

STADT VERSMOLD

**Begründung mit Umweltbericht zum
Bebauungsplan Nr. 60**

„Ortsentlastungsstraße, 1. BA“

Satzung, Oktober 2006

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

Bauleitplanung der Stadt Vermold:

Bebauungsplan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“

Teil I: Begründung¹

- 1. Lage des Plangebietes und städtebauliche Rahmenbedingungen**
 - 1.1 Veranlassung und Planungsvorlauf
 - 1.2 Landesplanung und Flächennutzungsplan
 - 1.3 Lage und Größe des Plangebietes, räumlicher Geltungsbereich
 - 1.4 Ziele des Bebauungsplanes Nr. 60

- 2. Örtliche Gegebenheiten und sonstige Planungsgrundlagen**
 - 2.1 Städtebauliche Situation und aktuelle Nutzung
 - 2.2 Landschafts- und Gewässerschutz
 - 2.3 Belange des Bodenschutzes
 - 2.4 Altlasten
 - 2.5 Denkmalschutz und Denkmalpflege

- 3. Festsetzungen des Bebauungsplanes**
 - 3.1 Festsetzung der Verkehrsflächen
 - 3.2 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes
 - 3.3 Wasserwirtschaft und § 51a Landeswassergesetz
 - 3.4 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsbewertung

- 4. Umweltprüfung**

- 5. Bodenordnung**

- 6. Flächenbilanz**

- 7. Hinweise zur Abwägung und zum Planverfahren**

Teil II: Umweltbericht - Gliederung siehe dort -

¹ Stand: Satzung Oktober 2006

Teil III: Anlagen (zur 1. Originalfassung)

- A.1 „Der Stadtring“ – Versmold, - Nördlicher und westlicher Abschnitt -, Städtebaulicher Variantenvergleich, Planungsbüro Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück 10/2002
- A.2 Aktualisierung der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, November 2005
- A.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zum Bebauungsplan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße - I.Bauabschnitt, Büro für Garten- und Landschaftsplanung Dipl.-Ing. H.Lutermann, Rheda-Wiedenbrück, März 2006, Ergänzung August/Okttober 2006
- A.4 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße“ der Stadt Versmold, AKUS GmbH, Bielefeld, 09.06.2006
- A.5 „Faunistische Untersuchung zum geplanten Stadtring in Versmold“, ARBEITSGEMEINSCHAFT BIOTOPKARTIERUNG, Herford, Sept. 2002
- A.6 „Faunistische Untersuchung zum geplanten Stadtring in Versmold“, ARBEITSGEMEINSCHAFT BIOTOPKARTIERUNG, Herford, Oktober 2005

564 -

Teil I: Begründung

1. Lage des Plangebietes und städtebauliche Rahmenbedingungen

1.1 Veranlassung und Planungsvorlauf

Die verkehrliche Situation der Stadt Vermold ist heute geprägt vom gewerblichen Ziel- und Quellverkehr des nördlichen Stadtgebietes. Die Bundesstraße 476 als übergeordnete Hauptverkehrsstraße quert das Stadtgebiet Vermold von Nordost nach Südwest und umläuft das Stadtzentrum dabei im Nordwesten. Das Stadtgebiet Vermold ist durch hohe Verkehrszahlen stark belastet. Das Verkehrsnetz, v.a. aber die Knotenpunkte sind jedoch für die hohen Belastungen nicht ausgelegt. Im Ergebnis kommt es teilweise zu Staubildungen auf den Hauptverkehrsstraßen und zu Beeinträchtigungen auf dem nachgeordneten Straßennetz.

Übergeordnetes Planungsziel der Stadt Vermold ist daher der Bau einer Ortsentlastungsstraße. Hierdurch soll eine deutliche Entlastung des Kernstadtgebietes vom Fernverkehr sowie eine teilweise Verlagerung der Ziel- und Quellverkehre vom innerstädtischen Straßennetz auf die Ortsentlastungsstraße erreicht werden. Im FNP der Stadt Vermold war bereits seit vielen Jahren eine Trasse der B 476n als Umgehungsstraße verzeichnet. Aus heutiger Sicht soll die Trasse jedoch gegenüber den damaligen Planungsvorstellungen ortsnäher geführt werden, damit auch zusätzliche innerörtliche und weitere außerörtliche Verkehrsströme integriert werden können.

Die Notwendigkeit einer solchen Ortsentlastungsstraße ist durch eine **Verkehrsplanerische Untersuchung**² bestätigt worden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Vermold erstellt, hierauf aufbauend wurden die verkehrlichen Auswirkungen einer nördlichen/westlichen Entlastungsstraße untersucht und bewertet.

Um das Projekt einer Ortsentlastungsstraße planerisch vorzubereiten hat die Stadtvertretung Vermold in ihrer Sitzung am 15.11.2001 die **21. Änderung des Flächennutzungsplanes** (FNP) beschlossen. Ziel und Inhalt der FNP-Änderung war, die bislang im wirksamen FNP verzeichneten Trassen einer Ortsentlastungsstraße zu Gunsten der Darstellung einer neuen Trassenführung aufzugeben.

Das angestrebte Vorhaben wird sich erheblich auf den Natur- und Landschaftsraum wie auch auf die gebaute Umwelt auswirken. Untersuchungen und Gutachten zu verschiedenen Themenbereichen sollten deshalb im Vorfeld zu beachtende Parameter aufzeigen sowie alternative Trassenvarianten und ihre Auswirkungen untersuchen, gegeneinander abwägen und eine optimale Trassenfindung vorbereiten. Aufbauend auf dem Variantenvergleich, nach Gesprächen mit Betroffenen und Verhandlungen über Flächenverfügbarkeit etc. ist die endgültige Lage innerhalb eines 100 m-Korridors festgelegt worden, der Nord- und Westabschnitt der Ortsentlastungsstraße ist im FNP dargestellt worden, der im Osten des Stadtgebietes angestrebte Abschnitt für eine langfristige Ergänzung der Entlastungsstraße ist nicht Gegenstand der aktuellen Planungen und ist deshalb im FNP lediglich als Hinweis aufgenommen worden.

² **Verkehrsplanerische Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Vermold**, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum September 2001

165

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung sowie im Vorfeld der verbindlichen Bauleitplanung ist die abschnittsweise Ausführung des Straßenbaus betont worden. Die Stadt Versmold strebt nunmehr an, für den **ersten Abschnitt** einen **planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan** aufzustellen.

