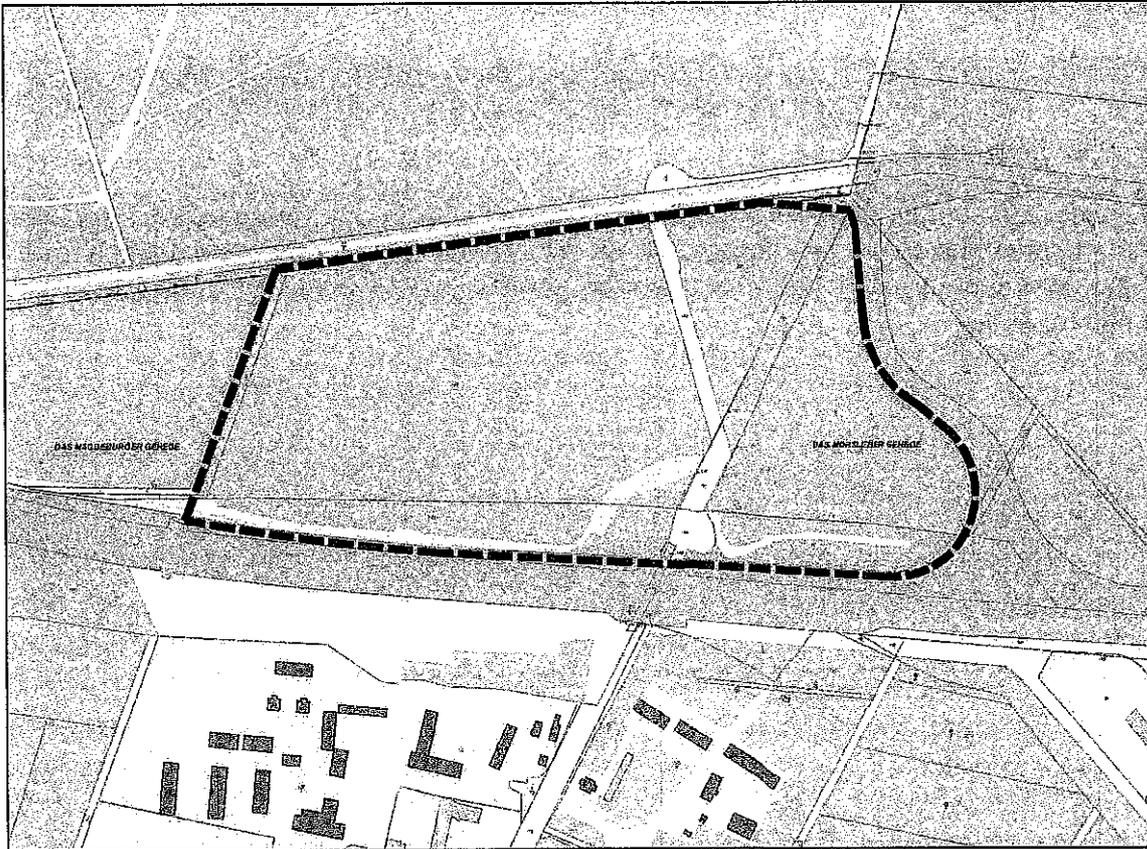


Harbke

Neuaufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“

Textliche Festsetzungen

- Vorentwurf -
(Stand: Februar 2019)



h+t

Hempel + Tacke GmbH
planen • beraten • bewerten

Am Stadtholz 24-26 • 33609 Bielefeld
tel 0521-55 73 55 50 • fax 0521-55 73 55 55
mail info@hempel-tacke.de

RECHTSGRUNDLAGEN

Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634);

die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786);

das Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.09.2017 (BGBl. I S. 3434);

die Bauordnung für das Land Sachsen-Anhalt (BauO LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.09.2013 (GVBl. LSA 2013, 440, 441), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26.07.2018 (GVBl. LSA S. 187);

Anmerkungen

Soweit bei den Festsetzungen von Baugebieten keine anderen Bestimmungen gemäß § 1 (4) - (10) BauNVO getroffen sind, werden die §§ 2 - 14 BauNVO Bestandteil des Bebauungsplanes.

Zuwiderhandlungen gegen die gemäß § 85 BauO LSA in den Bebauungsplan aufgenommenen Festsetzungen (örtliche Bauvorschriften) sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 83 (1) BauO LSA und können gemäß § 83 (3) BauO LSA als solche geahndet werden.

Textliche Festsetzungen

zum Bebauungsplan „Autohof Harbke“

für ein Gebiet südlich der Gemeindegrenzen der Gemeinde Harke und nördlich der A2.

- Gemeinde Harbke -

Verfahrensstand: Vorentwurf

1. Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 (1) 1 BauGB i.V.m. §§ 2 - 11 BauNVO)

Allgemeine Zweckbestimmung: Das Sonstige Sondergebiet gem. § 11 (2) BauNVO dient der Unterbringung eines Autohofes.

Zulässig sind:

1. Tankstellen inklusive Tankstellenshop
2. Stellplatzanlagen, auch in Kombination mit Schnellladestationen
3. Schank- und Speisewirtschaften, Schnellrestaurants
4. Sanitäreinrichtungen
5. Gewerbebetriebe für die Reparatur von Kraftfahrzeugen
6. Waschanlagen für Kraftfahrzeuge
7. Sonstige Servicebetriebe für Kraftfahrzeuge
8. Läden für den Reisebedarf und Kfz-Zubehör
9. Anlagen der Energieversorgung
10. Freizeiteinrichtungen mit Sport- und Spielgeräten
11. Betriebe des Beherbergungsgewerbes
12. Spielhallen und sonstige Vergnügungsstätten
13. Geschäfts- und Bürogebäude
14. Logistikbetriebe

2. Maß der baulichen Nutzung
(gem. § 9 (1) 1 BauGB i.V.m § 16 BauNVO)

2.1 Geschossflächenzahl

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird gem. §§ 16, 17 und 20 BauNVO mit der Obergrenze von 2,4 festgesetzt.

