässig, wenn die „Riegelbebauung“ nach den Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans vollständig errichtet ist. Als vollständig errichtet gilt hier das vollständige Vorhandensein der gesamten Gebäudeaußenwände einschließlich Fenster und Türen.

Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen wurde die geplante Riegelbebauung mit einer Mindesthöhe von 12,5 m über dem Gelände berücksichtigt. Diese Bebauung führt zu einer deutlichen Reduktion der Lärmimmissionen in den Bereichen WA2 bis WA4, hier werden im EG bis 2. OG tagsüber im wesentlichen Werte  $\leq 45$  dB(A) erreicht. Für das Staffelgeschoss im WA2 werden Werte  $\leq 50$  dB(A) erreicht. Der Immissionsrichtwert für den Tag für WA in Höhe von 55 dB(A) wird demnach deutlich unterschritten.

Nachts werden in den Bereichen WA2 bis WA4 im EG bis 2. OG im wesentlichen Werte  $\leq 35$  dB(A) erreicht. Für das Staffelgeschoss im WA2 werden Werte  $\leq 40$  dB(A) erreicht. Der Immissionsrichtwert für die Nacht für WA in Höhe von 40 dB(A) wird demnach unterschritten bzw. eingehalten.

Unter der Voraussetzung, dass die Lärmimmissionen an der Nordfassade des Gebäuderiegels durch Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe deutlich reduziert werden, geht die Stadt Verl. zusammenfassend davon aus, dass im gesamten Plangebiet ein gesundes Wohnen ermöglicht wird. Ergänzend sei an der Stelle festgehalten, dass auch für die südlich des Plangebiets angrenzende Bestandsbebauung aufgrund der vorliegenden Planung eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erzielt wird.

Neben möglichen Lärmkonflikten sind auch mögliche Konflikte im Rahmen der **Beleuchtung** der nördlich angrenzenden Betriebsgelände sowie hier stattfindenden Betriebsverkehrs zu betrachten. So kann eine temporäre „Beleuchtung“ des Gebäuderiegels durch Lichtkegel der KFZ-Scheinwerfer nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In Bezug auf die Beleuchtung des Betriebsgeländes wird für das Bauvorhaben nur von diffusem Licht ausgegangen, da die Lichtstrahlen auf den Boden gerichtet sind.

Da der geplante Gebäuderiegel zur Bahn hin mit einer standfesten Einfriedung zu versehen ist, soll diese auch blickdicht ausgeführt werden. Eine grundstücksseitige Vorpflanzung/Eingrünung ist ausdrücklich zulässig und im Rahmen der Straßenausbauplanung zu prüfen. In Verbindung mit den in diesem Bereich aufgestellten Behältnissen zur Aufnahme der Müllgefäße wird eine direkte Blendwirkung nicht erwartet. Darüber hinaus sind Grundrisse der einzelnen Wohnungen so geplant, dass

---

<sup>5</sup> Bei architektonischer Selbsthilfe (Terminus aus der Rechtsprechung) handelt es sich z.B. um Grundrissgestaltung, vorgehängte Fassaden, Laubengänge etc. Damit wird verhindert, dass schutzbedürftige Wohnräume direkten Kontakt zum Lärm haben.

– mit Ausnahme einzelner Schlafräume – schutzbedürftige Nutzungen (für den ständigen Aufenthalt von Menschen) nicht im Norden des Gebäuderiegels angeordnet sind. Der Einbau von Rollläden o. ä. im Bereich sämtlicher nach Norden ausgerichteter Wohnräume wird im Rahmen des Durchführungsvertrags geregelt bzw. sichergestellt.

## b) Verkehrliche Immissionen

Nördlich des Plangebiets verläuft die **TWE Bahnstrecke** Harsewinkel – Gütersloh – Verl, die gegenwärtig weder für den Güter- noch für den Personenverkehr genutzt wird. Die politischen Gremien des Landes und des Kreises Gütersloh sind mit dem Unternehmen Captrain bestrebt, die Bahnstrecke i. W. für den Personennahverkehr als neue Mobilitätsachse zu reaktivieren. Angestrebt ist eine tägliche Verkehrsverbindung im Stundentakt zwischen 05:00 und 23:00 Uhr sowie ggf. 1 Güterzug pro Tag. Diese Angaben stellen die Grundlage für die fachgutachterliche Betrachtung der zu erwartenden Lärmimmissionen dar.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte für WA der 16. BImSchV (59 / 49 dB(A) tags/nachts) tagsüber im östlichen Teilbereich der Nordfassade des Gebäuderiegels sowie nachts entlang der gesamten Nordfassade des Gebäuderiegels überschritten werden. Die in diesem Bereich vorgesehene architektonische Selbsthilfe gegen den Gewerbelärm schützt auch hinreichend gegen den Schienen-Verkehrslärm. Ergänzender Regelungsbedarf auf der Bauleitplanebene besteht demnach bezüglich der TWE Bahnstrecke auch unter Einbezug der angestrebten Reaktivierung nicht.

Auf der Grundlage der o. g. Verkehrsuntersuchung des Ing.-Büros Röver wurden die bestehenden und zu erwartenden Lärmimmissionen durch den **Straßenverkehr** fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis ergeben sich für die umliegenden Wohngebäude Beurteilungspegel/Pegeldifferenzen:

Immissionsorte	Beurteilungspegel Prognose-Planfall in dB(A)		Beurteilungspegel Prognose-Nullfall in dB(A)		Pegeldifferenzen „Planfall-Nullfall“ in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
11 Gütersloher Str. 139	54,7	47,2	53,9	46,4	+0,8	+0,8
12 Östernweg 20	58,4	50,8	57,1	49,5	+1,3	+1,3
13 Östernweg 22	57,9	50,2	56,5	48,9	+1,4	+1,3
14 Östernweg 24	55,1	47,4	53,6	46,1	+1,5	+1,3
15 Östernweg 19	58,4	50,8	57,0	49,5	+1,4	+1,3
16 Östernweg 21	57,4	49,8	56,0	48,5	+1,4	+1,3

Tabelle 1: Beurteilungspegel/Pegeldifferenzen (Quelle: Akus 07/2021)

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, muss nach Umsetzung der vorliegenden Planung an den verschiedenen Immissionsorten mit leicht erhöhten Lärmimmissionen von maximal 1,5 dB(A) tagsüber und 1,3 dB(A) nachts gerechnet werden. Die Grenzwerte für WA der 16. BImSchV werden tagsüber an allen Immissionsorten eingehalten, nachts wird der Grenzwert an einem Immissionsort geringfügig um 0,5 dB(A) überschritten, der Grenzwert für MI (64/54 dB(A)) jedoch eingehalten. Nach Rücksprache mit dem Gutachter weist dieser darauf hin, dass eine Überschreitung von 0,5 dB(A) im Rahmen der Prognoseungenauigkeit der Verkehrsuntersuchung liegt. Weiterhin haben Laborversuche (*rosa Rauschen*<sup>6</sup> auf Kopfhörer) ergeben, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) von den Probanden wahrgenommen werden. Die Stadt Verl kommt zu dem Ergebnis, dass sich die

<sup>6</sup> Das 1/f-Rauschen, auch als *rosa Rauschen* bezeichnet, ist ein Rauschen, dessen Amplitude mit steigender Frequenz abnimmt. In der Akustik wird 1/f-Rauschen als ein Geräusch empfunden, bei dem ein durchschnittlicher Mensch alle Frequenzbereiche des hörbaren Schallspektrums als etwa gleich laut empfindet.