1.2 Landesplanung und Flächennutzungsplan

Die geplante Trasse der Ortsentlastungsstraße umfasst die gesamte Siedlungsentwicklungsfläche der Kernstadt entsprechend der Darstellung im **Gebietsentwicklungsplan (GEP)**, Oberbereich Bielefeld, ausgenommen des entlang der Laerstraße bestehenden Gewerbegebietes, das bereits weit nach Norden hinausgewachsen ist. Über die GEP-Darstellung hinaus sind innerhalb der zukünftigen Ortsentlastungsstraße langfristig weitere, i.W. Siedlungsentwicklungen möglich.

Die geplante Ortsentlastungsstraße durchschneidet insbesondere *Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche* sowie kleinflächig *Waldflächen* zwischen Westdamm und der Straße Am Fichtenkamp. Am Aabach sowie im Bereich zwischen Füchtertorfer Weg und der Siedlung Sandort werden Freiraumbereiche durchschnitten, die dem Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung dienen.

Mit der Konkretisierung der Ortsentlastungsstraße hat die Stadt Versmold im Rahmen der 21. FNP-Änderung mit Schreiben vom 13.12.2002 die **landesplanerische Anfrage** - Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 32 Landesplanungsgesetz (LPIG) - gestellt. Durch die Bezirksregierung Detmold sind gegen die Darstellung einer Ortsentlastungsstraße aus landesplanerischer Sicht keine Bedenken erhoben worden (Schreiben vom 04.06.2003).

Im wirksamen **Flächennutzungsplan (FNP)** der Stadt Versmold ist die Trasse der Ortsentlastungsstraße als *Fläche für den überörtlichen Verkehr* gemäß § 5(2) Nr. 3 BauGB, *hier: Trasse Ortsentlastungsstraße Versmold (nördlicher und westlicher Abschnitt)* dargestellt. Die 21. FNP-Änderung verfolgte das Ziel der grundlegenden Linienbestimmung. In diesem Rahmen wurde auf Ebene des Flächennutzungsplanes eine Prüfung des gesamten Straßenbauprojektes von der Borgholzhausener Straße bis zur Münsterstraße vorgenommen sowie die Auswirkungen bei Realisierung in Teilabschnitten beleuchtet. Um im nachgeordneten Verfahren flexibel zu sein, stellt der Geltungsbereich einen Korridor von 100 m dar. Die innerhalb des 100 m-Korridors verbleibenden Randflächen behalten ihre Bestimmung gemäß ihrer Darstellung im wirksamen FNP. Die 21. FNP-Änderung ist von der Bezirksregierung Detmold mit Verfügung vom 06.07.2005 genehmigt worden und wurde mit der öffentlichen Bekanntmachung am 22.08.2005 wirksam. Auf die 21. FNP-Änderung wird verwiesen.

1.3 Lage und Größe des Plangebietes, räumlicher Geltungsbereich

Die **Ortsentlastungsstraße** soll beginnend von der Borgholzhausener Straße (B 476) im Nordosten des Stadtgebietes über Rothenfelder Straße, Laerstraße und Knetterhauser Straße als Umgehung westlich um die Stadt geführt werden und auf Höhe Greffener Straße wieder auf die Bundesstraße (hier: Münsterstraße) münden.

Der **Bebauungsplan Nr. 60** beinhaltet den **nördlichen Teilabschnitt** von der B 476 bis zur Straße Im Industriegelände. Die genaue Abgrenzung ist aus der Planzeichnung ersichtlich. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt etwa 9,2 ha.

Es werden ca. 4,55 ha Verkehrsfläche (einschließlich Fuß-/Radwege in den Kreuzungsbereichen, Verkehrsbegleitgrün zzgl. Bankette, Gräben etc.) entwickelt.

1.4 Ziele des Bebauungsplanes Nr. 60

a) Ausgangslage für die Stadt Versmold:

Die Stadt Versmold mit ca. 21.000 Einwohnern im Städtedreieck Bielefeld, Münster, Osnabrück ist geprägt von mittelständischen Unternehmen der Lebensmittelindustrie, insbesondere der Fleisch- und Wurstwarenindustrie. In der Folge entwickelten sich ergänzend Verpackungsindustrie und Logistikunternehmen, große Kühlhäuser entstanden.

Über die B 476 ist die bis zur Anschlussstelle Borgholzhausen fertiggestellte A 33 gut zu erreichen. Die Anbindung an die A 33 bietet - insbesondere nach einem Weiterbau bis zur A 2 - die Chance, den Anschluss an das europäische Fernstraßennetz zu erreichen. Jedoch sind die Gewerbeflächen der Stadt Versmold aus heutiger Sicht logistisch problematisch anzudienen, der Quell- und Zielverkehr muss Teilbereiche der Hauptwohnsiedlungsgebiete im Nordosten und Südwesten durchqueren. Im Gebietsentwicklungsplan für den Oberbereich Bielefeld wurde deshalb bereits von einer Erweiterung der *Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung* (GIB) im Westen abgesehen, eine Erweiterung der gewerblichen und industriellen Ansiedlung wird dagegen für das stark gewerblich geprägte nördliche Stadtgebiet favorisiert. Angesichts dieser Rahmenbedingungen müssen intensive Bestrebungen zur Optimierung der Infrastruktur des Wirtschaftsstandortes Versmold eingeleitet werden.

Aus diesem Grund werden bereits seit einigen Jahren die Planungen für den Bau einer Ortsentlastungsstraße vorangetrieben. Im Rahmen der 21. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Versmold wurde die Trassenführung festgelegt, mit der Darstellung der Trasse für den nördlichen und westlichen Abschnitt im FNP wurde die Verbesserung der infrastrukturellen Defizite eingeleitet.

Im Rahmen der FNP-Änderung wurden bereits eine Reihe von Gutachten als Abwägungsgrundlage in Auftrag gegeben:

- **Verkehrsplanerische Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold**, Brilon Bondzio Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, September 2001,
- **Biotoptypenkartierung zur Neuplanung Stadtring Versmold (Nördlicher Abschnitt)**, Erläuterungsbericht, Büro für Garten- und Landschaftsplanung Lutermann, Rheda-Wiedenbrück, Januar 2002,
- **Schalltechnisches Gutachten im Rahmen der Verfahren zur Genehmigung der geplanten Entlastungsstraße „Stadtring“ in Versmold**, AKUS GmbH Akustik und Schalltechnik, Bielefeld, Mai 2002,
- **„Der Stadtring“ – Versmold, - Nördlicher und westlicher Abschnitt -, Bericht zur städtebaulichen Situation**, Planungsbüro Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, Mai 2002,
- **Faunistische Untersuchungen zum geplanten Stadtring in Versmold**, Arbeitsgemeinschaft BiotopKartierung Baasner-Hadasch-Meier-Starrach, Herford, September 2002,

567

- **„Der Stadtring“ – Versmold, - nördlicher und westlicher Abschnitt -, Ökologische Variantenuntersuchung**, Büro für Garten- und Landschaftsplanung Lutermann, Rheda-Wiedenbrück, Oktober 2002,
- **„Der Stadtring“ – Versmold, - Nördlicher und westlicher Abschnitt -, Städtebaulicher Variantenvergleich**, Planungsbüro Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, Oktober 2002.

