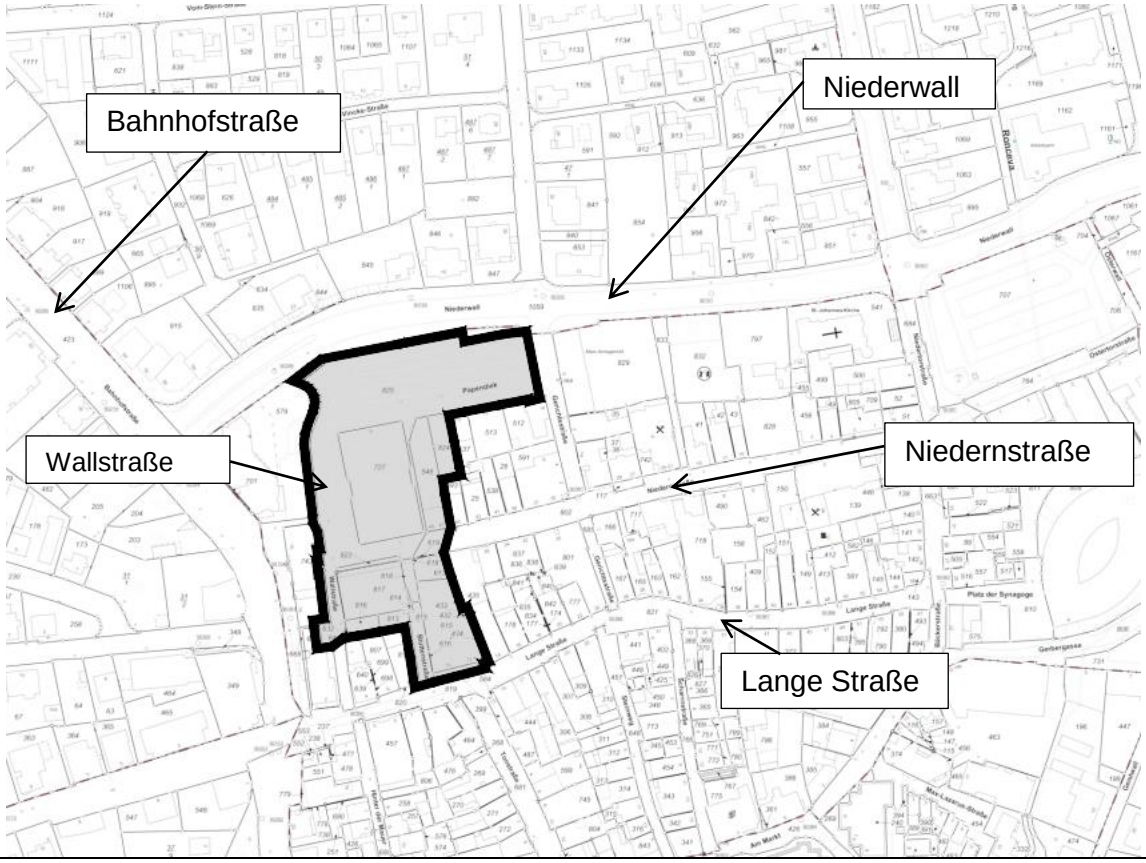
Stadt Lübbecke

Kreis Minden-Lübbecke

Bebauungsplan

Nr. 1/28/172 „Westertor“



Begründung

Erneuter Entwurf **September 2019**

Escherweg 1
26121 Oldenburg

Postfach 3867
26028 Oldenburg

Telefon 0441 97174 -0
Telefax 0441 97174 -73

E-Mail info@nwp-ol.de
Internet www.nwp-ol.de

NWP Planungsgesellschaft mbH
Gesellschaft für räumliche
Planung und Forschung

Inhaltsverzeichnis

TEIL I: ZIELE, ZWECKE, INHALTE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 EINLEITUNG 5
1.1 Planungsanlass 5
1.2 Rechtsgrundlagen 6
1.3 Abgrenzung des Plangebietes 6
1.4 Beschreibung des Plangebietes 6
1.5 Planungsrahmenbedingungen 8
1.5.1 Regionale Raumordnung 10
1.5.2 Flächennutzungsplan 11
1.5.3 Bebauungspläne 11

2 ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG 14

3. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG: GRUNDLAGEN UND ERGEBNISSE DER ABWÄGUNG 16
3.1 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren 16
3.1.1 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 17
3.1.2 Ergebnisse der frühzeitigen Bürgerbeteiligung 19
3.1.3 Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 23
3.1.4 Ergebnisse der öffentlichen Auslegung 23
3.2 Belange von Natur und Landschaft 28
3.3 Belange der Raumordnung 29
3.3.1 Inhalte und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung 30
3.3.2 Abwägung durch die Stadt Lübbecke 33
3.4 Belange des Immissionsschutzes 34
3.4.1 Gewerbelärm Fachmarktzentrum 36
3.4.2 Verkehrslärm 37
3.4.3 Abwägung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Lübbecke 38
3.5 Belange des Verkehrs 40
3.5.1 Äußere Erschließung des Plangebietes 40
3.5.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 44
3.5.3 Ruhender Verkehr 44
3.6 Belange des Klimaschutzes 46
3.7 Belange der Oberflächenentwässerung / Abwasserbeseitigung, Leitungen 47
3.8 Altlasten 47
3.9 Denkmalschutz 47
3.10 Belange der Archäologie 48

4. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES 48
4.1 Art der baulichen Nutzung 48
4.2 Maß der baulichen Nutzung 49
4.3 Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen 50
4.5 Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 50

5. ERGÄNZENDE ANGABEN 51
5.1 Städtebauliche Übersichtsdaten 51
5.2 Daten zum Verfahrensablauf 51

TEIL II: UMWELTBERICHT 52

1 EINLEITUNG 52
1.1 Inhalt und Ziele des Bauleitplanes 52
1.2 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung in der Planung 54
1.3 Artenschutzziele – Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) 57
1.3.1 Artenschutzrechtlich relevante Arten im Plangebiet 58
1.3.2 Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG 59
1.3.3 Artenschutzrechtliches Fazit 61

2 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN 61
2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes 62
2.1.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 62
2.1.2 Fläche und Boden 64
2.1.3 Wasser 64
2.1.4 Klima / Luft 65
2.1.5 Landschaft 66
2.1.6 Mensch 66
2.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter 66
2.1.8 Wechselbeziehungen 67
2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung 67
2.2.1 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 68
2.2.2 Auswirkungen auf Fläche und Boden 69
2.2.3 Auswirkungen auf Wasser 69
2.2.4 Auswirkungen auf Klima / Luft 69
2.2.5 Auswirkungen auf die Landschaft 70
2.2.6 Auswirkungen auf den Mensch 70
2.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter 70
2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen 71
2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltwirkungen sowie Überwachungsmaßnahmen 71
2.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung nachteiliger Umweltwirkungen 71
2.3.2 Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen 72
2.4 Geplante Maßnahmen zur Überwachung 75
2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 76
2.6 Schwere Unfälle und Katastrophen 76

3 ZUSÄTZLICHE ANGABEN 76
3.1 Verwendete Verfahren und Schwierigkeiten 76
3.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung 77

ANHANG 78

- Mögliche erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1
- Biotoptypenkartierung

Anlage:

Dr. Lademann & Partner: Das Westertor in Lübbecke; Verträglichkeitsgutachten zu einem innerstädtischen Einkaufsquartier; Hamburg, Januar 2019

NWP Planungsgesellschaft mbH: Artenschutzrechtliche Kontrolle für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“, Stadt Lübbecke; Oldenburg, 15.03.2018

Lairm Consult GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ der Stadt Lübbecke, Hamburg, 11. September 2019

Masuch + Olbrisch: Verkehrstechnische Untersuchung: Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“; Oststeinbek, 26.02.2019

Masuch + Olbrisch: Bebauungspläne Nr. 1/28/172 „Westertor“ und Nr. 1/29/174 „Busbahnhof“, Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019

Lairm Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ der Stadt Lübbecke, Bargteheide, 22. Februar 2019

Teil I: Ziele, Zwecke, Inhalte und wesentliche Auswirkungen der Planung

0. VORBEMERKUNG

Zur erneuten Entwurfsfassung wurde die festgesetzte **öffentliche** Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ in eine **private** Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkfläche“ geändert. Die Besonderheit der Parkfläche besteht darin, dass die Stadt selbst Eigentümerin der Parkfläche ist und die Stellplätze den Kunden des Einkaufszentrums sowie den Kunden der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden sollen. Gerade wenn auch die Kommune sich die Konkretisierung der Bewirtschaftung vorbehalten möchte, ist eine private Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Parkfläche“ angezeigt.

Die zuvor genannte Änderung ermöglicht der Stadt Lübbecke eine größere Flexibilität. Die Flächen können damit sowohl im Eigentum der Stadt verbleiben (die Stadt Lübbecke kann Eigentümerin einer privaten Verkehrsfläche sein) als auch weiter veräußert werden. Der Stellplatznachweis des Investors ist auf den festgesetzten privaten Verkehrsflächen möglich. Die Änderung der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkfläche“ in eine private Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkfläche“ hat zur Folge, dass das Lärmgutachten angepasst werden musste. Die aktuelle Fassung des Lärmgutachtens wird zur erneuten Entwurfsfassung berücksichtigt.

Zudem wurde zur erneuten Entwurfsfassung das Konzept „Parkraum Innenstadt“ in die Planunterlagen eingearbeitet.

Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB dürfen Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden.

Die Änderungen in der Begründung sind durch blauen Text hervorgehoben. Die Änderungen im Planteil sind durch graue Umrandung markiert.

1 EINLEITUNG

1.1 Planungsanlass

Das Plangebiet liegt im zentralen Versorgungsbereich der Stadt Lübbecke, nördlich der Lange Straße und südlich des Niederwalls. Die Stadt Lübbecke beabsichtigt, eine Steigerung der Attraktivität der westlichen Innenstadt und eine Stärkung der Versorgungsfunktion der Innenstadt insgesamt.

Die Stadt Lübbecke und ein privater Investor planen, das bestehende städtische Parkhaus West und die zum Teil leer stehende Immobilie Deerberg abzureißen und durch ein neues Einkaufszentrum zu ersetzen. Mit dem Einkaufszentrum sollen die vorhandenen Einzelhandelsverkaufsflächen im zentralen Versorgungsbereich der Stadt Lübbecke ergänzt werden. Das neue Einkaufszentrum soll rund 5.300 qm Verkaufsfläche aufweisen, davon rund 2.500 qm Verkaufsfläche für einen Lebensmittelvollsortimenter. Zusätzlich sollen im Plangebiet aber auch Dienstleistungen, Gastronomie sowie weitere kerngebietstypische Nutzungen

angesiedelt werden können. Auch Büros sowie Anlagen für kulturelle und soziale sowie sportliche Zwecke sollen beispielsweise zulässig sein.

Zur planungsrechtlichen Absicherung des geplanten Einkaufszentrums sowie der zuvor aufgeführten ergänzenden Nutzungen soll im Bebauungsplan „Westertor“ ein Kerngebiet ausgewiesen werden. Die für das Plangebiet vorliegenden Bebauungspläne setzen zwar überwiegend Kerngebiete fest, sind aber insbesondere aufgrund der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und der festgesetzten überbaubaren Flächen nicht geeignet, das Planvorhaben planungsrechtlich abzusichern. Daraus ergibt sich das Erfordernis zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes.

Nördlich des geplanten Einkaufszentrums sollen Stellplätze auf den Flächen des derzeitigen zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) geschaffen werden und sowohl den Besuchern der Innenstadt als auch den Kunden des Einkaufszentrums zur Verfügung stehen. Damit ergibt sich das Erfordernis, den Busbahnhof zu verlagern. Die Busse sollen zukünftig in Buchten am Niederwall halten. Die planungsrechtliche Absicherung der geplanten Busbuchten erfolgt über den Bebauungsplan „Busbahnhof“.

1.2 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ der Stadt Lübbecke sind das Baugesetzbuch (BauGB), die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO), die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanzV) und die Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen, jeweils in der geltenden Fassung.

1.3 Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im zentralen Versorgungsbereich der Stadt Lübbecke, nördlich der Lange Straße und südlich des Niederwalls. Der Geltungsbereich wird im Norden im Wesentlichen durch die Verkehrsparzelle des Niederwalls begrenzt. In südlicher Richtung erstreckt sich das Plangebiet bis zur Lange Straße und tangiert das Flurstück der Lange Straße. Am westlichen Rand wird die Wallstraße in den Geltungsbereich einbezogen und bildet die westliche Grenze. Die nordöstliche Grenze des Plangebietes wird durch die Gerichtsstraße gebildet.

Die genaue Umgrenzung des Plangebietes ist der Planzeichnung zu entnehmen. Die Lage im Stadtgefüge ist aus dem Übersichtsplan auf dem Titelblatt dieser Begründung ersichtlich.

1.4 Beschreibung des Plangebietes

Im südlichen Teil des Plangebiets befindet sich die Immobilie Deerberg. Sie wurde in der Vergangenheit als Kaufhaus durch die Firma Horten und bis 2011 durch den Kaufhausbetreiber Ceka genutzt. Heute stehen weite Teile der Immobilie leer. Kleine Teile werden vom Verein für berufliche Bildung e.V. genutzt. Bis auf einen-Schuh Fachmarkt, werden die Flächen von keiner weiteren Einzelhandelsnutzung belegt. Die Fassade des Gebäudes entlang der Lange Straße und der Blüttenstraße weist die typischen „Hortenkacheln“ auf (s. nachstehende Fotos). Westlich der Immobilie Deerberg führt ausgehend von der Lange Straße ein

Fußgängerbereich nach Norden. Er bindet sowohl an die Wallstraße als auch in die Niedernstraße an. Der Höhenunterschied wird über Treppen überwunden.

Im zentralen Plangebiet verläuft die Niederstraße. Sie bindet im westlichen Geltungsbereich an die Wallstraße an. Ein derzeit leer stehendes Gebäude, Niederstraße Nr. 47/49 wird in den Geltungsbereich einbezogen. Es war in der Vergangenheit im Erdgeschoss durch eine Gaststätte und im oberen Geschoss durch Wohnungen genutzt.

Im nördlichen Geltungsbereich befindet sich das Parkhaus West. Es besteht aus fünf Parkdecks sowie einem Untergeschoss. Die Parkdecks und das Treppenhaus sind an den Seiten offen. In der Mitte des Parkhauses befindet sich ein Lichtschacht, welcher hauptsächlich mit Rhododendren und Efeu bewachsen ist. Westlich des Parkhauses entlang der Wallstraße sind 10 Birken vorhanden.

Nördlich des Parkhauses schließt der Busbahnhof (ZOB) von Lübbecke an. Der ZOB ist nicht überdacht. Einzelne Wartehäuschen befinden sich neben den Bushaltestellen. Der ZOB ist vollständig befestigt und versiegelt. Über den ZOB verläuft die Straße Papendiek.

Das Standortumfeld ist geprägt durch die kernstädtischen Strukturen Lübbeckes und wird durch innerstädtische Nutzungen dominiert. An der Lange Straße als Fußgängerzone befinden sich viele Geschäfte, v.a. in den innenstadttypischen Sortimenten Bekleidung und Schuhe. Nördlich der Lange Straße auf einem niedrigeren Höhenniveau, erstreckt sich die Niedernstraße mit einem deutlich geringeren Anteil an Handelsnutzungen, aber deutlich mehr Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben.

Direkt östlich des Plangebietes – an der Lange Straße – befindet sich ein denkmalgeschütztes Gebäude, in dem derzeit ein Bekleidungsgeschäft untergebracht ist.

Quelle: ESRI Maps © 2018

1

Kaufhaus Deerberg und Lange Straße, Ansicht von Westen

Parkhaus West und Kaufhaus Deerberg, Ansicht von Norden, von der Wallstraße

Busbahnhof; Ansicht von Westen

Parkhaus West, Parkplatz, Ansicht von Norden/ Papendiek

Blick von der Lange Straße in die Blüttenstraße

Blick von der Wallstraße Richtung Blüttenstraße

1.5.1 Regionale Raumordnung

Die Stadt Lübbecke fungiert landesplanerisch als Mittelzentrum und soll somit eine entsprechende Versorgungsfunktion für angrenzende Grundzentren wie Rödinghausen, Hüllhorst, Hille und Preußisch-Oldendorf übernehmen.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, stellt für das Plangebiet einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.

Auch die zu allen Seiten angrenzenden Flächen werden als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

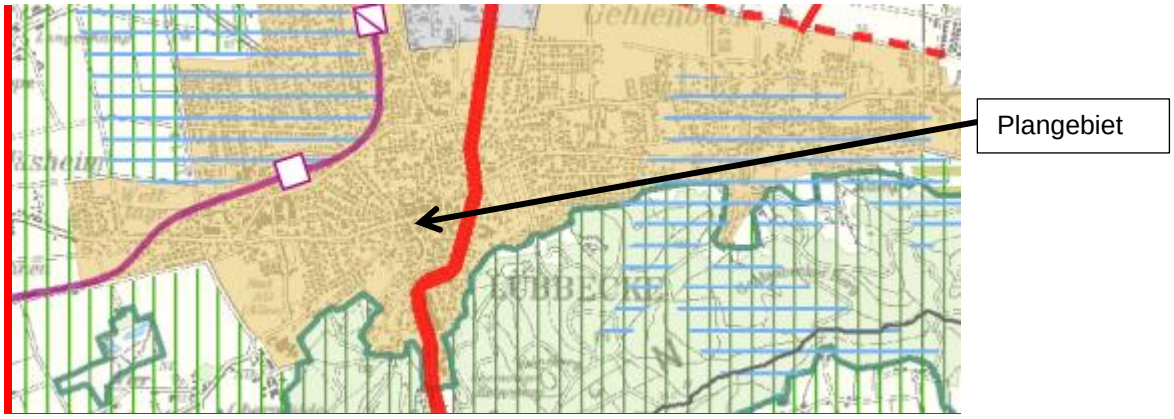


Abb.: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, Blatt 8

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld werden als Ziele der Raumordnung definiert:

Ziel 1

Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) beinhalten die Flächen für Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe, für Wohnfolgeeinrichtungen und öffentliche und private Dienstleistungen. Auch siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen sind Bestandteil des ASB.

Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind bei der Umsetzung von ASB zu beachten.

Ziel 2

Bei der bauleitplanerischen Umsetzung von ASB ist, soweit siedlungsstrukturell sinnvoll, eine wohnverträgliche bauliche Nutzungsmischung und eine Zuordnung wohnungsnaher Freiflächen so anzustreben, dass Nutzungen untereinander mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und unter vorrangiger Inanspruchnahme des ÖPNV erreichbar sind.

Ziel 3

Die dargestellten ASB dürfen durch die Bauleitplanung der Gemeinden nur gemäß dem nachgewiesenen, aktuellen Bedarf umgesetzt werden. ……...

Ziel 4

Die Kommunen sind angehalten, durch eine aktuelle Flächennutzungsplanung eine rechtzeitige konzeptionelle planerische Aufbereitung ihrer Gesamtentwicklung zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit der planerisch abgesicherten Siedlungsflächen soll durch die Gemeinden sichergestellt werden.

1.5.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Lübbecke 2006 werden das südliche und zentrale Plangebiet ebenso wie die westlich, südlich und östlich angrenzenden Flächen als gemischte Bauflächen dargestellt. Für die Bereiche südlich der Niederstraße wird eine Umgrenzung von Gesamtanlagen (Ensembles), die dem Denkmalschutz unterliegen, dargestellt. Nördlich des Niederwalls werden Wohnbauflächen dargestellt. Der bestehende Busbahnhof und das bestehende Parkhaus werden als Fläche für den ruhenden Verkehr/ Parkhaus dargestellt:

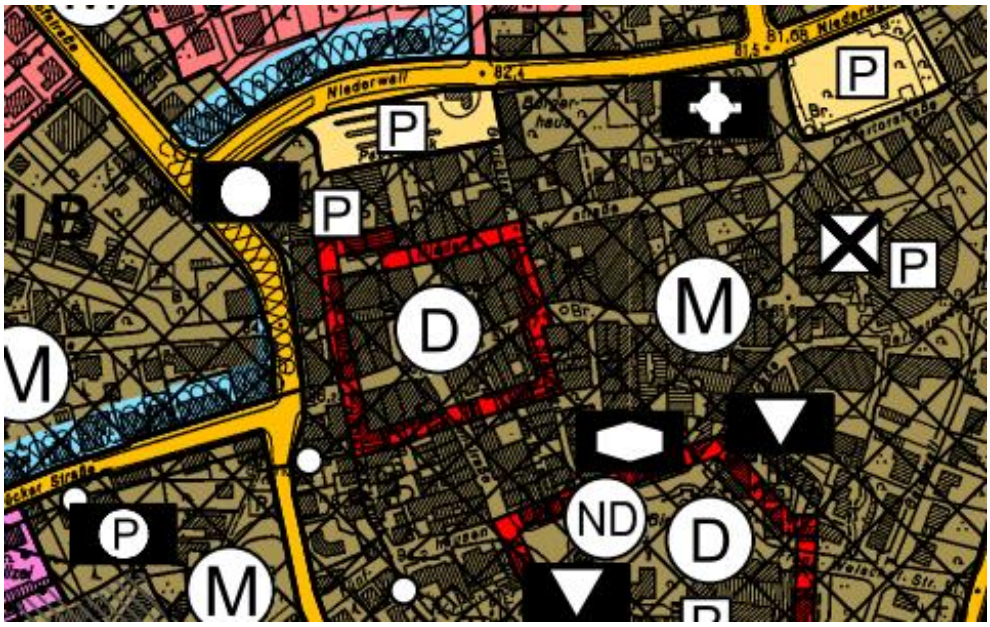
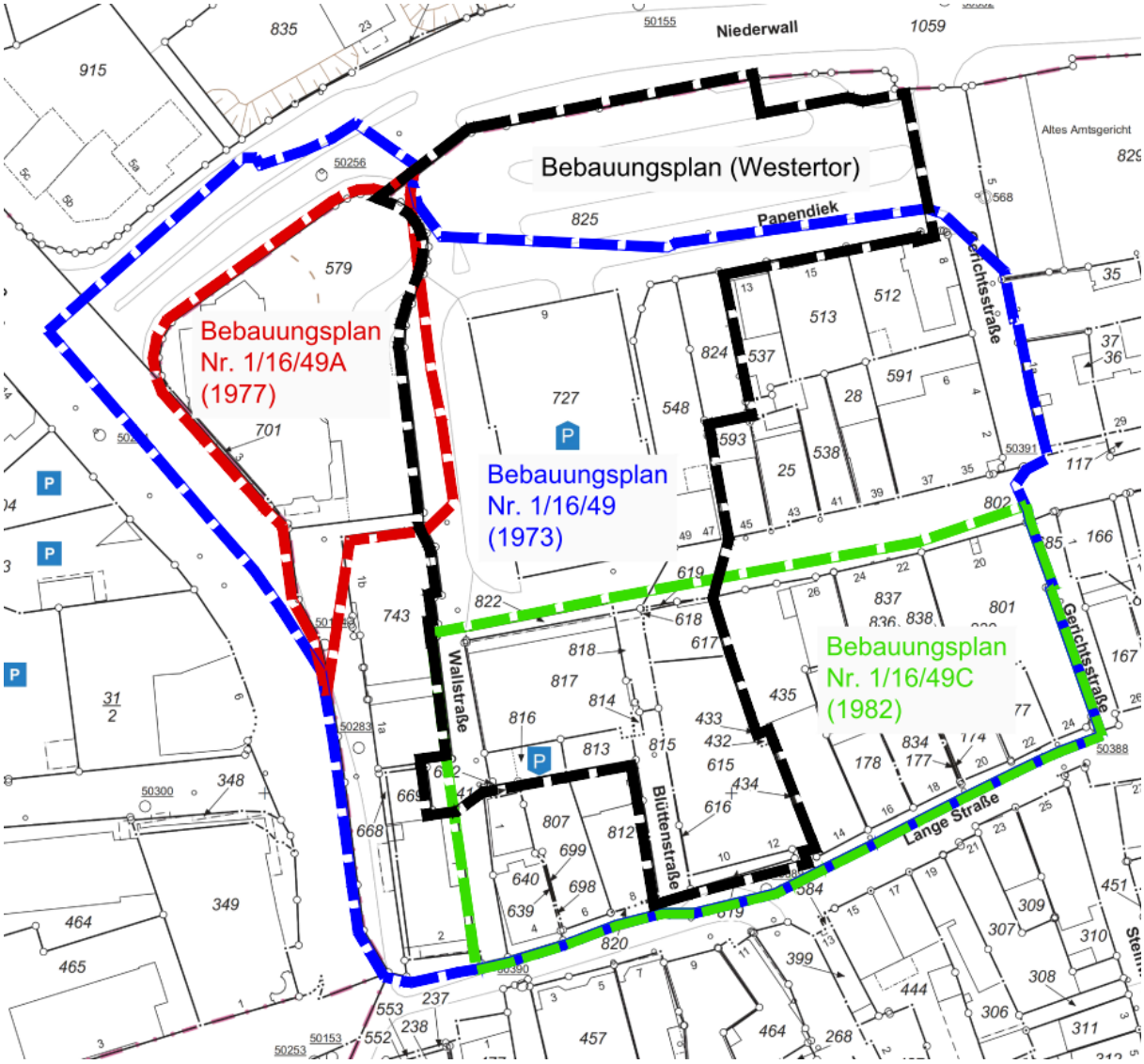


Abb.: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lübbecke 2006

1.5.3 Bebauungspläne

Für das Plangebiet liegen mehrere Bebauungspläne vor, die zum Teil durch diesen Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ überlagert werden.

Eine Übersicht der betroffenen Bebauungspläne ist in der nachstehenden Übersicht wiedergegeben (Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1/28/172 „Westertor“ in schwarzer Umrandung).



Bebauungsplan Nr. 1/16/49C

Im Süden überplant der Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ den Bebauungsplan Nr. 1/16/49C „Blüttenstraße“. Der Bebauungsplan Nr. 1/16/49C ist seit 1982 rechtsverbindlich. Ein Ausschnitt wird nachstehend wiedergegeben.

Der Bebauungsplan Nr. 1/16/49C setzt überwiegend Kerngebiete mit einer Grundflächenzahl von 1,0 fest. Am nordwestlichen Rand des Plangebietes ist eine Tiefgarage planungsrechtlich abgesichert. Die Blüttenstraße, der südliche Streifen der Niedernstraße sowie die Wallstraße sind als Verkehrsflächen ausgewiesen. Die Verbindung zwischen Blüttenstraße und Wallstraße ist als mit Geh,- Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche festgesetzt.

Abb.: Bebauungsplan Nr. 1/16/49C „Blüttenstraße“ mit Darstellung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Westertor“

Bebauungsplan Nr. 1/16/49 „Am Westertor“

Der Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ tangiert den nördlichen Teil des Bebauungsplans Nr. 1/16/49 „Am Westertor“. Der Bebauungsplan Nr. 1/16/49 setzt für den tangierten Bereich ein Kerngebiet mit einer Grundflächenzahl von 1,0, einer Geschossflächenzahl von 1,6, einem Flachdach sowie ein Parkhaus fest. Östlich und westlich des Baufeldes ist eine öffentliche Grünfläche mit anzupflanzenden Bäumen ausgewiesen.

Der Bebauungsplan Nr. 1/16/49 „Am Westertor“ ist am nordwestlichen Rand bereits durch den Bebauungsplan Nr. 1/16/49A „Ehemaliger Bierbrunnenplatz“ überplant.

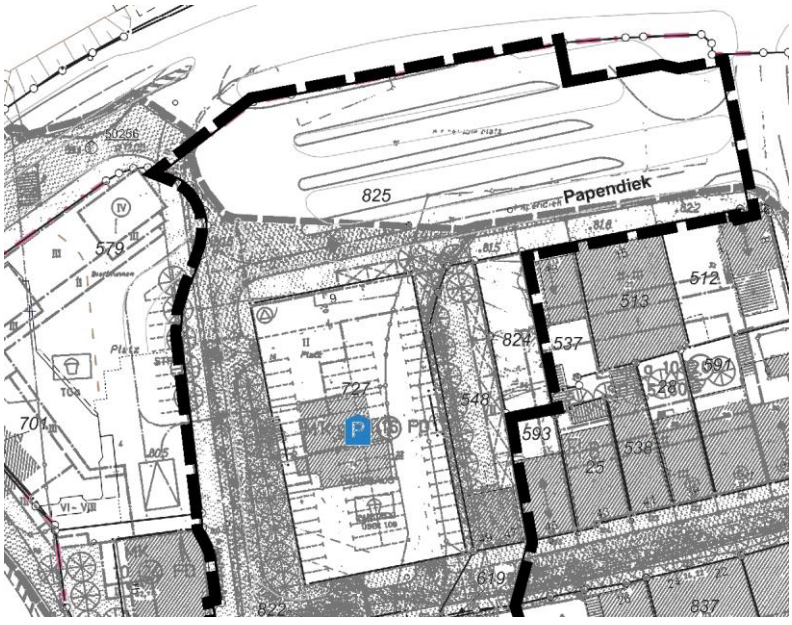


Abb.: Bebauungsplan Nr. 1/16/49 „Am Westertor“ mit Darstellung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Westertor“

Bebauungsplan Nr. 1/16/49A „Ehemaliger Bierbrunnenplatz“

Der Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ tangiert den östlichen Rand des Bebauungsplans Nr. 1/16/49A „Ehemaliger Bierbrunnenplatz“. Für diesen Überschneidungsbereich setzt der Bebauungsplan Nr. 1/16/49A eine Verkehrsfläche (Fahrbahn und Gehweg) fest.