2.2 Grundflächenzahl

Die Grundflächenzahl (GRZ) wird gem. §§ 16, 17 und 19 BauNVO mit der Obergrenze von 0,8 festgesetzt.

2.3 Zahl der Vollgeschosse

Die maximal zulässige Zahl der Vollgeschosse wird gem. § 16 (2) 3 BauNVO auf drei begrenzt.

2.4 Höhe baulicher Anlagen

Im gesamten Geltungsbereich wird die Gebäudehöhe bzw. Firsthöhe gem. § 16 (2) 4 BauNVO i.V.m. § 18 BauNVO auf max. 190 Meter über Normalnull festgesetzt.

Abweichend von den allgemeinen Festsetzungen zur Begrenzung der Höhe baulicher Anlagen sind Mastwerbeanlagen (Pylone) und Fahnen ohne Begrenzung der Höhe zulässig.

Bei der Berechnung der Gebäudehöhe ist neben Normalnull (unterer Bezugspunkt) folgender Bezugspunkt maßgebend:

Oberer Bezugspunkt

Der obere Bezugspunkt ist der obere Abschluss der Außenwände (Oberkante Attika, des Gesimses o.ä.) bei baulichen Anlagen mit Flachdach und die Oberkante der Dachhaut bei baulichen Anlagen mit geneigtem Dach.

3. Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
(gem. § 9 (1) 2 BauGB i.V.m §§ 22 und 23 BauNVO)

Es wird eine abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO festgesetzt. Es sind Gebäudelängen über 50 m zulässig.

Zur Bestimmung der überbaubaren Grundstücksflächen werden Baugrenzen gem. § 23 (3) BauNVO festgesetzt.

4. Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen
(gem. § 9 (1) 4 und 22 BauGB)

4.1 Allgemeine Zulässigkeit

Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind Stellplätze aller Art, Carports, Garagen und sonstige Nebenanlagen zulässig.

4.2 Festgesetzte Fläche für LKW-Stellplätze

Zweckbestimmung: Innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze sind ausschließlich LKW-Stellplätze zulässig.

5. Verkehrsflächen sowie Flächen zum Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen
(gem. § 9 (1) 11 und (6) BauGB)

Im Sonstigen Sondergebiet „Autohof“ sind Zufahrten auf die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche lediglich im Bereich der festgesetzten Ein- und Ausfahrtsbereiche zulässig.

6. Gestalterische Festsetzungen
(gem. § 9 (4) BauGB i.V.m. § 85 (4) BauO LSA)

Dachaufbauten und Dacheindeckung

Glänzende Dachaufbauten und Dacheindeckungen sind unzulässig.

Hinweise

Bodenfunde

Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist dies nach § 17 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt unverzüglich gegenüber dem Bauordnungsamt des Landkreises Börde anzuzeigen.

Belange des Fernverkehrs, Schutzstreifen

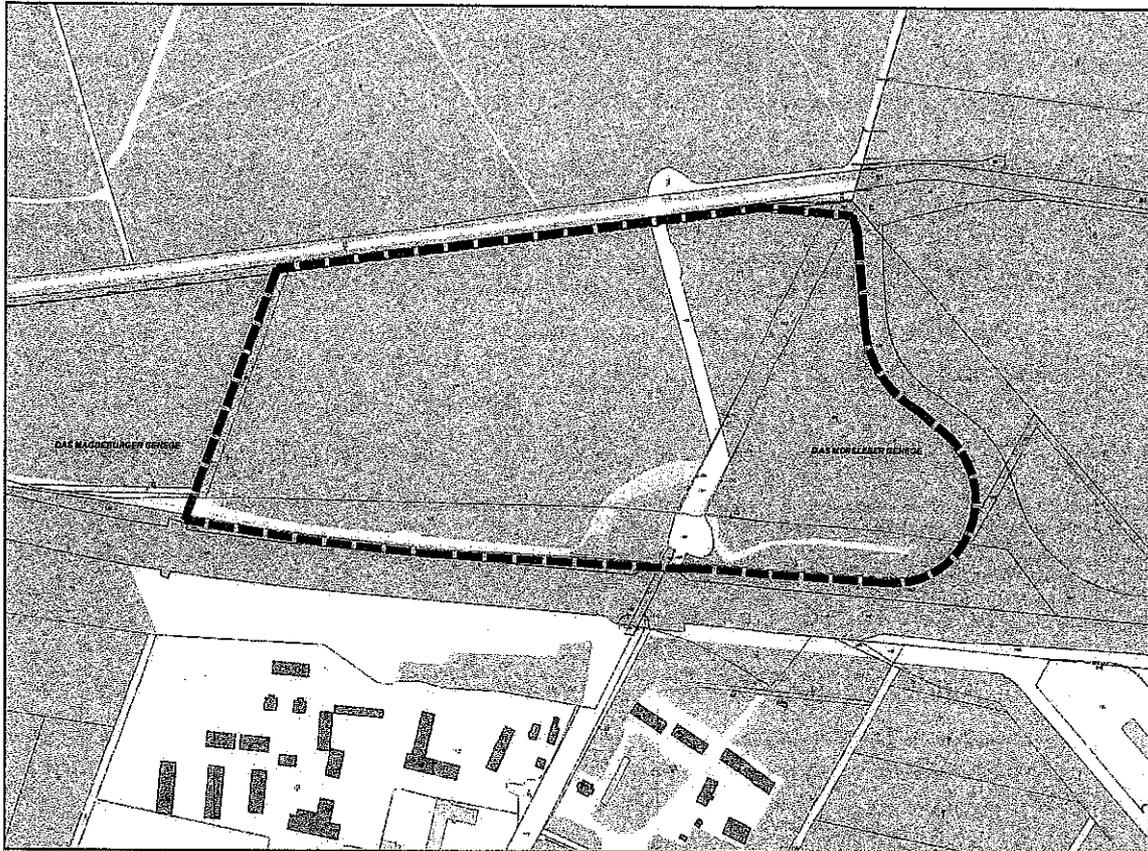
Es sind Bauverbotszonen mit Abständen von 40 m bzw. 20 m zu den Fahrbahnen der Bundesfernstraßen gem. §§ 1 und 9 (1) FStrG in die Planzeichnung eingetragen. In diesen Bereichen ist die Errichtung von Hochbauten und Werbeanlagen unzulässig. Weiterhin ist bei der Errichtung von baulichen Anlagen längs der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraße in einer Entfernung von bis zu 40 m (eingetragene Baubeschränkungszone) die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ im Sinne des § 9 (3) FStrG zu beachten.