Die Planungen für den Bau einer Entlastungsstraße sowie die Festlegung der Trasse basieren auf dem erkannten Handlungsbedarf, auf den Ergebnissen aus den o.g. Gutachten und auf dem bisherigen Diskussionsstand über das Projekt „Ortsentlastungsstraße“.

b) Variantendiskussion:

Um eine in Hinblick auf die Belange von Natur und Umwelt, des Städtebaus etc. verträgliche Trasse zu finden, wurde im Rahmen des Verfahrens zur 21. FNP-Änderung ein **Suchkorridor** definiert. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten wie z.B. bestehende Bebauung, naturräumliche Zusammenhänge sowie deren ökologische Wertigkeit weitet sich dieser auf bzw. verengt sich. Aufbauend auf den Zielvorstellungen wurden innerhalb dieses Suchkorridors eine Haupttrasse (Variante A), geringfügige Trassenverschiebungen (Variante A1, B1, B2) bzw. grundsätzliche Trassenvarianten (Varianten B und C) diskutiert. Die **Trassenvarianten** wurden auf Grund der durchgeführten Untersuchungen hinsichtlich der Parameter *Lärmauswirkung*, *Stadtentwicklungsziele*, *Stadträumliche Zusammenhänge*, *Ökologie*, *Verkehrliche Entlastung* und *Ausbaulänge* in einer Matrix bewertet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf den „Städtebaulichen Variantenvergleich“ aus Oktober 2002 verwiesen, der Anlage zum Bebauungsplan ist.

Nach Auswertung aller vorliegenden Kriterien für jede untersuchte Variante wurde die Trasse A1 unter den betrachteten Gesichtspunkten im Ergebnis als die sinnvollste Trasse bewertet. Die Trassenvariante A1 stellt nur eine auf Teilbereiche bezogene Abweichung zu der Hauptvariante A dar, die Hauptvariante A wird somit ebenfalls als realistische und vertretbare Lösung gewertet. Aufbauend auf den vorliegenden Gutachten wurde deshalb empfohlen die Variante A als Grundlage weiterer Planungen zu sehen. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen aus den Verfahren nach §§ 3(1), 4(1) und 3(2) BauGB im Rahmen der 21. FNP-Änderung wurde die abschließende Lage der Trasse innerhalb des 100 m-Korridors definiert.

c) Verkehrsplanerische Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße und Abschnittsbildung:

Da im Rahmen der 21. FNP-Änderung von Bürgern wiederholt bemängelt wurde, dass die Datenbasis im Verkehrsgutachten 2001 ggf. in Teilen überholt sein könnte, wurde eine Aktualisierung der Untersuchung vorgenommen. Das Gutachten „Aktualisierung der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Realisierung einer Entlastungsstraße in Versmold“ von Brilon, Bondzio, Weiser (November 2005) wird als Anlage ebenfalls Bestandteil dieser Begründung:

- In Kapitel 2 werden zunächst die aktualisierten Datengrundlagen dargelegt und die Prognoseannahmen angepasst.

- In Kapitel 3 werden die einzelnen Planfälle simuliert und die Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz quantifiziert und bewertet. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Verkehrsbelastungen ohne (Prognose-Nullfall) und mit Bau der Ortsentlastungsstraße für die verschiedenen Abschnitte bzw. die gesamte Strecke simuliert worden sind, so dass ein realistisches Modell für die sich tatsächlich ergebende Problematik in Vermold mit und ohne Ortsentlastungsstraße vorliegt.
- Hieraus werden in Kapitel 4 Schlussfolgerungen über Entlastungen bzw. Mehrbelastungen bei Realisierung der einzelnen Abschnitte gezogen.

Bezüglich der Ausgangslage ist zusammenfassend festzuhalten, dass der Gutachter die bisherigen Erkenntnisse über eine Entlastung des Straßennetzes durch den Bau der Ortsentlastungsstraße bestätigt:

Das Vorhaben „Ortsentlastungsstraße“ bietet aus Sicht des Gutachters die Chance für die Stadt Vermold, die Verkehrsströme zu entzerren und Teilbereiche des Straßennetzes nachhaltig zu entlasten. Der Gutachter geht hierbei von der konzeptionellen Gesamtplanung beginnend an der B 476 im Nordosten (Borgholzhausener Straße) bis zur B 476 im Südwesten (Münsterstraße) aus. Im Rahmen des Gutachtens wurden jedoch auch die verkehrlichen Auswirkungen bei Realisierung der Ortsentlastungsstraße in **Teilabschnitten** untersucht, die Verkehrsfunktion jedes eigenständigen Teilabschnittes wurde hierbei nachgewiesen. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass durch eine teilweise Umschichtung der Verkehrsströme auch eine Mehrbelastung einzelner Straßen mit Zubringerfunktion die Folge sein wird. Dies wird sich jedoch bei einem Weiterbau der Ortsentlastungsstraße bis zur Münsterstraße im Südwesten deutlich relativieren. Auf das Gutachten wird verwiesen.

d) Schlussfolgerungen der Stadt Vermold:

Auf Basis der Zielvorstellungen und der vorliegenden Gutachten hat die Stadtvertretung der Stadt Vermold in ihrer Sitzung im Dezember 2005 den Grundsatzbeschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“ für den ersten Bauabschnitt zwischen Borgholzhausener Straße (B 476) und der Straße Im Industriegelände gefasst.

Die Ortsentlastungsstraße soll nicht den Ausbaustandard einer Bundesfernstraße erhalten, sondern soll die innerörtlichen Quartiere untereinander sowie die überregionalen Straßen miteinander verbinden. Die Bundesstraße 476 wird auf absehbare Zeit den heutigen Verlauf durch das Stadtzentrum beibehalten. Der Beschluss, den ersten Bauabschnitt bis zur Straße Im Industriegelände zu führen, bietet die Chance, das großflächige Gewerbegebiet direkt anzubinden und den gewerblichen Ziel- und Quellverkehr ohne direkte Belastung der Wohnsiedlungsbereiche in Richtung B 476 / A 33 zu führen.

Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist gegeben, um durch bauplanerische Festsetzungen im Rahmen der Selbstverwaltung eine gemeindliche „Verkehrspolitik“ zu betreiben.