Pegeldifferenzen „Planfall-Nullfall“ für die bestehenden Immissionsorte in einem verträglichen Rahmen bewegen und auch in diesen Bereichen gesunde Wohnverhältnisse, unter Berücksichtigung der kommunalen Planungsziele, vorliegen.

### c) Landwirtschaft und potenzielle Immissionskonflikte

Das Plangebiet liegt am Rand eines bestehenden Wohnsiedlungsbereichs, der im Norden an die gewerblichen/industriellen Nutzungen entlang der Gütersloher Straße (L 757) grenzt. Etwa 200 m bis 250 m südlich und westlich der überplanten Fläche grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Somit muss im Rahmen der Feldbestellung zeitweilig mit typischen Immissionen aus der Landwirtschaft gerechnet werden, im ortsüblichen Rahmen sind diese zu tolerieren. Möglicherweise problematische landwirtschaftliche Betriebe mit Viehhaltung sind im Umfeld nicht bekannt. Konflikte aufgrund typischer Emissionen landwirtschaftlicher Betriebe bzw. Tierhaltungsbetriebe (Geruchseinwirkungen, Lärm) sind insgesamt nicht zu erwarten.

## 5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft

### a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

- Das Plangebiet wird an die öffentliche **Trinkwasserversorgung** angeschlossen, dies erfordert neue Anschlüsse an die vorhandenen Anlagen.
- Die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebiets mit **Feuerlöschwasser** (= 1.600 l/min für die Dauer von 2 Stunden) ist unter Zugrundelegung der einschlägigen technischen Regeln (insbesondere DVGW-Arbeitsblätter) sicherzustellen. Der Abstand der Hydranten untereinander richtet sich nach dem DVGW - Arbeitsblatt W 331 und sollte 120 m nicht übersteigen. Auf Ziffer 1. des Merkblatts „Brandschutz in der Bauleitplanung“<sup>7</sup> des Kreises Gütersloh wird zudem verwiesen.

Auf Grund der zulässigen Geschossigkeit sind im Plangebiet – insbesondere im Bereich der mehrgeschossigen Gebäude – notwendige Fenster als 2. Rettungsweg mit Brüstungen von mehr als 8 m über Geländeneiveau nicht ausgeschlossen. Je nach Gebäudeausrichtung können somit Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen für den Einsatz des Hubrettungsgeräts der Feuerwehr auch auf dem betreffenden Grundstück erforderlich werden. Über die tatsächliche Notwendigkeit wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens entschieden.

Die für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr dienenden Zufahrten (Verkehrs- und Erschließungsstraßen inkl. der im öffentlichen Verkehrsraum vorgesehenen Wende-, Aufstell- und Bewegungsflächen) sind für eine Achsbelastung von mindestens 10t sowie ein zulässiges Gesamtgewicht von mindestens 16t zu bemessen.

Aufgrund der vorliegenden Objektplanung entsprechen die beiden Wendeanlagen nicht der idealtypischen Vorgabe gemäß Bild 57 der „RaST 06“, weisen jedoch einen Außendurchmesser von mindestens 18 m auf und ermöglichen ein gefahrloses Wenden von Einsatzfahrzeugen.

- Die **Schmutzwasserentsorgung** des Gebiets erfolgt durch Anschluss an den bestehenden Freigefällekanal in dem Westfalenweg (Trennsystem).
- Im Bereich der Einfahrt in die Tiefgarage wird eine Fläche für die Errichtung einer **Trafo-station** vorgehalten und als Versorgungsfläche planungsrechtlich gesichert.

---

<sup>7</sup> <https://www.kreis-guetersloh.de/themen/bevoelkerungsschutz/feuerschutz-brandschutz/merkblaetter-aus-dem-bereich-vorbeugender-brandschutz/merkblatt-brandschutz-in-bauleitplanung-2015-3.pdf?cid=h1h>

**b) Wasserwirtschaft und Niederschlagswasserversickerung gemäß § 44 LWG NRW i. V. m.  
§ 55 WHG**

Nach § 44 Landeswassergesetz (LWG) ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser hat die Stadt Verl bereits im Jahr 2015 eine hydrogeologische Untersuchung<sup>8</sup> beauftragt. Der Gutachter weist darauf hin, dass die Errichtung von Versickerungsanlagen, neben der nachgewiesenen ausreichenden Durchlässigkeit, einen Flurabstand gemäß DWA - A 138 voraussetzt, der für die Mächtigkeit des Sickerraums ein Mindestmaß von 1,0 m gewährleistet (bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand).

Die hydrogeologischen Gegebenheiten der Planungsfläche werden unter Berücksichtigung der ermittelten Grundwasserstände und der für den Ortsbereich verfügbaren Daten zu Grundwasserschwankungen so beurteilt, dass die Grundwasseroberfläche im Niveau von 87,6 bis 89,2 m ü. NN variiert. Der potenzielle Höchststand entspricht auch den Angaben der Grundwassergleichenkarte für den Höchststand vom April 1988. Demnach ist auch für die tieferliegenden Bereiche der Planungsfläche mit Mindestflurabständen von 1,30 m zu rechnen. Unter Berücksichtigung der ermittelten Grundwasserflurabstände und deren Schwankungspotenzial wäre dann eine dezentrale ortsnahe Versickerung über die Anlage flacher Einrichtungen wie Mulden grundsätzlich möglich, sofern Gründungstiefen von 0,3 m nicht überschritten werden. Die Planungsfläche lässt daher hinsichtlich der Durchlässigkeit der oberflächennahen Böden und der Grundwasserflurabstände grundsätzlich gute Bedingungen zur Anlage flacher Versickerungseinrichtungen erwarten.