Harbke

Neuaufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“

Begründung

- Vorentwurf -
(Stand: Februar 2019)



h+t

Hempel + Tacke GmbH
planen • beraten • bewerten

Am Stadtholz 24-26 • 33609 Bielefeld
tel 0521-55 73 55 50 • fax 0521-55 73 55 55
mail info@hempel-tacke.de

Inhaltsübersicht

1.....	Allgemeines	3
2.....	Örtliche Gegebenheiten des Plangebietes	4
3.....	Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisungen	6
4.....	Ziele und Zwecke der Planung	8
4.1	Belange der Wirtschaft	11
4.2	Belange des Verkehrs	11
4.3	Belange von Freizeit, Erholung und Sport	12
4.4	Belange der Ver- und Entsorgung	12
4.5	Belange des Orts- und Landschaftsbildes	13
4.6	Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege	13
4.7	Belange des Umweltschutzes	14
4.9	Kampfmittel	16
5.....	Bodenordnung	16
6.....	Erschließungsanlagen	16
7.....	Flächenbilanz	16
8.....	Kostenschätzung	16

Begründung

zum Bebauungsplan „Autohof Harbke“

für ein Gebiet südlich der Gemeindegrenzen der Gemeinde Harke und nördlich der A2.

- Gemeinde Harbke -

Verfahrensstand: Vorentwurf

1. Allgemeines

Gemäß § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634) wird der Bebauungsplan „Autohof Harbke“ aufgestellt.

Heute ist die verkehrsmäßige Anbindung und Erschließung einer Region ein bedeutender Standortfaktor. Eine wesentliche Rolle dabei spielt auch der ruhende Verkehr. In vielen Teilen Deutschlands herrscht jedoch eine zunehmende Parkplatznot an deutschen Autobahnen. Betroffen sind vor allem Stellplatzmöglichkeiten für LKW. Auch entlang der Bundesautobahn A2 wurde in einer Ämterkonferenz 2010 ein dringender Bedarf an weiteren Stellplätzen, Tendenz steigend, festgestellt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit gibt es ein dringendes öffentliches Interesse an der Minderung dieser Versorgungslücke.

Vor diesem Hintergrund ist es beabsichtigt, im nördlichen Teil der Gemeinde Harbke und unmittelbar an der A2 einen Autohof zu entwickeln. Über die Schaffung von einer angemessenen Zahl an LKW- und PKW- Stellplätzen hinaus soll der Service an der Autobahn A2 weiter ausgebaut werden. Ein Mix aus Einrichtungen für das Parken, Tanken, Essen, Rasten, Übernachten und für Freizeitaktivitäten ist nicht nur für die stetig wachsende Zahl der Autobahnnutzer von Relevanz, sondern setzt auch durch neue Arbeitsplätze etc. positive wirtschaftliche Impulse für die Gemeinde Harbke und ihr Umfeld.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ ist notwendig, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung der geplanten Nutzungen zu schaffen. Im Plangebiet soll ein differenzierter Autohofkomplex mit umfangreichen Flächen für LKW-Stellplätze, PKW-Stellplätze, Reparaturgelegenheiten, Waschanlage, Vergnügungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, Schnellrestaurant, Tankgelegenheiten, moderne Schnell-Ladestationen und Hotel entwickelt werden.

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der Grenzen eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes. Planungsrechtlich handelt es sich hier heute um Flächen im Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB. Mit der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Harbke erfolgte die bauleitplanerische Vorbereitung für die Entwicklung des Projektes „Autohof Harbke“. In diesem Zusammenhang fand eine Untersuchung statt, die zum Ergebnis hatte, dass der stark expandierende Markt für Rasthofanlagen im Bereich des Plangebietes die Ausweisung entsprechender Flächen rechtfertigt. Die städtebauliche Erforderlichkeit der Planung erwächst insbesondere aus einer damit einhergehenden erheblichen Förderung der Belange der Wirtschaft gem.

§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB und der Belange der Mobilität der Bevölkerung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB.

Die Initiative für die Planung beruht auf einer privaten Projektentwicklung. Vor der Änderung des o.g. Flächennutzungsplans im Bereich des Plangebietes haben der Grundeigentümer der Flächen und eine Entwicklungsgesellschaft ihre Investitionsabsichten für einen Rasthof auf dem Grundstück deklariert.

2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebietes

Lage des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ liegt am nördlichen Rand der Gemeinde Harbke und gleichzeitig der Verbandsgemeinde Obere Aller. Er wird begrenzt von der Autobahn A2 im Süden, der Autobahnauffahrt „Marienborn/Helmstedt“ im Osten und der Bundesstraße B1 bzw. der Ländergrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt im Norden.

An das Plangebiet grenzen im Nordosten die Gemeinde Ingersleben und im Nordwesten die Stadt Helmstedt. Es hat eine Größe von ca. 15,4 ha und umfasst die Flurstücke 1/67, 150 (tlw.), 155, 152, 154, 162, 157, 156, 160, 159, 158, 165, 6/154, 151 und 149 der Flur 4, Gemarkung Harbke.

