

Gemeinde Kirchlengern -
Bebauungsplan Ki 15 „Südlicher Bahnhofsbereich“ – 2. Änderung

Begründung (Entwurf)

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ri/Lf-17206031-01 / 06.01.2021

Inhalt:

I.	Begründung zum Bauleitplan	5
1.	Räumlicher Geltungsbereich	5
2.	Planungsanlass / Aufstellungserfordernis.....	5
3.	Berücksichtigung des Regionalplanes und des Flächen nutzungsplanes	6
4.	Situation des Geltungsbereiches.....	6
5.	Planungsabsichten	7
5.1	Art und Maß der Nutzung	7
5.1.1	Art der Nutzung.....	7
5.1.2	Maß der Nutzung / Bauweise	7
6.	Erschließung	7
6.1	Verkehrerschließung.....	7
6.2	Ver- und Entsorgung	8
6.3	Ökologie / Begrünung.....	8
7.	Immissionsschutz	8
8.	Denkmalschutz / Denkmalpflege	9
9.	Planverwirklichung / Bodenordnung	9
10.	Erschließungskosten	9
11.	Flächenbilanz.....	9
II.	Beschreibung und Bewertung möglicher Umweltauswirkungen	10
1.	Einleitung	10
1.1	Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bauleitplanes, einschließlich der Beschreibung der Festlegungen des Planes mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden des geplanten Vorhabens	10
1.2	Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	10
2.	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen	11
2.1	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario), einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich	

beeinflusst werden und eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	11
2.1.1 Boden / Fläche	11
2.1.2 Gewässer / Grundwasser.....	12
2.1.3 Klima / Lufthygiene	12
2.1.4 Arten / Lebensgemeinschaften	13
2.1.5 Orts- / Landschaftsbild	13
2.1.6 Mensch / Gesundheit.....	14
2.1.7 Kultur / Sachgüter.....	14
2.1.8 Wechselwirkungen	14
2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	14
2.2.1 Boden / Fläche	14
2.2.2 Gewässer / Grundwasser.....	15
2.2.3 Klima / Lufthygiene	15
2.2.4 Arten / Lebensgemeinschaften	15
2.2.5 Orts- / Landschaftsbild	15
2.2.6 Mensch / Gesundheit.....	16
2.2.7 Kultur / Sachgüter.....	16
2.2.8 Wechselwirkungen	16
2.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen festgestellte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen, sowie geplante Überwachungsmaßnahmen	16
2.3.1 Vermeidungs- / Verhinderungs- / Verringerungsmaßnahmen.....	16
2.3.2 Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung	17
2.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen).....	17
3. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	17
III. Verfahrensvermerk	18

I. Begründung zum Bauleitplan

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Ki 15 „Südlicher Bahnhofsbereich“ – 2. Änderung befindet sich am südöstlichen Rand des Zentrums der Gemeinde und zwar unmittelbar südlich der Bahnhofstraße. Der Geltungsbereich wird allein durch die Flurstücke Nr. 597, 598, 599, 600 und 601 in der Flur 15 der Gemarkung Kirchlengern gebildet.

Der aktuelle Katasterbestand wurde am 27.05.2020 digital vom Vermessungs- und Katasteramt des Kreises Herford (AZ.: 19.0851-AU) übernommen.

Der räumliche Geltungsbereich ist in der Planzeichnung geometrisch eindeutig festgesetzt.

Der Ursprungsbebauungsplan Ki 15 „Südlicher Bahnhofsbereich“ (als einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB – bekannt gemacht am 15.10.2003) wird in einem Teilbereich überlagert. Mit Rechtskraft des vorliegenden Planes verliert der überlagerte Teil seine Wirksamkeit.

2. Planungsanlass / Aufstellungserfordernis

Anlass für die Änderung des Bebauungsplanes ist das Erfordernis zur Schaffung baulicher Anlagen für verkehrliche Zwecke und zwar in einem Bereich, der bislang als „Allgemeine Wohngebiete“ mit überbaubaren Grundstücksflächen festgesetzt ist. Die geplanten baulichen Anlagen sollen eine Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsfunktionen ermöglichen. Die Gemeinde beabsichtigt unmittelbar südlich des Bahnhofpunktes Kirchlengern eine Mobilitätsstation sowie eine P + R – Anlage zu errichten. Dadurch soll der bereits vorhandene Verknüpfungspunkt zwischen Schiene und Bus sowie Pkw-Verkehr gefördert und durch Einrichtungen der E-Mobilität, des Carsharings und des Fahrradverleihs ergänzt werden.