2. Örtliche Gegebenheiten und sonstige Planungsgrundlagen

2.1 Städtebauliche Situation und aktuelle Nutzung

Die **städtebauliche Situation im Umfeld** der Trasse wird bisher durch den überwiegend offenen Landschaftsraum mit i.W. großräumigen Ackerflächen, durch die Grünlandauflage des Aabaches, einige wenige gliedernde Gehölzgruppen sowie durch die verbreitete Streubebauung mit Hoflagen und Einzelhäusern geprägt. Die landschaftstypischen Hoflagen sind z.T. mit altem Baumbestand und Gärten umgeben. Insgesamt handelt es sich weitgehend um eine ausgeräumte Agrarlandschaft mit großen Ackerschlägen, lediglich der Abschnitt zwischen Aabachstraße und Rothenfelder Straße ist als strukturreich zu bewerten. Zwischen Rothenfelder Straße und Ortsentlastungsstraße liegt das Gewerbegebiet Rothenfelder Straße, westlich der Laerstraße befindet sich der große Gewerbe- und Industriegürtel Vermolds.

Die geplante Trasse der Ortsentlastungsstraße liegt i.W. auf intensiv genutzten Ackerflächen. Im Trassenverlauf werden darüber hinaus von Ost nach West folgende Siedlungsabschnitte und Landschaftselemente durchschnitten:

- Nördlich der B 476 werden Weideflächen (Fettwiesen, Fettweiden) durchquert sowie eine Baumschulpflanzung angeschnitten.
- Nördlich der Aabachstraße überquert die Trasse den Aabach und führt durch dessen breites Wiesental. In der Aabachau wurden 82 verschiedene Pflanzenarten nachgewiesen.³
- Von der Rothenfelder Straße entlang eines Aabachseitenarmes bis zum Stadtpark erstreckt sich eine sehr alte landschaftsprägende Baumhecke.
- Östlich der Laerstraße (L 786) liegt ein Wiesengraben mit uferbegleitender Baumreihe aus standortgerechten alten Weiden, Erlen und Pappeln im Plangebiet. Bis zur Laerstraße schließt sich eine tiefer liegende Grünlandbrache an. Hier haben sich artenreiche Hochstaudenbestände entwickelt. Die Laerstraße wird beidseitig unregelmäßig durch Baumreihen aus älteren Linden gesäumt.
- Die Freifläche zwischen Laerstraße und Im Industriegelände wird als Grünland innerhalb der gewerblichen Nutzungen intensiv bewirtschaftet. Gehölzbestand ist bis auf eine junge Strauchhecke am Südrand nicht vorhanden. Dieser Bereich liegt innerhalb des Gewerbe- und Industriegebietes Vermold (Bebauungsplan Nr. 16), die Trasse (damals Nordumgehung) wurde im rechtskräftigen Bebauungsplan durch die Festsetzung als Grünfläche berücksichtigt.

Zur konkreten Bestandsaufnahme wird auf den **Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)** des Büros für Garten- und Landschaftsplanung Dip.-Ing. H.Lutermann in der Anlage verwiesen.

2.2 Landschafts- und Gewässerschutz

Das Plangebiet liegt nicht in einem **Landschaftsschutzgebiet** des Kreises Gütersloh.

Das **Landschaftsbild** im Untersuchungsraum ist überwiegend durch die großen Ackerschläge geprägt. Diese sind durch ihr Relief in Form flacher Kuppen strukturiert. Im

³ **Vegetationskundliche Voruntersuchung** (Frühjahr/Sommer 2002) bzw. **Vertiefende Vegetationskartierung** (2005), Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, Herford

Bereich zwischen Aabach und Rothenfelder Straße ist der Landschaftsraum durch alte, naturnahe Strukturen gegliedert. Für die genaue Beschreibung des Landschaftsbildes wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LFB) des Büros für Garten- und Landschaftsplanung Dip.-Ing. H.Lutermann in der Anlage verwiesen. Hier sind auch die Landschaft sowie die Eingriffe in das Landschaftsbild (i.W. durch einen Vorher-Nachher-Vergleich) bewertet und Art und Umfang der notwendigen Kompensation bestimmt worden.

Die Trasse der Ortsentlastungsstraße überquert den **Aabach** im Nordosten des Stadtgebietes. Der Aabach fließt hier relativ naturnah mit breiter Sandsohle und mindestens einseitig dichtem Ufergehölz aus Erlen und Weiden. Der Aabach als Tieflandbach des Ostmünsterlandes ist im Biotopkataster als schutzwürdiges Biotop geführt. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet verläuft in einem Abstand von ca. 25 m im Nordwesten und ca. 90 m im Südosten in etwa parallel zum Aabach.

Der Aabach wird über ein Brückenbauwerk mit ca. 12,0 m freier Durchlassbreite und einer lichten Höhe über Mittelwasser von mindestens 3,0 m überquert. Neben dem Hochwasserschutz ist damit auch ein ausreichend breiter Durchlass für am Gewässer wandernde Tierarten wie Vögel und Fledermäuse gewährleistet. Der Aabach selber ist als Wasserfläche in den Bebauungsplan aufgenommen.

2.3 Belange des Bodenschutzes

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

Gemäß Bodenkarte NRW⁴ ist das überwiegende Plangebiet durch anthropogen beeinflusste Schwarzgraue Plaggeneschböden aus tiefreichend humosem sandigen Bodenmaterial über Sand der Niederterrasse oder Flugsand bzw. Geschiebelehm geprägt. es handelt sich hierbei um die fast ausschließlich als Acker genutzten Flächen zwischen Borgholzhausener Straße und Aabachstraße sowie zwischen Rothenfelder Straße und dem Feldweg östlich der Laerstraße. Diese Böden sind landesweit als **Stufe 3, schutzwürdige Böden mit Archivfunktion** (Plaggenesch) in Nordrhein-Westfalen kartiert worden⁵. In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten.

Darüber hinaus stehen Pseudogley und Gley als Fein- bis Mittelsand aus Nachschütt-sand, Sand der Niederterrasse oder Flugsand über Fein- bis Mittelsand, z.T. lehmigem Sand und sandigem Lehm an. Diese Böden treten als ca. 100 m breites Band nördlich der Borgholzhausener Straße, von der Aabachstraße bis hinter die Rothenfelder Straße sowie als schmales Band östlich der Laerstraße auf. Diese Böden werden i.W. als Grünland genutzt.

Innerhalb des Industriegebietes westlich der Laerstraße steht kleinflächig Gley-Podsol aus Fein- bis Mittelsand über stellenweise schwach steinigem, lehmigem Sand und sandigem Lehm an.