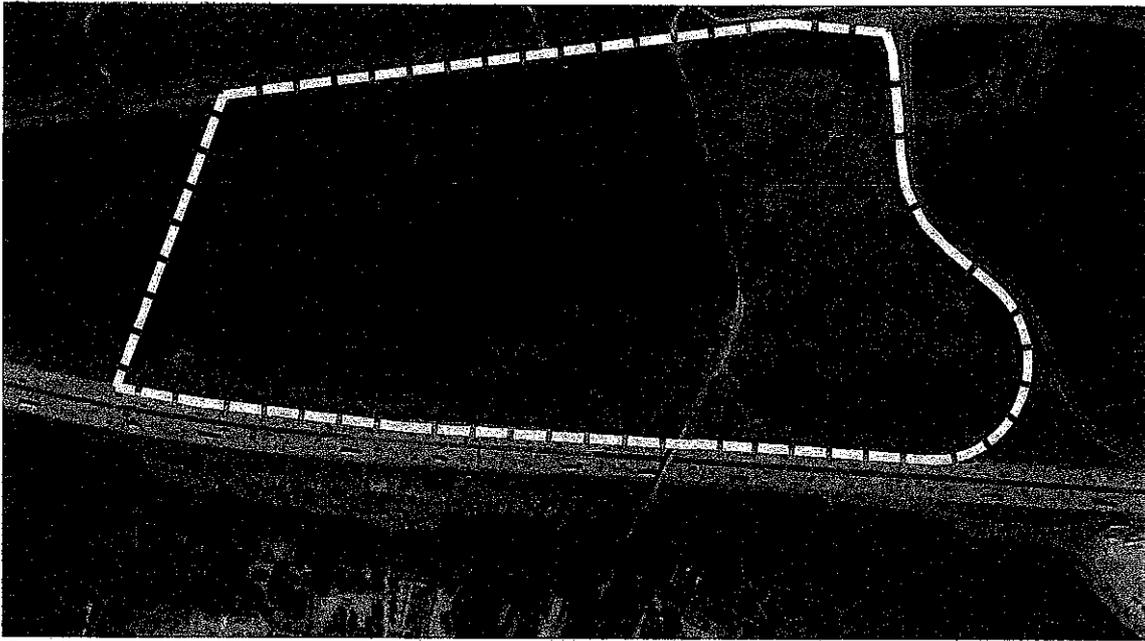
Örtliche Gegebenheiten

Die westliche Hälfte des Plangebietes besteht größtenteils aus wiederbewaldeten Flächen. Diese Waldstrukturen werden vor allem von Birken, Eichen und Kiefern geprägt. Im Osten des Plangebietes, zwischen der Autobahnauffahrt und der durch das Plangebiet führenden Straße, befinden sich die Überreste eines Schussfelds der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Dieses Schussfeld hat inzwischen den Charakter einer ruderalisierten Fläche und geht nördlich sowie südlich in Gehölzstreifen über. Ca. 20 Prozent dieser Brachfläche wurden teilweise als Baustofflagerplatz für den Ausbau der A2 genutzt und sind dementsprechend als Lagerplatz befestigt.

Umgebung

Die direkte Umgebung des Plangebietes ist vor allem von Verkehrs- und Vegetationsflächen geprägt. Südlich der Plangebietsgrenze befindet sich die Bundesautobahn A2. Auf der anderen Seite der Autobahn befindet sich der Ortsteil „Autobahn Harbke“. Dieser liegt ca. 3 km nordöstlich vom Zentrum Harbkes entfernt und wird sowohl gewerblich als auch für das Wohnen genutzt. Die Anzahl der Einwohner beläuft sich auf ca. 30. Darüber hinaus befindet sich in einer ehemaligen Kaserne ein Asylbewerberheim, welches zurzeit von ca. 300 Menschen bewohnt wird. Westlich der Plangebietsgrenze und auf dem ehemaligen Grenzstreifen befindet sich eine weiträumige Waldfläche. Nördlich der Plangebietsgrenze befindet sich die Bundesstraße B1, dahinter erstrecken sich die Waldflächen des Lappwaldes. Östlich der Plangebietsgrenze befinden sich Ruderalflächen mit beginnender Wiederbewaldung, die, bis auf einen schmalen Waldstreifen östlich der Autobahnauffahrt, räumlich der Gemeinde Ingersleben zugeordnet sind. Südöstlich befindet sich die Tank- und Rastanlage Marienborn. Weitere Einzelheiten sind dem Luftbild (vgl. Abbildung 1) zu entnehmen.

Abb. 1: Luftbild mit Abgrenzung des Plangebietes



Quelle Luftbild: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (eigene Überarbeitung), Stand Luftbild: 2018

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisungen

Landes- und Regionalplanung

Für die Planung relevante Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Landesentwicklungsprogramm, im Regionalen Entwicklungsplan und im Teilgebietsentwicklungsprogramm von 1994 verankert. In den entsprechenden Planwerken werden für das Plangebiet keine Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete dargestellt. Es existiert jedoch einerseits ein Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft, dessen Ausmaße sich auf das Plangebiet erstrecken und andererseits ein Netz von Biotopverbundsystemen, welche das sogenannte „Grüne Band“ entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze unter dem Gesichtspunkt der touristischen Nutzung stärken sollen.