Um die noch unbebauten Flächen innerhalb eines ansonsten relativ dicht bebauten Bereiches entsprechend nutzen zu können, sind planungsrechtliche Änderungen erforderlich. Dies soll gemäß § 13 a BauGB durch einen Bebauungsplan der Innenentwicklung erfolgen.

Der Gesetzgeber ermöglicht für die Wiedernutzung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung, einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufzustellen. Dazu gehört nach einschlägiger Kommentierung des BauGB auch die Überplanung nach § 30 zu beurteilender Bereiche, mit der der Zweck verfolgt wird, vorhandene städtebauliche Strukturen (in nur wenigen Beziehungen) hinsichtlich ihrer baulichen Zulässigkeitsregelungen zu ändern. Deshalb soll ein Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne des § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Der Bebauungsplan setzt eine zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO von weniger als 20.000 m² fest. Die Pflicht zur Durchführung einer UVP besteht nicht und Anhaltspunkte für eine maßgebliche Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 und 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen nicht. Der Bebauungsplan wird daher als Bebauungsplan der Innenentwicklung der Vorschriften des § 13a BauGB aufgestellt.

3. Berücksichtigung des Regionalplanes und des Flächennutzungsplanes

Die Flächen südlich des „Schienenweges für Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehrs“ (Bahnlinie Osnabrück / Hannover) sind im relevanten Bereich des Regionalplans Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld als „Allgemeine Siedlungsbereiche“ (ASB) dargestellt. Von daher sind grundsätzlich Entwicklungen als Verkehrsanlagen möglich. „Überschwemmungsbereiche“ der Else grenzen nicht direkt an.

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Kirchlengern ist der Bereich als „Gemischte Bauflächen“ dargestellt. Nördlich und westlich angrenzend befinden sich „Verkehrsflächen“ mit der Zweckbestimmung „ZOB“ (Zentraler Omnibusbahnhof). Die geplanten verkehrsbezogenen Nutzungen widersprechen der Darstellung des Flächennutzungsplanes nicht, zümal es sich nur um eine Teilfläche in einer größeren „Gemischten Baufläche“ handelt. Dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 des BauGB wird insofern auch mit der beabsichtigten Neufestsetzung als „Verkehrsanlagen besonderer Zweckbestimmung“ weiterhin entsprochen.

4. Situation des Geltungsbereiches

Der Ursprungsbebauungsplan setzt „Allgemeine Wohngebiete“ mit nord-/südorientierten Baufeldern ohne weitere Regelungen fest. Benachbart grenzen Flächen mit der gleichen Festsetzungsart an. Dort wurden Ein- und Mehrfamilienhäuser mit rückwärtigen Grünflächen errichtet. Unmittelbar westlich angrenzend befinden sich seit der 1. Änderung des Ursprungsplanes „Verkehrsflächen“ und „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ – „öffentliche Parkfläche“. Eine derartige öffentliche Abstellanlage für Personenkraftfahrzeuge wurde auch errichtet. Die Straße Am Bahnhof ist als Sackgasse angelegt und endet unmittelbar südwestlich des Plangeltungsbereiches.

Das Gelände weist bei Höhen von ca. 58-60 m ü. NHN ein Gefälle in südlicher Richtung auf.

Der nahezu quadratisch geformte Plangeltungsbereich stellt sich als regelmäßig unterhaltene und eingezäunte Wiesenfläche dar, welche von der Gemeinde gepflegt wird.

5. Planungsabsichten

Durch die 2. Änderung des Bebauungsplans sollen verkehrliche Verknüpfungen im Umfeld des Bahnhofpunktes gefördert werden. Bereits heute wird der Bahnhofpunkt von ca. 600 Pendlern/Tag genutzt. Das Angebot an Pkw-Stellplätzen soll jedoch angebotsorientiert erhöht werden. Gleichzeitig ist es Ziel, alternative Angebote in den Bereichen Carsharing, E-Mobilität und Fahrradnutzung zu fördern.

5.1 Art und Maß der Nutzung

5.1.1 Art der Nutzung

Da explizit verkehrsbezogene Anlagen planungsrechtlich vorbereitet werden sollen, wird primär eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt. Diese ist in zwei Bereiche gegliedert. Der östliche Teil stellt einen klassischen P + R (Park an Ride-) Parkplatz dar; der westliche Teil lässt hochbauliche Anlagen in einer Fläche zu, die mit B+R (Bike and Ride) festgesetzt ist. Damit werden z. B. überdachte Fahrradunterstände, Wartungs- und Verkaufseinrichtungen für Zweiräder aber auch Einrichtungen für Reisedienstleistungen, Sanitäranlagen sowie Flächen für Carsharing ermöglicht.