⁴ Geologisches Landesamt: **Bodenkarte von NRW** 1:50.000, Blatt L3914 Bad Iburg, Krefeld 1983

⁵ Geologischer Dienst NRW: **Karte der schutzwürdigen Böden in NRW**, Krefeld 2004

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 eine Entsiegelung vorgenommen wird. Im Plangebiet Nr. 60 werden insgesamt etwa 22.000 m² zusätzliche Bodenüberbauung erwartet. Auch die **nicht überbauten Bereiche** werden durch Befahren verdichtet oder durch Bodenaustausch, Eintrag von Fremdstoffen etc. in ihrer natürlichen Zusammensetzung erheblich verändert.

Durch den Bebauungsplan geht vorrangig der Biotoptyp Acker, aber auch die Grünlandflächen dauerhaft verloren (siehe oben bzw. im LFB in der Anlage). Die Eigenschaften der Plaggeneschböden auch bzgl. der Archivfunktion dürften zumindest in diesem Bereich nivelliert worden sein.

Grundsätzlich ist die Stadt bestrebt, die Neuversiegelung zu begrenzen. Die Stadt bemüht sich z.B. seit Jahren intensiv, Gewerbebrachen umzuwidmen und Nachverdichtungspotenziale auszuschöpfen. Inhalt des vorliegenden Bebauungsplanes ist der Bau einer Ortsentlastungsstraße zur Entlastung des Kernstadtgebietes vom Fernverkehr sowie eine teilweise Verlagerung der Ziel- und Quellverkehre vom innerstädtischen Straßennetz auf die Ortsentlastungsstraße. Die Nutzung des bestehenden Straßennetzes wurde geprüft, auf Grund keiner bzw. nur geringer Einsparungen/Entlastungen jedoch begründet verworfen.

Somit sollen die **Belange des Bodenschutzes** im Ergebnis in der Abwägung zurückgestellt werden. Angesichts der insbesondere in Kapitel 1 genannten Rahmenbedingungen und Ziele wird die Überbauung der schutzwürdigen Böden für unvermeidbar und daher für vertretbar gehalten. Zudem wird u.a. die Flächenversiegelung durch die Festsetzung von Pflanzmaßnahmen sowie den Erhalt wertvoller Gehölzbestände begrenzt.

2.4 Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine **Altlasten** oder **altlastenverdächtige Flächen** bekannt. Nach § 2(1) Landesbodenordnungsgesetz vom 9.05.2000 besteht 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. Ein allgemeiner Hinweis auf die Vorgehensweise bei eventuellen Anhaltspunkten für Altlasten ist in der Plankarte eingetragen.

2.5 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Gemäß Aussage des *Westfälischen Museums für Archäologie, Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege* durchschneidet die Trasse zwischen Borgholzhausener Straße und Aabachstraße sowie zwischen Rothenfelder Straße und Laerstraße einen **archäologisch relevanten und fundverdächtigen Bereich**. Im Jahr 1938 wurde südlich der geplanten Straßentrasse (in etwa im Bereich zwischen Rothenfelder Straße und Trasse der Ortsentlastungsstraße) eine Urne geborgen. Dieser Fund ist ein konkreter

Hinweis auf einen Urnenfriedhof unbekannter Ausdehnung. Art, Umfang und Ablauf notwendiger Geländesondierungen sind vor Beginn der Erdarbeiten mit dem Amt für Bodendenkmalpflege abzustimmen.

Weitere **Natur-, Boden- oder Baudenkmale** sind im Plangebiet nicht bekannt. Vorsorglich wird jedoch durch Hinweis auf der Plankarte auf die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG). Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien etc.) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Stadt oder dem Amt für Bodendenkmalpflege, Kurze Straße 36, 33613 Bielefeld anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

3. Festsetzungen des Bebauungsplanes

Durch Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die Ortsentlastungsstraße und für die zum Vollzug des BauGB notwendigen Maßnahmen geschaffen. Diese basieren auf den o.g. Zielvorstellungen.

3.1 Festsetzung der Verkehrsflächen

Die Entlastungsstraße einschließlich Fuß-/Radwege in den Kreuzungsbereichen und Verkehrsbegleitgrün zzgl. Bankette, Gräben etc. wird insgesamt als **Öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 9(1) Nr. 11 BauGB** festgesetzt.

Die Lage der Trasse basiert auf den durchgeführten Untersuchungen und den Gegebenheiten in der Örtlichkeit (vgl. Kapitel 1.4). Die Detailplanung (Stand Juni 2006) wurde von der RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt und bildet die Grundlage für die Festsetzung der Verkehrsfläche im Bebauungsplan. Die Ortsentlastungsstraße soll als anbaufreie Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraße geführt werden. Die **Fahrbahnbreite** ist mit 7,50 m vorgegeben.

Die **Knotenpunktausbildung** an Borgholzhausener Straße (B 476) und Laerstraße (L 786) ist jeweils durch einen Kreisverkehr (Außenradius = 20,0 m) geplant, um ein ungehindertes und leistungsfähiges Auf- bzw. Abfahren des Verkehrs zu ermöglichen und Wartezeiten von Ein- und Abbiegern im Bereich von Landes- und Bundesstraße zu vermeiden. Zudem tragen die Kreisverkehre u.a. durch grünordnerische Gestaltung zu einer städtebaulichen Aufwertung der Hauptzufahrten und zur deutlichen Geschwindigkeitsdämpfung im Ortseinfahrtsbereich bei. Die Anschlüsse an Rothenfelder Straße (K 21) und die Straße Im Industriegelände (Hauptsammelstraße innerhalb des Gewerbegebietes) sind als Kreuzung mit Linksabbiegespuren vorgesehen. Die vorhandenen Straßen werden in den Kreuzungsbereichen entsprechend aufgeweitet. Im Bereich Aabachstraße / Aabach wird der Verkehr über ein Brückenbauwerk geführt. Um die hierfür erforderliche Dammhöhe zu reduzieren, wird die Fahrbahn der Aabachstraße abgesenkt. Das Brückenbauwerk soll so breit ausgeführt werden, dass die Begegnung zweier Fahrzeuge auf der Aabachstraße möglich ist. Andernfalls sind vor dem Bauwerk entsprechende Ausweichs- bzw. Aufstellflächen vorzusehen und eine Vorfahrtsregelung vorzusehen.

Darüber hinaus ist eine zusätzliche **Anbindung des Gewerbegebietes Mittel-Loxten** (Fa. Reinert) abzweigend von der Ortsentlastungsstraße vorgesehen. Diese Anbindung soll westlich der Abgrabungsfläche von der Ortsentlastungsstraße abzweigen und über eine neue Trasse nach Norden geführt werden. Hierdurch bietet sich die Chance, den gewerblichen Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebietes Mittel-Loxten aus dem Stadtteil Loxten heraus zu halten und zu einer Reduzierung der Querverkehre in Loxten beizutragen. Im vorliegenden Bebauungsplan wird lediglich der Abzweig festgelegt, die weitere Trassenführung wird Gegenstand des neu aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. 61 „Südentlastung Loxten“.