Unsicherheiten ergeben sich aber in dem nordöstlichen Teilbereich der Fläche aufgrund des in etwa 1,8 m Tiefe vorhandenen Stauhorizonts aus Geschiebelehm. Oberflächennah eingesickertes Grundwasser kann hier über den begrenzten horizontalen Querschnitt bis zum Rand der nach Südwesten ausdünnenden Lehmschicht entwässern. Bei starken Niederschlägen kann sich das über Versickerungsanlagen konzentriert eingeleitete Wasser hier eventuell bis in oberflächennahe Bereiche aufstauen. Bei Anlage der Versickerungseinrichtungen ist darauf zu achten, dass in deren Gründungsebenen keine starken, durchlässigkeithemmenden Verockerungen auftreten. In Bereichen dunkelbrauner Verockerungen empfiehlt der Gutachter, den entsprechenden Boden gegen durchlässige Sande auszutauschen.

Darüber hinaus hat die Stadt Verl ein Entwässerungskonzept<sup>9</sup> beauftragt, auf das verwiesen wird und zu folgenden Ergebnissen kommt:

– **Öffentliche Verkehrsflächen (Planstraße B)**

Das auf der Verkehrsfläche anfallende Niederschlagswasser wird über den herzustellenden Kanal gesammelt und gedrosselt abgeführt. Das auf Teilflächen (z.B. im Bereich der Wendeanlage) anfallende Niederschlagswasser wird über Versickerungsbeete direkt vor Ort über die belebte Bodenzone zur Versickerung gebracht. Straßenabläufe stellen hier lediglich eine gesicherte Ableitung im Überflutungsfall sicher. Eine Behandlung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers soll vor Ort nicht erfolgen. Das im Bereich der Fuß-/Radwegverbindung in Richtung Westfalenweg anfallende Niederschlagswasser wird über die seitlichen Grünflächen direkt zur Versickerung gebracht. Die geplante Regenwasserkanalisation DN 300 erhält ebenfalls Anschluss an das bestehende Kanalnetz im Westfalenweg. Von

---

<sup>8</sup> Ingenieurgeologisches Büro Dr. Horsthemke (09/2015): Stadt Verl, Bebauungsplangebiet Verl-West, westlich Östernweg - Hydrogeologische Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser

<sup>9</sup> Röver beratende Ingenieure VBI (09/2021): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Entwässerungskonzept

Röver beratende Ingenieure VBI (01/2022): Stadt Verl, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ – Entwässerungskonzept, Fortschreibung

dort aus verläuft die Kanaltrasse auf der Achse der geplanten Geh- / Radweg-Verbindung bis zur Planstraße inmitten des Plangebietes. Von dort aus erstreckt sich die geplante Kanalisation in westlicher Richtung bis zum Wendehammer, sowie in östlicher Richtung bis zur Einmündung der Planstraße A. Um die zusätzliche hydraulische Belastung des bestehenden Systems im Westfalenweg zu reduzieren, werden die in Längsrichtung der Planstraße A geplanten (Stauraum-) Kanäle in einer Nennweite DN 600 hergestellt. Hierdurch wird im Kanalnetz zusätzlicher Retentionsraum geschaffen und die anfallenden Niederschlagswassermenge auf den natürlichen Landabfluss gedrosselt in Richtung Westfalenweg abgeleitet. Den Ansprüchen an eine gedrosselte Ableitung gemäß DWA 117 und der DIN 1986-100 an den Überflutungsschutz wird damit genüge getan.

#### – Private Grundstückflächen

Das auf den Wohngrundstücken anfallende Niederschlagswasser soll vorrangig dezentral versickert werden. Für die dezentrale Versickerung sind die unterschiedlichen Bodenverhältnisse sowie die für die Versickerungsanlagen relevanten Flurabstände zum Grundwasser gemäß der Hydrogeologischen Untersuchungen zur Versickerungsfähigkeit von Niederschlagswasser (s. o.) zu berücksichtigen bzw. einzuhalten. Eine Versickerung ist im Plangebiet aufgrund der Flurabstände zum Grundwasser nur über Mulden möglich. Die Versickerungsanlagen sind im Regelfall nach dem Arbeitsblatt DWA-A 138 zu bemessen. Grundsätzlich bedarf die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer die Zustimmung der Unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh. Auf Grundstücken, auf denen die Errichtung und der Betrieb von Versickerungsanlagen nicht ermöglicht werden kann (z.B. durch eine geplante Tiefgarage), kann das Niederschlagswasser in den geplanten öffentlichen Regenwasserkanal eingeleitet werden. Sofern das auf den Wohngrundstücken anfallende Niederschlagswasser über den Kanal abgeleitet werden muss, gilt es, die Einleitungsmenge auf einen Drosselabfluss von  $5,0 \text{ l/(s*ha)}$  zu reduzieren. Dies entspricht dem natürlichen Landabfluss und soll zu möglichst geringen hydraulischen Auswirkungen auf das öffentliche Kanalnetz durch die geplante Bebauung führen. Im Rahmen der gedrosselten Einleitung wird für die einzelnen Grundstücke eine Rückhaltung (nach DWA-A 117) erforderlich. Die entsprechenden Rückhalteräume können wahlweise oberirdisch, aber auch unterirdisch hergestellt werden.

**WA 1, WA 2, Planstraße A, Private Grünflächen (Nördliches Plangebiet):** Die Flachdächer der Gebäude werden als Gründach ausgeführt, was zu einer Reduktion des anfallenden Niederschlagswassers führt. Der Gutachter geht davon aus, dass rund 50 % der Dachflächen des Gebäuderiegels in Richtung Norden entwässern, hinzu kommen die Flächen der Planstraße A (nach Abzug des Versickerungsanteils). Das erforderliche Volumen wird über einen Staukanal DN 600 nachgewiesen, der über ein Drosselbauwerk Anschluss an den öffentlichen Regenwasserkanal im Osten erhält. Darüber hinaus werden 4 unterirdische Retentionskörper eingebaut. Die Einleitung in den öffentlichen Regenwasserkanal wird an jeder Übergabestelle auf den natürlichen Landabfluss von  $5 \text{ l/s ha}$  begrenzt. Für die privaten Grünflächen (einschl. der Wegeverbindungen), die außerhalb der geplanten Tiefgarage verortet werden, wird von einer diffusen Versickerung über die belebte Bodenzone ausgegangen, hier erfolgt kein Anschluss an die geplanten Regenwasserleitungen.

**WA 3 (Südwestliches Plangebiet):** Das im Bereich des Teilgebietes WA 3 auf den Grundstücksflächen anfallende Niederschlagswassers über Versickerungsanlagen direkt in das Grundwasser abzuleiten. Ein Anschluss an den geplanten öffentlichen Regenwasserkanal erfolgt hier nicht.