5.1.2 Maß der Nutzung / Bauweise

Für den östlichen Teil sind Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung entbehrlich. Nach derzeitigen Planungsüberlegungen sollen in einer zweizeiligen Anlage zunächst 42 und später gegebenenfalls weitere 30-40 Stellplätze ermöglicht werden. Im westlichen Teil wird eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Dort ist nach bisheriger Konzeption die Errichtung einer Mobilstation mit Einrichtungen zum Abstellen und Warten von Fahrrädern vorgesehen. Weitere Service- und Verkaufsdienstleistungen, die auf den Verkehrs- und Reisesektor orientiert sind, sollen perspektivisch möglich sein. Über eine erste bauliche Anlage im nördlichen Teil der überbaubaren Grundstücksflächen hinaus ist eine Erweiterung in südlicher Richtung optional vorgesehen. Zusätzlich werden Anlagen der E-Mobilität (Stromtankstelle) ermöglicht und Stellplätze für Carsharing zugelassen. Die Baugrenzen sind derart platziert, dass eine Parallelität zu den randlichen Strukturen besteht.

Die Höhe der baulichen Anlage wird auf 6,5 m oberhalb der Oberkante Erdgeschoss Fertigfußboden (OKFF) baulicher Anlagen beschränkt. Diese Höhe ist vergleichbar mit der Höhe eines zweigeschossigen Flachdachgebäudes. Um eine überhöhte Erdgeschossituation zu vermeiden, wird eine maximale OKFF-Höhe von 66 m ü. NHN festgelegt.

6. Erschließung

6.1 Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung des Geltungsbereiches erfolgt unmittelbar vor der Bahnhofstraße und gegebenenfalls von der Straße Am Bahnhof. Damit ist eine für das Verkehrsaufkommen ausreichende

Verkehrerschließung gewährleistet. Eine Zufahrt aus östlicher oder südlicher Richtung wird durch Grünstreifen verhindert.

Die Kfz-Stellplätze einer P + R – Nutzung zeichnen sich durch eine geringe Wechselrate aus. Zwar kann es in der Morgenspitze zu kurzzeitigen Staubbildungen im Bereich der Bahnhofstraße kommen – insgesamt werden jedoch keine Verkehrsmengenprobleme gesehen.

6.2 Ver- und Entsorgung

Anschlussmöglichkeiten an die öffentliche Schmutzwasserableitung der Mobilstation sind möglich. Auch das Niederschlagswasser, das sich zunächst in Mulden sammeln kann (aber dort nur bedingt versickert), kann der öffentlichen Niederschlagswasserentsorgung in der Bahnhofstraße zugeführt werden. Eine generelle Versickerungsfähigkeit in allen Teilen des Geltungsbereiches ist gemäß gutachterlicher Prüfung¹ nicht gegeben.

6.3 Ökologie / Begrünung

Es handelt sich um eine Plangebietsfläche, die sich im baulich intensiv genutzten zentralen Siedlungsbereich der Gemeinde befindet. Die unmittelbar angrenzenden Areale sind überwiegend durch verkehrliche Funktionen geprägt. Der Anteil von Begrünung im öffentlichen Raum ist eher gering. Grünstrukturen resultieren im Wesentlichen aus dem östlich und südlich benachbarten Hausgärten. In südlicher und westlicher Richtung erstreckt sich mit deutlichem Abstand der durch den Siedlungskörper eingezwängte Niederungsraum der Else. Von diesem Fließgewässer ist der Plangeltungsbereich jedoch durch Straßen und Bebauung deutlich getrennt. Der Geltungsbereich wird durch eine randliche Eingrünung gerahmt.

Angesichts der vorhandenen Standortausprägungen ist ein Vorkommen schützenswerter Arten nicht wahrscheinlich. Kenntnisse über derartige Vorkommen liegen nicht vor.