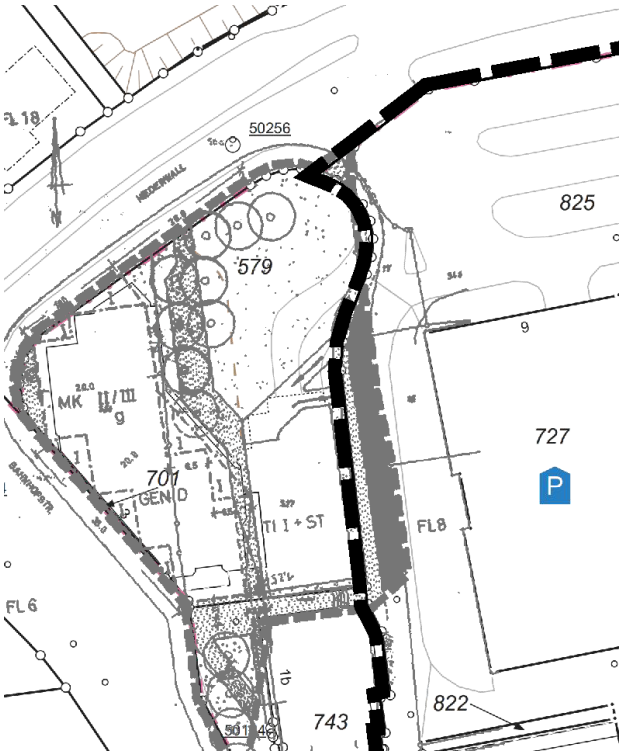


Abb.: Bebauungsplan Nr. 1/16/49A „Ehemaliger Bierbrunnenplatz“ mit Darstellung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes „Westertor“

Zusätzlich zu den vorstehend dargestellten Bebauungsplänen liegt der Textbebauungsplan Nr. 1/26/164 für den nördlichen Teil des Bebauungsplanes Nr. 1/28/172 „Westertor“ und die 1. Änderung der Bebauungspläne Nr. 1/16/49 „Am Westertor“ und Nr. 1/16/49A „Ehemaliger Bierbrunnenplatz“ vor. Darin werden in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne sowie im Bereich des bestehenden Busbahnhofes Vergnügungsstätten beschränkt auf Spielhallen ausgeschlossen.

Die rechtskräftigen Bebauungspläne treten im Überschneidungsbereich mit dem Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ außer Kraft.

2 ZIELE UND ZWECKE DER PLANUNG

Die Stadt Lübbecke beabsichtigt, eine Steigerung der Attraktivität und eine Stärkung der Versorgungsfunktion der westlichen Innenstadt. Dieses Ziel soll u.a. durch die Planung eines privaten Investors, das bestehende städtische Parkhaus West und die zum Teil leer stehende Immobilie Deerberg abzureißen und durch ein neues Einkaufszentrum zu ersetzen, erreicht werden. Das geplante Einkaufszentrum soll sich in südlicher Richtung bis zur Lange Straße erstrecken und im Westen durch die Wallstraße begrenzt werden. Mit dem Einkaufszentrum sollen die vorhandenen Einzelhandelsverkaufsflächen im zentralen Versorgungsbe-

reich der Stadt Lübbecke ergänzt werden. Ziel der Planung ist eine Stärkung der Attraktivität und der Versorgungsfunktion der Lübbecker Innenstadt. Die westliche Innenstadt kann durch die Planung deutlich belebt und aufgewertet werden. Das neue Einkaufsquartier soll als ‚Westertor‘ den westlichen Eingangsbereich in die Lübbecker Fußgängerzone (Lange Straße) bilden.

Das neue Einkaufszentrum soll insgesamt rund 5.300 qm Verkaufsfläche aufweisen. Der bestehende Höhenunterschied zwischen der Lange Straße und dem Papendiek wird mit der Gebäudeplanung berücksichtigt. Auf der unteren Ebene (Ebene 0), auf Höhe des Papendiek und des Niederwalls, sollen ca. 2.500 qm Verkaufsflächen geschaffen werden. Auf dieser Ebene soll ein Lebensmittelvollsortimenter angesiedelt werden. Auf Höhe der Lange Straße (Ebene 1) sind weitere rund 2.800 qm Verkaufsfläche zum Beispiel für Fachmärkte oder ein kleineres Kaufhaus oder ggf. Dienstleister geplant. Die Verbindung der Ebenen soll über Fahrstühle und Treppen erfolgen. Durch einen flexiblen Flächenzuschnitt sollen auf allen Ebenen ergänzend gastronomische Einrichtungen, Büros und Dienstleistungen möglich sein. Der geplante Gebäudekörper des Einkaufszentrums soll sich hinsichtlich seiner Kubatur und seiner Höhenentwicklung sowie seines äußeren Erscheinungsbildes in das Stadtbild einpassen. Entlang der Lange Straße soll eine Front mit Schaufenstern und Giebeldächern entstehen. Auch nach Norden zum Parkplatz hin soll eine ansprechende Fassade gestaltet werden.

Es liegt eine gutachterliche Verträglichkeitsuntersuchung zu den städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen vor. Demnach ist Lübbecke als Mittelzentrum klar für die Ansiedlung eines innerstädtischen Einkaufsquartiers geeignet, noch dazu, da es sich um einen städtebaulich integrierten Standort handelt, der Teil des zentralen Versorgungsbereichs ‚Innenstadt Lübbecke‘ ist. Die umliegenden zentralen Orte sowie insbesondere deren Stadt- und Ortskerne werden durch das Vorhaben zudem nicht mehr als unwesentlich beeinträchtigt. Damit entspricht das Vorhaben auch den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung. Darüber hinaus ist das Vorhaben mit den Zielsetzungen des kommunalen Zentrenkonzepts nicht nur kompatibel, sondern diesen sogar weitgehend zuträglich.

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Lübbecke werden das Plangebiet ebenso wie die westlich, südlich und östlich angrenzenden Flächen als gemischte Bauflächen dargestellt. Nördlich des Niederwalls werden Wohnbauflächen dargestellt. Für das Plangebiet liegen mehrere Bebauungspläne vor, die zum Teil durch diesen Bebauungsplan Nr. 1/28/172 überplant werden. Sie setzen überwiegend Kerngebiete fest, sind aber insbesondere aufgrund der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und der festgesetzten überbaubaren Flächen nicht geeignet, das Planvorhaben planungsrechtlich abzusichern. Daher ist die Aufstellung dieses Bebauungsplanes „Westertor“ erforderlich. Die rechtskräftigen Bebauungspläne treten im Überschneidungsbereich mit dem Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ außer Kraft.

Zur planungsrechtlichen Absicherung des geplanten Einkaufszentrums soll im Bebauungsplan „Westertor“ ein Kerngebiet ausgewiesen werden. Die im Plangebiet beabsichtigte und im Umfeld des Plangebietes vorhandene Nutzungsmischung bestehend aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnnutzungen entspricht dieser Kategorie. Das geplante Kerngebiet ist aus der Darstellung von gemischten Bauflächen im Flächennutzungs-

plan entwickelbar. Im Bebauungsplan „Westertor“ werden Festsetzungen zur minimalen und maximalen Gebäudehöhe getroffen. Die Fassadengestaltung wird über einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor abgesichert.

Ebenfalls Bestandteil des Investorenkonzeptes ist die Verkehrsführung und ein Konzept für den ruhenden Verkehr. Nördlich des geplanten Einkaufszentrums werden Stellplätze auf den Flächen des derzeitigen zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) errichtet. Die Stellplätze entsprechen der Höhenlage des geplanten Lebensmittelvollsortimenters (Ebene 0). Die geplanten Stellplatzflächen werden in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Westertor“ einbezogen und als private Verkehrsflächen festgesetzt. Sie sollen sowohl der Einzelhandelsnutzung als auch den Besuchern der Innenstadt dienen.

Mit dem neuen Einkaufszentrum wird der westlichste Teilabschnitt der Niedernstraße überplant. Zwischen Niedernstraße und Papendiek soll eine Straße neu gebaut werden, damit die westliche Niedernstraße erreichbar bleibt. Dazu ist ein Abriss des Gebäudes Niedernstraße Nr. 47/49 (Schmiede) erforderlich. Eine Verbindung zwischen der Niedernstraße und dem Papendiek wird im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Anlieferung des Einkaufszentrums soll aus nördlicher Richtung vom Papendiek aus über die Wallstraße erfolgen.

Mit der Schaffung der Stellplätze im Bereich des derzeitigen Busbahnhofes ergibt sich das Erfordernis, den Busbahnhof zu verlagern. Die Busse sollen zukünftig in Buchten am Niederwall halten. Der ZOB und damit der öffentliche Personennahverkehr werden damit komplett aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Westertor“ heraus an den Niederwall verlagert. Die Verlagerung des Busbahnhofes und seine Erschließung sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes „Westertor“. Der geplante Busbahnhof wird die Aufstellung des Bebauungsplanes „Busbahnhof“ planungsrechtlich abgesichert.

3. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG: GRUNDLAGEN UND ERGEBNISSE DER ABWÄGUNG

3.1 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

Um die konkurrierenden privaten und öffentlichen Belange fach- und sachgerecht in die Abwägung gemäß § 1 (7) BauGB einstellen zu können, werden gemäß §§ 3 und 4 BauGB Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Nach Offenlage der Planunterlage wurde eine fachgutachtliche Ausarbeitung zur Parkraumsituation in der Innenstadt von Lübbecke erstellt.[1] Die darin erarbeiteten Ergebnisse unterstützen und untermauern die bis dahin getroffene Abwägung und sind in die Abwägung zur erneuten Auslegung eingeflossen.

[1] Masuch + Olbrisch: Bebauungspläne Nr. 1/28/172 „Westertor“ und Nr. 1/29/174 „Busbahnhof“, Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019

3.1.1 Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

- Die Netzgesellschaft Lübbecke hat auf ihre Versorgungseinrichtungen hingewiesen. Eine Überbauung sei nicht gestattet, die Zugänglichkeit müsste gewährleistet sein. Die im Plangebiet vorhandene Ortsnetzstation „Lübbecke-01" solle verlegt werden. Zudem wurden Hinweise zur Ausführungsebene vorgebracht.

In die Begründung wurde ein Hinweis auf die Leitungen der Netzgesellschaft Lübbecke aufgenommen. Soweit eine Umverlegung oder Überbauung erforderlich wird, erfolgt eine Absprache/ Abstimmung mit der Netzgesellschaft Lübbecke. Der neue Standort der Ortsnetzstation liegt außerhalb des Bebauungsplanes.

- Das Landeskirchenamt führte aus, dass die erhebliche Ausweitung von Einzelhandelsflächen nicht längerfristig zur Verschlechterung der Ertragslage aller Einzelhändler führen dürfe und in der Folge der Druck auf die Öffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen erhöht werde.

Es wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung zum geplanten Vorhaben aufgestellt. Es wurde gutachterlich der Nachweis erbracht, dass die Errichtung eines Einkaufszentrums im Plangebiet umsetzbar ist. Daher sind keine unverträglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen zu befürchten. Einen Schutz vor Wettbewerb kennt das Bauplanungsrecht jedoch nicht. Die Festlegung von Öffnungszeiten ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

- Das Bau- und Planungsamt, Kreisplanungsstelle, hat Hinweise zum Brandschutz vorgebracht. Am Ende der Niedernstraße sollte eine Wendemöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge hergestellt werden, da durch die neue Bebauung die Möglichkeit der Durchfahrt über die Niedernstraße zur Wallstraße aufgehoben wird. Die Wendemöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge sollte in max. 3 Zügen hergestellt werden.

Die Hinweise zum Brandschutz wurden in der Begründung ergänzt. Durch die neu geplante Nord-Süd Verbindung zwischen Papendiek und Niedernstraße ist eine Wendemöglichkeit nicht erforderlich.

- Das Bau- und Planungsamt, Kreisplanungsstelle, hat angeregt, Festsetzungen zu den Grünstrukturen zur Gliederung des Parkplatzes und zur Begrünung des Einkaufszentrums zu treffen. Zudem wurde auf die Beseitigung der geschützten Alleebäume im Bereich des Busbahnhofes hingewiesen.

Im Zuge der Ausbauplanung erfolgt eine Abstimmung über die Möglichkeit, einzelne Bäume anzupflanzen. Die Begrünung der Stellplatzflächen wird ebenso wie die gesamte Herstellung der Stellplatzflächen im städtebaulichen Vertag geregelt. Die Festsetzung der Begrünung im Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich. Die Hinweise zur Allee werden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ überprüft.

- Das Bau- und Planungsamt, Kreisplanungsstelle, hat folgenden Hinweis vorgebracht: Sofern die Fußbodenhöhe des obersten Geschosses mit Aufenthaltsräumen mehr als 7 m über der Straßenoberfläche liegt, ist für die Feuerwehr eine Aufstellfläche für Drehleiterfahrzeuge vorzusehen, soweit keine zwei baulichen Rettungswege innerhalb des Gebäudes verbindlich vorgeschrieben werden. Diese Vorschrift könne, nach derzeitigem Planungsstand in dem Bereich des ausgewiesenen Fußweges zwischen Blüttenstraße und Wallstraße, nicht umgesetzt werden, da der Wenderadius in diesem Bereich zurzeit nicht ausreichend bemessen sei.

Der Einwand bezieht sich auf das Baugenehmigungsverfahren. Eine Abstimmung mit der Feuerwehr erfolgt außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens. Derzeit ist in Abstimmung mit der Ingenieurkammer Niedersachsen, Vorbeugender Brandschutz, ein Rettungsweg über das Dach angedacht, so dass auf eine Aufstellfläche für Drehleiterfahrzeuge verzichtet werden kann.

- Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat auf ihre Leitungen hingewiesen und Hinweise zur Ausführungsplanung vorgebracht.
- Der Handelsverband OWL hat darauf hingewiesen, dass die Aussage des Gutachtens hinsichtlich des Sortiments Sport und der dort am stärksten ausgeprägten Umverteilungswirkungen besonders berücksichtigt werden müsse. Diese könnten letztendlich zur Aufgabe des einzigen Magnetbetriebes am Marktplatz und somit gleichzeitig zu nicht gewünschten versorgungsstrukturellen Folgen und negativen städtebaulichen Auswirkungen für die gesamte Lübbecker Innenstadt führen. Deshalb würde vom OWL die Forderung der Gutachter unterstützt, die im Einkaufscenter geplante Verkaufsflächenobergrenze im Sortiment Sport von bislang angedachten 800 m² auf maximal 300 m² zu reduzieren.

Die Stadt Lübbecke ist In ihrer Abwägung zu dem Ergebnis gekommen, dass das potentielle Risiko der Schließung des Magnetbetriebs am Marktplatz aus übergeordneten städtebaulichen Gründen hinzunehmen wäre. Maßgeblich für die Stadt Lübbecke ist insoweit die gutachterlich belegte Feststellung, dass die geplante Entwicklung des Einkaufsquartiers in der Tendenz zu einer Stärkung der Lübbecker Innenstadt als solcher führen wird. Hervorzuheben ist in diesem Kontext auch die gutachterliche Feststellung, dass das Vorhaben den im kommunalen Zentrenkonzept definierten Zielen zur Einzelhandelsentwicklung nicht nur nicht entgegensteht, sondern diese in hohem Maße fördert. Die potentiell negativen Auswirkungen durch die Schließung eines Betriebs in einem bestimmten Teil der Lübbecker Innenstadt werden insoweit durch die positiven Effekte, welche die Errichtung des Einkaufscenters für die Lübbecker Innenstadt insgesamt zeitigt, in relevanter Weise überlagert. Unabhängig von dieser abwägenden Gewichtung ist es unwahrscheinlich, dass sich ein Sportfachmarkt im Einkaufszentrum platzieren wird.

- Der Handelsverband OWL hat angemerkt, dass der neu geplante Parkplatz nicht durch Langzeitparker blockert werden dürfe. Im Verträglichkeitsgutachten fiel auf, dass auf einen Eröffnungstermin des Einkaufsquartiers für Herbst 2020 verwiesen wird, die Untersuchung an anderen Stellen jedoch anführt, dass als Planungshorizont das Jahr 2020 als mögliches erstes Jahr der vollen Marktwirksamkeit des Vorhabens angesetzt wurde.

Die konkrete Bewirtschaftung/ Organisation des im Plangebiet gelegenen Stellplatzes (insbesondere zeitliche Nutzungsdauer) ist nicht Gegenstand des Regelungsinhaltes des Bebauungsplanes. Die Nutzung und konkrete Bewirtschaftung/ Organisation des im Plangebiet gelegenen Stellplatzes wird Gegenstand eines städtebaulichen Vertrages sein. Die Nutzung der Stellplätze soll zeitlich befristet werden. Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen (M+O: Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019). Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die Stadt Lübbecke ist nach Auswertung der gutachterli-

chen Aussagen zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichende Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

Der aktuelle Eröffnungstermin ist für 2021 geplant. Das erste volle Jahr der Marktwirksamkeit wird somit 2022 sein. Das Gutachten wurde daher dahingehend überarbeitet, als dass der Prognosehorizont der Wirkungsanalyse nunmehr auf das Jahr 2022 verschoben wurde. Dies hat zur Folge, dass sich die ermittelten Umsatzumverteilungsquoten leicht erhöht haben, da der wirkungsverschärfende Effekte der rückläufigen Bevölkerungszahlen stärker durchschlägt. Auf die grundsätzlichen Aussagen des Gutachtens, insbesondere auf die Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen hat dies jedoch keinen signifikanten Einfluss.

- Die IHK hat angeregt, die geplante Parkplatzlösung zu überprüfen. In diesem Teil der Innenstadt sollten ausreichend Parkplätze für die dort im Umfeld vorhandenen und geplanten vielfältigen Nutzungen angeboten werden, die hinsichtlich der Parkzeit auch keinen engen Restriktionen unterliegen sollten.

Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen (M+O: Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019). Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die Stadt Lübbecke ist nach Auswertung der gutachterlichen Aussagen zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichende Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

- Die Westnetz GmbH hat auf ein Steuerungskabel hingewiesen. Eine Überbauung sei in Teilbereichen geplant. Es wurden Hinweise zur Ausführungsebene vorgebracht.

Ein Hinweis auf das Steuerkabel wurde in die Begründung aufgenommen.

3.1.2 Ergebnisse der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

- Bürger befürchten, dass nach Planrealisierung nicht ausreichend Parkplatz zur Verfügung stehen. Derzeit seien am Papendiek 250 Stellplätze vorhanden. Die Anzahl würde sich deutlich reduzieren. Durch die neuen Verkaufsflächen würde die Parkplatznachfrage deutlich erhöht. Bereits heute seien Engpässe vorhanden. Die Parkplätze sollten der Allgemeinheit zur Verfügung stehen.

Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen ist zum 1. Januar 2019 die BauO NRW 2018 in Kraft getreten. Nach § 48 Abs. 2 BauO NRW 2018 regelt das für Bauen zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Absatz 1 Satz 1 und Näheres über Zahl, Größe und Lage von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen. Diese Rechtsverordnung liegt derzeit noch nicht vor. Daher wird hilfsweise auf die „alte“ BauO NRW 2000 zurückgegriffen:

§ 51 Abs. 1 Satz 1 BauO NRW 2000 verlangt, dass bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze oder Garagen hergestellt werden müssen, wenn und soweit unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und des öffentlichen Personenverkehrs zu erwarten ist, dass diese Zu- und Abgangsverkehre mittels Kraftfahrzeug erfolgen (notwendige Stellplätze und Garagen).

Rein schematisch würde dies bedeuten, dass gemäß der in der Praxis angewendeten Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW Nr. 3.2 bei Verkaufsstätten großflächiger Einzelhandelseinrichtungen ein Stellplatz je 10 bis 30 m² Verkaufsnutzfläche anzusetzen ist.

Da es sich um ein innerstädtisches und somit allein gut erreichbares Einkaufszentrum handelt (etwa zu Fuß oder mit dem Fahrrad), wäre von einem Stellplatzschlüssel von 1:30 m² auszugehen. Bei den geplanten 5.300 qm ergibt sich bei einem Schlüssel von 1:30 die Anzahl von 177 Stellplätzen.

Aufgrund des exzellenten Anschlusses an den ÖPNV in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof ist ein 30 %iger Abzug für den ÖPNV vorzunehmen in Höhe von 53 Stellplätzen. Somit ergeben sich 124 notwendige Stellplätze.

Die Parkplätze werden in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, um den ruhenden Verkehr - ausgelöst durch das Einkaufszentrum - aufnehmen zu können. Es bedarf (über die Stellplätze des geplante Einkaufszentrums hinaus) keines zusätzlichen Stellplatznachweises.

Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen (M+O: Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019). Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die Stadt Lübbecke ist nach Auswertung der gutachterlichen Aussagen zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichende Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

- Bürger haben vorgeschlagen, den Busbahnhof auf Höhe des Arbeitsamtes zu verlagern.

Der Einwand bezieht sich auf den Bebauungsplan „Busbahnhof“ und wird im Zuge des Planverfahrens zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ abgewogen.

- Anwohner des Niederwalls befürchten, insbesondere durch die Verlegung des ZOB, eine erhebliche Reduktion der Lebensqualität sowie einen erheblichen Wertverlust ihrer Immobilien. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung seien nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Es sei mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen aufgrund der Belebung der Innenstadt zu rechnen. Dies sei in den Gutachten nicht berücksichtigt worden. Es werden hohe Lärmimmissionen befürchtet.

Die Neubebauung soll die Attraktivität der Innenstadt Lübbeckes sichern und erhöhen. Dies wird natürlich auch mit einer Zunahme von Kundenbesuchen einhergehen. Dies ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Es wurde ein Lärmgutachten erstellt, dass die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Die Schallgutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Überschreitung der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete und der Immissionsgrenzwerte an der Bebauung nördlich des Niederwalls schon im Prognose-Nullfall auftritt, das heißt beim heutigen status quo. Die Zunahmen sind überwiegend auf die Verlagerung des Busbahnhofes zurückzuführen und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Die Anhaltswerte der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden nicht erreicht.

Eine erhebliche Reduktion der Lebensqualität und auch ein erheblicher Wertverlust der Immobilien wird daher durch die Planung nicht verursacht. Die zukünftige Immissionssituation wird sich von der derzeitigen Situation nur sehr gering unterscheiden.

Die Stadt Lübbecke wird die im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Mittel – unabhängig von diesem Planfall nutzen - um eine Reduktion der Verkehrsbelastung zu erzielen. Ihr Einfluss auf den Individualverkehr ist jedoch begrenzt.

Bezüglich der durch den Bebauungsplan „Busbahnhof“ hervorgerufenen Schallimmissionen wird auf die Abwägung zu diesem Bebauungsplanverfahren Busbahnhof verwiesen.

- Anwohner befürchten eine erhöhte Abgasbelastung.

Die Luftschadstoffbelastung wurde zur Entwurfsfassung gutachterlich untersucht. Die Beurteilung erfolgt auf der Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Straßenverkehr waren Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) einzubeziehen. Als nächstgelegene schützenswerte Nutzungen wurden die Wohnnutzungen im Niederwall, an der Niederstraße und an der Gerichtsstraße betrachtet.

Zusammenfassend haben die Gutachter festgestellt, dass im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung die geltenden Grenz- und Immissionswerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM 10) und Feinstaub (PM 2,5) im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Dies ist auch für den Stundenmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionen und den Tagesmittelwert der Feinstaub (PM 10)-Immissionen der Fall.

Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden und vorgesehenen Nutzungen verträglich ist. Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden und vorgesehenen Nutzungen verträglich ist und Maßnahmen nicht erforderlich sind.

- Anwohner befürchten Schäden an ihren Gebäuden durch die anstehenden Tiefbaumaßnahmen.

Ggf. erforderliche konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Bausubstanz durch die geplanten Baumaßnahmen sind Gegenstand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens. Der Vorhabenträger wird einen Sachverständigen mit der Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens beauftragen. Dieser Sachverständige wird in seiner Ausarbeitung den Istzustand der vorhandenen, angrenzenden Wohnhäuser vor Beginn der Baumaßnahme dokumentieren. Im Schadensfall kann damit der Nachweis erbracht werden, ob die Schäden durch die Baumaßnahme erst verursacht wurden oder bereits vor Beginn der Bauarbeiten vorhanden waren. Sollte es trotz ggf. zu treffender Vorsorgemaßnahmen zu Schäden kommen, so greifen die maßgeblichen Bundesgesetze (Schadensersatzrecht, Verursacherprinzip), an die sowohl der Vorhabenträger als auch die Bürger gebunden sind. Entsprechende Forderungen gehören zum Zivilrecht und sind nicht Gegenstand planungsrechtlicher Abwägung.

- Bürger bemängeln die beabsichtigte Fällung der Linden am Niederwall und das geplanten Ausmaß der Flächenversiegelung auf dem zukünftigen Parkplatz. Die Versiegelung führe auch zu Problemen bei Extremwetterlagen.

Die Bäume am Niederwall werden durch den Bebauungsplan „Busbahnhof“ tangiert. Eine entsprechende Abwägung hierzu erfolgt im Planverfahren zum Bebauungsplan „Busbahnhof“. Im Zuge der Ausbauplanung erfolgt eine Abstimmung über die Möglichkeit, einzelne Bäume anzupflanzen. Die Begrünung der Stellplatzflächen wird ebenso wie die gesamte Herstellung der Stellplatzflächen im städtebaulichen Vertag geregelt. Die Festsetzung der Begrünung im Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich. Das Plangebiet entwässert im Bestand über Mischwasserkanäle. Bereits derzeit ist das Plangebiet fast vollständig versiegelt. Daher sind auch zukünftig keine hydraulischen Probleme im Mischwasserkanal zu erwarten und eine vollständige Einleitung möglich.

Im Bebauungsplan wird eine Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung erstellt. Das Plangebiet unterliegt bereits den Festsetzungen der derzeitigen B-Pläne. Um zu ermitteln, inwieweit mit der Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sind, wurde der planungsrechtliche Zustand berücksichtigt. Es entstehen bei der Umsetzung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Sinne der Eingriffsregelung. Die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen betreffen die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt und Boden. Es erfolgen externe Kompensationsmaßnahmen. Durch die Maßnahmen wird das Kompensationsdefizit vollständig ausgeglichen.

- Bürger regten an, die Ladezone an den westlichen Teil des Neubaus Westertor zu verlagern. Dadurch würden die Anwohner entlastet.

Der Vorschlag ist baulich nicht umsetzbar. Darüber hinaus würden hier die deutlich näheren Anlieger an der Wallstraße belastet. Die Rangierbeziehungen würden sich auch bei der vorgeschlagenen Variante an ähnlicher Stelle befinden. Es handelt sich um eine innenliegende Anlieferung, wodurch die Anwohner bestmöglich geschützt werden. Die Anlieferungen für den Verbrauchermarkt sowie den zwei darüber liegenden Fachmärkten erfolgen im Inneren (Ebene 0) des Fachmarktzentrums über die Straße Papendiek. Die Zu- und Abfahrt der liefernden Fahrzeuge erfolgen über ein Tor, das sich an der nördlichen Fassadenseite des Fachmarktzentrums befinden wird. Zur Beurteilung der Geräuschbelastungen und zur Sicherstellung, dass der konkret geplante Betrieb des Fachmarktzentrums die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhält, wurden die Beurteilungspegel an allen maßgebenden Immissionsorten außerhalb des Plangeltungsbereichs tags und nachts (lauteste Stunde nachts) getrennt ermittelt. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung konnte festgestellt werden, dass die vorliegende Bauleitplanung und der Betrieb des Einkaufszentrums grundsätzlich mit dem Schutz der angrenzenden vorhandenen Wohnbebauung verträglich sind.

- Es wurden Anregungen zu den Themen Winterdienst, Erschließungskosten und Anlieferung zu den Wohngebäuden am Niederwall und zur Abschaltung von Busmotoren vorgebracht.

Die Anregungen sind nicht Gegenstand eines Bebauungsplanes oder beziehen sich auf den Bebauungsplan „Busbahnhof“ und werden im Zuge des Verfahrens zu dem Bebauungsplan „Busbahnhof“ abgewogen.