Um den fließenden Verkehr auf der Ortsentlastungsstraße nicht zu beeinträchtigen und um mögliche Konfliktpunkte zu vermeiden, ist ein **Abbinden** untergeordneter Straßen nicht gänzlich zu vermeiden. Der Feld-/Wirtschaftsweg östlich der Laerstraße wird somit künftig nicht mehr durchgängig befahrbar sein, jedoch sind hierdurch keine gravierenden Beeinträchtigungen zu erwarten, zumal die unmittelbar parallel verlaufende L 786 Ersatz bietet.

Auf Grund des gut ausgebauten **Wirtschaftswegenetzes** im Umfeld soll auf einen seitlichen, separat an der Straße verlaufenden Radweg verzichtet werden. Das bestehende **Fuß-/Radwegenetz** wird weitgehend erhalten. Die straßenbegleitenden Fuß-/Radwege entlang der Bundes-, Kreis- und Landesstraße werden bei der Knotenpunktausbildung entsprechend berücksichtigt. Die Fuß-/Radwegeverbindung aus der Kernstadt in Richtung Loxten kann durch das Brückenbauwerk über die Aabachstraße ebenfalls erhalten werden. Der Fuß-/Radweg wird jedoch nicht wie die Aabachstraße abgesenkt, sondern verbleibt auf der heutigen Höhe und ist damit hochwassergeschützt.

Höhenlage der Fahrbahn⁶

Die Höhenlage der Trasse wirkt sich auf Schallausbreitung, Landschaftsbild etc. aus. Durch tiefere Einschnitte oder Aufschüttungen können z.B. im Unterschied zur Trassenlage an der vorhandenen Geländeoberfläche im einzelnen konkrete Abschirmungseffekte bewirkt werden.

Damit die von den Festsetzungen des vorliegenden verbindlichen Bauleitplanes Betroffenen vorhersehen können, welchen Entwicklungen ihre Grundstücke ausgesetzt sind, wird die Höhenlage der Trasse durch Festsetzung der Höhenpunkte A bis L im Bebauungsplan eindeutig festgelegt und bindend geregelt. Hierbei ist ein Abstand der Höhenpunkte von ca. 150 m - 200 m gewählt worden, durch den die Lage der Gradienten eindeutig bestimmt werden kann. Die auf der Detailplanung der RÖVER Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh basierende Festsetzung der Höhenlage der Trasse dient der Konkretisierung und hinreichenden Bestimmtheit der Festsetzungen. Da bei der festgelegten Gradienten konstruktiv bedingte Abweichungen denkbar sind, wird eine Ausnahmeregelung aufgenommen, wonach Differenzen von bis zu 30 cm zu den festgesetzten Höhen zugelassen werden können.

⁶ **Hinweis:** Auf Grund der Anregung des Staatlichen Umweltamtes wurde nach der Offenlage gemäß § 3(2) BauGB die Höhenlage der Trasse im Bebauungsplan festgesetzt. Durch die Änderung werden keine zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft ermöglicht, es erfolgt keine Überschreitung des bilanzierten Ausgleichserfordernisses. Auf Grund der Anschlüsse an die vorhandenen Straßen war die Höhenlage im Bereich schutzbedürftiger Nutzungen bereits vorher konkret erkennbar. Es werden somit keine Auswirkungen auf die Belange Dritter gesehen. Auf einen zusätzlichen Verfahrensschritt kann daher verzichtet werden.

3.2 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Durch den Bau der Ortsentlastungsstraße entstehen zusätzliche Lärmbelastungen für die Anwohner. Zur Beurteilung der durch die Straße verursachten und auf die Wohn-Nachbarschaft einwirkenden Geräusch-Immissionen wurde bereits im Rahmen der 21. Änderung des Flächennutzungsplanes ein Schallgutachten durch das Büro AKUS GmbH⁷ erarbeitet. Das Gutachten basierte auf den dokumentierten Verkehrsmengen für die Variante 2 (Bau der Entlastungsstraße von der Borgholzhausener Straße (B 476) im Nordosten bis zur Münsterstraße (B 476) im Südwesten) der Verkehrsplanerischen Untersuchung von Brilon Bondzio Weiser, September 2001.

Auf Grund von Änderungen im Trassenverlauf sowie Aktualisierung der verkehrstechnischen Untersuchung wurde das Gutachten aus 2002 überprüft und fortgeschrieben⁸. Auf das Gutachten in der Anlage wird verwiesen.

Gesetzliche Grundlage für den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Sie ist in der Bauleitplanung hinsichtlich der einzuhaltenden Grenzwerte zwingend anzuwenden.

Im Streckenabschnitt des 1. Bauabschnittes zwischen Borgholzhausener Straße und der Straße Im Industriegelände werden zwei Gebäude höher als mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts (Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete) belastet:

- Der *Immissionsort 11* befindet sich nach Auffassung des Gutachters im Außenbereich. Für Außenbereichsnutzungen finden regelmäßig die Grenzwerte für Mischgebiete in Höhe von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts Anwendung. Vom Grundsatz her kann den Anforderungen des BauGB an gesundes Wohnen bis hin zu Mischgebietswerten der 16. BImSchV entsprochen werden, da in Mischgebieten Wohnen ohne Einschränkung möglich ist. Beim Immissionsort 11 handelt es sich um ein Bürogebäude, welches nur tagsüber genutzt wird.
- Der *Immissionsort 12* liegt innerhalb des im Bebauungsplan Nr. 16 festgesetzten Industriegebietes gemäß § 9 BauNVO. Dieses Wohngebäude hat dementsprechend Geräusch-Belastungen bis hin zu den Grenzwerten für Gewerbe-/Industriegebiete von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts hinzunehmen.

Im Ergebnis werden laut Gutachten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete nur am Immissionsort 11 tags und nachts im Erdgeschoss geringfügig (65 dB(A) tags / 56 dB(A) nachts) überschritten.

Geprüft werden muss in diesem Rahmen die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen. **Aktive Schallschutzmaßnahmen** wie Schallschutzwälle und -wände sind im vorliegenden Fall auf Grund der vorhandenen Straßenparzelle zwischen Gebäude und Ortsentlastungsstraße i.W. nicht möglich, werden auf Grund des hohen Aufwandes für einzelne Häuser i.d.R. als unverhältnismäßig angesehen und sind aus städtebaulicher Sicht mit Blick auf das Siedlungsbild im Ortseinfahrtsbereich nicht sinnvoll.