7. Immissionsschutz

Die neuen Festsetzungen bewirken gegenüber dem bisherigen Rechtsstand eine vorwiegend verkehrlich orientierte Änderung. Es handelt sich dabei um Verkehre, die überwiegend durch Pendlerbeziehungen Berufstätiger erzeugt werden. Dadurch ergibt sich für den Parkplatzbereich eine deutlich niedrigere Wechselfrequenz als dies z.B. bei Lebensmittelmärkten der Fall ist. Zudem ist der weit überwiegende Teil der Parkverkehre im Unterschied zu Parkplätzen für Veranstaltungseinrichtungen auf den Tageszeitraum beschränkt. Am Wochenende ist zudem eine deutlich reduzierte Nutzung zu erwarten. Die besondere Charakteristik der P + R – Anlage an dieser Stelle bewirkt somit nur sehr beschränkte schalltechnische Auswirkungen. Von erheblichen Störwirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft ist deshalb nicht

¹ Geoanalytik Dr. Loh, Baugrundgutachten zum Bau einer Mobilstation an der Bahnhofstraße in 32278 Kirchlengern, Bünde, 30.01.2020

auszugehen. Möglichen Lichtimmissionen für benachbarte Grundstücke kann durch eine Bepflanzung der randlichen Grünstreifen vorgebeugt werden.

8. Denkmalschutz / Denkmalpflege

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich weder Baudenkmäler noch sonstige Denkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes (DSchG NRW) bzw. Objekte, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Gemeinde Kirchlengern enthalten sind. Nördlich benachbart befindet sich das ehemalige Bahnhofsgebäude als Denkmal. Dieses wird durch die beabsichtigte Nutzungsänderung jedoch nicht negativ beeinflusst.

9. Planverwirklichung / Bodenordnung

Die Flächen befinden sich im kommunalen Eigentum. Bodenordnerische Maßnahmen sind von daher nicht notwendig.

10. Erschließungskosten

In den Haushalt der Gemeinde sind Kosten für öffentliche Erschließungsmaßnahmen eingestellt. Die Entwurfsplanung für die P + R – Anlage geht von ca. 281.000,00 € Bruttobaukosten aus. Die Gemeinde hat dafür einen Förderantrag an das Land NRW gestellt.

11. Flächenbilanz

Nutzung	Fläche in m ² , ca.	Fläche in %, ca.
Verkehrsflächen	140 m ²	4,0 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	2970 m ²	84,6 %
Grünflächen	400 m ²	11,4 %
Summe	3510 m²	100,0 %

II. Beschreibung und Bewertung möglicher Umweltauswirkungen

1. Einleitung

1.1 Kurzdarstellung des Inhaltes und der wichtigsten Ziele des Bauleitplanes, einschließlich der Beschreibung der Festlegungen des Planes mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden des geplanten Vorhabens

Ziel der Aufstellung der Änderung des Ursprungsbebauungsplanes ist die rechtliche Vorbereitung verkehrlich bedingter Nutzungen an einem Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Verkehrsarten.

Die Umwelt und ihre Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens werden bewertet. Dazu werden die vorliegenden Kenntnisse bei den einzelnen Schutzgütern vor und nach Maßnahmenrealisierung dargestellt und die beabsichtigten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erläutert. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird gemäß § 18 (4) BNatSchG ermittelt und die Ergebnisse in die Planung integriert.

1.2 Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Innerhalb der umweltbezogenen Fachgesetze sind für die unterschiedlichen Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert, welche im Rahmen der nachfolgenden Umweltprüfung der relevanten Schutzgüter zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Bewertung sind besonders derartige Strukturen und Ausprägungen bei den einzelnen Schutzgütern zu berücksichtigen, die im Sinne des zugehörigen Fachgesetzes bedeutsame Funktionen wahrnehmen (z.B. geschützte oder schutzwürdige Biotope als Lebensstätte streng geschützter Arten). Deren Funktionstätigkeit ist unter Berücksichtigung der gesetzlich fixierten Ziele zu schützen, zu erhalten und ggf. weiterzuentwickeln.

Der Regionalplan hat nach dem Landesnaturschutzgesetz NRW die Funktion eines Landschaftsrahmenplanes.

Der Geltungsbereich kann, gemäß der Darstellungen im Regionalplan, als „Allgemeine Siedlungsbereiche“ (ASB) eingestuft werden. Überlagernde Darstellungen existieren nicht.

Ein aus den regionalplanerischen Vorgaben abzuleitender, konkretisierender Landschaftsplan liegt für den betreffenden Bereich nicht vor.

Spezielle naturschutzrechtliche Schutzausweisungen existieren für den Plangeltungsbereich nicht. Ebenso wenig gibt es Bereiche, die dem Zuständigkeitsbereich der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie oder der Vogelschutzrichtlinie zuzuordnen wären.