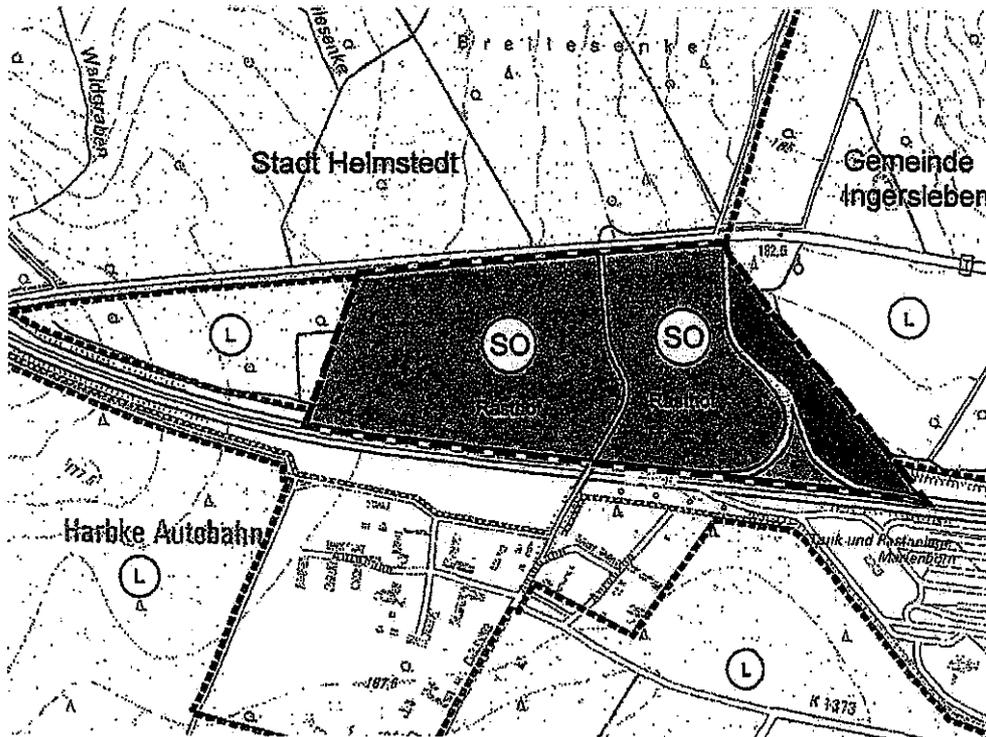
Es wurde bereits im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung geprüft, ob die Entwicklung eines Autohofes im jetzigen Plangebiet das Vorsorgegebiet und eine mit der Entwicklung der Biotopverbundsysteme verbundene Einbindung des Plangebietes in die umgebende Landschaft angemessen berücksichtigt. Die Prüfung hatte zum Ergebnis, dass der Vorsorge für Natur und Landschaft durch den gewählten Ort und die Abgrenzungen des Plangebietes ausreichend Rechnung getragen wird. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass das Plangebiet für die Vernetzung von Wegen entlang des „Grünen Bandes“ eine erhebliche Relevanz hat. Aus diesem Grund ist die durch das Plangebiet führende Ortsanbindungsstraße zwischen dem Ortsteil Harbke-Autobahn und der Bundesstraße B1 durch die verbindliche Bauleitplanung zu sichern. Im Zuge der Sicherung ist zudem darauf zu achten, dass die Verbindung für Radfahrer und Fußgänger attraktiv und hinsichtlich ihrer Führung konfliktfrei bleibt.

Unter Berücksichtigung der Belange der Radfahrer und Fußgänger im o.g. Sinne kann eine Übereinstimmung der Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung angenommen werden.

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Harbke. Mit dieser Änderung erfolgte die bauleitplanerische Vorbereitung der Entwicklung des Projektes „Autohof Harbke“. Aus diesem Grund stellt der wirksame Flächennutzungsplan das Plangebiet des Bebauungsplans „Autohof Harbke“ als Sondergebiet für einen Rasthof (Autohof einschließlich Nebenfunktionen, Stellplätzen und Nebenanlagen) dar. Im Bebauungsplan „Autohof Harbke“ ist ebenfalls die Festsetzung eines Sondergebietes mit entsprechender Zweckbestimmung beabsichtigt. Der Bebauungsplan wird somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes wird mit der vorliegenden Planung nicht beeinträchtigt.

Abb. 2: Auszug rechtswirksamer Flächennutzungsplan, 2. Änderung



Quelle Flächennutzungsplan: Verbandsgemeinde Obere Aller, 2018

Bebauungspläne

Das Plangebiet befindet sich außerhalb der Grenzen eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes. Planungsrechtlich handelt es sich um Flächen im Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB.

Landschaftspläne

Im Landschaftsplan Ost Lappwald sind für das Plangebiet keine Maßnahmen bzw. Entwicklungsziele festgelegt.

4. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Autohof mit den Hauptnutzungen Tankstelle, Raststätte und einer angemessenen Anzahl an LKW- und PKW-Stellplätzen an der Bundesstraße B1 und der Autobahn A2 zu schaffen. Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze an der Autobahn A2 unterschreitet den tatsächlichen Bedarf. Dies hat zur Folge, dass die Verkehrssicherheit beispielsweise durch geparkte LKW auf nicht ausgewiesenen Parkplätzen und fehlende Gelegenheiten für Fahrtunterbrechungen erheblich beeinträchtigt wird. Durch entsprechende Flächenausweisungen wird die zukünftige Leistungsfähigkeit des Verkehrs an den genannten Verkehrsachsen verbessert. Außerdem wird den Belangen der Wirtschaft im Umkreis der Gemeinde Harbke Rechnung getragen (siehe Kapitel 4.1).

Das städtebauliche Konzept sieht im Plangebiet insgesamt ca. 100 LKW-Stellplätze (ca. 2 ha), ein Areal mit Nutzungen rund um die Instandsetzung und Pflege von Kraftwagen (ca. 2,5 ha), ein Areal mit Fokus auf Freizeitnutzungen (ca. 2 ha), ein Areal mit Logistikkomplex (ca. 1 ha), ein Areal mit Bürokomplex (ca. 1 ha), ein Areal mit einem B&B Hotel (ca. 1 ha) sowie ein Areal mit der obligatorischen Tankstellen-, Restaurant- und Stellplatzkombination (ca. 1 ha) vor. Weiterhin ist geplant, eine ausreichende Begrünung zu sichern, die Fuß- und Radwegeverbindung im funktionalen Zusammenhang des „Grünen Bandes“ zu erhalten und durch ein ausreichend dimensioniertes Regenwasserrückhaltebecken die Versickerung des Oberflächenwassers im Plangebiet zu gewährleisten. Für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Flächen zur Verfügung zu stellen.