- Es wurde angemerkt, dass die Art und der Umfang der Nutzung bzw. die Fassadengestaltung keine Auswirkungen auf die angrenzenden Immobilien (Lange Str. 15) haben dürfte. Auch die Parkplätze an der Langen Straße müssten erhalten bleiben.

Das Gebäude Lange Straße 15 liegt deutlich außerhalb des Plangebietes, auf der dem Plangebiet gegenüberliegenden Seite der Lange Straße. Direkte Auswirkungen sind daher nicht erkennbar. Auf die Fassadengestaltung der Lange Straße 15 hat die Planung keinen Einfluss. Die vorhandenen Parkplätze bzw. Parknischen an der Lange Straße bzw. Tonstraße werden durch die Planung nicht tangiert.

- Es wurde ein barrierefreier Durchgang von den neuen Parkplätzen zur Lange Straße / Tonstraße angeregt.

Ein barrierefreier Durchgang zur Lange Straße / Tonstraße wird im Zuge der Ausbauplanung berücksichtigt.

- Es werden Rückstaubildungen an der Ausfahrt Wallstraße/ Niederwall befürchtet.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das zur Entwurfsfassung aktualisiert wurde. Die Ausbauplanung wurde dahingehend geändert, dass im Bereich der Kreuzung Niederwall/ Wallstraße keine Linksabbieger mehr zulässig sind. In dem Gutachten wurde auf der Grundlage von Verkehrsdaten der Stadt Lübbecke geprüft, ob die künftig geplante Straßennetzstruktur die zu erwartenden Neuverkehre leistungsgerecht abwickeln kann bzw. welche zusätzlichen Maßnahmen hierfür erforderlich wären.

Die Gutachter sind bei ihrer Leistungsfähigkeitsbeurteilung zum Ergebnis gekommen, dass die Kreuzungen ausreichend leistungsfähig sind.

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Im Ergebnis erwartet die Stadt Lübbecke keine verkehrlichen Probleme. Die zu erwartenden Neuverkehre können künftig im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden.

3.1.3 Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

- Der Kreis Minden Lübbecke hat darauf hingewiesen, dass für die Beseitigung der Alleebäume eine Befreiung gem. § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bei der unteren Naturschutzbehörde beantragt werden müsse. Bezüglich des Vorkommens streng geschützter Arten weist der Kreis darauf hin, dass sich im Abstand von ca. 230 m in südöstlicher Richtung das Gebäude Burgmannshof befindet, in dem eine Wochenstubenkolonie der Fledermausart „Großes Mausohr" mit ca. 200 Tieren ihr Habitat besitzt. Darauf sollte in der Begründung hingewiesen werden.

Die Anregungen werden im Umweltbericht ergänzt.

- Die Netzgesellschaft Lübbecke GmbH hat auf ihre Leitungen im Plangebiet hingewiesen. Die Ortsnetzstation müsse verlegt und ein neuer Standort abgestimmt werden. Zudem wurden Hinweise zur Ausbauplanung vorgebracht.

In die Begründung ist ein Hinweis auf die Leitungen der Netzgesellschaft Lübbecke enthalten. Soweit eine Umverlegung oder Überbauung erforderlich wird, erfolgt eine Absprache/ Abstimmung mit der Netzgesellschaft Lübbecke. Der neue Standort der Ortsnetzstation wird

abgestimmt. Er liegt außerhalb des Bebauungsplanes. Die Hinweise werden im Zuge der Ausbauplanung berücksichtigt.

- Das Landeskirchenamt Bedenken, wenn ein mögliches Überangebot von Einzelhandelsflächen zu Druck auf Politik und lokale Entscheidungen in Bezug auf die Anzahl verkaufsoffener Sonntage führen würde.

Es wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung zum geplanten Vorhaben aufgestellt. Es wurde gutachterlich der Nachweis erbracht, dass die Errichtung eines Einkaufszentrums im Plangebiet umsetzbar ist. Daher sind keine unverträglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen zu befürchten. Einen Schutz vor Wettbewerb kennt das Bauplanungsrecht jedoch nicht. Die Festlegung von Öffnungszeiten ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

- Der Handelsverband OWL und die IHK haben in Frage gestellt, dass ausreichend Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen (M+O: Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019). Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die Stadt Lübbecke ist nach Auswertung der gutachterlichen Aussagen zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichende Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

3.1.4 Ergebnisse der öffentlichen Auslegung

- Bürger regten ein Parkdeck mit überdachtem ZOB an.

Die Neuerrichtung eines Parkhauses im Plangebiet stellt für die Stadt Lübbecke keine sinnvolle Alternative dar. Nach den Erfahrungen mit anderen Projekten stellt die Stadt Lübbecke fest, dass bei Einzelhandelseinrichtungen offene, ebenerdige Stellplätze nachgefragt werden und Parkhäuser nur schwer angenommen werden. Auch die Umsetzung des Projekts „Westertor“ mit den geplanten Einzelhandelseinrichtungen setzt ebenerdige Stellplätze voraus. Zudem sollte auch aus städtebaulichen Gründen die Platzsituation am Papendiek im Eingangsbereich zur Fußgängerzone erhalten bleiben. Durch die Platzsituation werden offene Sichtbeziehungen zu den angrenzenden Straßenzügen aber auch auf das geplante Einzelhandelsgebäude geschaffen. Ein großes Parkhaus würde diese Sichtbeziehungen unterbinden und entspräche auch nicht der Maßstäblichkeit der Stadt Lübbecke als Mittelzentrum. Dabei ist auch zu beachten, dass die erste Etage eines Parkhauses aufgrund der erforderlichen Durchfahrt für Lieferverkehre in einer Höhe von ca. 5 Metern liegen müsste und entsprechende Auffahrrampen erforderlich würden. Die Vermeidung von lärmtechischen Auswirkungen auf das angrenzende Umfeld würde eine komplett geschlossene Parkhausfassade erfordern, was wiederum technische Einrichtungen zur Be-/Entlüftung nach sich ziehen würde. Ein solches Bauwerk ist in einem Stadtzentrum nicht vorstellbar. Die Akzeptanz von Tiefgaragen für Handelsflächen ist noch geringer zu bewerten und daher ist dies ebenfalls keine Alternative.

- Bürger haben in Frage gestellt, dass ausreichend Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen (M+O: Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019). Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die Stadt Lübbecke ist nach Auswertung der gutachterlichen Aussagen zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichende Parkplätze für Kurzzeitparker und Dauerparker zur Verfügung stehen.

- Bürger zweifeln die erhobenen Lärmemissionswerte am Niederwall an. Im Lärmaktionsplan seien niedrigere Werte im Bestand dargestellt. Im Plangebiet würden laut Lärmgutachten Werte von über 70 dB(A) im Bestand erhoben. Bürger bemängeln, dass die Immissionsbelastung noch weiter zunehme. Die Lärmbelastung sei schon im Bestand im gesundheitsrelevanten Bereich.

Im Lärmaktionsplan der Stadt Lübbecke wurden als Hauptverkehrsstraße nur die Bundesstraße 65 und die die Bundesstraße 239 erhoben. Der Niederwall gehörte dazu nicht (s. S. 12 des Lärmaktionsplans: Untersuchte Lärmquellen). Der Lärmaktionsplan ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Laut Lärmgutachten werden im Bestand im Plangebiet Werte von mehr als 65 dB(A) erreicht, jedoch keine 70 dB(A).

Die für allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts als auch die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden im Plangebiet überschritten. Dies ist jedoch bereits im Prognose-Nullfall der Fall. Vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall ergeben sich am Niederwall durch Verkehrslärm Zunahmen von bis zu 0,9 dB(A) tags und 0,8 dB(A) nachts. Die Zunahmen sind überwiegend auf die Verlagerung des Busbahnhofes zurückzuführen und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A), überwiegend sogar unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A). Die Anhaltswerte der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden nicht erreicht. Zudem wird die geplante Geschwindigkeitsreduzierung zwischen den Kreiseln zu geringen Lärmwerten führen.

- Bürger fürchten um die Sicherheit der Schüler und Bürger beim ZOB und beim Queren des Parkplatzes zwischen ZOB und Innenstadt.

Es ist geplant, Schülerverkehre vom ZOB zum Schulzentrum Rahdener Straße und im geringeren Umfang zur Bushaltestelle „Am Niederwall“ (östlich des Plangebietes) und zur Haltestelle „Am Friedhof“ zu verlagern, so dass sich die Menge der am ZOB ein- und umsteigenden Schüler reduziert. Weiterhin ist angedacht, den Schülerverkehr hauptsächlich über die Südseite des geplanten ZOB abzuwickeln, so dass die Schüler den Niederwall nicht queren müssen. Zudem erfolgt am Niederwall zwischen den Kreiseln eine Reduzierung der Geschwindigkeit, was zur Verkehrsberuhigung beiträgt und das Gefahrenpotenzial weiter mindert.

Am Niederwall sind insgesamt drei Querungsmöglichkeiten berücksichtigt. Die Querungsmöglichkeiten sind so verortet, dass Fußgänger an nicht mehr als einem Bus vorbeigehen müssen. Die Querungsmöglichkeiten sind auf die Ziele in der Innenstadt ausgerichtet. Die Fußgänger werden - ausgehend von den drei Fußgängerüberwegen am Niederwall – nicht nur über den Parkplatz zur Innenstadt geführt. Zur Innenstadt bestehen insgesamt drei Verbindungen, über die Wallstraße, über den Parkplatz/das Einzelhandelsprojekt „Westertor“

sowie über die Gerichtsstraße. Dies wird entsprechend in der Ausbauplanung berücksichtigt. Bei Nutzung der Gerichtsstraße und der Wallstraße als Verbindung zur Innenstadt ist der Parkplatz nicht zu queren.

- Bürger bemängeln, dass die Schüler nicht als Lärmquelle berücksichtigt wurden.

Die Schüler als Lärmquelle sind jedoch für die Schallberechnung zum Verkehrslärm nicht relevant. Allgemein gilt, dass die Regeln des Zusammenlebens von allen einzuhalten sind.

- Bürger bemängeln die Verkehrsführung. An beiden Knotenpunkten soll die Fahrtrichtung ausschließlich auf „rechts" beschränkt werden. Es sei erforderlich, dass an beiden Knotenpunkten die derzeitigen Fahrtrichtungsmöglichkeiten erhalten bleiben.

Linksabfahrten aus dem Plangebiet zum Niederwall sollen an beiden Knotenpunkten nicht zulässig sein. Dies ist der Verbesserung der Verkehrssicherheit geschuldet. Die damit verbundenen geringen Umwegfahrten sind in Anbetracht des naheliegenden Kreisels zumutbar. Der Anregung zur Änderung und Erweiterung der zulässigen Verkehrsbeziehungen auf Linksausfahrten aus dem Plangebiet wird daher nicht nachgekommen.

- Bürger kritisieren die Aufteilung in die beiden Bebauungspläne „Busbahnhof“ und „Westertor“. Die Gesamtbetrachtung der entstehenden Situation würde deutlich erschwert.

Die Aufteilung in zwei Bebauungspläne erfolgte, um die Komplexität zu reduzieren. Die Wechselwirkungen wurden betrachtet. Dies ist in Teil I und Teil II (Umweltbericht) der Begründung auch wiedergegeben.

- Bürger bemängeln die Aussage des Verkehrsgutachtens, dass nicht von einem Anstieg allgemeinen Verkehrsaufkommens auszugehen sei. Dies widerspreche allen Erfahrungen und auch den allgemeinen Veröffentlichungen.

Für das Untersuchungsgebiet wird bezogen auf die übergebenen Tagesverkehrsbelastungen aufgrund evtl. übergeordneter Entwicklungen ein allgemeiner Verkehrszuwachs von rd. 0,05%/ anno bzw. rd. 9% insgesamt angenommen. Dieser Wert wird jedoch für die zur Bemessung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit verwendete, aktuell maßgebenden Spitzenstundenbelastungen nicht angewendet, da Zuwächse in den Hauptverkehrszeiten in den letzten Jahren nicht mehr zu beobachten waren und auch künftig nicht wahrscheinlich sind.

- Bürger regten an, die beiden großen Mietflächen oberhalb des Lebensmittelmarktes über die angrenzende Wallstraße zu beliefern.

Geplant ist eine innenliegende Anlieferung, wodurch die Anwohner bestmöglich geschützt werden. Die Anlieferungen für den Verbrauchermarkt sowie die zwei darüber liegenden Fachmärkte erfolgen im Inneren (Ebene 0) des Fachmarktzentrums über die Straße Papendiek. Die Zu- und Abfahrt der liefernden Fahrzeuge erfolgen über ein Tor, das sich an der nördlichen Fassadenseite des Fachmarktzentrums befinden wird.

- Bürger bemängeln, dass am Papendiek eine Ladezone für den Lieferverkehr zu den anliegenden und umliegenden Gewerbeimmobilien fehle. Vor der Immobilie Papendiek 15 müssten die beiden Zufahrten zur Halle frei zugänglich bleiben, in den Plänen ist derzeit nur eine freie Zufahrt verzeichnet.

Letzterer Hinweis bezieht sich auf die Ausbauplanung und nicht auf den Bebauungsplan. Eine Ladezone ist für die an den heutigen ZOB angrenzenden Gewerbeimmobilien im Bestand nicht vorhanden. Silvio und das Bettenstudio liegen an der Gerichtsstraße bzw. Ecke Gerichtsstraße/Niedernstraße und sind von den Änderungen des ZOB nicht betroffen. Gleiches gilt für die Apotheke und Pizza King (Ecke Gerichtsstraße/Niedernstraße). Die Apotheke verfügt außerdem in der Gerichtsstraße über eine Nebenfläche (links neben dem Eingang an der Gerichtsstraße), die theoretisch für Ladevorgänge genutzt werden könnte.

Für eine Belieferung der Immobilie Papendiek 15 gelten die gleichen Vorgaben wie für alle innerstädtischen Grundstücke/Fußgängerzonen o.ä.: kurzzeitige Be-/Entladevorgange sind durch Halten am Fahrbahnrand zu den von der Stadt zugelassenen Zeiten möglich.

- Bürger bemängeln die Integration der Straße Papendiek in die Parkplatzflächen. Daraus resultiere ein erhöhtes Unfallrisiko.

Auch heute wird die Straße „Papendiek“ bereits über den ZOB geführt, so dass sich derzeit auch nicht als Durchfahrtsstraße präsentiert. Konflikte bei der derzeitigen Führung über den ZOB sind der Stadt Lübbecke nicht bekannt geworden. Die Stadt Lübbecke erwartet eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und geht daher nicht von einem erhöhten Umfallrisiko aus.

- Bürger der Bahnhofstraße haben Bedenken, dass der „Personalbereich" die Sicht und somit auch die derzeitige Sonneneinstrahlung (Ostrichtung) verhindere.

Heute liegt gegenüber des Wohn- und Geschäftshauses Bahnhofstraße 1a/1b das Parkhaus, sowie dem Parkhaus vorgelagerte Birken, und das Kaufhaus Deerberg. Die geplanten Baugrenzen bleiben gegenüber dem derzeitigen Kaufhaus zurück, so dass der Abstand zwischen Neubau und angrenzenden Wohn- und Geschäftshaus vergrößert wird. Gegenüber dem heutigen Parkhaus rücken die Baugrenzen näher an das Wohn- und Geschäftshaus heran. Dies betrifft allerdings nur den nördlichen Abschnitt des Wohn- und Geschäftshauses Bahnhofstraße 1a/1b. Die Abstände zwischen Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 1a/1b und der festgesetzten Baugrenze betragen mindestens 9,50 m. Das Plangebiet liegt im Innenstadtbereich, daher sind hier höhere und kompaktere Gebäudekörper wünschenswert und sollen auch planungsrechtlich ermöglicht werden. Für das Baufeld östlich des Wohn- und Geschäftshauses Bahnhofstraße 1a/1b wird textlich festgesetzt, dass geneigte Dächer eine maximale Gebäudehöhe von 100 m ü. NHN aufweisen dürfen. Flachdächer sind bis maximal 94 m ü. NHN zulässig, wobei die Gebäudehöhe auf maximal 400 qm um 3 m überschritten werden darf. In Anbetracht einer Kanaldeckelhöhe von ca. 81,50 m in der Wallstraße wird diese Begrenzung der zentralen Innenstadtlage gerecht. Die geplante Einzelhandelsnutzung liegt östlich des angesprochenen Wohn- und Geschäftshauses, so dass Verschattungen allenfalls in den Morgenstunden auftreten. Eine erdrückende Wirkung wird in Anbetracht der Höhenbegrenzungen und des Abstandes zwischen bestehendem Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 1a/1b und dem Baufeld nicht befürchtet. Der geplante Personalbereich wird im Bebauungsplan nicht genau verortet. Auf Genehmigungsebene ist sicherzustellen, dass gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gesichert bleiben. Die erforderlichen Abstände ergeben sich auch aus der Bauordnung Nordrhein-Westfalen.

- Bürger geben zu Bedenken, dass die geplante Einzelhandelseinrichtung zu groß für Lübbecke sei.

Das neue Einkaufszentrum soll rund 5.300 qm Verkaufsfläche aufweisen, davon rund 2.500 qm Verkaufsfläche für einen Lebensmittelvollsortimenter. Die Größendimensionierung fügt sich damit in das Mittelzentrum „Lübbecke“ ein. Auch die Einzelhandelsgutachter haben festgehalten, dass das Vorhaben den im kommunalen Zentrenkonzept definierten Zielen zur Einzelhandelsentwicklung nicht nur nicht entgegensteht, sondern diese sogar in hohem Maße fördert.

- Bürger geben zu Bedenken, dass die Planung den motorisierten Verkehr fördere. Die aktuelle Planung widerspreche den Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes in fast allen Punkten.

Die Auffassung wird durch die Stadt Lübbecke nicht geteilt. Die Planung zum „Westertor“ fördert gerade nicht den motorisierten Individualverkehr, da das Plangebiet im zentralen Versorgungsbereich liegt und über den ZOB optimal durch den öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden kann. Vom neu geplanten ZOB ist nicht nur das Projekt „Westertor“, sondern auch die Innenstadt von Lübbecke auf kurzem und direkten Wege zu erreichen. Die Stadt Lübbecke hat spricht sich bewusst für das Projekt „Westertor“ aus, um die Attraktivität der Innenstadt zu steigern.

3.2 Belange von Natur und Landschaft – Natura-2000-Verträglichkeit, Eingriffsregelung, Artenschutz

Es wird ein Umweltbericht erstellt (s. Teil II der Begründung), der neben weiteren Umweltbelangen die Belange von Natur und Landschaft beinhaltet. Neben der Beschreibung und Bewertung des Bestandes und der mit der Planung verbundenen Auswirkungen werden auch die Eingriffsregelung und die Vorgaben des Artenschutzes abgehandelt.

➢ **Natura-2000-Verträglichkeit**

Die nächstgelegenen Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete) sind:

- Großes Teufelsmoor/Altes Moor (FFH: DE-3618-301; EU-V.: DE-3618-401), rd. 4,5 km nordöstlich
- Limberg (FFH: DE-3717-301), rd. 6,2 km südwestlich
- Stollen Oberlübbe/Elfter Kopf (FFH: DE-3718-301), rd. 9 km südöstlich

Aufgrund der Entfernungen der Natura-2000-Gebiete zum Plangebiet kann angenommen werden, dass keine unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Gebiete ausgelöst werden.

➢ **Eingriffsregelung**

Durch die Planung kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt und Boden, die es im Sinne der Eingriffsregelung zu bilanzieren gilt. Für das überwiegende Plangebiet liegen bereits Bebauungspläne zugrunde (vgl. Pkt. 1.5.3 Bebauungspläne), die planungsrechtlich in die Bilanzierung einzustellen sind. Insgesamt wurde gemäß der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (2008) ein Kompensationsdefizit von **3.502 Werteinheiten** ermittelt. Der Ausgleich erfolgt durch eine Anpflanzung von 36 Obstbäumen (Birnen) entlang der Aspeler Straße in Lübbecke (Gemarkung Nettelstedt: Flur 2, Flurstück 306 und Flur 6, Flurstück 416). Entlang der Straße besteht bereits eine geschützte Obstbaumallee (AL-MI-5003). Abgängige Bäume

sollen durch die Neupflanzungen ersetzt werden. Zudem werden größere Lücken innerhalb der Allee geschlossen. Für die Anpflanzung ist ein Bodenaustausch von 1 m³ vorzunehmen und durch ein hochwertiges Bodensubstrat zu ersetzen. Als Pflanzware werden Birnenbäume mit einem Stammumfang von 8-10 cm verwendet. Die Anpflanzung der verhältnismäßig kleineren Bäume bietet erfahrungsgemäß den Vorteil, dass bessere Anwachsbedingungen geschaffen werden und eine höhere Vitalität der Bäume gewährleistet wird. Der anfängliche Rückstand der Baumgröße wird im Vergleich zu der Verwendung älterer Pflanzware in relativ kurzer Zeit ausgeglichen. Des Weiteren würde für die Anpflanzung älterer Pflanzware ein größerer Bodenaustausch notwendig werden, der ggf. Auswirkungen auf die Bausubstanz der Aspeler Straße haben könnte. Gemäß der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“[2] wird für die Neuanlage von Einzelbäumen der voraussichtliche Kronentraufbereich 30 Jahre nach der Anpflanzung angenommen und mit einem Biotopwert von 5 bewertet. Die Anpflanzung erfolgt mit Obstbäumen (Birne), für die ein Kronentraufbereich von rd. 20 m² nach 30 Jahren angenommen werden kann. Demnach wird durch die Pflanzmaßnahme ein Ausgleich von **3.600 Werteinheiten** (5 x 20 x 36 = 3.600 Werteinheiten) generiert. Das Kompensationsdefizit wird somit vollständig ausgeglichen. Für die Pflege der Neuanpflanzungen werden 1 Jahr Fertigstellungspflege und 2 Jahre Entwicklungspflege angesetzt. Danach erfolgt die Pflege gleichermaßen wie bei den bestehenden Allee-Obstbäumen.

- **Artenschutz**

Zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Maßgaben sind auf Umsetzungsebene bei der Baufeldräumung nistende Vogel- und Fledermausarten zu beachten. Gebäudeabrisse, Gehölzfällungen und Baufeldräumungen sind nur zulässig, wenn sichergestellt ist, dass keine in Nutzung befindlichen Vogelnester oder Fledermausquartiere betroffen sind. Zum gegenwärtigen Kenntnisstand sind keine Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Bestimmungen erkennbar, die die Umsetzung der Planung dauerhaft hindern würden. Auf Umsetzungsebene ist jedoch ggf. vor Beginn der Baumaßnahmen (z. B. Abrissarbeiten, Gehölzfällungen) durch eine fachkundige Person zu prüfen, ob aktuell genutzte, einjährige Vogelnester betroffen sind. Dementsprechend werden ggf. Maßnahmen zur Wahrung der artenschutzrechtlichen Verträglichkeit, insbesondere bauzeitliche Maßnahmen außerhalb der Vogelbrutzeiten (z. B. in den Wintermonaten von Oktober bis Ende Februar) bzw. außerhalb der Quartiersnutzungen (Sommerquartiere) und ggf. weitere Maßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Bei Berücksichtigung dieser Vermeidungsansätze können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass keine vertiefende Art-zu-Art-Betrachtung (ASP NRW Stufe 2) erforderlich ist.

---

2 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Nordrhein-Westfalen: Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. Recklinghausen, März 2008

3.3 Belange der Raumordnung

3.3.1 Inhalte und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung

Im Zuge der Aufstellung dieses Bebauungsplanes „Westertor“ wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung zum geplanten Vorhaben aufgestellt.[3] Sie soll Aufschluss darüber geben, ob die umliegenden Zentralen Orte durch das Vorhaben beeinträchtigt sein könnten. Im Kern geht es um die Ermittlung und Bewertung der städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen des Vorhabens auf den bestehenden Einzelhandel unter besonderer Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche und der Nahversorgung unter Beachtung des Zentrale-Orte-Konzepts. Nach dem kommunalen Einzelhandelskonzept liegt das Plangebiet im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt. Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse der Verträglichkeitsuntersuchung werden nachstehend verkürzt wiedergegeben:

Für das Vorhaben ist von einer moderaten Wettbewerbsintensität im Raum auszugehen, was sich begünstigend auf die Ausdehnung des Einzugsgebiets auswirkt. Insgesamt wird das Kundenpotenzial des Vorhabens im Jahr 2022 etwa 119.500 Personen haben. Das vorhabenrelevante Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet wird bis zur Marktwirksamkeit aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs auf etwa 505 Mio. € absinken.

Die Einzelhandelsgutachter haben eine Gesamtverkaufsfläche von maximal 6.000 qm in Ansatz gebracht. Es wurde die nachstehende Sortimentsstruktur betrachtet. Die angegebenen Verkaufsflächenobergrenzen können nicht in allen Sortimenten voll ausgenutzt werden und stellen lediglich den prüfungsrelevanten sektoralen Worst-Case dar.

Verkaufsflächenstruktur des Vorhabens	
Branchenmix	**VKF in qm**
periodischer Bedarf	**4.000**
davon Lebensmittel	3.000
davon Gesundheits- und Pflegeartikel	1.000
aperiodischer Bedarf	**4.100**
davon Textilien	1.200
davon Schuhe/ Lederwaren	600
davon Sport	800
davon sonst. Hartwaren*	1.500
Quelle: Dr. Lademann & Partner nach Angaben des Auftraggebers; *Bücher/Schreibwaren, Haushaltswaren, Wohnaccessoires, Geschenkartikel, Spielwaren/ Hobbybedarf, Uhren/ Schmuck)	

Abb.: Tabelle 1 des Verträglichkeitsgutachtens

Die Einzelhandelsgutachter gehen davon aus, dass die künftigen Umsätze im Plangebiet auch aus der Umsatzumverteilung aus dem Bestandseinzelhandel resultieren werden. Die Umsatzrückgänge im Bestandseinzelhandel wurden daher ermittelt und im Hinblick auf mög-

3 Dr. Lademann & Partner: Das Westertor in Lübbecke; Verträglichkeitsgutachten zu einem innerstädtischen Einkaufsquartier; Hamburg, Januar 2019

liche städtebauliche/ raumordnerische Folgewirkungen bewertet. Angesichts der geplanten Größenordnung wurde von einer regionalen Bedeutung und einer weiträumigen Ausstrahlung des Einkaufsquartiers ausgegangen. Daher war nicht nur eine Bewertung der Auswirkungen im Hinblick auf die Stadt Lübbecke notwendig. Es wurden auch die Auswirkungen im Umland analysiert und bewertet.

Für das Vorhaben wurde von einem prospektiven Marktanteil innerhalb seines Einzugsgebiets von insgesamt rd. 4 bis 11 % ausgegangen. Die höchsten Umsatzerwartungen ergeben sich im periodischen Bedarfsbereich. Die Gutachter sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Sortiment Lebensmittel : Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 6 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 14 % für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Sortiment Gesundheits- und Pflegeartikel: Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 12 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit rd. 25 % für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Sortiment Textilien. Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 5 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 8 % für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Sortiment Schuhe: Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 10 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 13 % für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Sortiment Sport: Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 16 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 22 % für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Sortiment Sonstige Hartwaren

Die Umsatzumverteilungswirkungen erreichen im Schnitt etwa 7 %. Dabei sind die höchsten Auswirkungen mit maximal rd. 9 % prospektiv für den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt Lübbecke zu erwarten.

Insgesamt stellen die Gutachter fest, dass auch bei Umverteilungswirkungen von über 10 % kein Funktionsverlust der Lübbecker Innenstadt zu erwarten ist. Vielmehr führt die Entwicklung des innerstädtischen Einkaufsquartiers ‚Westertor‘ zu einer Stärkung des Einkaufsstandorts Lübbecke. Die geplante Ansiedlung greift die städtebaulichen Entwicklungslinien der Stadt auf (Neuentwicklung des Standorts Deerberg-Immobilie) und schafft einzelhandelsseitig einen attraktiven Kundenmagneten im strukturschwachen westlichen Teil des Zentrums, von dem die gesamte Innenstadt profitiert. Per Saldo wird die Lübbecker Innenstadt einen Umsatzzuwachs verzeichnen (unter Berücksichtigung von Umsatzumverteilungen bei den Bestandsbetrieben) und damit deutlich attraktiver und sogstärker aufgestellt sein als heute.

Eine Ausnahme bildet das Sortiment Sport. Die Umsatzrückgänge von rd. 22 % übersteigen hier deutlich den kritischen Schwellenwert von 10 %, sodass mit massiven Auswirkungen zu rechnen ist und eine Standortaufgabe des einzigen Magnetbetriebs im Bereich des Marktplatzes nicht ausgeschlossen werden kann. Dies hätte nicht nur versorgungsstrukturelle Fol-

gen, sondern auch städtebauliche Auswirkungen auf die Lübbecker Innenstadt. Die Gutachter empfehlen daher eine Begrenzung der (gutachterlich in Ansatz gebrachten) Verkaufsfläche im Sortiment Sport auf 300 qm.