Von daher gelten vorrangig die allgemein gültigen Ziele des Umweltschutzes, die sich u.a. aus dem Bundesnaturschutzgesetz sowie dem Landesnaturschutzgesetz NRW ergeben.

2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Die vorliegenden Kenntnisse bei den einzelnen umweltrelevanten Schutzgütern vor und nach der Maßnahmenrealisierung werden dargestellt und die beabsichtigten Vermeidungs-, Verhinderungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen erläutert.

2.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario), einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden und eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

2.1.1 Boden / Fläche

Nach der Bodenkarte 1:50.000 des Geologischen Dienstes NRW handelt es sich bei dem örtlichen Bodentyp um Pseudogley-Braunerde mit der Hauptbodenart (nach BBodSchV) Lehm/Schluff. Eine Schutzwürdigkeit der Böden wurde nicht ermittelt. Die Wertzahlen der Bodenschätzung wurden mit 27 – 45 als „mittel“ bewertet. Die Versickerungseignung wird als „ungeeignet – VSA, Mulden-Rigolen-Systeme (Bewirtschaftung mit gedrosselter Ableitung)“ bezeichnet.

Tatsächlich ist ein kleiner Teil der Flächen (Fußweg im Norden, Pkw-Stellplätze im Westen) vollständig versiegelt. Der überwiegende Bereich weist keine Versiegelung auf.

Ein Bodengutachten² für den nordöstlichen Teil des Plangeltungsbereiches kommt zu folgenden Resultaten:

„Die nichtbindigen Sandböden sind überwiegend mitteldicht gelagert und damit ausreichend bis gut standfest und entsprechend tragfähig.

Die bindigen Sandböden und die Schluffböden sind überwiegend steifkonsistent und damit ebenfalls ausreichend standfest und entsprechend tragfähig.

² Geoanalytik Dr. Loh, Baugrundgutachten zum Bau einer Mobilstation an der Bahnhofstraße in 32278 Kirchlengern, Bünde, 30.01.2020

Im Sinne der DIN 1054 kann i. d. R. ab steifer Konsistenz bindiger Böden bzw. mitteldichter Lagerung nichtbindiger Böden ausreichende Tragfähigkeit angenommen werden. Somit ist auf der Grundlage der Sondierergebnisse zusammenfassend festzustellen, dass der natürlich gewachsene Untergrund für den Bau der Mobilstation ausreichend tragfähig sein wird.

Bautechnisch nicht geeignete Standortböden in der Gründungssohle sind durch verdichtete Füllsande oder Mineralgemisch auszutauschen.

Locker gelagerte (Füll-)Sande sind intensiv zu verdichten.

Für die Verkehrsflächen sind im Erdplanum nach einer intensiven Verdichtung der (Füll-)Sande ebenfalls ausreichend standfeste und entsprechend tragfähige Böden zu erwarten.“

„An der Geländeoberfläche und am Bohrgut aus den Sondierungen waren keine Hinweise auf umwelt- und entsorgungsrelevante Bodenbelastungen bzw. Altlasten festzustellen.“

2.1.2 Gewässer / Grundwasser

Im Geltungsbereich selbst sind keine Gewässer vorhanden. Südwestlich gelegen befindet sich in ca. 150 m Entfernung die Elbe.

Ein Überschwemmungsgebiet liegt für den Geltungsbereich selbst nicht vor. Randlich der Elbe existieren jedoch festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Wasserschutzgebiete sind im Nahbereich nicht vorhanden.

Die Grundwasserleiter sind gemäß geologischem Dienst „Geringleiter von geringer bis sehr geringer Durchlässigkeit und ohne nennenswerte Ergiebigkeit. Der Teilraum ist Grundwasser-Mangelgebiet“.

Das Niederschlagswasser wird derzeit auf der unbefestigten Fläche versickert.

Das Bodengutachten führt zur Versickerungseignung folgendes aus:

„Auf der Grundlage von Erfahrungswerten und der aus den Kornverteilungsanalysen abzuleitenden Durchlässigkeiten [...] ist festzustellen, dass die grundstücksseitig aufgeschlossenen nicht bzw. schwach bindigen Sandböden „durchlässig“ (DIN 18130) und somit grundsätzlich für eine Versickerung von Regenwasser geeignet sind.

Die straßenseitig ab $\geq 0,8$ m GOK anstehenden Sandböden sind „stark durchlässig“ und damit für eine Versickerung von Regenwasser geeignet.