Art der baulichen Nutzung

Zur Erreichung der o.g. Planungsziele entsprechend der Konzeption ist es erforderlich, für das Plangebiet als Art der baulichen Nutzung ein Sonstiges Sondergebiet (SO) gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung Autohof (einschließlich Nebenfunktionen, Stellplätzen und Nebenanlagen) festzusetzen. Maßgeblich für dieses Erfordernis ist, dass sich ein Autohof nach seiner besonderen Zweckbestimmung wesentlich von den Baugebieten nach den §§ 2 - 10 BauNVO unterscheidet. Zwar wäre die Zulässigkeit der geplanten Nutzungen auch über die Festsetzung eines Gewerbe- oder Industriegebietes möglich, jedoch würde in einem solchen Fall, entgegen der Zweckbestimmung, auch eine Vielzahl anderer Nutzungen im Plangebiet realisierbar sein.

Da sich zudem die an anderen Standorten bestehenden Gewerbeflächen innerhalb der Gemeinde Harbke nicht für die Entwicklung eines Autohofes eignen und die Planungsabsicht sich konkret auf einen Autohof unter Bezugnahme auf die Autobahn A2 bezieht, ist eine Beschränkung der Zulässigkeit im Plangebiet auf Autohof-spezifische Nutzungen städtebaulich erforderlich.

Gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO ist bei einem SO die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen. Wenn die Zweckbestimmung aus der gewählten Kurzbezeichnung, in diesem Fall Autohof, nicht hinreichend präzise hervorgeht, ist eine genauere Erläuterung vonnöten. In Bezug auf die Festsetzungen muss eine sachgerechte Abwägung der Auswirkungen möglich sein. Deshalb wird die Art der baulichen Nutzung für das

SO differenziert festgesetzt. Dies erfolgt unter dem Gesichtspunkt einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Das SO „Autohof“ dient der Unterbringung eines Autohofs für Kraftfahrzeuge aller Art. Zulässig sind folgende Nutzungen:

- Tankstellen inklusive Tankstellenshop
- Stellplatzanlagen, auch in Kombination mit Schnellladestationen
- Schank- und Speisewirtschaften, Schnellrestaurants
- Sanitäreinrichtungen
- Gewerbebetriebe für die Reparatur von Kraftfahrzeugen
- Waschanlagen für Kraftfahrzeuge
- Sonstige Servicebetriebe für Kraftfahrzeuge
- Freizeiteinrichtungen mit Sport- und Spielgeräten
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Spielhallen und sonstige Vergnügungsstätten
- Geschäfts- und Bürogebäude
- Läden für den Reisebedarf und Kfz-Zubehör
- Anlagen der Energieversorgung
- Logistikbetriebe

Verkehrsbezogene und für Autohöfe typische Einrichtungen wie Tankstellen, Stellplatzanlagen für PKW und LKW, Schank- und Speisewirtschaften und Sanitäreinrichtungen werden zugelassen, um die Hauptnutzung „Autohof“ zu gewährleisten und damit die Planungsziele umzusetzen. Weitere auf die Unterhaltung von Kraftfahrzeugen bezogene Einrichtungen wie Reparaturbetriebe, Waschanlagen, und sonstige Servicebetriebe für Kraftfahrzeuge ergänzen die zulässigen Hauptnutzungen und sorgen für ein umfangreiches Angebot an bedarfsorientierten Leistungen.

Als Nebennutzungen werden Freizeiteinrichtungen mit Sport- und Spielgeräten (z.B. Fitnessstudios, Squashcenter, Badmintoncenter, Bowling- und Kegelbahnen, Tenniscenter, Schwimmhallen), Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Spielhallen und sonstige Vergnügungsstätten, Geschäfts- und Bürogebäude, Logistikbetriebe sowie Läden für den Reisebedarf/Kfz-Zubehör zugelassen. Die Nutz- bzw. Verkaufsflächen dieser Einrichtungen sollen im weiteren Verfahren begrenzt werden, da es sich nur um untergeordnete Nutzungen handeln soll. Gleichzeitig sollen die Flächenbegrenzungen (Verkaufs-/Nutzfläche) hoch genug angesetzt werden, um jeweils eine wirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen.

Die Ermöglichung von Freizeiteinrichtungen dient der Erhöhung der Attraktivität des Autohofes durch Freizeitangebote und Entspannungsmöglichkeiten. Die Zulässigkeit von Betrieben des Beherbergungsgewerbes ergänzt die Nebenfunktionen des Autohofs. Um eine sinnvolle Nutzung dieser Betriebe zu ermöglichen, sind letztere teilweise auch im Zusammenhang mit den Schank- und Speisewirtschaften zulässig.

Spielhallen und sonstige Vergnügungsstätten werden zugelassen, da von ihnen regelmäßig eine starke Magnetwirkung ausgeht, was Synergiepotenziale birgt. Aufgrund möglicher Trading-Down-Effekte bei gehäuftem Vorkommen soll im weiteren Verfahren insbesondere bei dieser Nutzungskategorie die zulässige Nutzfläche begrenzt werden.

Außerdem sollen diverse Verkaufsstätten zugelassen werden. Dies beinhaltet Läden entsprechend § 2 Abs. 2 Ladenschlussgesetz (Reisebedarf), Verkaufsstätten für regionale Produkte und Verkaufsstätten für Autozubehör (Ersatzteile, Betriebsstoffe, Werkzeuge). Das zulässige Sortiment ist bedarfsorientiert und wirkt somit unterstützend für die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Autohofes.

Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet über die Festsetzung einer maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ), Zahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen fixiert.

Um eine ausreichende Flexibilität und Wirtschaftlichkeit der geplanten Nutzungen zu gewährleisten, werden die GRZ und GFZ entsprechend der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gem. § 17 Abs. 1 BauGB auf 0,8 (GRZ) und 2,4 (GFZ) festgesetzt.

Die Begrenzung der Gebäudehöhen allein durch Festsetzungen zur maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse ist in einem SO der o.g. Zweckbestimmung nicht zweckmäßig, da vor allem Betriebsgebäude häufig sehr unterschiedliche Geschosshöhen aufweisen. Deshalb wird die maximale Gebäudehöhe über die Festsetzung der maximal zulässigen Vollgeschosse (III) hinaus auf 190 Meter über Normalnull festgesetzt.