In den untersuchten Nachbargemeinden und Städten bewegt sich der prospektive Umsatzrückgang in allen Sortimentsgruppen unter 10 %, sodass von keinen städtebaulichen und funktionalen Schädigungen der zentralen Versorgungsbereichen durch die Ansiedlung des innerstädtischen Einkaufquartiers auszugehen ist.

3.3.1.1 Bewertung gemäß dem Landesentwicklungsplan NRW - Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel

Folgende verbindliche Vorgaben sind als Ziele zu beachten (in Fettschrift):

Standorte nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen

Aussagen der Einzelhandelsgutachter: Das Plangebiet befindet sich im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB). Dort sind Einzelhandelsvorhaben allgemein zulässig.

Zentrenrelevante Kernsortimente: Standorte nur in zentralen Versorgungsbereichen

Aussagen der Einzelhandelsgutachter: Die Voraussetzungen des Ziels werden uneingeschränkt erfüllt. Der Vorhabenstandort entspricht der räumlichen und funktionalen Zuweisung des zentralen Versorgungsbereichs mit der gesamtstädtisch bedeutsamen Funktion für die Versorgung der Einwohner im Raum.

Beeinträchtigungsverbot

Aussagen der Einzelhandelsgutachter: Das Vorhaben liegt im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB), in dem Einzelhandelsvorhaben allgemein zulässig sind. Zudem liegt das Vorhaben in einem abgegrenzten zentralen Versorgungsbereich und dient zur Funktionsabrundung des innerstädtischen Angebots- und Sortimentsspektrums. Dem Ziel wird entsprochen.

3.3.1.2 Bewertung gemäß dem Regionalplan der Bezirksregierung Detmold

Das Vorhaben in Lübbecke ist mit den Zielen des Regionalplans der Bezirksregierung Detmold kompatibel.

3.3.1.3 Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche und die verbrauchernahe Versorgung

Betrachtet wurden die folgenden zentralen Versorgungsbereiche:

- Innenstadt Lübbecke
- Gehlenbeck/ Eilhausen
- Espelkamp
- Rahden
- Preußisch Oldendorf
- Bad Holzhausen
- Gemeinde Hüllhorst

- Gemeinde Hille

Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens in städtebauliche oder raumordnerische Wirkungen im Sinne einer Funktionsstörung der Nahversorgung sowie der zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum für die geplante Neuansiedlung ausgeschlossen werden kann. Die Zentralen Orte im Umland werden in der Ausstattung ihrer zentralörtlichen Versorgungsfunktion zudem nicht beeinträchtigt. Dem städtebaulichen und raumordnerischen Beeinträchtigungsverbot wird das Vorhaben gerecht.

3.3.1.4 Kompatibilität mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke verfügt über ein Einzelhandelskonzept aus 2009, welches im Jahre 2015 fortgeschrieben wurde. Darin enthalten ist ein Zielsystem, auf dem die zukünftige Einzelhandelsentwicklung der Stadt Lübbecke basieren sollte. Als übergeordnetes Hauptziel wird die „Sicherung der landesplanerischen Versorgungsfunktion als Mittelzentrum sowie eines attraktiven und wettbewerbsfähigen Einzelhandelsangebots in der Stadt“ definiert.

Die Gutachter haben festgehalten, dass das Vorhaben den im kommunalen Zentrenkonzept definierten Zielen zur Einzelhandelsentwicklung nicht nur nicht entgegensteht, sondern diese sogar in hohem Maße fördert.

3.3.2 Abwägung durch die Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Die Gutachter haben den prüfungsrelevanten sektoralen Worst-Case abgebildet. Den Bestimmungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen, sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel sowie den Zielen des Regionalplans der Bezirksregierung Detmold wird entsprochen. Dem städtebaulichen und raumordnerischen Beeinträchtigungsverbot wird das Vorhaben gerecht. Das Vorhaben fördert die im kommunalen Zentrenkonzept definierten Ziele in hohem Maße.

Die Stadt Lübbecke setzt zur planungsrechtlichen Absicherung des Vorhabens im Bebauungsplan 1/28/172 ein Kerngebiet fest. Eine Gliederung hinsichtlich der zulässigen Sortimente und eine Begrenzung der Verkaufsfläche sind im Kerngebiet nicht zulässig und im Plangebiet auch nicht sinnvoll. Den Vorhabenträgern soll eine Flexibilität bezüglich ihrer Sortimentsstruktur und der Verkaufsflächengrößen eingeräumt werden. Dies ist in Anbetracht der Lage im zentralen Versorgungsbereich sinnvoll. Es wurde gutachterlich der Nachweis erbracht, dass die Errichtung eines Einkaufszentrums im Plangebiet möglich ist, und dass eine solche Errichtung dem Grundsatz nach lediglich vertretbare Auswirkungen auf die in die Betrachtung einzubeziehenden zentralen Versorgungsbereiche zeitigt.

Etwas anderes gilt lediglich für das Sortiment Sport. Hier empfehlen die Gutachter eine Reduzierung der Verkaufsfläche um 500 m² von 800 m² auf 300 m², um der ansonsten mit aller Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Schließung eines Magnetbetriebs am Markplatz der Lübbecker Innenstadt zu begegnen. Eine solche Schließung würde nach den Gutachtern nicht nur versorgungsstrukturelle Folgen, sondern auch städtebauliche Auswirkungen auf die Lüb-

becker Innenstadt zeitigen, weil insoweit ein zunehmender Funktionsverlust des ohnehin deutlich frequenzschwächeren südlichen Innenstadtbereichs zu erwarten sei.

Die Stadt Lübbecke hat diese spezifischen gutachterlichen Ausführungen zur Kenntnis genommen. In ihrer Abwägung ist sie jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass das potentielle Risiko der Schließung des Magnetbetriebs am Marktplatz aus übergeordneten städtebaulichen Gründen hinzunehmen wäre.

Maßgeblich für die Stadt Lübbecke ist insoweit die gutachterlich belegte Feststellung, dass die geplante Entwicklung des Einkaufsquartiers in der Tendenz zu einer Stärkung der Lübbecker Innenstadt als solcher führen wird. Hervorzuheben ist in diesem Kontext auch die gutachterliche Feststellung, dass das Vorhaben den im kommunalen Zentrenkonzept definierten Zielen zur Einzelhandelsentwicklung nicht nur nicht entgegensteht, sondern diese in hohem Maße fördert.

Die potentiell negativen Auswirkungen durch die Schließung eines Betriebs in einem bestimmten Teil der Lübbecker Innenstadt werden insoweit durch die positiven Effekte, welche die Errichtung des Einkaufscenters für die Lübbecker Innenstadt insgesamt zeitigt, in relevanter Weise überlagert. Unabhängig von dieser abwägenden Gewichtung ist es unwahrscheinlich, dass sich ein Sportfachmarkt im Einkaufszentrum platzieren wird.

3.4 Belange des Immissionsschutzes (Lärm)

Für das Plangebiet liegt eine schalltechnische Untersuchung vor.[4] Die vorliegende schalltechnische Untersuchung beinhaltet folgende Aufgabenstellungen:

- Schutz der Nachbarschaft vor Geräuschimmissionen aus Gewerbelärm vom Plangeltungsbereich;
- Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen durch den Bebauungsplan induzierten Zusatzverkehr;
- Schutz schützenswerter Nutzungen innerhalb des Plangeltungsbereichs vor Verkehrslärm.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum Vorhaben ist die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit mit den angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen nachzuweisen. Für das geplante Fachmarktzentrum haben die Gutachter daher eine detaillierte Prognose auf Grundlage der TA Lärm erstellt. Auf diese Weise wurde bereits in der Phase der Bauleitplanung geprüft, ob der Betrieb als nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes am geplanten Standort bau- und immissionsschutzrechtlich prinzipiell genehmigungsfähig ist. Die Gutachter haben zudem überprüft, ob in den Bebauungsplan Festsetzungen aufzunehmen sind, die dem Schutz der innerhalb des Plangeltungsbereichs vorhandenen oder geplanten baulichen Nutzungen vor Verkehrs- und Gewerbelärm dienen. Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden nachstehend wiedergegeben:

---

4 Lairm Consult GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ der Stadt Lübbecke, Hamburg, 11. September 2019

Die nächstgelegene schutzbedürftige Bebauung befindet sich in folgenden Bereichen (vergl. dazu auch die folgende Abbildung):

- Vorhandene Bebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs nördlich der Straße Niederwall (Immissionsorte IO 01 bis IO 04): Für diesen Bereich existiert derzeit noch kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Aufgrund der geplanten Verlegung des Busbahnhofes ist durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes beabsichtigt. Die Bebauung nördlich des Busbahnhofes soll darin als allgemeines Wohngebiet (WA) auszuweisen. Auch aufgrund der tatsächlichen Nutzung wird von einem Schutzanspruch vergleichbar dem eines Allgemeinen Wohngebiets (WA) ausgegangen.
- Vorhandene Bebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs entlang der Wallstraße (Immissionsorte IO 05 bis IO 07) sowie nördlich der Niedernstraße und westlich der Gerichtsstraße (Immissionsorte IO 08 bis IO 13): Diese Bereiche sind gemäß dem Bebauungsplan Nr. 1/16/49 der Stadt Lübbecke als Kerngebiet (MK) festgesetzt.
- Vorhandene Bebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs südlich der Niedernstraße (Immissionsorte IO 14 bis IO 16) sowie westlich der Blüttenstraße (Immissionsorte IO 17 bis IO 19): Dieser Bereich ist gemäß dem Bebauungsplan Nr. 1/16/49C der Stadt Lübbecke als Kerngebiet (MK) ausgewiesen.
- Vorhandene Bebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs südlich der Lange Straße (Immissionsorte IO 20 bis IO 23): Für diesen Bereich existiert kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Aufgrund der tatsächlichen Nutzung ist von einem Schutzanspruch vergleichbar dem eines Kerngebietes (MK) auszugehen.

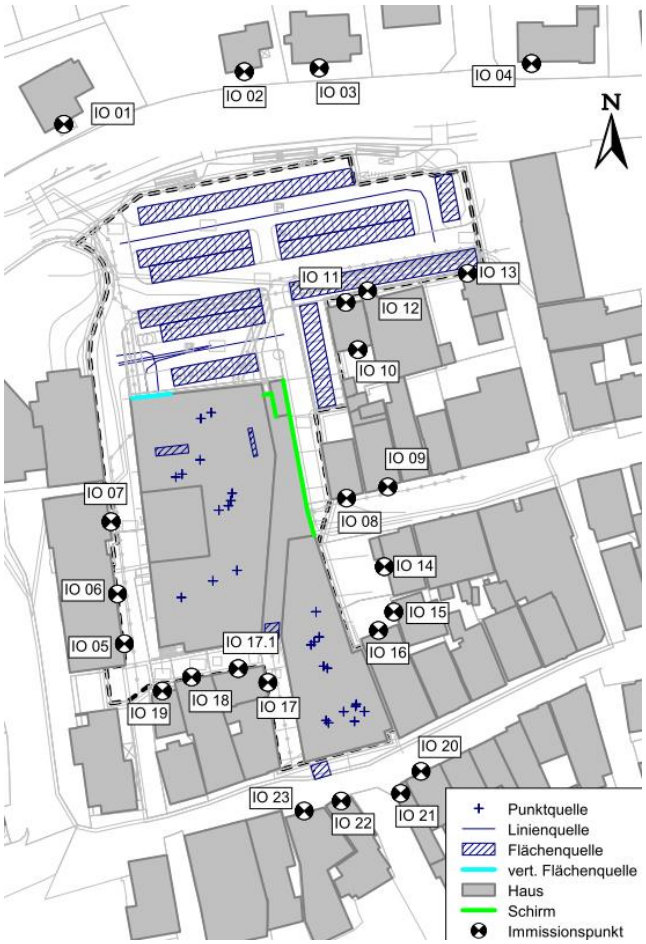


Abb.: Anlage 1.2 der schalltechnischen Untersuchung

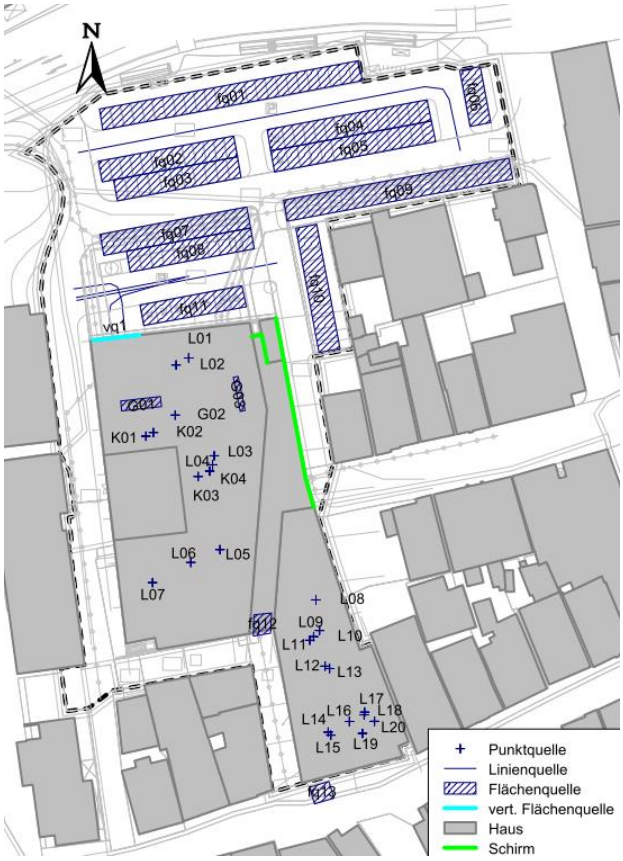


Abb.: Anlage 1.3 Lage der Quellen

3.4.1 Gewerbelärm Fachmarktzentrum

Stellplätze; Verkehrserzeugung

Zur Aufnahme der Kundenverkehre werden insgesamt 145 ebenerdige Stellplätze zur Verfügung stehen. Für die schalltechnische Beurteilung wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung die Verkehrserzeugung durch Kunden- und Mitarbeiterverkehre abgeschätzt. Für die Betrachtungen gemäß TA Lärmhaben die Schallgutachter für einen mittleren Spitzentag ca. 972 Pkw-Bewegungen pro Tag in Ansatz gebracht. Zur sicheren Seite wurde angenommen, dass 10 % der Pkw-Bewegungen innerhalb der Ruhezeiten stattfinden werden.

Anlieferung und Entsorgung

Die Schallgutachter haben für die Anlieferung insgesamt etwa 13 Lkw, d. h. 26 Fahrten pro Tag in Ansatz gebracht. Voruntersuchungen haben ergeben, dass nächtliche Anlieferungen (zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr) aufgrund der geringen Abstände zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzung in der lautesten Nachtstunde nicht möglich sind.

Technische Anlagen

Hinsichtlich der haustechnischen Anlagen wurden insgesamt 26 exemplarische haustechnische Anlagen auf den Dächern des geplanten Fachmarktzentrums berücksichtigt. Weiterhin wurde ein Schneckenverdichter in Ansatz gebracht. Dieser befindet sich im Bereich der Ladezone 1 im Inneren (Ebene 0) des geplanten Fachmarktzentrums. Den Berechnungen wurde tags ein durchgehender Volllastbetrieb zugrunde gelegt. In der Nacht werden die haustechnischen Anlagen überwiegend ausgeschaltet.

Die Abschirmwirkung von vorhandenen und geplanten Gebäuden sowie Reflexionen an den Gebäudeseiten und die Geländetopografie wurden berücksichtigt.

Die Schallgutachter sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- An den Gebäuden nördlich der Straße Niederwall (IO 01 bis IO 04) werden die geltenden Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und von 40 dB(A) nachts sicher eingehalten werden.
- An den übrigen maßgebenden Immissionsorten werden die Immissionsrichtwerte für Kerngebiete von 60 dB(A) tags und von 45 dB(A) nachts ebenfalls eingehalten.
- Bezüglich des Spitzenpegelkriteriums der TA Lärm werden die Mindestabstände tags zu allen benachbarten Nutzungen eingehalten. Im Nachtabschnitt sind keine Geräuschspitzen zu erwarten.

3.4.2 Verkehrslärm

Als maßgebende Quellen werden folgende öffentliche Verkehrswege berücksichtigt: Berliner Straße (B 239), Niederwall, Niedertorstraße, Jahnstraße, Wallstraße, Gerichtsstraße, Bahnhofstraße, Pettenpohlstraße, Lange Straße, Papendiek. Die Straßenverkehrsbelastungen und die maßgeblichen Lkw-Anteile auf den öffentlichen Straßen wurden der Verkehrsuntersuchung entnommen.

Weiterhin wurden im **Prognose-Nullfall** der derzeitig bestehende ZOB südlich der Straße Niederwall berücksichtigt. Im **Prognose-Planfall** werden die Parkplätze der Busse an den Niederwall verlegt, so dass auf der Fläche südlich der Straße Niederwall insgesamt 145 Parkplätze entstehen können. Nach der Verlagerung der Haltebuchten in die Straße Niederwall werden diese nicht mehr als Pausenplätze zur Verfügung stehen, so wie es auf der derzeitigen Fläche der Fall ist. Die Kapazität des Busbahnhofes wird sich nicht verändern.

Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass an der **Bebauung nördlich des Niederwalls** sowohl die für Allgemeine Wohngebiete geltenden Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts als auch die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) / 49 dB(A) überschritten werden. Dies ist jedoch schon im Prognose-Nullfall der Fall. Vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall ergeben sich Zunahmen von bis zu 0,9 dB(A) tags und 0,8 dB(A) nachts. Die Zunahmen sind überwiegend auf die Verlagerung des Busbahnhofes zurückzuführen und liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Die Anhaltswerte der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden nicht erreicht.

An den übrigen Immissionsorten **in den Kerngebieten** sind aufgrund der geänderten Bebauungssituation Zu- sowie Abnahmen zu erwarten. An einem Immissionsort betragen die Zunahmen bis zu 2,7 dB(A) tags und 2,4 dB(A) nachts. Überwiegend liegen die Zunahmen jedoch unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) und unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Im Prognose-Nullfall sowie im Prognose-Planfall werden die geltenden Orientierungswerte für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts sowie die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und von 54 dB(A) nachts eingehalten.

Die Gutachter halten fest, dass der bebauungsplaninduzierte Zusatzverkehr nicht beurteilungsrelevant ist, da aufgrund der bereits vorliegenden Belastung auf den umliegenden Stra-

ßenabschnitten nicht mit einer erheblichen Zunahme im öffentlichen Straßenverkehr zu rechnen ist.

Innerhalb der Baugrenzen **im Plangeltungsbereich** südlich der Straße Niederwall ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts sowie die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden eingehalten. Aktiver Schallschutz innerhalb des Plangeltungsbereiches ist aufgrund der Einhaltung der Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich.

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büronutzungen vor Verkehrslärm ergeben sich gemäß DIN 4109.

3.4.3 Abwägung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Im Ergebnis ist der bebauungsplaninduzierte Zusatzverkehr nicht beurteilungsrelevant ist, da aufgrund der bereits vorliegenden Belastung auf den umliegenden Straßenabschnitten nicht mit einer erheblichen Zunahme im öffentlichen Straßenverkehr zu rechnen ist. Zum Schutz der Büronutzungen setzt die Stadt Lübbecke für das Kerngebiet im Plangebiet die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 (Januar 2018) fest.

3.5 Belange des Immissionsschutzes (Luftschadstoffe)

Im Rahmen der Bauleitplanung ist der Schutz der Wohnnutzungen vor Luftschadstoffen nachzuweisen. Im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens wurde daher die zu erwartende Luftschadstoffbelastung gutachterlich ermittelt und beurteilt.[5] Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse werden nachstehend wiedergegeben:

Die Beurteilung erfolgt auf der Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Straßenverkehr waren Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) einzubeziehen.

Als nächstgelegene schützenswerte Nutzungen wurden betrachtet:

- Vorhandene Bebauung nördlich der Straße Niederwall. Dieser Bereich ist im Bebauungsplan Busbahnhof als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.
- Vorhandene Bebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs südlich der Niedernstraße und westlich der Gerichtsstraße: Diese Bereiche sind gemäß dem Bebauungsplan Nr. 1/16/49 der Stadt Lübbecke als Kerngebiet festgesetzt.

Die Untersuchung umfasst den Prognose-Nullfall mit der Bestandsbebauung und den Prognose-Planfall nach Realisierung der geplanten Maßnahmen. Letzteres umfasst die Verlegung des Busbahnhofs und die Anpassung des Straßenverlaufs der Straße Niederwall, die Errichtung von Parkplätzen am bisherigen Standort des Busbahnhofs und die Anlieferung an das Fachmarktzentrum.

---

5 Lairm Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ der Stadt Lübbecke, Bargteheide, 22. Februar 2019

Der Prognosehorizont der Verkehrsbelastungen bezieht sich auf die Jahre 2035/2040. Für die Berechnung der Abgasemissionen wurde das Bezugsjahr 2020 zugrunde gelegt. Damit ist sichergestellt, dass die verwendeten Emissionen auf der sicheren Seite liegen, auch wenn die Abnahmen der Emissionsfaktoren aufgrund einer Verbesserung der Fahrzeugtechnik und der Kraftstoffe nicht in dem Umfang eintreten sollten, wie sie für die späteren Jahre prognostiziert werden.

Als Emissionsfaktoren wurden die KfZ-Abgase und die Staubaufwirbelungen durch den Kfz-Verkehr berücksichtigt.

Zur Abschätzung der Luftschadstoff-Emissionen durch Quellen innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden die Gesamtemissionen bilanziert. Bezüglich der Emissionen von den öffentlichen Straßen wurden alle in die Untersuchung einbezogenen Straßenabschnitte berücksichtigt. Ergänzend wurden die einzelnen Quellbereiche zum Vergleich detailliert angegeben.

Die Berechnung der Abgasemissionen erfolgte mit der aktuellen Fassung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes. Zusammenfassend haben die Gutachter festgestellt, dass im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung die geltenden Grenz- und Immissionswerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM 10) und Feinstaub (PM 2,5) im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Dies ist auch für den Stundenmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionen und für den Tagesmittelwert der Feinstaub (PM 10)-Immissionen der Fall.

Ergänzend wurde angemerkt, dass in der vorliegenden Untersuchung für die großräumige Hintergrundbelastung von den aktuellen Belastungen ausgegangen wurde. Für die späteren Jahre ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund emissionsmindernder Maßnahmen zur flächendeckenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in den Jahren nach 2018 eine Abnahme der großräumigen Hintergrundbelastungen zu erwarten ist. Dies wird voraussichtlich auch zu einer Abnahme der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Hintergrundbelastungen führen, so dass die tatsächlichen Gesamtbelastungen geringer ausfallen werden als dargestellt.

Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden und vorgesehenen Nutzungen verträglich ist. Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Abwägung zu den Luftschadstoffen durch die Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Die Gutachter sind zu dem Ergebnis gekommen, dass aus lufthygienischer Sicht das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden und vorgesehenen Nutzungen verträglich ist und Maßnahmen nicht erforderlich sind.

3.6 Belange des Verkehrs

3.6.1 Äußere Erschließung des Plangebietes

Nördlich des geplanten Einkaufszentrums ist eine Stellplatzanlage auf den Flächen des heutigen ZOB geplant. Der ZOB wird in Richtung Norden verlagert. Die Busse sollen zukünftig in Buchten am Niederwall halten. Der ZOB und damit der öffentliche Personennahverkehr werden damit komplett aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Westertor“ heraus an den Niederwall verlagert. Die Verlagerung des Busbahnhofes und seine Erschließung sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes „Westertor“. Die Anbindung der geplanten Stellplätze ist über die Straßen Niederwall und Papendiek vorgesehen. Durch die Verlagerung des ZOB wird die Straße Papendiek, die heute über den ZOB verläuft, in den ebenerdigen Parkplatz integriert.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Innenstadtbereich und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit plant die Stadt Lübbecke zudem, an den Knotenpunkten Bahnhofstraße/Niederwall und Niedertorstraße/Niederwall die vorhandenen Signalanlagen abzubauen und die Knoten zu Kreisverkehrsplätzen umzugestalten. Die Erschließung des neu geplanten ZOB wird so ebenfalls optimiert. Die Kreisverkehrsplätze sollen unabhängig von den Bebauungsplanverfahren zeitnah realisiert werden.

Die fußläufige Erschließung des geplanten Einkaufszentrums erfolgt aus südlicher Richtung über die Lange Straße und über die Blüttenstraße sowie aus nördlicher Richtung über den Papendiek. Über die Lange Straße und über die Blüttenstraße wird die Ebene 1 des geplanten Einkaufszentrums ebenerdig erreicht. Zur planungsrechtlichen Absicherung der Erschließung wird die Blüttenstraße in den Geltungsbereich aufgenommen und als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Über den nördlich des Einkaufszentrums gelegenen Papendiek wird die Ebene 0 des geplanten Einkaufszentrums fußläufig erreicht. Die Anlieferung des Einkaufszentrums soll ebenfalls aus nördlicher Richtung vom Papendiek aus über die Wallstraße erfolgen. Die Zu- und Abfahrt der liefernden Fahrzeuge erfolgen über ein Tor, das sich an der nördlichen Fassadenseite des Fachmarktzentrums befinden wird.

Die Verbindung der Blüttenstraße zur Wallstraße bzw. die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen niedrig gelegener Wallstraße und höher gelegener Blüttenstraße erfolgt im Bestand über eine Treppe. Die Treppenlösung soll zukünftig beibehalten werden. Im Bebauungsplan wird dazu ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit eingetragen.

Der westlichste Teilabschnitt der Niedernstraße wird im Bebauungsplan als Kerngebiet überplant bzw. soll zukünftig durch das geplante Einkaufszentrum überbaut werden. Die Anbindung der Niedernstraße an die Wallstraße wird damit aufgehoben. Zwischen Niedernstraße und Papendiek soll eine Straße neu gebaut werden, damit die westliche Niedernstraße erreichbar bleibt. Dazu ist ein Abriss des Gebäudes Niedernstraße Nr. 47/49 (Schmiede) erforderlich. Das entsprechende Flurstück wird in den Geltungsbereich einbezogen und als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt.[6] Darin wurde auf der Grundlage von Verkehrsdaten der Stadt Lübbecke geprüft, ob die künftig geplante Straßennetzstruktur die zu erwartenden Neuverkehre leistungsgerecht abwickeln kann bzw. welche zusätzlichen Maßnahmen hierfür erforderlich wären. Da der Bebauungsplan nur umgesetzt werden kann, wenn der ZOB verlagert wird, wurden die daraus resultierenden Einflüsse mit betrachtet. Die derzeit in Planung befindlichen Kreisverkehrsplätze Bahnhofstraße/Niederwall und Niedertorstraße/Niederwall wurden in der Untersuchung als feste Netzbestandteile vorausgesetzt. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung werden nachstehend verkürzt wiedergegeben:

Die künftig angedachte verkehrliche Gesamtsituation, die die Bearbeitungsbasis für die Verkehrsuntersuchung bildete, wird auf der folgenden Seite abgebildet:

Eine Zufahrt zum Plangebiet südlich der Straße Niederwall ist ausschließlich über die westliche Anbindung möglich. Die östliche Anbindung (gegenüber der Jahnstraße) ist ausschließlich als Ausfahrt vorgesehen und, analog der westlichen Anbindung, auf die Fahrtrichtung rechts raus beschränkt. Durch den in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Kreisverkehrsplatz Niedertorstraße/ Niederwall ist eine Verteilung in alle Fahrtrichtungen möglich. Weitere Ausfahrtsmöglichkeiten in Richtung Innenstadt bestehen über die neu geplante Verbindung zur Niederstraße sowie über die Gerichtsstraße. Diese sind jedoch von sehr untergeordneter Bedeutung.