Die Versickerungsfähigkeit sollte im Bereich einer gegebenenfalls geplanten Versickerungsanlage durch einen Feldversuch (Open-End-Test) weiter verifiziert werden.“

2.1.3 Klima / Lufthygiene

Die überwiegend bebauten Siedlungsflächen im Umfeld des Geltungsbereiches bewirken eine Beeinflussung des örtlichen Kleinklimas. Durch die Versiegelung ergibt sich dort eine geringe Frischluftproduktion. Die Temperaturamplitude ist gegenüber unversiegelten Bereichen deutlich erhöht und die Luftfeuchtigkeit tendenziell niedriger.

Die Bebauungsdichte ergibt andererseits einen gewissen Schutz gegen Windanfälligkeiten. Lufthygienische Beeinträchtigungen liegen nicht vor. Von der Fläche selbst ist aufgrund des Bewuchses von einer gewissen Frischluftproduktion auszugehen. Eine Wirkung ist jedoch allenfalls auf den unmittelbaren Umgebungsraum zu erwarten.

In südlicher und westlicher Richtung liegen mit dem Niederungsraum der Else naturnähere Strukturen vor, die insbesondere angesichts der Lage zur Hauptwindrichtung ausgleichend auf die negativen Einflüsse der Bebauung wirken.

Ausgeprägte Frischluftschneisen, die für das Gemeindegebiet von Bedeutung wären und eine Qualitätseinbuße durch die beschriebene Situation erführen, sind im unmittelbaren Bereich der vorgesehenen Planung nicht erkennbar. Der Else-Niederungsraum ist durch Verkehrsanlagen und Gebäude deutlich vom Plangebiet getrennt.

2.1.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Als potenzielle natürliche Vegetation ist für den Planbereich Flattergras-Buchenwald, stellenweise Perlgras-Buchenwald angegeben. Die randlichen Gehölzstrukturen bestehen aus vorwiegend heimischen Sträuchern sowie Einzelbäumen mit teilweiser Nadelholzbeimischung.

Aus ökologischer Sicht bieten auch die unbebauten und randlich stark frequentierte Flächen nur relativ geringwertige Lebensraumpotenziale. Bei dem Artenbesatz handelt es sich vsl. vorwiegend um Kulturfolgerarten, die sich im Wesentlichen in den benachbarten Gärten aufhalten. Artenschutzrechtlich relevante Vorkommen sind nicht bekannt.

Schutzgebiete mit rechtlich gesichertem Status sind im Geltungsbereich und in der unmittelbaren Nachbarschaft nicht vorhanden.

Ein bedeutsames Biotop, nämlich die Else, weist gleichzeitig die Eigenschaft eines FFH-Gebietes (DE-3817-301) wie auch eines Naturschutzgebietes und eines Landschaftsschutzgebietes auf und ist minimal ca. 150 m entfernt. Dieser Naturraum ist jedoch durch mehrere Gebäudereihen baulich/räumlich abgetrennt.

2.1.5 Orts- / Landschaftsbild

Der Geltungsbereich befindet sich im Naturraum Ravensburger Hügelland, Untereinheit Quernheimer Hügel- und Bergland. Der Geltungsbereich weist allerdings keine Bezüge zur freien Landschaft auf. Der Plangeltungsbereich ist von den randlichen Verkehrsflächen gut einsehbar. Durch die Offenheit der Fläche mangelt es an einer erlebbaren Raumkante.

2.1.6 Mensch / Gesundheit

Der Zustand der Plangebietsfläche hat keine nennenswerten Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Das Areal ist nicht öffentlich nutzbar.

Die randlichen Verkehrsstrukturen (Straße/Bahn) beeinflussen den Plangeltungsbereich in gewissem Umfang.

2.1.7 Kultur / Sachgüter

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich weder Baudenkmäler noch sonstige Denkmäler im Sinne des Denkmalschutzes (DSchG NRW) bzw. Objekte, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Gemeinde Kirchlengern enthalten sind. Im Nahbereich existiert mit dem ehemaligen Bahnhofsgebäude (Bahnhofstrasse 11) ein unter der laufenden Nummer 25 in die Denkmalliste eingetragenes Baudenkmal. Das alte Empfangsgebäude ist seit dem 22.09.1988 eingetragen. Es handelt sich um ein zweigeschossiges rotes Backsteingebäude.

2.1.8 Wechselwirkungen

Besondere Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltmedien, die über die bereits beschriebenen hinausgehen, sind nicht erkennbar.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Grundsätzlich können bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren auf die Umweltmedien unterschieden werden.