Abweichend von den allgemeinen Festsetzungen zur Begrenzung der Höhe baulicher Anlagen werden Mastwerbeanlagen (Pylone) und Fahnen ohne Begrenzung der Höhe zugelassen, um eine ausreichende Werbewirkung Richtung Autobahn und Bundesstraße zu gewährleisten.

Im SO wird eine abweichende Bauweise mit zulässigen Gebäudelängen von mehr als 50 Meter gemäß § 22 Abs. 4 BauGB festgesetzt. Hiermit wird sichergestellt, dass die Vielzahl der zulässigen Nutzungen mit ihren teils sehr spezifischen Ansprüchen an die Ausbildung der Baukörper realisierbar bleibt.

Für die überbaubaren Grundstücksflächen werden Baugrenzen ausgewiesen. Die Baugrenzen orientieren sich an den Grenzen des Plangebietes, den festgesetzten privaten Grünflächen sowie den ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen; diesbezüglich ist ein Mindestabstand von jeweils 5 Metern vorgesehen. Darüber hinaus werden bei dem Verlauf der Baugrenzen die Bauverbotszonen der Autobahn A2 und der Bundesstraße B1 berücksichtigt. Die damit verbundenen Mindestabstände betragen gemäß § 9 Abs. 1 FStrG 40 Meter (Bundesautobahnen) respektive 20 Meter (Bundesstraße).

Gestalterische Vorschriften

Ausgeschlossen werden glänzende Dacheindeckungen, um Blendwirkungen und damit eine Gefährdung des Verkehrs sowie eine Störung des Orts- und Landschaftsbildes auszuschließen.

4.1 Belange der Wirtschaft

Die Entwicklung des Autohofes leistet mit der Schaffung von ca. 60 bis 80 neuen Arbeits- und Ausbildungsplätzen auch für gering Qualifizierte einen erheblichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Insgesamt erfolgt so eine nachhaltige Förderung der Belange der Wirtschaft im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB (Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen). Diese Aspekte werden auch im Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) 2006 für die Region thematisiert. Eines der im ILEK konsensual bestimmten Entwicklungsziele ist es, die regional vorkommende hohe Arbeitslosigkeit und die daraus resultierend Abwanderung junger Menschen zu verringern. Dies soll laut ILEK vor allem durch die Schaffung von Arbeits- und Ausbildungsplätzen geschehen. Die Belange der Wirtschaft auch unter Maßgabe regionaler Entwicklungsziele werden also im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ berücksichtigt.

4.2 Belange des Verkehrs

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über den vorhandenen Verkehrsknoten an der nördlich der Plangebietsgrenze verlaufenden Bundesstraße B1. Der Standort ist für den geplanten Autohof besonders geeignet. Erhebungen im Zusammenhang mit der Planung zeigen, dass die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße B1 westlich der Autobahnabfahrt Marienborn/Helmstedt sehr moderat und somit die Abfahrt zum Rasthof verkehrlich unproblematisch zu bewältigen ist. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung¹ wurde zudem nachgewiesen, dass die Ausbildung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsstärken problemlos als Kreisverkehr, per Vorfahrtsregelung oder mit Lichtsignalanlage erfolgen kann. Die konkrete Ausbildung soll letztendlich mit Lichtsignalanlage und Abbiegespuren erfolgen, weil so die baulichen Eingriffe geringer als bei einem Kreisverkehr sind, die Streckencharakteristik auch des nördlich angrenzenden Forstweges beibehalten werden kann und etwaige zukünftige Steigerungen der Verkehrsbelastung ohne schwerwiegende bauliche Eingriffe berücksichtigt werden könnten. Da negative Auswirkungen auf die Bundesstraße B1 und die Autobahnanschlussstelle Marienborn/Helmstedt bei entsprechender Knotenpunktgestaltung mit Abbiegespuren ausgeschlossen werden können, kann die äußere Erschließung des Plangebietes aus verkehrlicher Sicht als funktionsfähig und verträglich betrachtet werden.

Die innere Erschließung des Plangebietes soll sich an der vorhandenen Straße zwischen dem Ortsteil Harbke Autobahn und dem o.g. vorhandenen Knotenpunkt an der B1 orientieren. Diese Straße quert südlich der Plangebietsgrenze mittels einer Brücke die Bundesautobahn A2, wobei zu beachten ist, dass auf der Brücke eine Tonnagebegrenzung gilt, um LKW an der Durchfahrt zum Ortsteil Harbke Autobahn zu hindern. Als Verkehrsachse mit erheblicher Relevanz für die Vernetzung der Wege innerhalb des „Grünen Bandes“ soll diese Verbindung grundsätzlich erhalten werden. Im Zuge der Planungen wird jedoch die Führung der Straße geringfügig angepasst, um die Baugebiete des Autohofs günstiger anordnen zu können. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt in einer Art und Weise, welche die Ansprüche der Fußgänger und Radfahrer angemessen berücksichtigt. Hierzu zählt ein ausreichend

¹ SHP Ingenieure 2018: Gemeinde Harbke – Verkehrsuntersuchung zur Ansiedlung eines Rasthofes/Autohofes zwischen B1 und A2

breiter Straßenquerschnitt, der eine attraktive und konfliktarme Straßenführung bzw. Straßenraumgestaltung zulässt. Auf halber Strecke der innergebietlichen Nord-Süd-Achse als öffentlicher Verkehrsfläche ist ein Kreisverkehr als Anschlusspunkt für untergeordnete (private) Erschließungsstraßen vorgesehen, um einen sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Stellplätze aller Art werden grundsätzlich innerhalb überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen. Ausreichend PKW-Stellplätze sind auf den Baugrundstücken nachzuweisen. Die geplanten ca. 100 Stellplätze für LKW werden durch die Festsetzung einer Fläche für Nebenanlagen (Stellplatzfläche) mit der Zweckbestimmung „LKW-Stellplatzanlage“ gesichert.