6 Masuch + Olbrisch: Verkehrstechnische Untersuchung: Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“; Oststeinbek, 26.02.2019

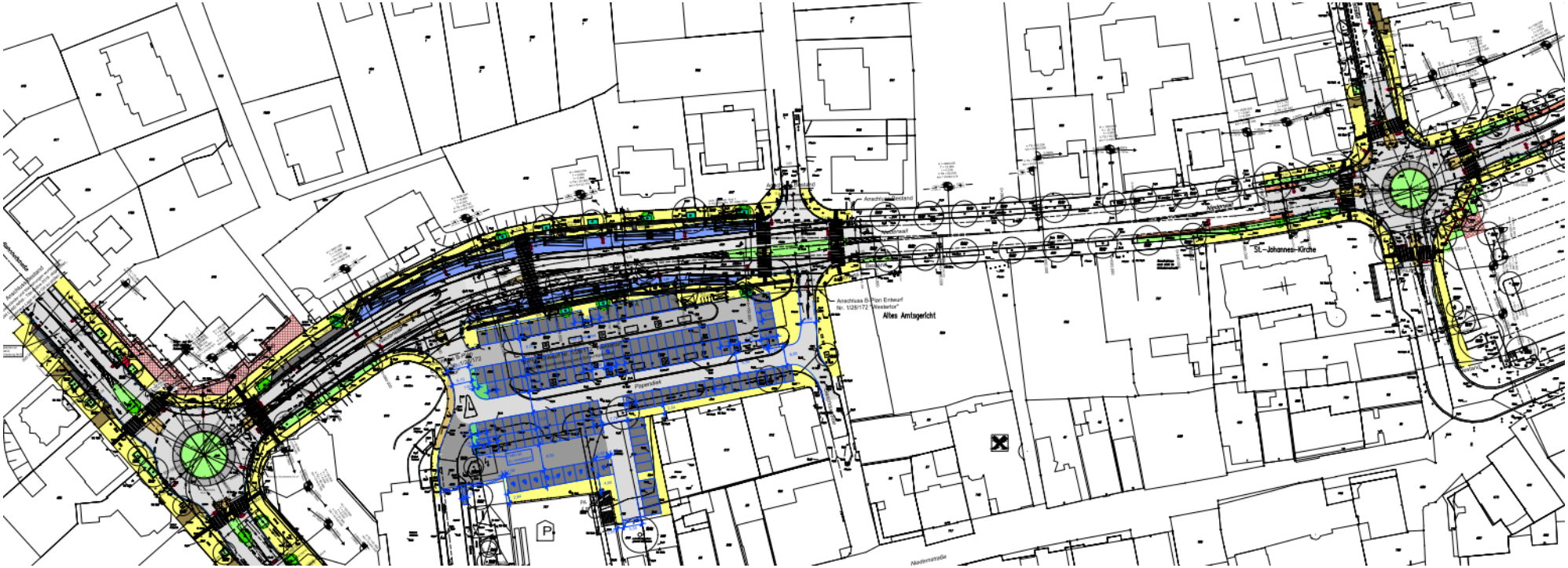


Abb.: Abbildung 2: Geplante Straßenstruktur der verkehrstechnischen Untersuchung

Für den Untersuchungsraum wurden von der Stadt Lübbecke ausreichend aktuelle Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt. Neben umfangreichen Erhebungsdaten aus 2013 wurden die Ergebnisse einer Wochenpegelzählung im Niederwall berücksichtigt, die durchgehend vom 23. bis 29.01.2018 jeweils 0-24 Uhr durchgeführt wurde.

Die Werktage zeigen deutlich, dass die Hauptverkehrsbelastung auf der Straße Niederwall und damit im angrenzenden Untersuchungsraum in den Nachmittagsstunden auftritt und aus der Überlagerung von Berufs- und Einkaufs-/Besorgungsverkehren resultiert.

Die Gutachter haben bezogen auf die Tagesverkehrsbelastungen einen allgemeinen Verkehrszuwachs von rd. 9% bis zum Prognosehorizont 2035 angenommen. Da Zuwächse in den Hauptverkehrszeiten in den letzten Jahren nicht mehr zu beobachten waren, haben die Gutachter die Steigerung nicht für die maßgebenden Spitzenstundenbelastungen angewendet.

Die Gutachter haben für eine Abschätzung der sich zukünftig einstellenden Verkehrssituation eine geplante Realisierung von rd. 5.300 m² Verkaufsfläche (VK) in Ansatz gebracht. Es ergab sich eine rechnerische Gesamtverkehrserzeugung des Plangebietes von insgesamt rd. 810 Kfz-Fahrten pro Tag. Hierin sind neben den Kundenverkehren auch alle Ver-/ Entsorgungs-/Lieferverkehre (26 Kfz/Tag im Querschnitt) enthalten. Die Neuverkehre des Plangebietes werden nahezu ausschließlich über die beiden Anbindungen an die Straße Niederwall abgewickelt.

In der für Leistungsnachweise zu berücksichtigenden nachmittäglichen Hauptverkehrszeit sind an der Anbindung an die Straße Niederwall Neuverkehre von etwa 40 Kfz/h im Zu- und im Abfluss zu erwarten.

Die Gutachter sind bei ihrer Leistungsfähigkeitsbeurteilung zu folgenden Ergebnissen gekommen:

<u>Kreuzung Niederwall/ Wallstraße:</u>

An der Einmündung Niederwall/Wallstraße sind künftig abweichend von der jetzigen Situation keine Linkseinbieger in Richtung Bahnhofstraße zugelassen. Für die Linksabbieger von der Straße Niederwall wird eine kurze Linksabbiegehilfe realisiert. Aus dem Plangebiet heraus entsteht aufgrund der fahrgeometrischen Anforderungen der Lieferverkehre eine überbreite Anbindung, die mit einer Sprunginsel unterteilt wird, um eine sichere Fußgängerquerung zu unterstützen.

Der Knotenpunkt ist in der maßgebenden nachmittäglichen Hauptverkehrszeit in die Verkehrsqualität A „Die Wartezeiten sind sehr gering“ einzustufen und damit ausreichend leistungsfähig. Die mittlere Wartezeit im ungünstigsten Verkehrsstrom (Linksabbieger vom Niederwall) rechnerisch bei 5,6 sec. Der in 95% aller Fälle nicht überschrittene rechnerische Rückstau dieses Stroms beträgt 1 Pkw (d.h. 6 m). Über die derzeitigen Planungen hinausgehende Um- oder Ausbaumaßnahmen sind nicht erforderlich.

<u>Niederwall/Jahnstraße/Gerichtsstraße:</u>

Am im Bestand signalisierten Knotenpunkt Niederwall/Jahnstraße/Gerichtsstraße werden zur Sicherung von attraktiven fußläufigen Verbindungen über die Straße Niederwall, zur Gesamtverkehrsberuhigung der Innenstadt sowie aus Verkehrssicherheitsgründen die möglichen Fahrbeziehungen reduziert und die Signalanlage rückgebaut. Die durchgehenden

Fahrspuren der Straße Niederwall werden durch Sprunginseln und eine verbindende Grüninsel getrennt. Dadurch entfallen die Linksab-/Linkseinbiegemöglichkeiten an dieser Stelle. In allen Knotenarmen werden Fußgängerquerungen angeordnet.

Nach Realisierung des Plangebietes ist der Knotenpunkt mit der neuen Struktur auch in der maßgebenden Hauptverkehrszeit ausreichend leistungsfähig. Die rechnerische Verkehrsqualität ist mit A „die Wartezeiten sind sehr gering“ zu bewerten.

Die Verkehrsgutachter haben als Fazit festgehalten, dass die rechnerisch zu erwartenden Neuverkehre künftig im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden können. Über die derzeitigen Planungen hinausgehende Um- oder Ausbaumaßnahmen sind nicht erforderlich.

Abwägung der gutachterlichen Ergebnisse durch die Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Ergebnisse nachvollzogen und für plausibel befunden. Im Ergebnis erwartet die Stadt Lübbecke keine verkehrlichen Probleme. Die zu erwartenden Neuverkehre können künftig im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden.

3.6.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ZOB Lübbecke soll in nördliche Richtung an den Niederwall verlagert werden. Vom ZOB verkehren neben dem stadterschließenden Nahverkehr, eine Schnellbuslinie nach Minden und Regionalbusse nach Espelkamp, Rahden und Preußisch Oldendorf. Der Bahnhof Lübbecke ist rd. 800 m vom Plangebiet entfernt. Das Plangebiet ist damit sehr gut an den ÖPNV angebunden.

3.6.3 Ruhender Verkehr

Nördlich des geplanten Einkaufszentrums ist die Stellplatzanlage mit ca. 150 Plätzen auf den Flächen des heutigen ZOB geplant. Die geplanten Stellplatzflächen werden als private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkfläche“ festgesetzt.

Da es sich um ein innerstädtisches und somit gut erreichbares Einkaufszentrum handelt, wäre von einem Stellplatzschlüssel von 1:30 m² auszugehen. Bei den geplanten 5.300 qm ergibt sich bei einem Schlüssel von 1:30 die Anzahl von 177 Stellplätzen. Aufgrund des exzellenten Anschlusses an den ÖPNV in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof ist ein 30 % iger Abzug für den ÖPNV vorzunehmen in Höhe von 53 Stellplätzen. Somit ergeben sich 124 notwendige Stellplätze. Die Parkplätze werden in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen, um den ruhenden Verkehr - ausgelöst durch das Einkaufszentrum - aufnehmen zu können. Es bedarf (über die Stellplätze des geplante Einkaufszentrums hinaus) keines zusätzlichen Stellplatznachweises. Die genaue Anzahl wird im Zuge der Ausbauplanung festgelegt. Die Stellplätze sollen den Kunden des Einkaufszentrums und der Innenstadt dienen. Die konkrete Bewirtschaftung/Organisation der im Plangebiet gelegenen Stellplatzflächen (insbesondere zeitliche Nutzungsdauer) ist nicht Gegenstand des Regelungsinhaltes des Bebauungsplanes. Die Nutzung und konkrete Bewirtschaftung/Organisation des im Plangebiet gelegenen Stellplatzes wird Gegenstand eines städtebaulichen Vertrages sein.

Durch die vorgesehene Neubebauung inkl. Verlagerung des ZOB wird das Parkhaus West mit insgesamt 224 Stellplätzen (davon derzeit ca. 140 an Dauerparker vermietet) ebenso überplant wie die insgesamt 20 straßenbegleitenden Pkw-Abstellflächen am Nordrand des Niederwalls bzw. am Südrand der Straße Papendiek. Hinzu kommt der Wegfall von 7 straßenbegleitenden Stellplätzen im entwidmeten Abschnitt der Niedernstraße. Auf dem Parkplatz Westertor soll das Parken bis 90 Minuten kostenfrei bleiben. Die Stadt Lübbecke ist sich der Bedeutung von innenstadtnahen Stellplatzflächen für eine Akzeptanz und Belebung der Innenstadt bewusst und hat daher die Parkraumsituation konzeptionell aufarbeiten lassen.[7] Es wurde gutachterlich geprüft, mit welchen Maßnahmen die evtl. hieraus resultierenden Defizite aufgefangen werden können bzw. wie sich die Gesamtbilanz im Innenstadtbereich entwickelt. Die wesentlichen Ergebnisse werden nachstehend wiedergegeben:

Kurzzeitparker

Die Erweiterung des Parkplatzes Weingarten (+105 Stellplätze) wird demnächst abgeschlossen sein. Für Kurzzeitparker werden dann im unmittelbaren Nahbereich zum Plangebiet insgesamt rd. 525 Stellplätze und damit rd. 100 mehr als heute zur Verfügung stehen. Die Verkehrsgutachter beurteilen aus fachtechnischer Sicht das künftige Angebot an Pkw-Abstellplätzen in der Innenstadt Lübbeckes als „gut“. Anzahl, Lage/fußläufige Anbindung an das direkte Stadtzentrum sind für eine Stadt in dieser Größenordnung ausreichend dimensioniert.

Dauerparker

Die wesentlichste Änderung durch den Entfall des Parkhauses West betrifft die Dauerparker. Aufgrund der geringen Frequenz durch Kurzzeitparker wurden dort bisher 142 Dauerparkplätze vermietet. Diese Mieter müssen andere Parkmöglichkeiten anmieten, die wahrscheinlich etwas weiter vom Innenstadtziel entfernt liegen. Ein entsprechendes Angebot durch die Wirtschaftsbetriebe Lübbecke mbH ist vorhanden bzw. wird ausgebaut. An der Jahnstraße wird auf dem Gelände der Grundschule „Im kleinen Feld“ ein Parkplatz mit rd. 100 Stellplätzen entstehen. Weiter ist die Anlage von zusätzlichen Stellplätzen auf dem Gelände der ehemaligen Realschule vorgesehen. Die Betreiberfirma WBL plant, hier Dauerparkplätze anzubieten. Dadurch könnten die Vermietungen auf anderen Parkflächen (z.B. Parkplatz Gänsemarkt) reduziert werden, so dass zusätzliche Kurzzeitstellplätze zur Verfügung stünden.

Die komplette Absicherung der Stellplatznachfrage von Beschäftigten bzw. Gewerbetreibenden kann jedoch nicht allein durch die Stadt erfolgen. Hier ist auch das Engagement der Firmen bzw. Geschäftsinhaber gefragt.

Für eine optimale Nutzung des Parkraumangebotes und die Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre ist eine entsprechende Wegweisung erforderlich. In der Innenstadt Lübbeckes ist ein den gesamten Stadtkern umfassendes Parkleitsystem einzurichten, dass an den Hauptzufahrtsstraße durch zusätzlich Beschilderung/Ausweisung unterstützt wird. Für die Hauptparkbereiche rund um die Fußgängerzone sollten außerdem Frei-/ Besetzt-Anzeigen vorgesehen werden. Aus verkehrlicher Sicht sollten zumindest die Parkplätze Westertor, Gänsemarkt und Weingarten sowie das Parkhaus Ost entsprechend ausgestattet werden.

[7] Masuch + Olbrisch: Bebauungspläne Nr. 1/28/172 „Westertor“ und Nr. 1/29/174 „Busbahnhof“, Parkraum Innenstadt, 29. Juli 2019

Mit den genannten Maßnahmen kann in der Innenstadt Lübbeckes eine bedarfsgerechte Parksituation sichergestellt werden.

Abwägung durch die Stadt Lübbecke

Die Stadt Lübbecke hat die gutachterlichen Aussagen nachvollzogen. Sie geht auf der Grundlage der Ergebnisse davon aus, dass sowohl für Kurzzeitparker als auch für Dauerparker genügend Parkplätze zur Verfügung stehen.

Thema Parkhaus

Die Neuerrichtung eines Parkhauses im Plangebiet stellt für die Stadt Lübbecke keine sinnvolle Alternative dar. Nach den Erfahrungen mit anderen Projekten stellt die Stadt Lübbecke fest, dass bei Einzelhandelseinrichtungen offene, ebenerdige Stellplätze nachgefragt werden und Parkhäuser nur schwer angenommen werden. Auch die Umsetzung des Projekts „Westertor“ mit den geplanten Einzelhandelseinrichtungen setzt ebenerdige Stellplätze voraus. Zudem sollte auch aus städtebaulichen Gründen die Platzsituation am Papendiek im Eingangsbereich zur Fußgängerzone erhalten bleiben. Durch die Platzsituation werden offene Sichtbeziehungen zu den angrenzenden Straßenzügen aber auch auf das geplante Einzelhandelsgebäude geschaffen. Ein großes Parkhaus würde diese Sichtbeziehungen unterbinden und entspräche auch nicht der Maßstäblichkeit der Stadt Lübbecke als Mittelzentrum. Dabei ist auch zu beachten, dass die erste Etage eines Parkhauses aufgrund der erforderlichen Durchfahrt für Lieferverkehre in einer Höhe von ca. 5 Metern liegen müsste und entsprechende Auffahrrampen erforderlich würden. Die Vermeidung von lärmtechischen Auswirkungen auf das angrenzende Umfeld würde eine komplett geschlossene Parkhausfassade erfordern, was wiederum technische Einrichtungen zur Be-/Entlüftung nach sich ziehen würde. Ein solches Bauwerk ist in einem Stadtzentrum nicht vorstellbar. Die Akzeptanz von Tiefgaragen für Handelsflächen ist noch geringer zu bewerten und daher ist dies ebenfalls keine Alternative.

3.7 Belange des Klimaschutzes

Am 30.07.2011 ist das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden in Kraft getreten.

- Gemäß § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB sollen die Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.
- Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Der Grundsatz nach Satz 1 ist in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 zu berücksichtigen.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Siedlungszusammenhanges der Stadt Lübbecke und ist bereits zum größten Teil versiegelt. Das Plangebiet ist über die angrenzenden Straßen erschlossen und über den nördlich geplanten Busbahnhof direkt an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Erreichbarkeit ist damit sehr gut. Damit wird eine verkehrs-

vermeidende Siedlungs- und Nutzungsstruktur festgelegt und damit der Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber einer Stadtrandanlage eines solchen Vorhabens verringert.

3.8 Belange der Oberflächenentwässerung / Abwasserbeseitigung, Leitungen

Die Wasserversorgung des Gebietes wird durch die öffentlichen Versorgungsträger gewährleistet. Die Versorgungsnetze sind angrenzend vorhanden; an diese kann angeschlossen werden.

Das Plangebiet entwässert im Bestand über Mischwasserkanäle. Bereits derzeit ist das Plangebiet fast vollständig versiegelt. Daher sind auch zukünftig keine hydraulischen Probleme im Mischwasserkanal zu erwarten und eine vollständige Einleitung möglich.

Die bestehende Abwasserleitung zwischen der Blüttenstraße und der Niedernstraße wird durch das neue Gebäude überbaut. Es ist vorgesehen, diesen Kanalabschnitt neu zu errichten und durch Schachtbauwerke zugänglich/ revisionierbar zu halten. Für die geplante Leitung wird ein Leitungsrecht eingetragen.

Die Löschwasserversorgung ist nach den geltenden technischen Regeln vorzusehen. Für das Kerngebiet ist eine Löschwasserversorgung von min. 192 m^3/h über einen Zeitraum von 2 Stunden vorzusehen.

Im Plangebiet befinden sich Leitungen der Netzgesellschaft Lübbecke mbH.

Im Plangebiet befindet sich ein Steuerkabel der Westnetz GmbH.

3.9 Altlasten

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf Altablagerungen bzw. Altstandorte zutage treten, so ist unverzüglich die Untere Abfallbehörde des Kreises zu benachrichtigen. Meldepflichtig sind der Leiter der Arbeiten oder die bauausführende Firma.

Der bei Erd- und Gründungsarbeiten anfallende Boden und Bauschutt ist nach den abfallrechtlichen Vorschriften ordnungsgemäß zu verwerten/zu entsorgen.

3.10 Denkmalschutz

Das östlich an der Lange Straße angrenzende Gebäude (Lange Straße Nr. 14) steht unter Denkmalschutz. Es handelt sich dabei um ein giebelständiges Fachwerkhaus:

Abb.: Foto: Lange Straße Nr. 14

Auch südlich der Lange Straße, dem Plangebiet gegenüber liegend, ist ein weiteres Baudenkmal vorhanden. Die Hochbauplanung berücksichtigt die sensible Lage des Plangebietes im Nahbereich zu den Denkmälern. Die Giebelständigkeit soll aufgenommen und im Plangebiet entlang der Lange Straße fortgeführt werden. Entlang der Lange Straße soll zudem eine Front mit Schaufenstern entstehen. Die Stadt Lübbecke geht nach derzeitigem Kenntnisstand davon aus, dass mit einer entsprechenden Gestaltung des neuen Gebäudekörpers eine Vereinbarkeit mit den Belangen des Denkmalschutzes herbeizuführen ist. Die Details der Gestaltung sollen über einen städtebaulichen Vertrag abgesichert werden.

3.11 Belange der Archäologie

Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist nach §§15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Stadt oder der LWL-Archäologie für Westfalen anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

4. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES

4.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der eingangs erläuterten Zielsetzung, im südlichen Plangebiet ein Einkaufszentrum abzusichern, und in Anbetracht der Lage des Plangebietes im Zentralen Versorgungsbereich wird das südliche Plangebiet als Kerngebiet nach § 7 BauNVO festgesetzt. Auch in den bestehenden Bebauungsplänen ist das südliche Plangebiet bereits als Kerngebiet festgesetzt.

Das Kerngebiet soll in Anbetracht der Lage im Zentralen Versorgungsbereich auch gewerblichen/ einzelhändlerischen Nutzungen vorbehalten bleiben. Daher werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (§ 7 (2)

Nr. 6 BauNVO) und sonstige Wohnungen (§ 7 (2) Nr. 7 BauNVO) sowie Tankstellen von der Zulässigkeit ausgenommen.

Tankstellen würden zudem zu einem weiteren Verkehrsaufkommen führen. Dies ist hier nicht erwünscht. Tankstellen würden sich auch nicht in die bestehende und geplante Nutzungsstruktur einfügen. Auf dem kurzen Stück auf dem das Plangebiet an die Fußgängerzone bzw. an die Lange Straße angrenzt, sollen Geschäftsnutzungen und keine Wohnnutzungen vorgesehen werden, um den Charakter der Lange Straße als Einkaufsstraße zu unterstreichen. Auf den nördlichen Kerngebietsflächen, angrenzend an den Parkplatz und zum Busbahnhof sowie zu den Straßen werden Wohnnutzungen ausgeschlossen, um mit einer neuen Planung keine neuen immissionsschutzrechtlichen Konflikte zu erzeugen.

Außerdem werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Der zentrale Versorgungsbereich von Lübbecke ist durch ein hohes Maß an Nutzungsvielfalt geprägt. Neben dem Einzelhandel runden öffentliche und private Dienstleistungen, Wohnen, Gastronomie, Arbeiten, Freizeit und Kultur diesen Bereich ab. Die Stadt Lübbecke strebt einen Erhalt dieser Struktur und Nutzungsmischung sowie der vielfältigen, zentralen Versorgungsangebote in der Innenstadt an. Diesem Ziel steht eine vermehrte Neuansiedlung von Vergnügungsstätten entgegen. Daraus ergibt sich das Erfordernis, die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten im Plangebiet auszuschließen. In anderen Teilen des Stadtgebiets sind sie zulässig.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

In dem Kerngebiet ist in Anlehnung an den Bestand und die angrenzende Umgebungsbebauung sowie die städtebauliche Zielsetzung, im südlichen Plangebiet ein Einkaufszentrum planungsrechtlich abzusichern, eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Damit wird der zentralen Lage des Plangebietes Rechnung getragen und das Höchstmaß des § 17 BauNVO erreicht. Außerdem wird eine Geschossflächenzahl von 3,0 ausgewiesen.

Entlang der Lange Straße werden eine maximale und eine minimale Firsthöhe festgesetzt. Diese orientieren sich an dem östlich angrenzenden Bestandsgebäude. Es wird eine minimale Firsthöhe von 96 m ü. NHN und eine maximale Firsthöhe von 100 m ü. NHN festgesetzt. Das Bestandsgebäude weist eine Firsthöhe von ca. 99 m ü. NHN auf.

Für die von der Lange Straße gesehen rückwärtig gelegenen Flächen steht derzeit die exakte Grenze zwischen geneigten Dächern und Flachdächern noch nicht fest. Daher kann hier keine detaillierte Gliederung des Plangebietes vorgenommen werden. Hier wird lediglich unterschieden in die Gebäudehöhen bei Flächendächern und den Firsthöhen bei geneigten Dächern: Geneigte Dächer haben eine Firsthöhe von mindestens 96 m ü. NHN und maximal 100 m ü. NHN aufzuweisen. Flachdächer haben eine Gebäudehöhe von mindestens 90 m ü. NHN und maximal 94 m ü. NHN aufzuweisen. Die maximale Gebäudehöhe von 94 m ü. NHN darf auf maximal 400 qm um 3 m auf maximal 97 m ü. NHN überschritten werden.

Die maximalen Gebäude- und Firsthöhen über NHN dürfen für untergeordnete Bauteile (Technische Anlage, Aufzugsüberfahrten) gemäß § 16 (6) BauNVO um maximal 5 m überschritten werden.

Die Höhenentwicklung der zukünftigen Bebauung wird damit insbesondere mit Rücksicht auf die östliche Bestandsbebauung auf ein verträgliches Maß begrenzt.

Außerdem wird an der Lange Straße eine Baulinie festgesetzt. Damit wird die angrenzend vorhandene Gebäudeflucht im Plangebiet fortgesetzt und so ein geordnetes Siedlungsbild erreicht. Rücksprünge von den festgesetzten Baulinien sind bis zu einem Abweichungsmaß von 0,50 m für einzelne Gebäudeteile auf maximal 25 % der Gebäudelänge ausnahmsweise zulässig.

Ansonsten wird das Einkaufszentrum durch Baugrenzen begrenzt. Vordächer der Ladennutzungen dürfen die festgesetzten Baugrenzen in Verkehrsflächen um maximal 2 Meter überragen.

4.3 Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen

Zum Schutz der Büronutzungen werden die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 (Januar 2018) im Planteil festgesetzt. Zur Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung des Gebäudes in den nicht nur vorübergehend zum Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räumen sind die Anforderungen an das resultierende Schalldämm-Maß gemäß DIN 4109 (Januar 2018) zu ermitteln. Im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungsverfahren ist die Eignung der für die Außenbauteile der Gebäude gewählten Konstruktionen nach den Kriterien der DIN 4109 (Januar 2018) nachzuweisen. Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

4.4 Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Der nördliche Teil des Plangebietes wird als private Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkfläche“ festgesetzt. In diesen Bereichen sollen die Stellplätze geschaffen werden. Die Stellplätze stehen der Öffentlichkeit und den Kunden des Einkaufszentrums zur Verfügung.

Die Verbindung zwischen der Niedernstraße und dem Papendiek und die Straße „Papendiek“ sowie die Wallstraße werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Die Blüttenstraße wird bestandsorientiert als private Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ und als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Ein kleiner Bereich zwischen Blüttenstraße und Wallstraße wird überlagernd mit einem Geh-, und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit und mit einem Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

Die Verbindung zwischen Blüttenstraße und dem tiefer gelegenen Papendiek erfolgt zukünftig auch durch das geplante Gebäude. Der Bereich wird daher mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit überlagert.

Das geplante Einzelhandelsgebäude überbaut mehrere Leitungen. Diese sind im Bebauungsplan eingetragen. Die Abwasserleitungen am westlichen Rand der überbaubaren Fläche und mittig des geplanten Gebäudes sollen verlegt werden. Für die mittig des geplanten Gebäudes verlaufende und zu verlegende Abwasserleitung wird ein Leitungsrecht im östlichen Bereich der überbaubaren Fläche eingetragen.

5. ERGÄNZENDE ANGABEN

5.1 Städtebauliche Übersichtsdaten

Die Größe des Plangebietes beträgt ca. 11.011 m². Davon entfallen auf:

Kerngebiete	4.411 m²
Verkehrsflächen	6.600 m²

5.2 Daten zum Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss

Entwurfsbeschluss

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 [2] BauGB

Satzungsbeschluss

Aufgestellt:

NWP Planungsgesellschaft mbH
Gesellschaft für räumliche
Planung und Forschung
Escherweg 1 26121 Oldenburg

Lübbecke, den ……..

Bürgermeister

TEIL II: UMWELTBERICHT

1 EINLEITUNG

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, im Rahmen einer Umweltprüfung zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Hierbei sind vor allem die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ausgeführten Belange zu berücksichtigen und die in § 1 a BauGB genannten Vorschriften anzuwenden. Die Ergebnisse der Umweltprüfung sind im Aufstellungsverfahren des Bauleitplanes in die Abwägung einzustellen.

Der Umweltbericht bildet gemäß § 2 a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung. Die nachfolgende Gliederung des Umweltberichtes orientiert sich an der Anlage 1 des BauGB (in der Fassung vom 03. November 2017).

Im Anhang ist eine tabellarische Übersicht über die in der Umweltprüfung untersuchten und ermittelten Umweltauswirkungen dargelegt. Vertiefende Angaben sind den folgenden Kapiteln zu entnehmen.

1.1 Inhalt und Ziele des Bauleitplanes

Die Stadt Lübbecke stellt den Bebauungsplan „Westertor“ auf, um eine Steigerung der Attraktivität und eine Stärkung der Versorgungsfunktion der Innenstadt durch eine Beseitigung der bestehenden „Mindernutzung“ der im südlichen Plangebiet zu großen Teilen leer stehenden Immobilie Deerberg sowie des Parkhauses und dem Bau eines neuen Einkaufzentrums zu schaffen. Zur planungsrechtlichen Absicherung wird das Plangebiet im B-Plan als Kerngebiet festgesetzt. Zusätzlich werden Festsetzungen zu öffentlichen und privaten Straßenverkehrsflächen mit den Zweckbestimmungen „Fußgängerbereich“ und „Parkfläche“ festgesetzt.

Das Plangebiet liegt im Nordwesten des Innenstadtbereichs von Lübbecke und umfasst eine Plangebietsgröße von rd. 1,1 ha. Im Norden befindet sich derzeit noch der Busbahnhof, der allerdings im Zuge des B-Plans „Busbahnhof“ an die nördlich verlaufende Straße „Niederwall“ verlegt wird. Zwischen der „Niederstraße“ und dem Busbahnhof sind ein Parkhaus und angrenzend weitere Parkplätze vorhanden. Südlich der Niederstraße befindet sich die Immobilie Deerberg, die früher als Kaufhaus der Firma Horten genutzt wurde. Das Gebäude ist mittlerweile weitgehend leer stehend. Nördlich grenzt die Straße „Niederwall“ an das Plangebiet; im Osten und im Süden setzt sich der Siedlungsbereich von Lübbecke fort. Westlich grenzen unmittelbar Gebäude des Innenstadtbereichs an das Plangebiet; unmittelbar dahinter verläuft die „Bahnhofsstraße“.