**WA 4 (Südöstliches Plangebiet):** Das im Bereich WA 4 anfallende Niederschlagswasser soll gedrosselt in den geplanten öffentlichen Regenwasserkanal im Bereich der Fuß-/Radwegverbindung in Richtung Westfalenweg eingeleitet werden.

Eine vorgeschaltete **Brauchwassernutzung**, z. B. zur Gartenbewässerung, kann anfallendes Niederschlagswasser sinnvoll reduzieren und ist, in Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden, grundsätzlich zulässig. Werden auf den Grundstücken zusätzlich zur Trinkwasserversorgung Brauchwasseranlagen (z. B. Brunnen, Regenwasserzisternen) eingerichtet, deren Wasser im Haushalt genutzt werden soll (z. B. Toilettenspülung), sind diese dem zuständigen Wasserversorgungsunternehmen und dem Kreis Gütersloh, Abteilung Gesundheit, anzuzeigen. Planung und Betrieb sind sorgfältig gemäß Trinkwasserverordnung und DIN EN 1717 / DIN 1988 durchzuführen. Brauchwasserleitungen dürfen nicht mit dem Trinkwasserleitungsnetz des Hauses verbunden werden und sind farblich besonders zu kennzeichnen.

Zum Schutz vor **Überflutung** durch außergewöhnliche Regenereignisse mit höheren Wasserständen als beim HQ100 oder unvorhersehbare Betriebsstörungen sollten die im Plangebiet neu zu bebauenden Grundstücke durch geeignete Maßnahmen überflutungssicher ausgestaltet werden, dazu wird empfohlen:

- Erdgeschossfußböden sollten mindestens in einer Stufenhöhe oberhalb der Bezugshöhe angeordnet werden.
- Tiefgaragen, Keller, Souterrainwohnungen und sonstige Räume unterhalb der Bezugshöhe sollten überflutungssicher ausgebildet werden, d. h. Kellerfenster und Kellerlichtschächte sowie Zugänge, Zu- und Ausfahrten sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. durch ausreichend hohe Aufkantung/Schwellen gegenüber der Bezugshöhe) gegen oberflächiges Eindringen von Niederschlagswasser und das Eindringen von Grundwasser zu schützen.
- Die detaillierte Ausgestaltung ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen bzw. geplanten Gelände- und Grundwasserverhältnisse festzulegen.
- Die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers ist bei der Planung der Zuwegungen, Grundstückszufahrten, Gebäude und Außenanlagen zu berücksichtigen. Anfallendes Niederschlagswasser darf nicht frei auf die öffentlichen Straßen und Gehwege abgeleitet werden.
- Auf die *Hochwasserschutzfibel* des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter [https://www.fib-bund.de/Inhalt/Themen/Hochwasser/2018-12\\_Hochwasserschutzfibel\\_8.Auflage.pdf](https://www.fib-bund.de/Inhalt/Themen/Hochwasser/2018-12_Hochwasserschutzfibel_8.Auflage.pdf) wird hingewiesen.

Als Bezugshöhe für die erforderlichen Maßnahmen gilt die Straßenoberfläche.

*Hinweis: Die Satzung der Stadt Verl über die Entwässerung der Grundstücke und den Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage – Abwasserbeseitigungssatzung in ihrer jeweils gültigen Form ist einzuhalten.*

### c) Wasserwirtschaft – mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser

Im Rahmen der erneuten Offenlage wurde aus der Öffentlichkeit die Sorge vorgetragen, dass das Bauvorhaben und insbesondere der Bau der Tiefgarage sich möglicherweise auf den Grundwasserstand auswirkt. Damit einhergehend wird befürchtet, es könnte zu Setzungsschäden an Gebäuden, Auswirkungen auf das Pflanzenwachstum oder Hauswasseranlagen etc. kommen. Um diesen Sachverhalt zu klären, hat die Stadt Verl einen Geologen mit einer fachgutachterlichen Stellungnahme<sup>10</sup> beauftragt auf die ausdrücklich verwiesen wird. Im Ergebnis ist bei größeren Bauvorhaben bei der Unteren Wasserbehörde ein wasserrechtlicher Antrag zu stellen. Fördermengen, Förderzeit und Möglichkeiten zur Ableitung des geförderten Wassers sind vorab zu ermitteln und werden dann mit der Genehmigung festgelegt. Die geförderten Mengen sind

---

<sup>10</sup> Ingenieurgeologisches Büro Dr. Horsthemke (04/2022): Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“; Stellungnahme zu Auswirkungen von Grundwasserhaltungen

baubegleitend zu messen und abschließend zu dokumentieren. Ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sind projektbezogen durch die Untere Wasserbehörde des Kreises Gütersloh zu prüfen.

Der Gutachter empfiehlt im Vorfeld der Baumaßnahmen ein Verfahren zur Beweissicherung durchzuführen. Der Zustand der Gebäude wird durch unabhängige Bausachverständige dokumentiert, um potentielle Schadensursachen im Nachhinein sicher zuordnen zu können. Bei Vorhandensein schutzbedürftiger Pflanzen kann eine vergleichbare Dokumentation gemäß gutachterlicher Einschätzung ebenfalls durchgeführt werden (z. B. durch Baumsachverständige).

Die Stadt Verl hat die Fragestellungen zur Grundwasserthematik auch einem Fachanwalt zur Prüfung vorgelegt. Dieser kommt zu dem Ergebnis, dass der Verursacher für Schäden haftet, die sich aus einer von ihm herbeigeführten Grundwasserabsenkung ergeben. Das bezieht sich nicht nur auf Schäden an Gebäuden, sondern auch auf ein Vertrocknen von Bäumen und anderen Pflanzen. Diesbezüglich ist es umso wichtiger, dass vor Beginn der Bauarbeiten ein Verfahren zur Beweissicherung durchgeführt wird.

Darüber hinaus verweist der Anwalt auf eine Entscheidung des VGH Mannheim<sup>11</sup>, wonach die Vorsorgemaßnahmen bezüglich einer Grundwasserabsenkung und der Verhinderung der daraus resultierenden Schäden dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten bleiben können mit der Folge, dass das Gericht eine „Konfliktverlagerung“ für zulässig gehalten hat.

Der VGH München<sup>12</sup> hat diese Auffassung in seinem jüngsten Beschluss aus Juni 2021 relativiert und ausgeführt, die Frage, wie weit sich die Gemeinde bei der Ermittlung und Bewertung von Umsetzungshindernissen zurückhalten könne, hänge im Einzelfall vom Konkretisierungsgrad des Bebauungsplans ab. Insbesondere bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan, der aufgrund des Vorhaben- und Erschließungsplans und aufgrund des Durchführungsvertrages einen hohen Detaillierungsgrad aufweise, seien die für den herkömmlichen Fall des Angebotsbebauungsplans entwickelten Grundsätze der Konfliktverlagerung übertragbar.