Eine angemessene Ruhe des Innenraumes soll deshalb durch **passiven Schallschutz** gewährleistet werden. Die Dimensionierung des Schallschutzes ist durch eine Bestandsaufnahme bzgl. Bausubstanz, Fensterflächenanteile etc. durchzuführen.

⁷ Schalltechnisches Gutachten....., AKUS GmbH, Bielefeld, Mai 2002

⁸ Schalltechnisches Gutachten....., AKUS GmbH, Bielefeld, 09.06.2006

Am Kreisverkehr an der Borgholzhausener Straße sieht die Planung zum Schutz der südöstlich angrenzenden Wohnbebauung im Außenbereich - auch wenn kein rechtlicher Anspruch besteht - aktiven Schallschutz in Form eines Lärmschutzwalles mit 10,0 m Breite vor. Dieser Lärmschutzwall ist zum Entwurf in den Bebauungsplan eingearbeitet worden.

3.3 Wasserwirtschaft und § 51a Landeswassergesetz

Das Plangebiet liegt nicht in einem **Wasserschutzgebiet**.

Das Landeswassergesetz mit den Bestimmungen in § 51a zur **Beseitigung von Niederschlagswasser** ist zu beachten. Hiernach ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah einem Vorfluter zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die Detailplanung der Straße sieht beidseitige Entwässerungsmulden bzw. -gräben vor. Die straßenbegleitenden Mulden bzw. Gräben werden über Notüberläufe an vorhandene Kanäle bzw. Vorfluter angeschlossen. An diesen Einleitungspunkten werden ausreichende Retentionsflächen mit Drosselbauwerken vorgesehen. In Abstimmung mit dem Kreis Gütersloh, Untere Wasserbehörde ist keine Behandlung des Niederschlagswassers (Vorklärung) notwendig, da das Wasser über die Bankette und Böschung ausreichend gereinigt wird.

3.4 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsbewertung

a) Grünordnung:

Das grünordnerische Gesamtkonzept ist durch das Büro für Garten- und Landschaftsplanung H.Lutermann erarbeitet worden. Aus städtebaulicher Sicht kommt der behutsamen Einbindung der Straße in die überwiegend offene und transparente Landschaft besondere Bedeutung zu. Zudem sollen die Pflanzungen so angelegt werden, dass wandernde Tierarten abgelenkt oder zum Überfliegen der Straße in größerer Höhe veranlasst werden.

Vorgesehen ist die Anpflanzung von straßenbegleitenden Hecken aus standortheimischen Laubgehölzen. Die übrigen Straßenabschnitte erhalten auf der Südseite eine einseitige durchgehende Baumreihe. „Restflächen“ sollen als Gras-, Kraut- und Staudensaum mit gelenkter Sukzession angelegt werden.

Der Kreisverkehr an der Borgholzhausener Straße trägt durch Baumpflanzungen zu einer städtebaulichen Aufwertung der Hauptzufahrt bei.

Die alte Baumhecke östlich der Rothenfelder Straße wird i.W. planungsrechtlich gesichert. Sie stellt ein prägendes Landschaftselement in der ansonsten sehr ausgeräumten Landschaft dar und schirmt das Gewerbegebiet Rothenfelder Straße zur freien Landschaft im Osten ab.

b) Naturschutz und Landschaftspflege:

Das Plangebiet liegt nicht im Landschaftsschutzgebiet. Durch Pflanzvorgaben entlang der Straßenverkehrsfläche (siehe 3.4 a) soll eine Einbindung der geplanten Straße erzielt werden.

In Bereichen mit Vorkommen gefährdeter oder zu schützender Tierarten werden entsprechende „Schutzpflanzungen“ angelegt, die Tiere von der Straße ablenken oder auch auf Querungsbauwerke wie die Brücke über den Aabach hinleiten. Heckenpflanzungen halten zudem einen Abstand von mindestens 10,0 m zum Fahrbahnrand ein, um nistende oder am Rand der Hecke jagende Vogelarten nicht zu gefährden. Stellenweise sind entlang der Straße hohe Böschungen vorgesehen. Diese stellen keine Schallschutzmaßnahme dar, sondern werden u.a. aus Gründen des Landschaftsschutzes (Sichtschutz, Einbindung) angelegt. In diesen Bereichen werden besonders breite und hoch wachsende Gehölzpflanzungen vorgesehen (Auenbereich des Aabaches, westlich der Rothenfelder Straße).

Zwischen geplanter Straße und ehemaliger Kläranlage soll eine Flachentsandung für die erforderlichen Dammaufschüttungen erfolgen. Durch entsprechende Maßnahmen kann hier in Randlage zum Aabach ein naturnahes Feuchtbiotop entstehen, das zudem als Hochwasserrückhalteraum dient. Östlich der Laerstraße ist die Anlage einer strukturreiche Biotopfläche durch die Anlage randlicher Schutzpflanzungen mit Laubgehölzen sowie die Entwicklung einer Feuchtbrache vorgesehen.

c) Eingriffsregelung:

Nach den §§ 1 und 1a BauGB sind die **Belange von Naturschutz und Landschaftspflege** in die Abwägung einzustellen und unter den gegebenen Rahmenbedingungen angemessen durch die Planungskonzeption der Stadt zu beachten. Die Erstaufstellung eines Bebauungsplans bereitet zudem in aller Regel **Eingriffe in Natur und Landschaft** vor.

Der Bebauungsplan Nr. 60 überplant v.a. intensiv genutzte Ackerflächen im Außenbereich. Zur genauen Bestandsaufnahme wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan in der Anlage verwiesen. Nach Prüfung der Rahmenbedingungen hält die Stadt die Ausweisung der benötigten Flächen für den Bau der Ortsentlastungsstraße auf Grund der in Kapitel 1 genannten Zielsetzungen grundsätzlich für sinnvoll und gerechtfertigt und räumt der Planung Vorrang vor einem **Eingriffsverzicht** ein. Die grundsätzliche Standortentscheidung ist im FNP bereits vorbereitet worden.

Auf den Flächen im Plangebiet werden neue Baurechte geschaffen und somit Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Zur **Eingriffsminimierung** wird ein weitgehender Erhalt vorhandener Baum- und Gehölzbestände angestrebt. Minimierungsmaßnahmen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz sind bereits unter 3.4 b) dargestellt worden, die städtebaulich-grünordnerischen Überlegungen wurden unter 3.4 a) erläutert.