Planungsrechtlich liegen dem Plangebietes mehrere Bebauungspläne zugrunde (vgl. nachfolgende Abbildung und Teil I der Begründung Kap. 1.5.3), deren Festsetzungen in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt werden. Der aktuell im Norden befindliche Busbahnhof gehört zum Bebauungsplan Nr. 1/26/164. Dieser dient lediglich zur Steuerung von Spielhallen

und schafft kein Baurecht. Für die Eingriffsbilanzierung des vorliegenden Bebauungsplanes bleibt der Bebauungsplan Nr. 1/26/164 daher unberücksichtigt.

Im aktuellen Flächennutzungsplan ist das südliche und zentrale Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Der Bereich des Busbahnhofs und des Parkhauses sind als Fläche für ruhenden Verkehr/Parkhaus dargestellt.

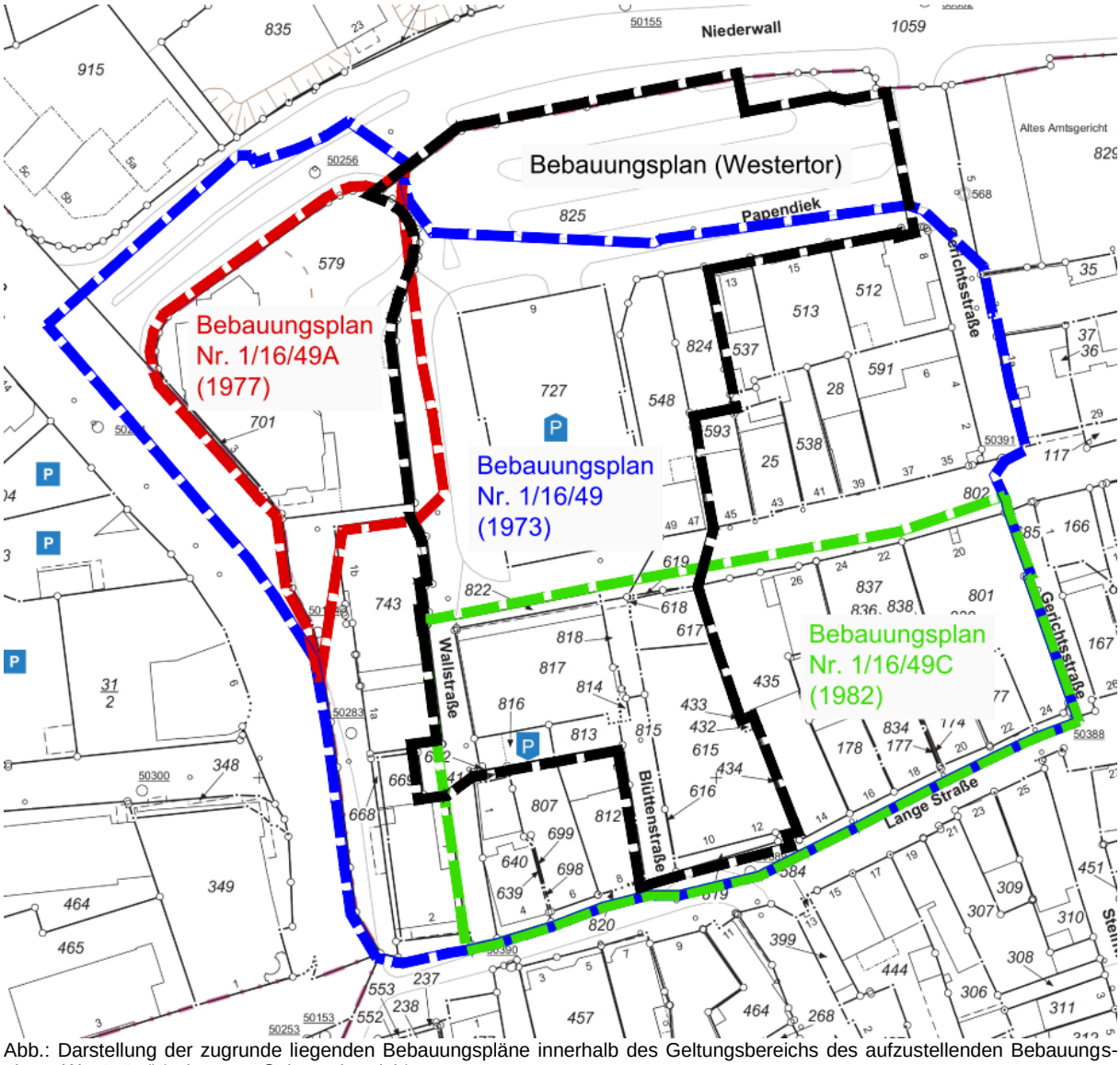


Abb.: Darstellung der zugrunde liegenden Bebauungspläne innerhalb des Geltungsbereichs des aufzustellenden Bebauungsplans „Westertor“ (schwarzer Geltungsbereich).

1.2 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung in der Planung

Nachfolgend werden gemäß Anlage 1 des BauGB die für den vorliegenden Bauleitplan bedeutenden Ziele des Umweltschutzes dargestellt, die sich aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen ergeben. Weiterhin wird aufgeführt, inwieweit diese Ziele im Rahmen der vorliegenden Planung berücksichtigt werden.

Ziele des Umweltschutzes	Berücksichtigung bei der Aufstellung
Baugesetzbuch (BauGB)	
§ 1 (5) BauGB: Die Bauleitpläne ... sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.	Durch die Planung werden leer stehende Gebäude und das Parkhaus abgerissen, um die Attraktivität und die Vorsorgefunktion zu steigern bzw. zu stärken. Die städtebaulichen Maßnahmen entsprechen demnach den Zielen der Innenentwicklung.
§ 1 (6) Nr. 1 BauGB: Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen ... die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ...	Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde durch ein verkehrs- und schalltechnisches Gutachten geprüft. Im Ergebnis werden gewerbe- und verkehrsbedingte Lärmimmissionsgrenzwerte für Kerngebiete sowohl tags- als auch nachtsüber eingehalten.
§ 1 (6) Nr. 7 b) BauGB: Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen … die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.	Die nächstgelegenen Natura-2000-Gebiete (FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete) sind: • Großes Teufelsmoor/Altes Moor (FFH: DE-3618-301; EU-V.: DE-3618-401), rd. 4,5 km nordöstlich • Limberg (FFH: DE-3717-301), rd. 6,2 km südwestlich • Stollen Oberlübbe/Elfter Kopf (FFH: DE-3718-301), rd. 9 km südöstlich Aufgrund der Entfernungen der Natura-2000-Gebiete zum Plangebiet kann angenommen werden, dass keine unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Gebiete ausgelöst werden.
§ 1a (2) BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.	Dem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird dadurch entsprochen, dass bereits versiegelte Flächen baulich umgestaltet werden und es lediglich zu einer minimalen Neuversiegelung kommt. Einer Versiegelung von Grund und Boden der freien Landschaft wird so entgegen gewirkt.
§ 1a (5) BauGB: Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegen wirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.	Den Belangen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung wird insofern entsprochen, dass bereits versiegelte Flächen durch Umbaumaßnahmen effektiver ausgenutzt werden.

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

§ 1 (1) Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass

- *die biologische Vielfalt,*
- *die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie*
- *die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft*

auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).

§ 1 (4) BNatSchG: Zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft sind insbesondere

1. *Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern, vor Verunstaltung, Zersiedlung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren*
2. *[…]*

§ 20 (2) Teile von Natur und Landschaft können geschützt werden

1. *nach Maßgabe des § 23 als Naturschutzgebiet (NSG),*
2. *nach Maßgabe des § 24 als Nationalpark (NLP) oder als Nationales Naturmonument,*
3. *als Biosphärenreservat (BSR),*
4. *nach Maßgabe des § 26 als Landschaftsschutzgebiet (LSG),*
5. *als Naturpark (NP),*
6. *als Naturdenkmal (ND) oder*
7. *als geschützter Landschaftsbestandteil (GLB)*

Entsprechend dem Vermeidungsgrundsatz der Eingriffsregelung sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Bedeutung der Fläche für die biologische Vielfalt sowie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes ist durch die versiegelten Flächen und der anthropogenen Nutzung bereits stark minimiert. Lediglich die Vegetationsbestände angrenzend an das Parkhaus bieten ein geringes Potential für die biologische Vielfalt.

Durch die Planung kommt es nur zu geringfügigen Neuversiegelungen. Die erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes wird in der Eingriffsbilanzierung ausgewertet und durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen. Dem Vermeidungsaspekt wird durch Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen (vgl. Kap. 2.3.) Rechnung getragen.

Angrenzend an das Plangebiet und gegenüberliegend (Lange Straße Nr. 14) sind Baudenkmäler vorhanden. Die sensible Lage des Plangebietes im Nahbereich der Denkmäler wird in der Hochbauplanung und der Gestaltung der neuen Gebäudekörper berücksichtigt. Daher geht die Stadt von einer Vereinbarkeit mit den Belangen des Denkmalschutzes aus.

Die nächstgelegenen Naturschutzgebiete (NSG), Naturparks (NTP) und Landschaftsschutzgebiete (LSG) sind[8]:

- Gehlenbecker Masch (NSG: MI-037), rd. 2,7 km nordöstlich
- Rauhe Horst – Schäferwiesen (NSG: MI-011), rd. 3 km nordwestlich
- Sonnenwinkel (NSG: MI-030), rd. 1 km südwestlich
- Finkenburg (NSG: MI-018), rd. 2 km südwestlich
- Naturpark Terra.vita (NTP-012), rd. 0,7 km südlich
- LSG Allgemeines Landschaftsschutzgebiet (3518-001), 1,7 km nordöstlich
- LSG Wiehengebirge, Wesergebirge (3616-005), rd. 0,5 km südlich
- LSG Altkreis Lübbecke (3416-003), rd. 1,4 km nordwestlich

Durch die Nutzungsänderungen im Plangebiet dem Bestand weiterer Stadtbereiche zwischen den Schutzgebieten und dem Plangebiet, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgebiets-Verordnungen durch die Planung erkennbar.

8 http://www.minden-luebbecke.de/Region/Natur-und-Landschaft/index.php?La=1&NavID=1891.45&object=tx,1891.386.1&kat=&kuo=1&sub=0, (Zugriff: August 2018)

§ 30 (1) Gesetzlich geschützte Biotope: Bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, werden gesetzlich geschützt.	Durch die Planung sind keine gesetzlich geschützten Biotope betroffen.
§ 44 (1) Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten. • *Fang-/Verletzungs-/Tötungsverbot* • *Störungsverbot* *Zerstörungsverbot von Fortpflanzungs- und Ruhestätten*	Aufgrund der Komplexität der artenschutzrechtlichen Vorgaben wird die Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen des speziellen Artenschutzes in einem gesonderten Kapitel dargestellt. Die Ziele des Artenschutzes werden in Kapitel 1.3 behandelt.
Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)	
§ 1 BBodSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.	Dem Schutz des Bodens wird dadurch Rechnung getragen, dass bereits versiegelte Flächen effektiver genutzt werden. Dabei kommt es zu einer geringfügigen Neuversiegelung auf bereits anthropogen stark genutzten Flächen im Bereich. Die Inanspruchnahme bisher unversiegelter Bereiche bedeutet dennoch eine erhebliche Beeinträchtigung des Bodens, die im Zuge der Eingriffsregelung berücksichtigt werden.
Wasserhaushaltsgesetz (WHG)	
§ 1 WHG: Zweck dieses Gesetzes ist es, durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen.	Erhebliche Auswirkungen auf Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts werden mit der Planung nicht ausgelöst. Die Entwässerung erfolgt wie im bisherigen Bestand über Mischwasserkanäle. Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet „Lübbecke“ werden nicht erwartet.
Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	
§ 1 BImSchG: Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.	Immissionsschutzrechtliche Belange wurden gutachterlich geprüft. Im Ergebnis werden die gewerbe- und verkehrsbedingten Lärmimmissionsgrenzwerte für Kerngebiete sowohl tags- als auch nachtsüber eingehalten (vgl. Teil I der Begründung, Pkt. 3.4 Belange des Immissionsschutzes). Es ergeben sich jedoch Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büronutzungen vor Verkehrslärm im Plangebiet.
Ziele gemäß Landschaftsplan	
Dem Plangebiet liegt kein Landschaftsplan zu Grunde.	

1.3 Artenschutzziele – Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP)

Gemäß § 44 BNatSchG bestehen bestimmte Schutzvorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten. Diese Verbote richten sich nicht an die Planungsebene, sondern untersagen konkrete Handlungen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist allerdings zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Vorgaben die Umsetzung der Planung dauerhaft hindern.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG sind die Verbote des speziellen Artenschutzes für zulässige Vorhaben innerhalb von Bebauungsplan-Gebieten nur anzuwenden, sofern und soweit Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder europäische Vogelarten betroffen sind[9]. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich deshalb auf diese Artenvorkommen.

Die Anforderungen zum speziellen Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG beziehen sich auf die konkrete Handlung und auf konkret betroffene Individuen. Sie gelten unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird jedoch bereits geprüft, ob artenschutzrechtliche Belange der Realisierung der Planung entgegenstehen können und ob Vermeidungs- oder (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind.

Gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG ist es verboten,

1. *wild lebenden Tieren der <u>besonders</u> geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*
2. *wild lebende Tiere der <u>streng</u> geschützten Arten und der **europäischen Vogelarten** während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*
3. *Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der <u>besonders</u> geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*
4. *wild lebende Pflanzen der <u>besonders</u> geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).*

Da es sich bei dem geplanten Vorhaben um die Umsetzung eines nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässigen Vorhabens im Sinne von § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG handelt, gilt gemäß § 44 Abs.5 Satz 2 BNatSchG (neue Fassung)[10]: *Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten und solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind[11], liegt ein Verstoß gegen*

1. *das Tötungs- und Verletzungsverbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung*

---

9 Darüber hinaus sind solche Arten zu berücksichtigen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 (1) Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind. Eine Rechtsverordnung auf dieser Ermächtigungsgrundlage wurde bislang nicht erlassen.

10 in der am 29.09.2017 geltenden Fassung durch Artikel 1 G. v. 15.09.2017 BGBl. I S. 3434

11 Eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, in der ebenfalls berücksichtigungspflichtige „nationale verantwortungsarten“ definiert wären, liegt bisher nicht vor.

bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

2. *das Verbot des Nachstellens und Fanges wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 liegt nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind*
3. *das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.*

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Arten gelten diese Maßgaben entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- oder Vermarktungsverbote nicht vor.

1.3.1 Artenschutzrechtlich relevante Arten im Plangebiet

Zunächst gilt es zu prüfen, ob im Plangebiet bzw. im funktionalen Zusammenhang mit dem Plangebiet streng oder besonders geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen (können).[12] Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) hat eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen Arten getroffen, die bei der ASP im Falle einer Betroffenheit zu bearbeiten sind („planungsrelevante Arten“). Anhand der im Untersuchungsgebiet ausgeprägten Biotoptypen lassen sich zudem Rückschlüsse hinsichtlich eines möglichen Vorkommens verschiedener Tierarten ableiten. Entsprechend den vorherrschenden Lebensraumtypen (KlGehöl: Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken; Gärt: Gärten, Parkanlagen, Siedlungsbrachen; Gebäude; Höhlenbäume) können gemäß dem Messtischblatt 3617 (Quadrant 4) 22 planungsrelevante Arten im Plangebiet vorkommen (vgl. Tabelle Planungsrelevante Arten im Anhang). Dabei handelt es sich nur um europäische Vogelarten. Zur Überprüfung der Gehölzbestände und Gebäude wurde für die Planung eine artenschutzrechtliche Kontrolle[13] durchgeführt.

<u>Europäische Vogelarten und Fledermäuse</u>

Das Plangebiet ist bereits durch eine starke anthropogene Nutzung und eine hohe Versiegelung geprägt. Kleine unversiegelte Bereiche befinden sich lediglich östlich und westlich des Parkhauses im zentralen Plangebiet. Diese Flächen können von bodenbrütenden Vogelarten genutzt werden. Unmittelbar westlich des Parkhauses steht eine Baumreihe aus zehn Birken, die z. T. trotz geringer Stammdurchmesser Baumhöhlen für höhlenbewohnende Vogel- und Fledermausarten aufweisen. Für baumbewohnende Fledermausarten[14] (z. B. Abendsegler oder Rauhautfledermaus) besteht aufgrund des geringen Stammdurchmessers lediglich

---

12 Welche Arten zu den besonders geschützten Arten bzw. den streng geschützten Arten zu rechnen sind, ist in § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG geregelt.

13 NWP Planungsgesellschaft mbH (2018): Artenschutzrechtliche Kontrolle für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“, Stadt Lübbecke. Stand 15.03.2018

14 Alle Fledermausarten sind aufgrund ihrer Nennung in Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützt.

ein Potential als Tages- (April bis Oktober) und Balzquartier (August bis Oktober). Baumhöhlen, in die es hinein regnet, bieten kein Quartierspotential. Für planungsrelevante Brutvogelarten weisen die Baumbestände keine Qualitäten auf. Die Rhododendron- und Efeubestände innerhalb des Lichtschachts des Parkhauses sowie die östlich angrenzende Gehölzfläche bieten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kein Potential für Vogelbrutplätze.

Die vermieteten Gebäudeteile des Deerberg-Kaufhauses weisen keinerlei Potential für Fledermaus- und Vogelarten auf. Die leer stehenden Bereiche sind nach außen hin komplett verschlossen; Einflugmöglichkeiten für Fledermäuse und gebäudebrütende Vogelarten sind daher nicht gegeben. Des Weiteren bieten die weißen Kacheln an der westlichen Gebäudeseite keine geschützten Hohlräume und sind zudem zu glatt. Einflugmöglichkeiten im Dachbereich wurden ebenfalls nicht gefunden. Einzig einige fehlende Holzverkleidungen am Vordach des östlichen Gebäudeteils weisen auf ein gewisses Quartierspotential für gebäudebewohnende Fledermausarten (Zwergfledermaus und Bartfledermaus; Tagesverstecke und Wochenstuben) hin.

Die „Alte Schmiede“, angrenzend an das Parkhaus, bietet im Erdgeschoss und in den beiden oberen Etagen keine Einflugmöglichkeiten für Vogel- und Fledermausarten. Der Dachboden bietet zwar kleinere Spalten mit Einflugpotential, Hinweise auf aktuelle Quartiere oder Brutplätze (z. B. Kot oder Futterreste) konnten nicht nachgewiesen werden. Auch innerhalb des Schornsteins konnten keine Fledermausquartiere festgestellt werden, allerdings war die Sicht aufgrund der geringen Reichweite des Lichtkegels stark eingeschränkt.

Insgesamt sind von den 22 planungsrelevanten Vogelarten aufgrund der Biotopausstattung zwar drei Arten (Mehlschwalbe, Turmfalke und Feldsperling) zu erwarten, allerdings wurden im Zuge der artenschutzrechtlichen Kontrolle keine konkreten Nachweise festgestellt, die ein Vorkommen dieser Arten erwarten lässt.

In ca. 230 m südöstlicher Richtung befindet sich das Gebäude Burgmannshof, dass für rd. 200 Tiere der Fledermausart „Großes Mausohr“ als Wochenstube dient. Auswirkungen auf das Wochenstubenquartier werden nicht erwartet.

Sonstige Artgruppen

Von den Tierarten sonstiger Artgruppen, z. B. Säugetiere (ausgenommen Fledermäuse), Amphibien, Libellen oder Heuschrecken, sind Vorkommen streng geschützter Arten aufgrund der Standortausprägungen und der Habitatausstattung einerseits und der Lebensraumansprüche streng geschützter Arten andererseits nicht zu erwarten. Artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten aus Anhang IV der FFH-Richtlinie wurden im Rahmen der Kartierung nicht festgestellt und sind anhand der Standortbedingungen nicht zu erwarten. In der Liste der planungsrelevanten Arten wurden ebenfalls keine Pflanzenarten aufgeführt.

1.3.2 Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG

Geprüft werden die Verbotstatbestände der Verletzung und Tötung, der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie der erheblichen Störungen.

1. Verletzungs- und Tötungsverbot

Zur Realisierung der Planung werden Gehölzbestände im Plangebiet beseitigt. Zudem wird das Parkhaus, das leer stehende Deerberg-Kaufhaus und die Alte Schmiede abgerissen.

Die Auswirkungen der Planung bezüglich des direkten Verletzungs- und Tötungsverbotes können bei Hinweisen auf konkrete Brutvogelvorkommen oder Quartiersnutzungen von Fledermausarten durch zeitliche Anpassungen der Baumaßnahmen vermieden werden. Da für die betroffenen Gebäude oder Bäume keine Hinweise auf eine Nutzung als Winterquartier durch Fledermäuse und als Brutplatz für planungsrelevante Vogelarten vorliegen, kann ein Abriss der Gebäude und Gehölze von Mitte November bis Ende Februar erfolgen. Sollten die Abrissarbeiten und Gehölzfällungen innerhalb der Aktivitätsphase der Fledermäuse und Brutvögel erfolgen (Ende Februar bis Mitte November), ergeben sich artenschutzrechtliche Konflikte. In diesem Falle ist eine erneute Kontrolle der Gebäude auf ein- und ausfliegende Fledermäuse sowie auf besetzte Vogelnester notwendig, damit das Tötungsverbot nicht berührt wird. Spalten und Höhlen in Bäumen sind auf besetzte Fledermausquartiere und Brutplätze vor Gehölzfällungen fachkundig zu überprüfen.

Bei Umsetzung der zeitlichen Vermeidungsmaßnahmen ist ein Verstoß gegen das Verletzungs- und Tötungsverbot somit grundsätzlich vermeidbar, so dass die Umsetzung der Planung hierdurch nicht dauerhaft gehindert wird.

2. Störungsverbot

Nach den gesetzlichen Vorgaben liegt eine erhebliche Störung vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Da das Plangebiet durch hohe Verkehrsbelastung an der Straße „Niederwall“ bereits einer sehr hohen Störwirkung unterliegt, sind nur solche Tierarten zu erwarten, die keine besondere Empfindlichkeit gegenüber Verkehr, der Anwesenheit von Menschen u. ä. aufweisen.

Das von der Planung ausgehende Störpotential, z. B. durch Baumaßnahmen während der Brutzeiten der Vögel wird als gering angenommen. Aufgrund der geringen Störwirkung während der Bauphase, der aktuellen Belastung durch das hohe Verkehrsaufkommen und dem damit begründeten Vorkommen störungstoleranter Arten kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Planung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

3. Zerstörung / Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Bei Realisierung der planerischen Festsetzungen werden einzelne Lebensstätten gebäude- und gehölzbewohnender Vogel- und Fledermausarten überplant. Während der Phase der aktuellen Nutzung dürfen keine Vogelnester zerstört oder beschädigt werden. Hier bestehen jedoch zeitliche Vermeidungsmöglichkeiten (vgl. 1. Verletzungs- und Tötungsverbot). Gehölzbrütenden Vogelarten, die ihre Nester nur über eine Brutperiode nutzen, verlieren nach Abschluss der Nutzung ihren Schutz. Bodenbrütende Arten bauen ihre Nester in der Regel jedes Jahr erneut (temporär genutzte Lebensstätten), so dass diese Nester nach der Brutphase keinem Schutz mehr unterliegen. Auch Nester von gehölzbrütenden Vogelarten, die nur über eine Brutperiode genutzt werden, verlieren nach Abschluss der Nutzung ihren Schutz.

Für Vogelnester und Fledermausquartiere an bzw. in Gebäuden und Gehölzen, die einer mehrjährigen (langfristig bzw. regelmäßig wiedergenutzte Lebensstätten) unterliegen, besteht auch nach Abschluss der Brutzeit/Quartiersnutzung weiterhin ein Schutz. Durch die Gebäudeabrisse und Gehölzfällungen werden potentielle, mehrjährige Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermausarten überplant. Aufgrund dessen wird – in Absprache mit der

Unteren Naturschutzbehörde – darauf hingewiesen, in räumlicher Nähe zum geplanten Vorhaben Quartierkästen zu installieren:

- 2 Quartierkästen für baumbewohnende Fledermausarten (z. B. Abendsegler)
- 3 Quartierkästen für gebäudebewohnende Fledermausarten (z. B. Zwergfledermaus).

Regelmäßig wiedergenutzte Lebensstätten von planungsrelevanten Vogelarten wurden im Zuge der artenschutzrechtlichen Kontrolle weder festgestellt noch konnten konkrete Hinweise auf ein mögliches Vorkommen nachgewiesen werden.

Bei Umsetzung der zeitlichen Vermeidungsmaßnahmen und ggf. einer zusätzlichen fachgutachterlichen Prüfung sowie der Umsetzung der (daraus ggf.) resultierenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen ist ein Verstoß gegen die Zerstörung/Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten grundsätzlich vermeidbar, so dass die Umsetzung der Planung hierdurch nicht dauerhaft gehindert wird.

1.3.3 Artenschutzrechtliches Fazit

Zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Maßgaben sind auf Umsetzungsebene bei der Baufeldräumung nistende Vogel- und Fledermausarten zu beachten. Gebäudeabrisse, Gehölzfällungen und Baufeldräumungen sind nur zulässig, wenn sichergestellt ist, dass keine in Nutzung befindlichen Vogelnester oder Fledermausquartiere betroffen sind. Zum gegenwärtigen Kenntnisstand sind keine Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Bestimmungen erkennbar, die die Umsetzung der Planung dauerhaft hindern würden. Auf Umsetzungsebene ist jedoch ggf. vor Beginn der Baumaßnahmen (z. B. Abrissarbeiten, Gehölzfällungen) durch eine fachkundige Person zu prüfen, ob aktuell genutzte, einjährige Vogelnester betroffen sind. Dementsprechend werden ggf. Maßnahmen zur Wahrung der artenschutzrechtlichen Verträglichkeit, insbesondere bauzeitliche Maßnahmen außerhalb der Vogelbrutzeiten (z. B. in den Wintermonaten von Oktober bis Ende Februar) bzw. außerhalb der Quartiersnutzungen (Sommerquartiere) und ggf. weitere Maßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich.

Bei Berücksichtigung dieser Vermeidungsansätze können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass keine vertiefende Art-zu-Art-Betrachtung (ASP NRW Stufe 2) erforderlich ist[15].

2 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Im Folgenden werden für die einzelnen Umweltschutzgüter die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung prognostiziert, wobei der Fokus insbesondere auf solche Auswirkungen gerichtet wird, die ein erhebliches (positives oder negatives) Ausmaß erreichen oder erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung darstellen.

Die Prognose der Auswirkungen setzt dabei zunächst eine Beschreibung und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario) voraus. Weiterhin ist die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung in der Übersicht aufzuzeigen, soweit diese zumutbar abgeschätzt werden kann. Auch bei der Darstellung des Ba-

15 NWP Planungsgesellschaft mbH (2018): Artenschutzrechtliche Kontrolle für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“, Stadt Lübbecke. Stand 15.03.2018

sisszenarios und der voraussichtlichen Entwicklung ohne Planung wird bereits auf die voraussichtlich erheblich beeinflussten Umweltmerkmale fokussiert.

2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Der derzeitige Umweltzustand im Plangebiet wurde anhand einer Biotoptypenaufnahme (nach dem Kartierschlüssel für Biotoptypen des Landesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (LANUV), NRW) sowie einer faunistischen Potentialanalyse und artenschutzrechtlichen Kontrolle[16] für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt bestimmt. Die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschafts-/Ortsbild, Mensch, Kultur-/Sachgüter und deren Wechselwirkungen werden unter der Verwendung des Kartenmaterials der Geschäftsstelle des IMA GDI Nordrhein-Westfalen und des Kartenmaterials des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen ausgewertet.

2.1.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Pflanzen

Eine Lebensgemeinschaft aus Pflanzen und Tieren, die eine gewisse Mindestgröße und eine einheitliche, gegenüber der Umgebung abgrenzbare Beschaffenheit aufweist, ist als Biotop (Lebensraum) definiert. Es handelt sich demnach um einen vegetationskundlich oder landschaftsökologisch definierten und im Gelände wieder erkennbaren Landschaftsausschnitt. Diese Einheiten werden abstrakt zu Biotoptypen zusammengefasst und für die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes verwendet. Bei der Ortsbegehung im Januar 2018 wurden folgende Biotoptypen vorgefunden[17]:

Code	Biotoptyp[18] / Ausprägung
BA3	Siedlungsgehölz Östlich des Parkhauses befindet sich im zentralen Plangebiet ein kleines Siedlungsgehölz.
BF3	Einzelbaum Entlang der westlichen Seite des Parkhauses stehen zehn Birken (*Betula pendula*) mit relativ geringem Stammdurchmesser und z. T. kleine Astabbrüche.
HM	Grünanlage Die Birken stehen innerhalb einer Grünfläche mit kleinen Gebüschen und wenig bewachsener Krautschicht.
HV3	Parkplatz Ebenfalls östlich des Parkhauses und nördlich des Siedlungsgehölzes befindet sich ein Parkplatz.