In Abwägung der unterschiedlichen Belange gegen- und untereinander hält auch die Stadt Verl – unter Berücksichtigung der Ingenieurgeologischen Stellungnahme und der Ausführungen des Fachanwalts – den Konflikttransfer auf die Ebene des Baugenehmigungsverfahrens für zulässig. Durch ein Verfahren zur Beweissicherung vor Beginn der Bauarbeiten können die Interessen der umliegenden Eigentümer ausreichend berücksichtigt werden.

## 5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege

### a) Grünordnung

Durch die entsprechend dem angestrebten Quartierscharakter zu erwartenden Hausgärten wird insgesamt eine deutliche Ein- und Durchgrünung des Gebiets vorbereitet. Zudem werden im Westen des Plangebiets 4 ältere Laubbäume zum Erhalt festgesetzt. Weitere grünordnerische Maßnahmen werden aufgrund der Lage im Randbereich des bestehenden Siedlungsraums mit überwiegend freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern und z. T. größeren Wohngärten nicht für notwendig gehalten. Als westlicher Abschluss der Planstraße B gegenüber der bestehenden (außerhalb des Plangebiets gelegenen) Gartennutzung wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Verkehrsgrün festgesetzt.

Der überwiegende Teil der im Plangebiet vorzuhaltenden Stellplätze erfolgt über die beiden Tiefgaragen. Gleichwohl sind auch ebenerdige Stellplätze vorgesehen. Um neben der Durchgrünung auch die städtebauliche Gliederung und Einbindung von Sammelstellplatzanlagen zu sichern, sind derartige Flächen mit 4 oder mehr Stellplätzen im gesamten Plangebiet mit mindestens 1 standort-

<sup>11</sup> VGH Baden-Württemberg, Entscheidung vom 08.05.1990, Az. 5 S 3064/88

<sup>12</sup> VGH München, Entscheidung vom 17.06.2021, Az. 15 N 19.1438

heimischen Laubbaum (Hochstamm, Pflanzqualität: 2x verpflanzt, Stammumfang 16 - 18 cm) pro jeweils 4 angefangene Stellplätze zu durchgrünen. Die Bäume sind zwischen oder neben den Stellplätzen in Pflanzbeeten von je Baum mindestens 5 m<sup>2</sup> (Breite und Länge jeweils mind. 1,5 m) zu pflanzen und zu unterhalten. Grenzen Stellplätze unmittelbar an vorhandene heimische Laubbäume an, können diese angerechnet werden.

### **b) Spielplätze**

Im Bereich zwischen der Planstraße B und dem nördlichen Gebäuderiegel ist auf einer Fläche von gut 430 m<sup>2</sup> die Anlage eines Spielplatzes vorgesehen. Darüber hinaus ist im westlichen Bereich des WA2 ein weiterer gärtnerisch gestalteter Quartiersplatz vorgesehen, der in Teilbereichen auch als Spielfläche für Kinder genutzt werden soll. Die geplanten Gebäude im Bereich des WA3 und WA4 verfügen über nach Süden hin ausgerichtete Gartenbereiche, die ebenfalls als Spielfläche genutzt werden können.

### **c) Naturschutz und Landschaftspflege**

Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan überplant überwiegend Grünland-/Brachflächen, wobei die westliche Grünfläche von einem breiten Gehölzstreifen aus älteren standortheimischen Laubgehölzen nebst dichter Strauchschicht umgeben wurde. Der Gehölzbestand wurde – bis auf wenige Einzelbäume – bereits entfernt. Geschützte Bestandteile von Natur und Landschaft gemäß BNatSchG, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH- und europäische Vogelschutzgebiete), Naturschutz-/Landschaftsschutzgebiete sowie sonstige schutzwürdige oder geschützte Biotope sind im Plangebiet nicht vorhanden und von dieser Bauleitplanung nicht betroffen.

## **6. Umweltrelevante Auswirkungen**

### **6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht**

Nach dem BauGB ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Da die vorliegende Planung nicht zur Vorbereitung von Vorhaben dient, für die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1(6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter vorliegen und da es sich um eine Innenentwicklungsmaßnahme handelt, wird die vorliegende Planung im Verfahren nach § 13b BauGB als „Bebauungsplan zur Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren“ durchgeführt. In diesem Falle kann von einer Durchführung der Umweltprüfung abgesehen werden.

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens hat die Stadt Verl dennoch einen vereinfachten Umweltbericht<sup>13</sup> beauftragt, auf den ausdrücklich verwiesen wird.

Nach heutigem Kenntnisstand ergeben sich durch das Vorhaben zunächst Beeinträchtigungen der Umwelt durch erstmalige Bebauung, erhöhtes Verkehrsaufkommen etc. Insgesamt sind die Auswirkungen voraussichtlich auf das Plangebiet und das enge Umfeld begrenzt und überschaubar. Nach bisher vorliegenden Erkenntnissen ergeben sich keine Hinweise auf besondere, nur an diesem Standort zu erwartende und daher durch Wahl eines alternativen Standorts vermeidbare Beeinträchtigungen. Aufgrund der Rahmenbedingungen werden keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet.

---

<sup>13</sup> Ing.-Büro Stelzig (10/2021): Vereinfachter Umweltbericht zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 92 „Östernweg-West“ der Stadt Verl gem. § 13b BauGB

## 6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch

Die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit §§ 1 ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und §§ 1 ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) ist zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen und schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG, diese stehen – nach Auswertung der digitalen Bodenkarte<sup>14</sup> – im Plangebiet nicht an.

Der Bau von Gebäuden und Straßen bedeutet i. d. R. die Versiegelung und damit lokal den vollständigen Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung, sofern nicht begleitend Entsiegelungen erfolgen können. Grundsätzlich ist die Stadt bestrebt, die Neuversiegelung zu begrenzen und im Siedlungszusammenhang liegende (Gewerbe)Brach- oder Restflächen vorrangig zu reaktivieren. In den letzten Jahren hat die Stadt diverse innerörtliche Flächen mobilisiert und alte Bebauungspläne und Plangebiete auf Nachverdichtungsmöglichkeiten überprüft. Beispielhaft seien genannt:

- Bebauungsplan Nr. 16A-Neu „Lerchenweg-Nord“, (Mobilisierung von Nachverdichtungspotenzialen in einem weitgehend bebauten Wohnquartier),
- Bebauungsplan Nr. 82 „Haferkamp“ (Mobilisierung einer etwa 1,7 ha großen Restflächen im Siedlungsverband),
- Bebauungsplan Nr. 88 „Strothweg-Ost“, (Mobilisierung von Nachverdichtungspotenzialen insb. für Mehrfamilienhäuser in einem teilweise bebauten Wohnquartier).