Nach der grundlegenden Entscheidung für die Überplanung sind vor diesem Hintergrund die Grundsätze der planerischen Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen. Dieses leistet die Planung auf Basis der im LBP enthaltenen **Eingriffsbewertung**, die nach dem „Bewertungsrahmen für straßenbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft und deren Kompensation“ erstellt wurde. In der Bilanz ist der fachlich-rechnerische Ausgleichsbedarf für die Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, der sonstigen Schutzgüter wie Boden, Wasser und Klima/Luft sowie des Landschaftsbildes durch den Bau der öffentlichen Erschließung ermittelt worden. Die Berechnung basiert auf dem Bebauungsplan-Entwurf aus Juli 2006. Unter Anrechnung der Maßnahmen im Plangebiet verbleibt ein rechnerisches Defizit von ca. 300.000 Biotopwertpunkten bzw. umgerechnet ca. 7,0 ha externer Ausgleichsfläche (je nach Maßnahme und potenzieller Aufwertung des beanspruchten Grundstückes). Dabei müssen

die Maßnahmen auf ca. 2,39 ha geeignet sein, die Eingriffe in das Landschaftsbild zu kompensieren. Ein Eingriff in die bachbegleitende Baumhecke im Bereich der Querung des Aabaches soll so weit wie möglich gemindert werden. Eine Ersatzaufforstung im Ausgleichsverhältnis 2:1 wird im Rahmen der Kompensation erbracht.

107.000 Punkte des errechneten Defizites sollen aus dem städtischen Ökokonto (Maßnahme Oesterweg) nachgewiesen werden. Der Restbedarf soll durch Maßnahmen des Kompensationskonzeptes „Aabach-Aue“⁹ ausgeglichen werden. Hierbei handelt es sich um die Maßnahmen Nr. 2 (18.100 Punkte), Nr. 4 (49.300 Punkte), Nr. 5 (15.000 Punkte), Nr. 20 (3.600 Punkte), Nr. 27 (38.400 Punkte), Nr. 32 (28.400 Punkte) und Nr. 33 tlw. (Anteil von 40.000 Punkten). Auf das Kompensationskonzept, insbesondere Tabelle 2 wird verwiesen.

Die externen Flächen oder die konkreten Maßnahmen werden jedoch nicht im Bebauungsplan selber gemäß § 9(1) BauGB festgesetzt, da die Flächen gemäß § 9(1a) Satz 2, letzter Halbsatz BauGB („..., dies gilt auch für Maßnahmen auf von der Gemeinde bereit gestellten Flächen.“) von der Stadt vertraglich gesichert werden. Daher kann die Detailabstimmung der konkreten Maßnahmen sachgerecht im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen mit den Fachbehörden vorgenommen werden.

4. Umweltprüfung

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der **Umweltbericht** ist als **Teil II der Begründung** beigefügt.

Wie für die einzelnen Schutzgüter dargelegt, ergeben sich nach heutigem Kenntnisstand durch das Vorhaben zunächst Beeinträchtigungen der Umwelt durch erstmalige Versiegelung von Böden, Eingriffe in das Landschaftsbild etc. Die Auswirkungen sind jedoch voraussichtlich auf das Plangebiet und das enge Umfeld begrenzt und insgesamt 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.

5. Bodenordnung

Die Flächen im Plangebiet sind überwiegend im Besitz privater Eigentümer. Die Stadt steht in Grundstücksverhandlungen mit den derzeitigen Grundstücksbesitzern, sie ist bemüht, die durch die Planung erforderliche Neuordnung der Nutzungsverhältnisse mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln. Ein Flurbereinigungsverfahren nach § 86 FlurbG ist nach heutigem Kenntnisstand nicht notwendig.

⁹ Kompensationskonzept Aabach-Aue - Externe Kompensationsmaßnahmen für die Ortsentlastungsstraße und sonstige Projekte der Stadt Vermold, Büro für Landschaftsplanung Lutermann, 2006

6. Flächenbilanz

Teilfläche/Nutzung	Größe in ha*
Öffentliche Straßenverkehrsfläche (inklusive Verkehrsfläche, Fuß-/Radwege, Verkehrsbegleitgrün)	4,80
Fuß-/Radweg	0,02
Wirtschaftswege	0,08
Gewässer (Aabach)	0,04
Öffentliche Grünfläche	2,57
Entwicklungsflächen insgesamt, davon	1,66
- naturnahes Feuchtbiotop	1,22
- strukturreiche Biotopfläche	0,44
Gesamtfläche Plangebiet	9,17

*ermittelt auf Basis der Plankarte im Maßstab 1:1.000, Werte gerundet!

7. Hinweise zur Abwägung und zum Planverfahren

Auf die Beratungsunterlagen der Stadtvertretung der Stadt Versmold und ihrer Fachausschüsse wird ergänzend Bezug genommen, insbesondere auf die Vorlage der Verwaltung zu der Sitzung der Planungsausschusses vom 30.11.2005 als Entscheidungsgrundlage für die Einleitung des Planverfahrens gemäß § 2(1) BauGB.

Die frühzeitige **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB** wurde am 10.05.2006 durch einen Planersprechttag durchgeführt. Zudem wurden die Planunterlagen vom 11.05.2006 bis einschließlich 23.05.2006 im Rathaus der Stadt bereit gehalten. Zum Informationstag erschienen nur wenige Bürger, es sind insgesamt nur vier Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit bei der Stadt eingegangen. Die **Beteiligung der Behörden gemäß § 4(1) BauGB** wurde im April/Mai 2006 durchgeführt. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB sowie die vorliegenden Gutachten dienen als Grundlage für den Planentwurf.

Zur Abwägung wird über die Begründung hinaus Bezug genommen auf die Vorlage der Verwaltung zur Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Versmold zum Offenlagebeschluss (VL-78/2006).

Die **Offenlage gemäß § 3(2) BauGB** wurde im August/September 2006 durchgeführt. Als Beratungsergebnis haben sich folgende Änderungen nach der Offenlage ergeben:

- Die Höhenlage der Fahrbahn wird durch Festsetzung im Bebauungsplan geregelt.
- Die mit der Fachbehörde abgestimmten Kompensationsflächen sind in die Begründung aufgenommen worden.

Nach Vorbereitung im Fachausschuss hat die Stadtvertretung der Stadt Versmold in ihrer Sitzung im Oktober 2006 die vorliegenden Stellungnahmen beraten, abgewogen und im Ergebnis den Bebauungsplan Nr. 60 „Ortsentlastungsstraße, 1. BA“ als Satzung beschlossen. Auf die Beratungsunterlagen der Stadtvertretung und ihrer Fach-

S79

ausschüsse einschließlich der Protokolle wird ausdrücklich Bezug genommen. Ausdrücklich wird auch auf die in der Anlage beigefügten Fachgutachten verwiesen, die Voraussetzung für die Fortführung des Planverfahrens gewesen sind.

Vermold, im Oktober 2006