Die durch Baumaßnahmen bedingten Auswirkungen sind nur temporärer Art und von daher allein beachtlich, wenn sie dennoch zu nachhaltigen Beeinträchtigungen führen. Derzeit ist nicht erkennbar, dass damit nachhaltige Auswirkungen verbunden sind.

2.2.1 Boden / Fläche

Durch den zukünftig zulässigen Umfang der baulichen Inanspruchnahme erfolgt eine deutliche Bodeninanspruchnahme. Im Vergleich zu dem derzeit rechtlich möglichen Versiegelungsumfang durch die Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplanes erhöht sich jedoch der Grad der Bodeninanspruchnahme, der bisher aufgrund planungsrechtlicher Festsetzungen mit maximal 60 % beziffert werden kann, nur in moderatem Umfang.

Es erfolgen insgesamt vsl. eine erhöhte Bodeninanspruchnahme und eine Störung der gewachsenen Bodenhorizonte, die ohne die geänderte Bauleitplanung nur in geringerem Umfang zulässig wären. Da es sich um einen relativ kleinen Geltungsbereich handelt und keine besondere Wertigkeit des Bodens ermittelt wurde, ist der zusätzliche Eingriff in das Umweltmedium jedoch nicht als erheblich einzustufen.

2.2.2 Gewässer / Grundwasser

Das Niederschlagswasser wird zukünftig nur teilweise versickert. Eine Versickerung innerhalb des Geltungsbereiches ist primär in den randlichen Grünflächen möglich. Das im Geltungsbereich zukünftig anfallende Niederschlagswasser soll darüber hinaus möglichst in Mulden versickert werden. Dazu ist eine Ableitung von den Parkplatzflächen in Versickerungsmulden vorgesehen. Allerdings sind die vorhandenen Böden nur bedingt versickerungsfähig. Deshalb soll eine Ableitung nicht versickerungsfähiger Niederschläge in die öffentliche Niederschlagswasserkanalisation erfolgen. Das vorhandene Leitungsnetz ist dafür ausreichend dimensioniert.

2.2.3 Klima / Lufthygiene

Durch die planungsrechtlich modifizierten baulichen Maßnahmen können zusätzliche kleinflächige Klimaveränderungen geringen Umfanges entstehen. Durch stärker versiegelte Flächen können leicht erhöhte Klimaschwankungen und eine tendenzielle Reduzierung der Luftfeuchte bewirkt werden. Aufgrund der ringsum teilweise bebauten Flächen ist auch ein schneller Ausgleich klimatischer Belastungen nur bei günstigen Luftströmen und Klimavoraussetzungen zu erwarten. Die randlichen Grünflächen können im geringen Umfang zu Ausgleichswirkungen beitragen.

2.2.4 Arten / Lebensgemeinschaften

Auswirkungen auf das Artenspektrum und die Individuenzahl sind durch eine Umsetzung der (geänderten) Planfestsetzungen allenfalls im geringen Umfang zu erwarten. Die zusätzlichen Versiegelungen sind so gering, dass keine spürbaren Veränderungen des Lebensraumpotenzials prognostiziert werden können.

Schützenswerte Arten sind an dieser Stelle der Gemeinde nicht bekannt und angesichts der gegebenen Strukturen auch nicht offensichtlich zu erwarten.

2.2.5 Orts- / Landschaftsbild

Die Plangebietsflächen sind von den randlichen Verkehrsflächen weiterhin gut einsehbar. Die geplanten hochbaulichen Anlagen können dazu beitragen, die räumliche Struktur des Ortsbildes auf der Südseite der Bahnhofstraße zu verbessern.

2.2.6 Mensch / Gesundheit

Unmittelbare Gefahrenquellen für die menschliche Gesundheit ergeben sich durch die Festsetzungen nicht. Durch verkehrliche Nutzung der baulichen Anlagen sind gegenüber dem derzeitigen Zustand temporär wechselnde Auswirkungen zu erwarten. Der Charakter der geplanten baulichen Anlagen beinhaltet eine an die Arbeitszeiten der Nutzer gekoppelte Inanspruchnahme. Von daher ist zu den rechtlich gebotenen Ruhezeiten (nachts/am Wochenende) nur ein geringer Störgrad anzunehmen. Aber auch zu den Tageszeiten in der Woche sind nur geringe Wechselraten von Stellplatzbelegungen zu erwarten. Deshalb wird insgesamt nicht von erheblichen Auswirkungen auf benachbarte sensible Nutzungen ausgegangen.