Aufgrund der anhaltenden Bemühungen sind aber auch die Entwicklungsmöglichkeiten der verbliebenen Restflächen zunehmend ausgeschöpft bzw. scheitern (weiterhin) an der mangelnden Verkaufsbereitschaft der Grundeigentümer. Aktuell mobilisierbare innerörtliche Flächenpotenziale stehen in Verl derzeit nur noch in geringfügigem Maße für Wohnbauvorhaben zur Verfügung.

Im Ergebnis in der Abwägung werden die **Belange des Bodenschutzes** gegenüber den städtebaulichen Belangen, die aufgrund des Bedarfs an Wohnbauflächen für die Entwicklung des Plangebiets sprechen, zurückgestellt. Angesichts der fehlenden Schutzwürdigkeit des hier anstehenden Bodens, den insbesondere in Kapitel 2 genannten Rahmenbedingungen und in Kapitel 4 aufgeführten Zielen wird die Inanspruchnahme der Fläche hier für städtebaulich sinnvoll gehalten und insgesamt als planerisch vertretbar bewertet.

## 6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatschG). Bei der Prüfung ist die *Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung* des Landes NRW<sup>15</sup> zu Grunde zu legen.

Als Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes in der Bauleitplanung hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eine Liste der planungsrelevanten Arten in NRW sowie großmaßstäbliche Angaben über deren Vorkommen in den einzel-

<sup>14</sup> Digitale Bodenkarte unter tim-online, Auswertung 02/2021 (<https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>)

<sup>15</sup> Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Düsseldorf.

nen Regionen des Landes herausgegeben (Messtischblätter). Für jedes „Messtischblatt“ (MTB/ TK 25) kann über den Internetauftritt des LANUV das Artenvorkommen insgesamt für den jeweiligen Blattschnitt abgefragt werden.

Der **Artenschutzrechtliche Fachbeitrag**<sup>16</sup>, auf den ausdrücklich verwiesen wird, kommt zu folgenden Ergebnissen:

#### a) Vögel

Die Brutvogelkartierung wurde im Plangebiet sowie im *Wirkraum* an vier Terminen zwischen März und Juni 2021 durchgeführt. Der *Wirkraum* umfasst neben dem Plangebiet selbst auch Teilbereiche des nördlich angrenzenden Gewerbegebiets und des südlich angrenzenden Wohngebiets sowie die derzeit ungenutzte Bahntrasse. Darüber hinaus auch das Grundstück einer ehemaligen Baumschule im Westen und Teile des Wohngebiets sowie eine Weidefläche im Osten.

Für den **Sperber** konnte ein Brutnachweis im *Wirkraum* erbracht werden. Der Brutplatz befindet sich wahrscheinlich in den Gehölzen auf dem Grundstück der ehemaligen Baumschule im westlichen *Wirkraum*. Auf diesem Grundstück erfolgen durch die vorliegende Planung keine Eingriffe, sodass die Lebensstätten nicht direkt beeinträchtigt werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Um baubedingte Störungen während der Brutzeit zu vermeiden muss die Bauzeitenregelung eingehalten werden. D. h. alle bauvorbereitenden Maßnahmen, wie z. B. die Räumung des Baufelds müssen zum Schutz der Brutvögel außerhalb der Brutzeit (15. März bis 31. Juli) durchgeführt werden. Der Sperber weist einen günstigen Erhaltungszustand auf. Erhebliche Störungen, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation führen, sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden für den Sperber durch das Vorhaben nicht ausgelöst.

Bei zwei Begehungen konnten über dem westlichen Teil des Plangebiets jagende **Mehl-** und **Rauchschnalben** gesichtet werden. Im Plangebiet selbst gibt es keine Gebäude, die von Rauch- oder Mehlschnalben zur Anlage der Nester genutzt werden könnten. Brutvorkommen im Plangebiet können daher ausgeschlossen werden. Ein Vorkommen in den Wohngebieten im *Wirkraum* ist nicht auszuschließen. Da diese Gebäude vom Vorhaben nicht betroffen sind, gehen keine Lebensstätten verloren (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Rauch- und Mehlschnalben sind Kulturfolger und an anthropogene Störungen gewöhnt. Erhebliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Störungen die sich vom Vorhaben auf den *Wirkraum* auswirken und geeignet wären den Erhaltungszustand der Lokalpopulationen zu verschlechtern, können ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Der Verbotstatbestand der Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) wird durch das Vorhaben für Rauch- und Mehlschnalben ebenfalls nicht ausgelöst.

Bei zwei Begehungen wurden im südlichen *Wirkraum* **Stare** gesichtet. Die verbliebenen Bäume im Plangebiet weisen keine Höhlen auf, die von Staren als Brutplätze genutzt werden können. Ein Brutvorkommen der Art im Plangebiet kann somit ausgeschlossen werden. In den Bäumen der Gärten im südlichen *Wirkraum* sowie in den Gehölzen der ehemaligen Baumschule kann ein Vorkommen der Art nicht ausgeschlossen werden. Da die Bruthabitate im *Wirkraum* nicht direkt vom Vorhaben betroffen sind, gehen keine Lebensstätten verloren (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 nach BNatSchG). Um baubedingte Störungen während der Brutzeit zu vermeiden, die zur Aufgabe von Bruten führen können (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), muss eine Bauzeitenregelung eingehalten werden (siehe Kap. 5.1). Erhebliche Störungen, die den Erhaltungszustand der Lokalpopulation verschlechtern, sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Neben den planungsrelevanten Vogelarten konnten im Untersuchungsgebiet weitere Vogelarten der **allgemeinen Brutvogelfauna** festgestellt werden. Darunter sind u. a. die Arten *Amsel*, *Dohle*, *Mönchsgrasmücke*, *Ringeltaube*, *Rabenkrähe* und *Rotkehlchen*. Diese sind weit verbreitet und ungefährdet. Ihre Populationen befinden sich in einem günstigen Erhaltungszustand. Beein-

<sup>16</sup> Ing.-Büro Stelzig (09/2021): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 92 „Östernweg-West“ in Verl

trächtigungen auf Populationsebene sind daher auszuschließen. Dennoch sind auch diese Arten nach der Vogelschutzrichtlinie geschützt. Um individuelle Verluste bei der Baufeldräumung zu vermeiden, ist die Bauzeitenregelung einzuhalten.