16 NWP Planungsgesellschaft mbH (2018): Artenschutzrechtliche Kontrolle für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“, Stadt Lübbecke. Stand 15.03.2018

17 s. Anlage: Karte Biotoptypen

18 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV): Biotoptypen Definitionen, Kartierschlüssel in NRW (Stand April 2014)

HV7	Tiergarage, Parkdeck Im zentralen Plangebiet befindet sich ein Parkhaus mit fünf Parkdecks und einem Untergeschoss.
S	Siedlungsfläche Südlich des Siedlungsgehölzes steht die Alte Schmiede.
SC12	Kaufmarkt Im Südosten des Plangebietes liegt das z. T. leer stehende Deerberg-Kaufhaus.
VA7b	Gebäudezufahrt Westlich des Parkhauses verläuft die „Wallstraße“; zwischen dem Parkhaus und der Kaufhaus verläuft die „Niedernstraße“.
VA10	Busbahnhof Im Norden befindet sich (noch) die aktuelle Busbahnhof.
VB5	Fußweg Westlich des Deerberg-Kaufhauses verläuft ein Fußweg.

Tiere

Für die Planung wurde eine artenschutzrechtliche Kontrolle[19] erstellt. Anhand der im Untersuchungsgebiet ausgeprägten Biotoptypen lassen sich zudem Rückschlüsse hinsichtlich eines möglichen Vorkommens verschiedener Tierarten ableiten.

Aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzung des Plangebietes ist mit einem Vorkommen besonders empfindlicher Arten nicht zu rechnen. Eine Nutzung durch allgemein häufige Tierarten, sogenannte „Allerweltsarten“ (z. B. Amsel, Buchfink und Kohlmeise), ist dahingegen sehr wahrscheinlich. Aufgrund der hohen Versiegelung im gesamten Plangebiet, sind Vorkommen faunistischer Arten stark beschränkt. Die kleinen Gehölzbestände östlich und westlich des Parkhauses sowie einzelne Gebäude mit Spalten und Löchern an den Fassaden können gehölz- und gebäudebewohnenden Tierarten einen Lebensraum bieten. Die Baumbestände westlich des Parkhauses weisen zudem Astabbrüche auf, die von höhlenbewohnenden Fledermausarten, kleineren Brutvögeln oder für Insekten genutzt werden können. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist jedoch nur von störungstoleranten Arten auszugehen. Die Bodenbereiche innerhalb der Gehölzbestände und im Lichtschacht des Parkhauses weisen aufgrund der der hohen Störung ebenfalls lediglich geringe Lebensraumqualitäten für Tierarten auf.

Biologische Vielfalt

Die biologische Vielfalt gilt als eine der Grundvoraussetzungen für die Stabilität von Ökosystemen. Deutschland hat sich als Mitunterzeichner der Biodiversitäts-Konvention verpflichtet, die Artenvielfalt im eigenen Land zu schützen und ist diesem Auftrag u. a. durch die Berücksichtigung der biologischen Vielfalt im BauGB § 1 nachgekommen.

Im Zuge der Biotoptypenkartierung wurde hinsichtlich der Pflanzenwelt aufgrund hohen Versiegelung und der intensiven anthropogenen Nutzung keine besondere Artenvielfalt im Plangebiet erkannt. Aufgrund der geringen Vielfalt an Lebensraumtypen und der gleichzeitig intensiven anthropogenen Nutzung ist auch für die Fauna keine hohe biologische Vielfalt zu erwarten.

[19] NWP Planungsgesellschaft mbH (2018): Artenschutzrechtliche Kontrolle für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“, Stadt Lübbecke. Stand 15.03.2018

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Die aktuelle Flora und Fauna im Plangebiet wird bei Nichtdurchführung der Planung voraussichtlich zunächst weiterhin bestehen bleiben. Aufgrund der zugrunde liegenden B-Pläne sind Teile des Plangebietes bereits bebaubar. Eine Überplanung der leerstehenden Gebäude scheint daher auch schon in näherer Zukunft plausibel.

2.1.2 Fläche und Boden

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Nach den Angaben der Bodenkarte von NRW (BK50)[20] ist das Plangebiet überwiegend von Humusparabraunerde geprägt. Die Bodenart besteht tonig-schluffigen Sedimenten. Der Boden gehört zu den fruchtbaren Böden mit einer sehr hohen Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion und einer hohen natürlichen Bodenfruchtbarkeit. Aufgrund dieser Eigenschaften wird diesem Bodentyp eine besondere Schutzwürdigkeit zugewiesen. Im Südosten und im Südwesten liegen zwei weitere kleineflächige Bodentypen vor: Parabraunerde und Pseudogley-Humusparabraunerde. Beiden Bodentypen weisen eine Bodenart aus tonig-schluffigen Sedimenten auf. Für den Bodentyp Pseudogley-Humusparabraunerde ist eine besondere Schutzwürdigkeit aufgrund des Wasserspeichers im 2-Meter-Raum mit hoher Funktionserfüllung als Regulations- und Kühlungsfunktion angegeben.

Infolge der Versiegelung durch die aktuelle Nutzung ist der ursprüngliche Bodentyp im Plangebiet nicht mehr ausgeprägt bzw. überprägt. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist bereits durch Verkehrsflächen und Gebäude versiegelt. Im Bereich der versiegelten Flächen finden keine Bodenfunktionen mehr statt. Aufgrund der starken anthropogenen Überprägung des Bodens ist daher eine besondere Schutzwürdigkeit nicht mehr gegeben.

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Eine wesentliche Änderung der bestehenden Bodennutzungen und zukünftigen Entwicklungen bei Nichtdurchführung der Planung ist zunächst nicht ersichtlich. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der zugrunde liegenden B-Pläne ist zudem davon auszugehen, dass auch zukünftig eine großflächige Versiegelung im Plangebiet bestehen bleibt.

2.1.3 Wasser

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Grundwasser / Versickerung

Der Grundwasserkörper „Wiehengebirge“ ist sowohl mengenmäßig als auch chemisch in einem guten Zustand. Der Flurabstand ist mit > 20 dm sehr hoch. Das Plangebiet liegt innerhalb eines silikatisch, karbonatischen Kluft-Grundwasserleiters. Die Versickerung ist aufgrund der anstehenden Bodenverhältnisse als „ungeeignet“ eingestuft.[21] Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Bestand über Mischwasserkanäle.

Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind im Plangebiet und angrenzend nicht vorhanden.

---

[20] Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen: Bodenkarte 1:50.000, https://www.geoportal.nrw/ (Zugriff: August 2018)

[21] IMA GDI NRW: Grundwasservorkommen, https://www.geoportal.nrw/ (Zugriff: August 2018)

Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete

Das Plangebiet liegt außerhalb von Heilquellen und Überschwemmungsgebieten. Seit November 2018 ist das Trinkwasserschutzgebiet „Lübbecke“ gültig. Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone 3A .

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Eine wesentliche Änderung der bestehenden Grundwasserbedingungen bei Nichtdurchführung der Planung ist im Falle einer baulichen Entwicklung der zugrunde liegenden B-Pläne nicht abzuleiten.

2.1.4 Klima / Luft

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Nordrhein-Westfalen liegt in der Übergangszone zwischen dem atlantischen und dem subatlantischen Klimabereich. Die vorherrschenden westlichen Winde bedingen in diesem Raum ein warm-gemäßigtes Regenklima mit milden Wintern und mäßig warmen Sommern. Die mittlere Lufttemperatur im Jahr liegt für das Gebiet in Lübbecke bei 9 °C, die Jahresniederschlagsmenge beträgt zwischen 600 - 700 mm/Jahr.[22]

Bezogen auf die geländeklimatischen Gegebenheiten ist prinzipiell zwischen den Siedlungsflächen sowie offenen landwirtschaftlichen Flächen, Wald bzw. Gewässern zu unterscheiden. Klimatische und lufthygienische Ausgleichsräume sind im Plangebiet nicht vorhanden. Als Wärme produzierende sowie auf Luftfeuchtigkeit und Luftbewegung negativ einwirkende „Lasträume“ ist auf die versiegelten Flächen im Plangebiet und der angrenzenden Bereiche hinzuweisen. Da keine landwirtschaftlichen Flächen, Wald oder Gewässer im Plangebiet vorhanden sind, sondern der überwiegende Teil des Plangebietes versiegelt ist und innerhalb des Stadtgebietes von Lübbecke liegt, wird das Plangebiet dem Stadtklima zugeordnet.

Die lufthygienische Schadstoffbelastung innerhalb des Plangebietes wurde gutachterlich überprüft[23]. Insgesamt wurden die Luftschadstoffimmissionen an repräsentativen Immissionsorten für die Leitkomponenten des Straßenverkehrs (Stickstoffdioxid (NO_2), Benzol und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) berechnet. Im Ergebnis werden die Immissionsgrenzwerte für die Leitkomponenten deutlich eingehalten. Die detaillierten Ergebnisse sind dem Gutachten zu entnehmen.

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Bei Nichtdurchführung der Planung ist auch im Falle einer baulichen Entwicklung aus den zugrunde liegenden B-Plänen nicht mit einer relevanten Änderung der lufthygienischen Situation im Vergleich zur aktuellen Situation im Plangebiet zu rechnen.

Im Rahmen des Klimawandels werden u.a. eine Erhöhung der Durchschnittstemperaturen und eine Zunahme von klimatischen Extremereignissen (z.B. Starkregen, Starkwinde) prognostiziert. Wie sich die Bedingungen im Plangebiet selbst verändern werden, ist nicht zumutbar bzw. belastbar zu prognostizieren. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass hier vielfältige Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern bestehen, so dass sich die klimati-

[22] LANUV: Klimaatlas, http://www.klimaatlas.nrw.de/site/nav2/KarteMG.aspx?O=1 (Zugriff: August 2018)

[23] Lairm Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ der Stadt Lübbecke, Bargteheide, 22. Februar 2019

schen Änderungen auch auf z.B. Wasserhaushalt, Luftqualität und biologische Vielfalt auswirken können.

2.1.5 Landschaft

❑ ***Derzeitiger Zustand***

In dem Schutzgut Landschafts-/Ortsbild werden die Elemente des Landschaftsbildes, d. h. das optische Erscheinungsbild im Sinne der Vielfalt, Eigenart und Schönheit, bewertet.[24]

Das Plangebiet befindet sich in der Innenstadt der Stadt Lübbecke. Das gesamte Plangebiet ist durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad durch Straßen und Gebäude geprägt. Nur wenige Flächen sind unversiegelt. Insgesamt ist die Landschaft vom Ortsbild der Stadt Lübbecke geprägt.

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Eine Änderung des aktuellen Landschaftsbildes ist bei Nichtdurchführung der Planung gegenüber dem Bestand nicht erkennbar.

2.1.6 Mensch

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Das Plangebiet dient überwiegend einer Parknutzung und den Belangen des ÖPNV. Einige der Gebäude sind bereits seit längerer Zeit leer stehend. Bis auf einen K+K City-Schuh Fachmarkt befinden sich keine weiteren Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet. Eine Erholungs- und Freizeitnutzung ist im Plangebiet nicht gegeben. Durch die Straßen und dem Busbahnhof im Plangebiet sowie stark befahrener Straßen in der näheren Umgebung (Niedernwall, Bahnhofsstraße) wirken verkehrsbedingte Lärmbelastungen auf das Plangebiet ein. In rd. 450 m Entfernung verläuft nordwestlich eine Eisenbahnlinie.

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Bei Nichtdurchführung der Planung ist zunächst mit einer Weiterführung der bisherigen Nutzung zu rechnen.

2.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Das Plangebiet liegt im sehr großräumig ausgewiesenen Vorbehaltsgebiet für bedeutsame Kulturlandschaftsbereiche. Für den Kulturlandschaftsbereich „Wiehengebirgsvorland“ sind historisch abgeleitete Landnutzungsformen, Siedlungsstrukturen und eine besondere archäologische Fundstelle verzeichnet worden.[25]

Das östlich an der Lange Straße angrenzende Gebäude (Lange Straße Nr. 14) steht unter Denkmalschutz. Es handelt sich dabei um ein giebelständiges Fachwerkhaus. Auch südlich der Lange Straße, dem Plangebiet gegenüber liegend, ist ein weiteres Baudenkmal vorhanden.

---

[24] Schrödter, W., Habermann-Nieße, K., Lehmberg, F.: Umweltbericht in der Bauleitplanung, Arbeitshilfe zu den Auswirkungen des EAG Bau 2004 auf die Aufstellung von Bauleitplänen, Niedersächsischer Städtetag (Hrsg.), Bonn 2004

[25] Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Landschaftsverband Rheinland: Kulturlandschaftlicher Fachbeitrag zur Landesplanung in Nordrhein-Westfalen, Münster, Köln 2007

Als bodengebundene Sachgüter sind im Plangebiet Nachweise über Lagerstätten von Steinsalz vorhanden.[26] Weiterhin sind die Straße und Gebäude als Sachgüter zu nennen.

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Eine Änderung des aktuellen Umweltzustandes ist bei Nichtdurchführung der Planung gegenüber dem Bestand nicht erkennbar.

2.1.8 Wechselbeziehungen

❑ ***Derzeitiger Zustand***

Zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern bestehen umfangreiche funktionale Wechselwirkungen. So bedingen z.B. die Boden- und Klimaverhältnisse sowie die menschliche Nutzung die Ausprägung der Vegetation, diese wiederum prägt stark die Eignung als Tier-Lebensraum sowie die landschaftliche Eigenart und Erholungseignung. Eine hiervon unbeeinflusste Bestandsbeschreibung ist insofern nicht möglich, so dass die bestehenden Wechselwirkungen bereits in den vorstehenden Kapiteln Berücksichtigung finden.

Im Plangebiet sind keine besonderen Wechselwirkungen zu erwarten, denen über das bisher beschriebene Maß eine besondere Bedeutung beizumessen wäre

❑ ***Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung***

Da keine besonderen Wechselwirkungen im Plangebiet vorliegen, ist eine Änderung des aktuellen Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung gegenüber dem Bestand auch im Falle einer baulichen Entwicklung aus den zugrunde liegenden B-Plänen nicht erkennbar.

2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Im Anhang ist eine tabellarische Übersicht über die in der Umweltprüfung untersuchten und ermittelten Umweltauswirkungen, die bei Durchführung der Planung zu erwarten sind, dargelegt. Dabei werden die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen in die Umweltprüfung einbezogen. Allerdings wird insbesondere auf die Auswirkungen abgestellt, welche möglicherweise ein erhebliches Ausmaß erreichen. Die nachfolgenden Kapitel enthalten vertiefende Erläuterungen zu den Aspekten, die im vorliegenden Planfall eine besondere Relevanz erreichen.

Als Grundlage für die Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung werden zunächst Angaben zu den geplanten Vorhaben bzw. zu den bauleitplanerisch vorbereiteten baulichen und sonstigen Nutzungen zusammengestellt (vgl. auch tabellarische Übersicht im Anhang). Dabei ist zu berücksichtigen, dass auf Ebene der Bauleitplanung regelmäßig keine Kenntnisse zu Gestaltungsdetails, Realisierungszeitpunkt o. ä. der künftigen Bebauung feststehen.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen werden insbesondere durch folgende Charakteristika der geplanten Nutzung bestimmt:

---

[26] IMA GDI NRW: Rohstoffkundliche Übersichtskarte 1:500.000, https://www.geoportal.nrw/ (Zugriff: August 2018)

Dem Bebauungsplan „Westertor“ liegen mehrere B-Plane zugrunde (vgl. nachfolgende Tabelle). Da das Plangebiet bereits großflächig versiegelt ist, entstehen im überwiegenden Plangebiet keine neuen Eingriffe. Die östlich und westlich angrenzenden Grünflächen mit Baumbeständen werden durch die Planung überplant und sind somit als Eingriff zu bilanzieren. Dem aktuellen Busbahnhof im Norden liegt der B-Plan Nr. 1/26/164 zugrunde. Dieser dient lediglich der Steuerung von Spielhallen und schafft kein Baurecht. Für die Eingriffsbilanzierung des vorliegenden Bebauungsplanes bleibt der Bebauungsplan Nr. 1/26/164 daher unberücksichtigt.

Rechtskräftiger Bebauungsplan	Bebauungsplan Westertor“	Eingriffsbeurteilung
B-Plan Nr. 1/16/49		
• Kerngebiet (MK), GRZ 1,0 • Öffentliche Straßenverkehrsfläche: 100 % versiegelt • Öffentliche Grünfläche mit anzupflanzenden Bäumen: 1.032 m²	• Kerngebiet (MK), GRZ 1,0 • Private Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Parkfläche“ • Öffentliche Straßenverkehrsfläche	*Überplanung der Grünfläche mit Anpflanzgeboten* ***Eingriff***
B-Plan Nr. 1/16/49A		
• Straßenverkehrsfläche (Fahrbahn und Gehweg): 100 % versiegelt	• Öffentliche Straßenverkehrsfläche	*keine Änderung* ***kein Eingriff***
B-Plan Nr. 1/16/49C		
• Kerngebiet (MK), GRZ 1,0 • Straßenverkehrsfläche	• Kerngebiet (MK), GRZ 1,0 • Private Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ • Öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ • Öffentliche Straßenverkehrsfläche • Private Straßenverkehrsfläche	*Änderung der Festsetzungen* ***kein Eingriff***

In die nachfolgenden Darstellungen zu den Auswirkungen der Planung werden Angaben zur Eingriffsregelung integriert, d. h. die Identifizierung erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

Bezüglich der Auswirkungen auf die Umweltschutzziele, welche auf Ebene der Europäischen Union oder auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegt sind, sei auf Kapitel 1.2 des Umweltberichtes verwiesen.

2.2.1 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Durch die Planung werden das Parkhaus und die Immobilie Deerberg abgerissen und durch ein neues Einkaufszentrum ersetzt. Die verbliebenen Grünflächen im sonst versiegelten Plangebiet werden dadurch ebenfalls überplant und eine 100%ige Versiegelung ermöglicht. Die unversiegelten Flächen, die noch im Plangebiet für Pflanzen und Tiere als Lebensraum genutzt werden konnten, gehen verloren. Die Birken westlich des Parkhauses werden gefällt, wodurch gleichzeitig kleine Baumhöhlen verloren gehen, die z. B. von Vogelarten und Fledermäusen genutzt werden konnten. Gleiches gilt für die leerstehenden Gebäude, die Poten-

tial für Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vogel- und Fledermausarten bieten und im Zuge der Planung abgerissen werden. In ca. 230 m südöstlicher Richtung befindet sich das Gebäude Burgmannshof, dass für rd. 200 Tiere der Fledermausart „Großes Mausohr“ als Wochenstube dient. Auswirkungen auf das Wochenstubenquartier werden nicht erwartet.

Der Verlust an Lebensraum und Gehölzstrukturen stellt eine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt dar.

2.2.2 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Durch die Planung wird eine Neuversiegelung der Grundfläche vorbereitet. Die Bodenfunktionen als Lebensraum, als Speicher- und Umwandlungsmedium im Wasser- und Nährstoffkreislauf, sowie Pufferfunktion und als landwirtschaftliche Produktionsstätte entfallen auf den versiegelten Flächen vollständig.

Die Neuversiegelung des Bodens ist als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen.

2.2.3 Auswirkungen auf Wasser

Im Plangebiet wird sich gegenüber dem derzeitigen Bestand keine nennenswerte Änderung ergeben, da das Plangebiet bereits großflächig versiegelt ist. Die Oberflächenentwässerung erfolgt wie im bisherigen Bestand über Mischwasserkanäle. Da durch die Planung keine Änderung des Wasserhaushaltes ersichtlich ist, werden keine hydraulischen Probleme im Mischwasserkanal erwartet, so dass eine vollständige Einleitung möglich ist.

Erhebliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt im Plangebiet sind nicht zu erwarten.

2.2.4 Auswirkungen auf Klima / Luft

Im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens wurde daher die zu erwartende Luftschadstoffbelastung gutachterlich ermittelt und beurteilt (detailliertere Ausführungen im Teil I der Begründung, Pkt. 3.5).[27] Die Beurteilung erfolgt auf der Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien). Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Straßenverkehr waren Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) einzubeziehen.

Zusammenfassend haben die Gutachter festgestellt, dass im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung die geltenden Grenz- und Immissionswerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM 10) und Feinstaub (PM 2,5) im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten werden. Dies ist auch für den Stundenmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionen und für den Tagesmittelwert der Feinstaub (PM 10)-Immissionen der Fall. Aus lufthygienischer Sicht ist das geplante Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden und vorgesehenen Nutzungen verträglich. Aufgrund der Einhaltung der Grenzwerte sind Maßnahmen zum Immissionsschutz nicht erforderlich.

Erhebliche Auswirkungen auf das Klima und die Luftqualität werden nicht erwartet.

---

27 Lairm Consult GmbH: Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan „Busbahnhof“ der Stadt Lübbecke, Bargteheide, 22. Februar 2019

2.2.5 Auswirkungen auf die Landschaft

Das Ortsbild und die Landschaft werden sich im Zuge der Planung gegenüber dem Bestand nicht stark verändern. Das äußere Erscheinungsbild der aktuellen Gebäudefassade wird durch zum einen durch eine moderne und zum anderen durch eine der Umgebung angepasste Fassade ersetzt.

2.2.6 Auswirkungen auf den Mensch

Für das Plangebiet wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt.[28] Die Schallgutachter sind zu folgenden Ergebnissen gekommen (vgl. Teil I der Begründung, Pkt. 3.4 Belange des Immissionsschutzes):

Gewerbelärm

An dem maßgebenden Immissionsorten werden die Immissionsrichtwerte für Kerngebiete von 60 dB(A) tags und von 45 dB(A) nachts eingehalten. Bezüglich des Spitzenpegelkriteriums der TA Lärm werden die Mindestabstände tagsüber zu allen benachbarten Nutzungen eingehalten. Im Nachtabschnitt sind keine Geräuschspitzen zu erwarten.

Verkehrslärm

Der bebauungsplaninduzierte Zusatzverkehr ist nicht beurteilungsrelevant, da aufgrund der bereits vorliegenden Belastung auf den umliegenden Straßenabschnitten nicht mit einer erheblichen Zunahme im öffentlichen Straßenverkehr zu rechnen ist. Für das Plangebiet ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts sowie die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden eingehalten. Aktiver Schallschutz innerhalb des Plangebietes ist aufgrund der Einhaltung der Orientierungs- und Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich. Es ergeben sich jedoch Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büronutzungen vor Verkehrslärm im Plangebiet.

2.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Das denkmalgeschützte Gebäude (Lange Straße Nr. 14), das am südöstlichen Plangebietsrand angrenzt, sowie das gegenüberliegende Baudenkmal an der Lange Straße werden in der Hochbauplanung und der Gestaltung des geplanten Gebäudekörpers berücksichtigt, so dass eine Vereinbarkeit mit den Belangen des Denkmalschutzes gegeben ist.

Gegenüber dem aktuellen Bestand ergeben sich ansonsten keine Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter, die durch die Planung begründet werden.

Sollten sich Hinweise bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten auf ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) ergeben, sind diese gemäß § 15 (1) des Denkmalschutzgesetzes NRW (DSchG NRW) meldepflichtig und müssen der Gemeinde oder dem Landschaftsverband unverzüglich gemeldet werden.

---

[28] Lairm Consult GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 1/28/172 „Westertor“ der Stadt Lübbecke, Hamburg, 11. September 2019

2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen

Zwischen den einzelnen Umweltschutzgütern bestehen umfangreiche funktionale Wechselwirkungen. So führen beispielsweise die Versiegelungen von Böden zugleich zu Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung und der Eignung als Pflanzen-Standort. Eine separate Wirkungsprognose ist insofern nicht möglich, so dass die bestehenden Wechselwirkungen bereits in den vorstehenden Kapiteln Berücksichtigung finden.

Da im Plangebiet keine besonderen Wechselwirkungen gegeben sind, werden auch keine erheblichen Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den Umweltschutzgütern erwartet.

2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltwirkungen sowie Überwachungsmaßnahmen

2.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung nachteiliger Umweltwirkungen

Durch folgende Maßnahmen wird im Rahmen der vorliegenden Planung zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung nachteiliger Umweltauswirkungen beigetragen:

- Immissionsschutz (Schutzgut Mensch)

  Zum Schutz der Büronutzungen werden die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 im Planteil festgesetzt.

Darüber hinaus sind weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verringerung nachteiliger Umweltwirkungen sind möglich und anzustreben, die jedoch auf Ebene der vorliegenden Planung nicht geregelt werden. Hierzu zählen nach gegenwärtigem Stand insbesondere folgende Maßnahmen:

- Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 15 Abs. 1 des Denkmalschutzgesetzes NRW (DSchG NRW) meldepflichtig und müssen der Gemeinde oder dem Landschaftsverband unverzüglich gemeldet werden.
- Verletzungen und Tötungen von artenschutzrechtlich relevanten Vogel- und Fledermausarten kann grundsätzlich durch zeitliche Anpassungen der Baumaßnahmen – außerhalb der Vogelbrutzeit (Oktober bis Ende Februar) bzw. außerhalb der Tages-, Balz- und Wochenquartiersnutzung (Mitte November bis Ende Februar) – vermieden werden.
- Soweit die Baumaßnahmen, insbesondere die Baufeldfreimachung, Gebäudeabriss, Gehölzfällungen und/oder vergleichbare Eingriffe in Vegetation und Bodenoberfläche während der Vogelbrutzeit oder Quartiersnutzung durch Fledermäuse stattfinden, sollte zeitnah vorher durch eine fachkundige Person überprüft werden, ob **aktuell genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten** artenschutzrechtlich relevanter Tiere in den Baufeldern vorhanden sind. Sofern solche Fortpflanzungs- und Ruhestätten festgestellt werden, sollten die erforderlichen Schutzmaßnahmen vor Aufnahme der Baumaßnahmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt und entsprechend der Abstimmung umge-

setzt werden. Analog sollte auch bei Wiederaufnahme des Baubetriebes nach längerer Unterbrechung vorgegangen werden.

- Für den Verlust von **dauerhaft bzw. regelmäßig wiederkehrend genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten** sollten – in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde – in räumlicher Nähe zum geplanten Vorhaben Quartierkästen für baum- und gebäudebewohnende Fledermausarten installiert werden (vgl. Pkt. 1.3.2 Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG).
- Durch ordnungsgemäßen und sorgsamen Umgang mit Maschinen, Baustoffen etc. sollen Verunreinigungen von Boden und Wasser vermieden werden.
- Sollten sich bei den erforderlichen Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten ergeben, wird unverzüglich die zuständige Untere Bodenschutzbehörde benachrichtigt.

2.3.2 Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Wie in Kap. 2.2.1 – 2.2.5 ausgeführt, entstehen bei der Umsetzung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Sinne der Eingriffsregelung. Die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen betreffen die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Landschaft.

❑ *Ermittlung des externen Ausgleichsbedarfs*

Das Plangebiet unterliegt bereits überwiegend den Festsetzungen der derzeitigen B-Pläne. Lediglich für den Bereich des aktuellen Busbahnhofs wird der aktuelle Bestand der Biotoptypen angenommen.

Um zu ermitteln, inwieweit mit der Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden sind, wird gemäß der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (2008)[29] der Zustand der Fläche vor dem Eingriff dem Zustand nach dem Eingriff gegenübergestellt. Für die Bilanzierung werden den betroffenen und den entstehenden Biotoptypen Wertfaktoren zugeordnet. Durch Multiplikation mit der jeweiligen Flächengröße ergeben sich Werteinheiten (WE), die zur Gesamtwertigkeit des Plangebietes im Ist- bzw. im Planzustand addiert werden. Aus der Differenz dieser beiden Wertigkeiten ergibt sich der verbleibend Kompensationsbedarf.

Die vorkommenden Biotoptypen (vor dem Eingriff) mit ihrer Flächengröße und Wertstufe werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

[29] Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Nordrhein-Westfalen: Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. Recklinghausen, März 2008

Tab.: Bewertung des Plangebiets im Ist-Zustand.

Biotoptyp / Bestand	**Kürzel**	**Fläche (in m²)**	**Wertfaktor [Wf]**	**Flächenwert [WE]**
Gebäudezufahrt	**VA7b**	11	0	0
Busbahnhof	**VA10**	3.340	0	0
Straßenbegleitgrün (mit Gehölzbestand)	**VA, mr9**	23	4	92
Fußweg	**VB5**	19	0	0
Bestehendes Planrecht				
B-Plan Nr. 1/16/49 (1973)				
Kerngebiet (MK) (GRZ 1,0) und Öffentliche Verkehrsfläche		3.824		
davon 100% versiegelt		3.824	0	0
Öffentliche Grünfläche mit Anpflanzgebot		504	5	2.520
B-Plan Nr. 1/16/49A (1977)				
Fahrbahn und Gehweg		290		
davon 100% versiegelt		290	0	0
B-Plan Nr. 1/16/49C (1982)				
Kerngebiet (MK) (GRZ 1,0) und Straßenverkehrsfläche		3.000		
davon 100% versiegelt		3.000	0	0
	Summe	**11.011**		**2.612**

Tab.: Bewertung des Einzelbaumbestandes anhand des Flächenbezugs über die m² des Kronentraufbereichs.