Mögliche Auswirkungen auf Erholungsnutzungen sind nicht erkennbar. Auch das Plangebiet selbst erfährt keine erheblichen Belastungen.

2.2.7 Kultur / Sachgüter

Da vsl. keine Kultur- und ökologisch bedeutenden Sachgüter in Anspruch genommen werden, entstehen keine Beeinträchtigungen bei diesem Bewertungsaspekt.

2.2.8 Wechselwirkungen

Die zukünftig zulässigen Maßnahmen bewirken Eingriffe, die auch Wechselwirkungen auf die einzelnen Umweltmedien haben können. So wird eine intensiv erfolgende Bodeninanspruchnahme sowohl Auswirkungen auf die Wasserspeicherung als auch auf die Flora haben. Damit werden auch der Fauna Lebensräume entzogen. Erhebliche zusätzliche Auswirkungen gegenüber den, bei den im Einzelnen bewerteten Umweltmedien beschriebenen, sind durch weitere Wechselwirkungen nicht erkennbar.

2.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen festgestellte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen, sowie geplante Überwachungsmaßnahmen

2.3.1 Vermeidungs- / Verhinderungs- / Verringerungsmaßnahmen

Durch eine teilweise Rahmung des Geltungsbereiches mit randlichen Grünstrukturen können Beeinträchtigungen der ökologischen Situation reduziert werden. Mittels der Anlegung von Entwässerungsmulden können Niederschlagsabflüsse gepuffert und abgeleitet werden sowie die Stoßbelastung naher Gewässer (Else) verringert werden.

2.3.2 Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung

Im Zuge der Änderung des Bebauungsplanes ist gemäß § 21 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu prüfen, ob Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind und auf Grundlage des Baugesetzbuches (BauGB) über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz zu entscheiden. Diese ökologische Prüfung erfasst und bewertet den rechtlich zulässigen Eingriff im Geltungsbereich und stellt diesem den zukünftigen vorgesehenen Eingriffsumfang gegenüber.

Der zu erwartende Eingriff bezieht sich insofern insbesondere auf das Versiegeln bislang als „Allgemeine Wohngebiete“ festgesetzter Flächen. Eine Versiegelung über 60% der Flächen hinaus ist möglich – die öffentlichen Grünflächen begrenzen jedoch die Maximalinanspruchnahme.

Im hier angewandten beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, allerdings als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Eine spezifische Kompensationsberechnung ist in diesem Planverfahren deshalb entbehrlich.

2.4 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten (Alternativen)

Vergleichbare Flächen für eine Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten / Fortbewegungsmittel stehen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhaltdepunktes nicht zur Verfügung. In Kirchlengern existiert derzeit keine vergleichbar geeignete andere Fläche.

3. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

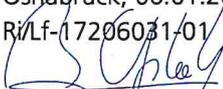
Durch eine im Verhältnis zum bestehenden Planungsrecht nur moderat intensivere Inanspruchnahme der Flächen des Plangeltungsbereiches werden keine spürbar abweichenden Umweltauswirkungen zu erwarten sein.

Die unvermeidlichen Auswirkungen, die sich im Vergleich zum unbebauten Zustand ergeben, sind erforderlich, um den erhöhten Nachfragen nach Flächen mit Mobilitätsförderungseigenschaften entsprechen zu können. Umweltschonendere Alternativen bieten sich derzeit nicht an. Deshalb wird den städtebaulichen Belangen weiterhin der Vorrang eingeräumt.

Aufgestellt:

Osnabrück, 06.01.2021

Ri/Lf-17206031-01


Planungsbüro Hahm GmbH

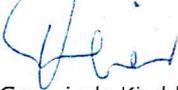
Kirchlengern, B-Plan Ki 15 „Südlicher Bahnhofsbereich“ - 2. Änderung

III. Verfahrensvermerk

Der Planungs- und Bauausschuss der Gemeinde Kirchlengern hat der Begründung des Entwurfes am 10.03.2021 zugestimmt.

Die Begründung hat zusammen mit dem Entwurf des Bebauungsplanes in der Zeit vom 26.04.2021 bis 31.05.2021 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Sie wurde aufgrund der Ergebnisse der öffentlichen Auslegung geprüft und (ergänzt) vom Rat der Gemeinde Kirchlengern in seiner Sitzung am 01.07.2021 als Begründung der Satzung vorgelegt.

Kirchlengern, den 19.10.2021

Gemeinde Kirchlengern
Der Bürgermeister