#### **b) Fledermäuse**

Da die im Südwesten des Plangebiet verbliebenen Gehölze einen geringen Brusthöhendurchmesser, keine abstehende Rinde sowie keine Spalten und Höhlen aufweisen, konnten – nach einer Ortsbegehung – Fledermausquartiere ausgeschlossen werden. Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet keine Gebäude, weshalb auch ein Vorkommen von gebäudebewohnenden Fledermausarten ausgeschlossen werden kann. Auf vertiefende Fledermausuntersuchungen im Plangebiet wurde deshalb verzichtet. Sollten auf dem Grundstück der ehemaligen Baumschule (Wirkraum) oder in den Gärten der südlich angrenzenden Wohnbebauung Bäume mit Quartiereignung bestehen, werden diese durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Zwergfledermaus und andere Gebäudefledermäuse könnten an und in den Gebäuden im östlichen und südlichen Wirkraum Quartiermöglichkeiten finden. Sollten die Fledermäuse Nischen und Spalten an diesen Gebäuden als Tagesversteck oder Wochenstube nutzen, wird mit keiner Beeinträchtigung durch das Vorhaben gerechnet, da die Gebäude und die potenziellen Einflüge weiterhin bestehen bleiben. Störungen dieser an Siedlungen gebundenen Arten können in Anbetracht der Vorbelastung des Plangebiets ausgeschlossen werden. Der Luftraum im Plangebiet kann von Fledermäusen zur Nahrungssuche genutzt werden. Dies ist auch nach Umsetzung des Vorhabens weiterhin möglich. Es bestehen darüber hinaus weitere Jagdhabitats im Umfeld des Vorhabens. Das Auslösen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG kann für Fledermäuse ausgeschlossen werden.

#### **c) Reptilien**

Bei einer Begehung Anfang Juni 2021 wurden im *Wirkraum* auf der nördlich verlaufenden Bahntrasse Mauereidechsen erfasst. Nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh wurden drei weitere Begehungen durchgeführt und der Bereich der Bahntrasse gezielt nach Mauereidechsen abgesucht. An einer der drei Begehungen konnten nördlich der Bahntrasse weitere Mauereidechsen nachgewiesen werden, wobei der Schwerpunkt der Nachweise auf Höhe des Betonwerks, nördlich des westlichen Plangebietsbereichs lag.

Zwischen Bahndamm und Bebauung ist eine schmale Eingrünung ohne große Gehölze geplant. Von der geplanten Riegelbebauung im Norden des Plangebiets gehen jedoch Schatteneffekte in Richtung der Bahntrasse aus, die auch (potenzielle) Habitatbereiche betreffen können. Da die Mauereidechsen in den Wintermonaten in der Regel in ihren Winterverstecken sind und erst im März aktiv werden, wurde der Zeitraum von Mitte Februar bis Mitte Oktober geprüft. Unter Annahme einer ca. 13 m hohen Riegelbebauung kommt es zwischen Oktober und Anfang März zu einer dauerhaften Beschattung der Bahntrasse. Ab etwa Mitte März ist die Bahntrasse in der Mittagszeit und Anfang April schon ab 10 Uhr vormittags besonnt. Mitte April findet eine ganztägige Besonnung statt, die bis Anfang September anhält. Danach nimmt die Besonnung analog zum Frühjahr wieder ab.

Durch das Vorhaben kommt es zu keinen Eingriffen in die Bahntrasse. Der Lebensraum der Art wird nicht zerstört und auch eine direkte Tötung der Tiere kann ausgeschlossen werden (Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). In den Sommermonaten sind keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für die Art zu erwarten. Ruhestätte und Fortpflanzungsstätte erfüllen ihre volle Funktion während der Aktivitätszeit der Art zwischen März und September. Durch die zeitweise Beschattung des Lebensraums zwischen Ende September und Anfang März kommt es jedoch zu einer Teilentwertung des Lebensraums zu Beginn und zum Ende der jährlichen Aktivitätsphase der Art. Um diese Teilentwertung auszugleichen, sind Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen. Hierfür eignen sich die Randbereiche des nördlich angrenzenden Betonwerks

(Gemarkung Verl, Flur 17, Flurstück 1098) in denen – in sonnenexponierter Lage – eine Trockenmauer sowie mehrere Steinschüttungen mit vorgelagerten Sandflächen errichtet und vertraglich gesichert werden. Hierzu wird auf den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Kapitel 5.3 verwiesen.

#### **Fazit:**

Werden die im Gutachten genannten Maßnahmen zur Baufeldräumung sowie zu Baumfällungen und zum Gehölzschnitt eingehalten und die Ersatzhabitate für die Mauereidechsenpopulation als Konfliktvermeidungsmaßnahme geschaffen, kann das Auslösen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 NatSchG ausgeschlossen werden.

Bei Gehölzschnitten und Pflegemaßnahmen sind die Vorgaben des § 39(5) Nr. 2 BNatSchG zu beachten. Demnach ist es verboten Bäume, die außerhalb des Walds, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen; zulässig sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen.

Zu beachten sind die Artenschutzbelange neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren aber auch im Rahmen der Umsetzung, insbesondere auf das im Einzelfall bei Baumaßnahmen etc. zu beachtende Tötungsverbot für geschützte Arten wird hingewiesen. Hierzu kann im vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine abschließende Aussage getroffen werden. Auf der Ebene der Bauleitplanung können nicht alle möglichen nachteiligen Auswirkungen jeder zulässigen Nutzung ermittelt werden, so dass eine Enthftungsmöglichkeit für Schäden nach dem Umweltschadensgesetz gemäß § 19(1) Satz 2 BNatSchG nicht gegeben ist.

## **6.4 Eingriffsregelung**

Die Änderung oder Neufassung eines Bebauungsplans kann Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten. Nach § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die Abwägung einzustellen. Nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung ist bei der verbindlichen Bauleitplanung zu ermitteln, ob die zusätzlichen Eingriffe erforderlich sind sowie ob und inwieweit ggf. Maßnahmen zum Ausgleich geboten sind oder erforderlich werden. Sofern die Eingriffe bereits vor der Planung erfolgt oder zulässig sind, ist kein Ausgleich erforderlich.

Mit dem BauGB und dem hier angewandten Verfahren gemäß § 13b BauGB werden Außenbereichsflächen im beschleunigten Verfahren erstmalig überplant. Bei Plänen mit einer Grundfläche im Sinne des § 19(2) BauNVO von weniger als 10.000 m<sup>2</sup> ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht anzuwenden. Im „beschleunigten Verfahren“ gelten „Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a(3) Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig“. Ein Ausgleichsbedarf besteht somit hier planungsrechtlich nicht.