Biotoptyp / Bestand	**Kürzel**	**Größe (in m²)**	**Wertstufe [Wf]**	**Flächenwert [WE]**
2 Einzelbäume (Linden), mittleres Baumholz	BF3, ta1	127	7	890
Summe				**890**

Der Bestandswert der Biotoptypen beträgt somit **3.502 Werteinheiten**

Tab.: Bewertung des Plangebiets im Planzustand.

Biotoptyp / Planung	**Fläche (in m²)**	**Wertfaktor [Wf]**	**Flächenwert [WE]**
Kerngebiet (MK) (mit einer GRZ von 1,0)	4.411		
davon 100 % versiegelbar	4.411	0	0
Verkehrsfläche	6.600	0	0
Summe	**11.011**		**0**

❑ *Fazit zur Eingriffsregelung*

Die Bilanzierung hat ein Kompensationsdefizit von **3.502 Werteinheiten** ergeben. Der Ausgleich erfolgt durch eine Anpflanzung von 36 Obstbäumen (Birnen) entlang der Aspeler Straße in Lübbecke (Gemarkung Nettelstedt: Flur 2, Flurstück 306 und Flur 6, Flurstück 416). Die Lage der Kompensationsfläche ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Entlang der Straße besteht bereits eine geschützte Obstbaumallee (AL-MI-5003). Abgängige Bäume sollen durch die Neupflanzungen ersetzt werden. Zudem werden größere Lücken innerhalb der Allee geschlossen. Für die Anpflanzung ist ein Bodenaustausch von 1 m³ vorzunehmen und durch ein hochwertiges Bodensubstrat zu ersetzen. Als Pflanzware werden Birnenbäume mit einem Stammumfang von 8-10 cm verwendet. Die Anpflanzung der verhältnismäßig kleineren Bäume bietet erfahrungsgemäß den Vorteil, dass bessere Anwachsbedingungen geschaffen werden und eine höhere Vitalität der Bäume gewährleistet wird. Der anfängliche Rückstand der Baumgröße wird im Vergleich zu der Verwendung älterer Pflanzware in relativ kurzer Zeit ausgeglichen. Des Weiteren würde für die Anpflanzung älterer Pflanzware ein größerer Bodenaustausch notwendig werden, der ggf. Auswirkungen auf die Bausubstanz der Aspeler Straße haben könnte. Gemäß der „Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“[30] wird für die Neuanlage von Einzelbäumen der voraussichtliche Kronentraufbereich 30 Jahre nach der Anpflanzung angenommen und mit einem Biotopwert von 5 bewertet. Die Anpflanzung erfolgt mit Obstbäumen (Birne), für die ein Kronentraufbereich von rd. 20 m² nach 30 Jahren angenommen werden kann. Demnach wird durch die Pflanzmaßnahme ein Ausgleich von **3.600 Werteinheiten** (5 x 20 x 36 = 3.600 Werteinheiten) generiert. Das Kompensationsdefizit wird somit vollständig ausgeglichen. Für die Pflege der Neuanpflanzungen werden 1 Jahr Fertigstellungspflege und 2 Jahre Entwicklungspflege angesetzt. Danach erfolgt die Pflege gleichermaßen wie bei den bestehenden Allee-Obstbäumen.

30 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Nordrhein-Westfalen: Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. Recklinghausen, März 2008

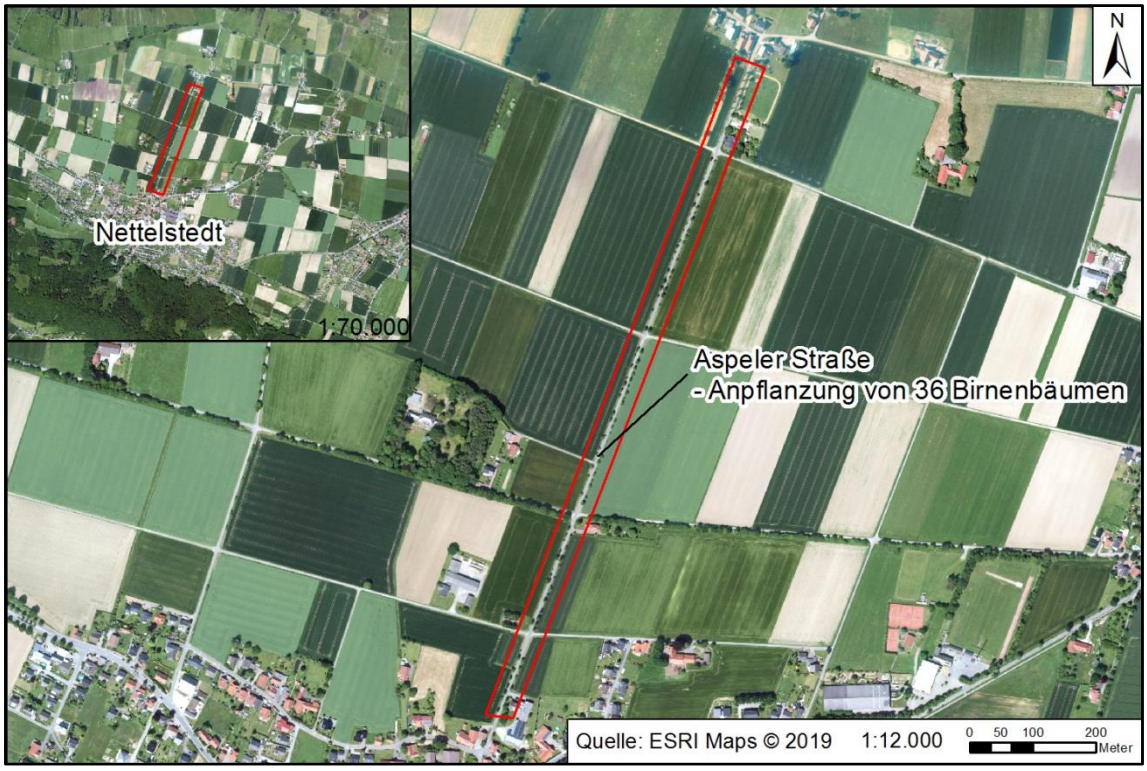


Abb.: Lage der Kompensationsfläche (Obstbaum-Allee) der B-Pläne Nr. 1/28/172 „Westertor“. Gemarkung Nettelstedt, Flur 2, Flurstück 306 und Flur 6, Flurstück 416)

2.4 Geplante Maßnahmen zur Überwachung

Gemäß § 4c BauGB haben die Kommunen erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten (Monitoring) können, zu überwachen.
Zur Überwachung der Auswirkungen der vorliegenden Planung sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Stadt wird 3 – 5 Jahre nach Beginn der Baumaßnahmen eine Ortsbegehung des Plangebietes durchführen oder veranlassen und dies dokumentieren. So können eventuelle unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen ermittelt und geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden.
- Die Stadt wird 3 – 5 Jahre nach Beginn der Baumaßnahmen eine Ortsbegehung der Ausgleichsflächen durch einen Fachgutachter veranlassen und dies dokumentieren. So kann überprüft werden, ob die prognostizierte Entwicklung eingetreten ist bzw. eingesetzt hat und ob ggf. weitere Maßnahmen zum Erreichen des Zielzustandes erforderlich sind.
- Die Stadt wird Hinweisen von den Fachbehörden und aus der Bevölkerung über unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen der Planung nachgehen und dies dokumentieren.

Weitere Überwachungsmaßnahmen können auf Umsetzungsebene erforderlich werden.

2.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Stadt Lübbecke hat eine gutachterliche Verträglichkeitsuntersuchung[31] zu den städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen bzgl. des geplanten Einkaufszentrums erstellen lassen. Demnach ist der zentrale Bereich des Plangebietes im Innenstadtbereich der Stadt Lübbecke besonders gut für die Ansiedlung eines innerstädtischen Einkaufsquartiers geeignet. Die planerische Anordnung des Gebäudes und der Parkplätze erweist sich aufgrund der verkehrstechnischen Bestandssituation mit dem unmittelbaren Anschluss an den Niederwall als besonders sinnvoll. Anderweitige Planungsmöglichkeiten haben sich daher nicht ergeben.

2.6 Schwere Unfälle und Katastrophen

Im Plangebiet liegen nach aktuellem Kenntnisstand keine Besonderheiten vor, die eine besondere Anfälligkeit gegenüber schweren Unfällen oder Katastrophen erwarten lassen.

3 ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.1 Verwendete Verfahren und Schwierigkeiten

Bei der Durchführung der Umweltprüfung kamen folgende Verfahren zur Anwendung:

- Biotoptypen-Erfassung nach der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (2008)[32].
- Die Ausführungen zum Artenschutz beziehen sich auf die Ergebnisse einer artenschutzrechtlichen Kontrolle der NWP Planungsgesellschaft für die B-Pläne „Busbahnhof“ und „Westertor“ im Januar 2018.
- Hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Mensch sowie Kultur- und sonstige Sachgüter wurde das Datenmaterial des GEOPORTALS NRW[33] und des Umwelt-Portals NRW[34] ausgewertet.

Relevante Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben ergaben sich nicht.

Hinweis zum Umweltschadensrecht: Auf Grundlage der aktuell vorliegenden Kenntnisse sind nicht alle zukünftigen Auswirkungen der Planung auf Arten und natürliche Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 2 und 3 BNatSchG abschließend prognostizierbar. Es können nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der genannten Arten oder Lebensräume verursacht werden, deren Vorkommen im Einwirkungsbereich der Planung bisher nicht bekannt ist oder die sich künftig im Einwirkungsbereich der Planung ansiedeln bzw. entwickeln. Eine vollständige Freistellung nachteiliger

---

31 Dr. Lademann & Partner: Das Westertor in Lübbecke; Verträglichkeitsgutachten zu einem innerstädtischen Einkaufsquartier; Hamburg, Entwurf

32 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Nordrhein-Westfalen: Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. Recklinghausen, September 2008

33 IMA GDI NRW: https://www.geoportal.nrw/ (Zugriff: August 2018)

34 MKULNV NRW: http://www.umweltportal.nrw.de/servlet/is/811/ Karte für NRW (Zugriff: August 2018)

Auswirkungen gemäß § 19 Abs. 1 BNatSchG kann deshalb planerisch und gutachterlich nicht gewährleistet werden

3.2 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Lübbecke stellt den Bebauungsplan „Westertor“ auf, um eine Steigerung der Attraktivität und eine Stärkung der Versorgungsfunktion der Innenstadt durch eine Beseitigung der bestehenden „Mindernutzung“ der im südlichen Plangebiet zu großen Teilen leer stehenden Immobilie Deerberg sowie des Parkhauses und dem Bau eines neuen Einkaufzentrums zu schaffen. Zur planungsrechtlichen Absicherung wird das Plangebiet im B-Plan als Kerngebiet festgesetzt. Zusätzlich werden Festsetzungen zu öffentlichen und privaten Straßenverkehrsflächen mit den Zweckbestimmungen „Fußgängerbereich“ und „Parkfläche“ festgesetzt.

Das Plangebiet liegt im Nordwesten des Innenstadtbereichs von Lübbecke und umfasst eine Plangebietsgröße von rd. 1,1 ha. Im Norden befindet sich derzeit noch der Busbahnhof, der allerdings im Zuge des B-Plans „Busbahnhof“ an die nördlich verlaufende Straße „Niederwall“ verlegt wird. Zwischen der „Niederstraße“ und Busbahnhof sind ein Parkhaus und angrenzend weitere Parkplätze vorhanden. Südlich der Niederstraße befindet sich die Immobilie Deerberg, die früher als Kaufhaus der Firma Horten genutzt wurde. Das Gebäude ist mittlerweile weitgehend leer stehend. Nördlich grenzt die Straße „Niederwall“ an das Plangebiet; im Osten und im Süden setzt sich der Siedlungsbereich von Lübbecke fort. Westlich grenzen unmittelbar Gebäude des Innenstadtbereichs an das Plangebiet; unmittelbar dahinter verläuft die „Bahnhofsstraße“.

Durch die Planung wird eine vollständige Versiegelung des bereits großflächig versiegelten Plangebietes ermöglicht. Im überwiegenden Plangebiet liegen bereits B-Pläne zugrunde, die planungsrechtlich durch diesen B-Plan überplant werden. Durch die Überplanung der verbliebenen Grünflächen kommt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt und Boden, die es im Sinne der Eingriffsregelung zu kompensieren gilt. Insgesamt wurde gemäß der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (2008) ein Kompensationsdefizit von **3.502 Werteinheiten** ermittelt. Der Ausgleich erfolgt durch eine Anpflanzung von 36 Obstbäumen (Birnen) entlang der Aspeler Straße in Lübbecke (Gemarkung Nettelstedt: Flur 2, Flurstück 306 und Flur 6, Flurstück 416). Entlang der Straße besteht bereits eine geschützte Obstbaumallee (AL-MI-5003). Abgängige Bäume sollen durch die Neupflanzungen ersetzt werden. Zudem werden größere Lücken innerhalb der Allee geschlossen. Für die Anpflanzung ist ein Bodenaustausch von 1 m³ vorzunehmen und durch ein hochwertiges Bodensubstrat zu ersetzen. Als Pflanzware werden Birnenbäume mit einem Stammumfang von 8-10 cm verwendet. Die Anpflanzung der verhältnismäßig kleineren Bäume bietet erfahrungsgemäß den Vorteil, dass bessere Anwachsbedingungen geschaffen werden und eine höhere Vitalität der Bäume gewährleistet wird. Der anfängliche Rückstand der Baumgröße wird im Vergleich zu der Verwendung älterer Pflanzware in relativ kurzer Zeit ausgeglichen. Des Weiteren würde für die Anpflanzung älterer Pflanzware ein größerer Bodenaustausch notwendig werden, der ggf. Auswirkungen auf die Bausubstanz der Aspeler Straße haben könnte. Gemäß der „Numerischen Bewer-

tung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“[35] wird für die Neuanlage von Einzelbäumen der voraussichtliche Kronentraufbereich 30 Jahre nach der Anpflanzung angenommen und mit einem Biotopwert von 5 bewertet. Die Anpflanzung erfolgt mit Obstbäumen (Birne), für die ein Kronentraufbereich von rd. 20 m² nach 30 Jahren angenommen werden kann. Demnach wird durch die Pflanzmaßnahme ein Ausgleich von **3.600 Werteinheiten** (5 x 20 x 36 = 3.600 Werteinheiten) generiert. Das Kompensationsdefizit wird somit vollständig ausgeglichen. Für die Pflege der Neuanpflanzungen werden 1 Jahr Fertigstellungspflege und 2 Jahre Entwicklungspflege angesetzt. Danach erfolgt die Pflege gleichermaßen wie bei den bestehenden Allee-Obstbäumen.

Zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Maßgaben sind auf Umsetzungsebene bei der Baufeldräumung nistende Vogel- und Fledermausarten zu beachten. Gebäudeabrisse, Gehölzfällungen und Baufeldräumungen sind nur zulässig, wenn sichergestellt ist, dass keine in Nutzung befindlichen Vogelnester oder Fledermausquartiere betroffen sind. Zum gegenwärtigen Kenntnisstand sind keine Konflikte mit den artenschutzrechtlichen Bestimmungen erkennbar, die die Umsetzung der Planung dauerhaft hindern würden. Auf Umsetzungsebene ist jedoch ggf. vor Beginn der Baumaßnahmen (z. B. Abrissarbeiten, Gehölzfällungen) durch eine fachkundige Person zu prüfen, ob aktuell genutzte, einjährige Vogelnester betroffen sind. Dementsprechend werden ggf. Maßnahmen zur Wahrung der artenschutzrechtlichen Verträglichkeit, insbesondere bauzeitliche Maßnahmen außerhalb der Vogelbrutzeiten (z. B. in den Wintermonaten von Oktober bis Ende Februar) bzw. außerhalb der Quartiersnutzungen (Sommerquartiere) und ggf. weitere Maßnahmen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Bei Berücksichtigung dieser Vermeidungsansätze können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass keine vertiefende Art-zu-Art-Betrachtung (ASP NRW Stufe 2) erforderlich ist.

Die nächstgelegenen Natura 2000 Schutzgebiete liegen in rd. 4,5 km, 6,2 km und 9 km Entfernung. Aufgrund ihrer Entfernung zum Plangebiet wird angenommen, dass keine unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen ausgelöst werden. Für die weiteren nahegelegenen NSGs, LSGs und den Naturpark besteht keine Betroffenheit, die die Schutzgebiets-Verordnungen tangieren werden.

ANHANG

- Mögliche erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1
- Biotoptypenkartierung

35 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), Nordrhein-Westfalen: Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW. Recklinghausen, März 2008

ANHANG ZUM UMWELTBERICHT

Mögliche erhebliche Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gemäß BauGB, Anlage 1, Nr. 2.b) Ziffer aa) bis hh) infolge		
aa)	Bau und Vorhandensein der geplanten Vorhaben, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten:	Abriss von leerstehenden Gebäuden. Bau eines neuen Einkaufzentrums. Verlagerung des Busbahnhofs an den „Niederwall“.
bb)	Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, wobei soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist:	Der Großteil der Eingriffsfläche ist bereits versiegelt. Dennoch kommt es zu kleinflächigen Neuversiegelungen von Boden, zu einem Verlust von Lebensraum für Pflanzen und Tiere und zu einem erhöhten Oberflächenabfluss.
cc)	Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen:	Baubedingt sind Lärm, Staub und Erschütterungen in der Bauphase zu erwarten. Gewerbe- und verkehrsbedingte Lärmimmissionsgrenzwerte für Kerngebiete werden sowohl tags- als auch nachtsüber eingehalten.
dd)	Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung:	Angaben über Art und Menge von Abfällen liegen nicht vor.
ee)	Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (zum Beispiel durch Unfälle und Katastrophen):	Aufgrund der Planung kann es zu einer verkehrsbedingten Erhöhung von Unfällen kommen. Eine besondere Anfälligkeit von schweren Unfällen und Katastrophen ist gegenüber der aktuellen Situation jedoch nicht zu erwarten.
ff)	Kumulierung mit den Auswirkungen benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz oder auf die Nutzung von natürlichen Ressourcen:	Kumulierungseffekte sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht abzuleiten.
gg)	Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels:	Der hohe Versiegelungsgrad des Plangebietes kann bei Starkregenereignissen kurzfristig zu hohen Oberflächenabflüssen führen. Die Entwässerung erfolgt wie im bisherigen Bestand über Mischwasserkanäle. Hydraulische Probleme werden bei den Mischwasserkanälen nicht erwartet.
hh)	Eingesetzte Techniken und Stoffe:	Während der Bau- und Betriebsphase eingesetzte Techniken und Stoffe, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen, sind nicht bekannt.

Nachfolgend ist eine tabellarische Übersicht über die in der Umweltprüfung untersuchten und ermittelten Umweltauswirkungen dargelegt. Vertiefende Angaben insbesondere zu erheblichen Umweltauswirkungen sind den jeweiligen Kapiteln des Umweltberichtes näher erläutert.

Die Angaben zu den geplanten Vorhaben bzw. zu den bauleitplanerisch vorbereiteten baulichen und sonstigen Nutzungen, welche für die Prognose der Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung in die Umweltprüfung eingestellt wurden, sind in Kap. 2.2 des Umweltberichtes dargestellt.

Vorab werden einige Erläuterungen zu der nachfolgenden tabellarischen Übersicht der Umweltauswirkungen aufgeführt.

Erläuterungen zur tabellarischen Übersicht der Umweltauswirkungen	
die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird wie folgt vorgenommen	
o	keine bedeutsamen Umweltauswirkungen ersichtlich/ zu erwarten
x	Umweltauswirkungen zu erwarten, aber unerheblich
X	Umweltauswirkungen von einiger Relevanz zu erwarten, nähere Erläuterungen in Kap. 2.2 ff. des Umweltberichtes
kurzfristig	vorliegend definiert als < 3 Jahre andauernd/ innerhalb von 3 Jahren nach Umsetzung der geplanten Vorhaben einsetzend
mittelfristig	vorliegend definiert als 3 – 15 Jahre, generell überschaubare Perspektive der Bauleitplanung
langfristig	vorliegend definiert als 15 Jahre, danach ggf. bauleitplanerische Überprüfung, Anpassung

Insbesondere zu berücksichtigende Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)	**ermittelte Umweltauswirkungen in der Bau- und Betriebsphase**												**Kurz-Erläuterungen**
	direkt	**indirekt**	**sekundär**	**kumulativ**	**grenzüberschrei-**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**	**ständig**	**vorübergehend**	**positiv**	**negativ**	
a) Auswirkungen auf …													
Tiere	**X**	o	o	o	o	x	x	**X**	**X**	**X**	o	**X**	Inanspruchnahme unversiegelter Bereiche. Beseitigung von Gehölzen. Lebensraumverlust für Tiere. Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
Pflanzen	**X**	o	o	o	o	x	x	**X**	**X**	**X**	o	**X**	Bisher unversiegelte Flächen werden neu versiegelt, die nicht mehr als potentieller Lebensraum zur Verfügung stehen. Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
Fläche	**X**	o	o	o	o	x	x	**X**	**X**	**X**	o	**X**	Durch die Planung entsteht eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme. Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
Boden	**X**	o	o	o	o	x	x	**X**	**X**	**X**	o	**X**	Durch die Planung entsteht eine zusätzliche Bodeninanspruchnahme. Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
Wasser	x	o	o	o	o	x	x	x	x	x	o	x	Versiegelungsbedingte Erhöhung des Oberflächenabflusses und Minderung der Versickerungs- und Neubildungsleistung. Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.
Luft	x	o	o	o	o	x	o	x	x	x	o	x	Die Emissionen verkehrsbürtiger Luftschadstoffe werden sich gegenüber der aktuellen Nutzung ggf. erhöhen. Beeinträchtigungen, die über das bisherige Maß hinausgehen, sind nicht zu erwarten.
Klima	x	x	o	o	o	o	o	x	x	x	o	x	Von nachteiligen Auswirkungen auf das Kleinklima wird aufgrund der Bestandssituation und der innerörtlichen Lage nicht ausgegangen.
Wirkungsgefüge	x	x	x	x	o	x	x	x	x	x	x	x	Über das allgemeine Wirkungsgefüge hinaus sind keine

Insbesondere zu berücksichtigende Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)	**ermittelte Umweltauswirkungen in der Bau- und Betriebsphase**												**Kurz-Erläuterungen**
	direkt	**indirekt**	**sekundär**	**kumulativ**	**grenzüberschrei-**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**	**ständig**	**vorübergehend**	**positiv**	**negativ**	
													besonderen Beziehungen ersichtlich.
Landschaft	x	o	o	o	o	x	x	x	x	x	o	x	Das Landschaftsbild wird sich gegenüber dem aktuellen Bestand nicht ändern.
biologische Vielfalt	x	o	o	o	o	o	o	x	x	x	o	x	Hinsichtlich der biologischen Vielfalt konnte im Zuge der Biotoptypenkartierung kein großes Artenspektrum nachgewiesen werden. Auswirkungen auf die faunistische und floristische Vielfalt sind nicht zu erwarten.
b) Ziel u. Zweck der Natura 2000-Gebiete	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Die nächstgelegenen Natura 2000 Schutzgebiete liegen in rd. 4,5 km, 6,2 km und 9 km Entfernung. Von einer Verträglichkeit der Planung mit den Erhaltungs- und Schutzzielen der Natura 2000 Gebiete wird aufgrund der Entfernung zwischen Plangebiet und Schutzgebiet ausgegangen.
c) umweltbezogene Auswirkungen auf Mensch, Gesundheit, Bevölkerung	x	o	o	o	o	x	o	x	x	x	x	x	Gewerbe- und verkehrsbedingte Lärmimmissionsgrenzwerte für Kerngebiete wurden gutachterlich geprüft und werden sowohl tags- als auch nachtsüber eingehalten.
d) umweltbezogene Auswirkungen auf …													
Kulturgüter	x	o	o	o	o	x	x	x	x	x	o	x	Ein Teil des Kulturlandschaftsbereichs „Wiehengebirgsvorland“ geht verloren. Allerdings wird im Vergleich zum aktuellen Bestand keine zusätzliche Beeinträchtigung erwartet.
sonstige Sachgüter	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	
e) Vermeidung von Emissionen	x	o	o	o	o	o	o	x	x	o	x	o	Erschließung über vorhandene Straßen möglich.
sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Angaben über Art und Menge von Abfällen liegen nicht vor.

Insbesondere zu berücksichtigende Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)	**ermittelte Umweltauswirkungen in der Bau- und Betriebsphase**												**Kurz-Erläuterungen**
	direkt	**indirekt**	**sekundär**	**kumulativ**	**grenzüberschrei-**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**	**ständig**	**vorübergehend**	**positiv**	**negativ**	
f) Nutzung erneuerbarer Energien	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Hinweise liegen nicht vor.
sparsame und effiziente Nutzung von Energie	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Bei Umsetzung der Planung sind die Vorgaben der Energieeinsparverordnung anzuwenden.
g) Darstellungen von													
Landschaftsplänen	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Dem Plangebiet liegt kein Landschaftsplan zugrunde.
sonstigen Plänen (Wasser-, Abfall-, Immissionsschutzrecht u.a.)	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Es sind keine sonstigen Pläne bekannt.
h) Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen EU-festgelegte Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	Keine Betroffenheit derartiger Gebiete.
i) Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes (Buchstaben a bis d)	x	x	x	x	o	x	x	x	x	x	x	x	Über die allgemeinen Wechselbeziehungen hinaus sind keine besonderen Beziehungen ersichtlich.

Planungsrelevante Arten für Quadrant 4 im Messtischblatt 3617 Auflistung der erweiterten Auswahl planungsrelevanter Arten in den Lebensraumtypen Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken, Gärten, Parkanlagen, Siedlungsbrachen, Gebäude, Höhlenbäume								
Art		**Status**	**Erhaltungszustand**	**Erhaltungszustand**	**KlGehoel**	**Gaert**	**Gebaeu**	**HöhlB**
Wissenschaftlicher Name	**Deutscher Name**		**in NRW (KON)**	**in NRW (ATL)**				
Vögel								
Accipiter gentilis	Habicht	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G-	(FoRu), Na	Na		
Accipiter nisus	Sperber	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	(FoRu), Na	Na		
Alcedo atthis	Eisvogel	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G		(Na)		
Asio otus	Waldohreule	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	U	Na	Na		
Athene noctua	Steinkauz	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	S	G-	(FoRu)	(FoRu)	FoRu!	FoRu!
Buteo buteo	Mäusebussard	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	(FoRu)			
Cuculus canorus	Kuckuck	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U-	U-	Na	(Na)		
Delichon urbica	Mehlschwalbe	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	U		Na	FoRu!	
Dryobates minor	Kleinspecht	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	U	Na	Na		FoRu!
Dryocopus martius	Schwarzspecht	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	(Na)			FoRu!
Falco subbuteo	Baumfalke	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	U	(FoRu)			
Falco tinnunculus	Turmfalke	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	(FoRu)	Na	FoRu!	
Hirundo rustica	Rauchschwalbe	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U-	U	(Na)	Na	FoRu!	
Lanius collurio	Neuntöter	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G-	U	FoRu!			
Locustella naevia	Feldschwirl	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	U	FoRu			
Luscinia megarhynchos	Nachtigall	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	G	FoRu!	FoRu		
Oriolus oriolus	Pirol	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U-	U-	FoRu	(FoRu)		
Passer montanus	Feldsperling	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U	U	(Na)	Na	FoRu	FoRu
Perdix perdix	Rebhuhn	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	S	S		(FoRu)		
Streptopelia turtur	Turteltaube	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	U-	S	FoRu	(Na)		
Strix aluco	Waldkauz	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	Na	Na	FoRu!	FoRu!
Tyto alba	Schleiereule	Nachweis 'Brutvorkommen' ab 2000 vorhanden	G	G	Na	Na	FoRu!	

Lebensraumkategorien

KlGehoel	Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken
Gaert	Gärten, Parkanlagen, Siedlungsbrachen
Gebaeu	Gebäude
HöhlB	Höhlenbäume

Lebensstätten Kategorien

FoRu	Fortpflanzung- und Ruhestätte (Vorkommen im Lebensraum)
FoRu!	Fortpflanzung- und Ruhestätte (Hauptvorkommen im Lebensraum)
(FoRu)	Fortpflanzung- und Ruhestätte (potenzielles Vorkommen im Lebensraum)
Ru	Ruhestätte (Vorkommen im Lebensraum)
Ru!	Ruhestätte (Hauptvorkommen im Lebensraum)
(Ru)	Ruhestätte (potenzielles Vorkommen im Lebensraum)
Na	Nahrungshabitat (Vorkommen im Lebensraum)
(Na)	Nahrungshabitat (potenzielles Vorkommen im Lebensraum)

Biogeographische Region

ATL	Atlantische biogeographische Region (in NRW im Wesentlichen das Tiefland)
KON	Kontinentale biogeographische Region (in NRW im Wesentlichen die Mittelgebirge)