## **6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung**

Bauleitpläne sollen den Klimaschutz und die Klimaanpassung (Anpassung an Folgen des Klimawandels) fördern. Seit der sogenannten **Klimaschutznovelle** des BauGB aus 2011 wird dieser Belang besonders betont, eine höhere Gewichtung in der Gesamtabwägung der einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander geht damit jedoch nicht einher. Mit der o. g. Planung ist aber nunmehr klargestellt, dass hierzu auch der globale Klimaschutz durch Energieeinsparung, Nutzung regenerativer Energien, vermindertes Verkehrsaufkommen u. v. m. gehört und dass dies-

bezügliche Maßnahmen zulässig sein können, auch wenn ggf. nicht der unmittelbare städtebauliche (Boden-)Bezug im Plangebiet gegeben ist. Darüber hinaus sind die sich ändernden klimatischen Rahmenbedingungen zu bedenken, ggf. können frühzeitige Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel sinnvoll sein oder erforderlich werden.

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

Nach Einschätzung der Stadt besitzt die hier überplante Fläche, auch wegen der umgebenden Wohn-/Gewerbebebauung, keine besondere Klimaschutzfunktion und auch keine besondere Funktion für die Durchlüftung nachfolgender Siedlungsbereiche.

Unter den Aspekten globaler Klimaschutz und Energienutzung sind nach heutigem Stand im Planverfahren insbesondere folgende Rahmenbedingungen und Maßnahmen im Plankonzept von Bedeutung:

- Aufgrund der Lage des Plangebiets zwischen Wohnsiedlungsbereich und Gewerbegebiet ist die Anbindung an das öffentliche Straßennetz und den ÖPNV, an technische und soziale Infrastrukturen sowie die innerörtlichen Versorgungs- und Dienstleistungsangebote bereits vorhanden.
- Lage der Baufenster und Erschließungsstraßen ermöglichen eine grundsätzlich energetisch optimierte Ausrichtung der bestehenden und künftigen Baukörper.
- Grundsätzlich gelten bei der Errichtung neuer Gebäude die Vorgaben der Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes.
- Eine Nutzung regenerativer Energien ist umfassend möglich (z. B. Photovoltaik, Brauchwassererwärmung auf Dachflächen, Erdwärme).
- Dachbegrünungen von Flachdächern und flach geneigten Dächern bis 5 Grad werden als zwingende Maßnahme festgesetzt.
- Die Beachtung ökologischer Aspekte, wie Verwendung versickerungsfähiger Materialien, Fassadenbegrünung, hochwertige Anlage von Freiflächen etc., werden ausdrücklich empfohlen.

Das Erfordernis besonderer **Maßnahmen zur Klimaanpassung** besteht im Rahmen der vorliegenden kleinteiligen, ordnenden Planung nicht.

Die vorgesehene begrenzte bauliche Entwicklung und die getroffenen Festsetzungen werden auf **Bebauungsplanebene** zur Abdeckung der Belange von Klimaschutz und Klimaanpassung sowie hinsichtlich der Energienutzung als sinnvoll und ausreichend angesehen. Die bei der Errichtung von neuen Gebäuden maßgebenden Vorgaben der Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes bleiben hiervon unberührt und sind ergänzend im **Baugenehmigungsverfahren** zu beachten.

## 7. Bodenordnung

Die Fläche befindet sich in Privatbesitz, bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## 8. Flächenbilanz

Teilfläche/Nutzung	Fläche*
<b>Wohnbauflächen, WA geplant</b>	<b>1,38 ha</b>
<b>Grünflächen</b>	<b>0,15 ha</b>
– Grünfläche, öffentlich	0,01 ha
– Grünfläche, privat	0,14 ha
<b>Versorgungsfläche (Trafostation)</b>	<b>0,01 ha</b>
<b>Verkehrsfläche, öffentlich (Planstraße B und Östernweg)</b>	<b>0,19 ha</b>
<b>Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung</b>	<b>0,24 ha</b>
– Fuß-/Radweg, öffentlich	0,04 ha
– Privatweg (Planstraße A)	0,20 ha
<b>Gesamtfläche</b>	<b>1,97 ha</b>

\* Ermittlung auf Basis der Plankarte vorhabenbezogener Bebauungsplan 1:1.000, Werte gerundet

## 9. Verfahrensablauf und Planentscheidung

### a) Verfahrensablauf

Der Aufstellungsbeschluss sowie der Beschluss über die Durchführung der Offenlage gemäß §§ 3(2) und 4(2) BauGB für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 92 „Östernweg-West“ ist in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen am 28.10.2021 gefasst worden. Auf die Beschlussvorlage DS. 364/2021 wird verwiesen.

Die **öffentliche Auslegung** gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB hat vom 17.11.2021 bis einschließlich 20.12.2021 stattgefunden. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 11.11.2021 über die vorliegende Planung informiert. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen hat in seiner Sitzung am 15.02.2022 den Beschluss über die Durchführung der erneute Offenlage gemäß § 4a(3) BauGB i. V. m. §§ 3(2) und 4(2) BauGB gefasst. Auf die Beschlussvorlage DS. 467/2022 wird verwiesen.

Die **erneute öffentliche Auslegung** gemäß § 4a(3) BauGB i. V. m. §§ 3(2), 4(2) BauGB hat vom 01.03.2022 bis einschließlich 16.03.2022 stattgefunden. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 21.02.2022 über die vorliegende Planung informiert. Der Rat der Stadt Verl hat – nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen in seiner Sitzung am 28.04.2022 – in seiner Sitzung am 10.05.2022 den **Satzungsbeschluss** über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 92 gefasst. Auf die Beschlussvorlage DS. 526/2022 wird verwiesen.

### b) Planentscheidung

Die Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 92 „Östernweg-West“ bereitet die städtebaulich geordnete Fortentwicklung nördlich des zusammenhängenden Siedlungsbereichs Westfalenweg/Schlangenberg/Östernweg vor. Durch die nördlich angrenzende TWE-Bahntrasse sowie das nachfolgende Gewerbegebiet ergeben sich planerische Herausforderungen an den Immissionsschutz, denen vorliegend durch einen Gebäuderiegel im Norden des Plangebiets sowie Grundrisslösungen begegnet wird. Neben größeren Mehrfamilienhäusern, in denen auch geförderter Wohnraum entstehen wird, ermöglicht die Planung auch den Bau von kleineren Mehrfamilienhäusern bzw. Einzel-/Doppelhäusern. Damit soll ein Beitrag zur Deckung der anhaltend hohen

Nachfrage nach Wohnraum in Verl geleistet werden. Der Stellplatzbedarf wird über eine großflächige Tiefgarage sowie über kleinere Sammelstellplätze zwischen den einzelnen Häusern nachgewiesen.

Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist gegeben, um die o. g. Fläche gemäß den kommunalen Zielsetzungen zu entwickeln. Auf die Beratungs- und Beschlussunterlagen des Stadtrats und seines Fachausschusses wird ausdrücklich Bezug genommen.

Verl, im April 2022