Insgesamt fördert die Aufstellung des Bebauungsplanes die Belange des Verkehrs in bedeutendem Maße, indem sie dazu beiträgt, eine gravierende Versorgungslücke in Bezug auf LKW-Stellplätze innerhalb des Einzugsbereiches der Bundesautobahn A2 zu schließen. Auch auf der Mikroebene wird den Belangen des Verkehrs zur Genüge Rechnung getragen: Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sichern eine leistungsfähige und konfliktarme innere Erschließung des Plangebietes.

4.3 Belange von Freizeit, Erholung und Sport

Eines der Ziele des Integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes (IGEK) 2017 für die Verbandsgemeinde Obere Aller, zu der auch die Gemeinde Harbke zählt, ist es, die bestehenden Freizeitangebote in der Verbandsgemeinde zu stärken. Weiterhin wird als Entwicklungschance für die Verbandsgemeinde die Schaffung überregional bedeutsamer Tourismus- und Freizeitangebote genannt. In der Gemeinde Harbke sollen, insbesondere im Bereich des künftigen Lappwaldsees, die Freizeitangebote langfristig spürbar erweitert werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ kann zur Erreichung dieser Entwicklungsziele einen bedeutenden Beitrag leisten. Da die zulässigen Nebennutzungen den Bau einer Vielzahl von Freizeiteinrichtungen ermöglichen, werden die Gemeinde Harbke als auch die Verbandsgemeinde Obere Aller in dieser Hinsicht gestärkt. Dies alles erfolgt an einem Standort, der durch seine gute verkehrliche Anbindung auch Potenziale für eine überregionale Bedeutsamkeit birgt. Demgemäß berücksichtigt die Planung die Belange von Freizeit, Erholung und Sport.

4.4 Belange der Ver- und Entsorgung

Versorgung

Die Optionen für die Versorgung des Autohofes mit Wasser, Elektrizität und Telekommunikationsinfrastruktur werden im weiteren Verfahren überprüft.

Entwässerung

Nach § 55 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Zur Prüfung der Möglichkeiten für die entwässerungstechnische Erschließung inklusive

des genauen Standortes und der Dimensionierung des voraussichtlich benötigten Regenrückhaltebeckens wird im weiteren Verfahren ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

Grundsätzlich scheint der anstehende Boden für eine Versickerung von Niederschlagswasser, nach entsprechender Vorbehandlung, geeignet zu sein. Bezüglich der Ableitung von Schmutzwasser ist davon auszugehen, dass das anfallende Abwasser über eine Pumpstation und anschließende Druckrohrleitung entweder direkt zu einer Abwasserbehandlungsanlage gepumpt bzw. zu einem weiteren fernliegenden FreigefälleNetz gefördert werden muss.

Abfallbeseitigung

Im Interesse des Umweltschutzes ist es erforderlich, die im Plangebiet entstehenden Abfälle geordnet zu beseitigen. Dies wird dadurch gewährleistet, dass der Autohof an die zentrale Abfallbeseitigung des Landkreises Börde angeschlossen wird. Sonderabfälle im Sinne von § 15 Abs. 3 KrW-AbfG, die der Landkreis nach Art und Menge nicht zusammen mit den in Haushalten anfallenden Abfällen entsorgen kann, sind vom Verursacher selbst entsprechend der gesetzlichen Grundlagen zu entsorgen.

4.5 Belange des Orts- und Landschaftsbildes

Die Errichtung des Autohofes wird zu einer Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes führen.

Es ist zu beachten, dass das Orts- und Landschaftsbild durch A2 und B1 bereits wesentlich geprägt wird.

Aufgrund dieser Einschätzung wird den Belangen der Wirtschaft, des Verkehrs und der Freizeit ein Vorrang eingeräumt. Die Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes im Zuge der Entwicklung des Autohofes wird als städtebaulich vertretbar angesehen. Die genauen Auswirkungen diesbezüglich werden jedoch im Rahmen der umweltfachlichen Gutachten (siehe Kapitel 4.7) ermittelt.

4.6 Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

Diversen Flächen im Umfeld des Plangebietes kommt eine historische Bedeutung im Zusammenhang mit der ehemaligen innerdeutschen Grenze zu. Das Plangebiet selbst befindet sich jedoch, im Unterschied zum Rasthof an der Südseite der Bundesautobahn A2, auf Flächen, die außerhalb des ehemaligen Grenzübergangs liegen. Darüber hinaus hat sich der Charakter und die Wahrnehmung dieser Flächen durch die seit 1990 erfolgte Wiederbewaldung, die Wiederherstellung der unterbrochenen Bundesstraße B1 und die Errichtung der Autobahnauffahrt Marienborn/Helmstedt erheblich gewandelt. Für die Wirksamkeit des Grenzdenkmals und die Erkennbarkeit der Grenzsituation kommt der Fläche des Plangebiets somit lediglich eine untergeordnete Bedeutung zu. Dies fand auch bei der Festlegung des Denkmalbereiches des Grenzdenkmals Berücksichtigung. Dieser Denkmalbereich endet an der nördlichen Begleitmauer der Autobahn und damit an der südlichen Plangebietsgrenze. Den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege wird durch die Standortwahl des Autohofes ausreichend Rechnung getragen.

4.7 Belange des Umweltschutzes

Artenschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ist darzulegen, ob eine unzulässige Betroffenheit von artenschutzrechtlich relevanten Arten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die Aufstellung des Bebauungsplanes eintreten kann. Zu diesem Zweck wird im weiteren Verfahren eine spezielle Artenschutzprüfung durchgeführt.

Im Rahmen dieser Artenschutzprüfung erfolgt unter anderem eine Bestandsaufnahme der Lebensraumtypen, eine Ermittlung der Wirkfaktoren des Vorhabens, eine Auswertung verfügbarer Daten bezüglich der Verbreitung artenschutzrechtlich relevanter Arten im Untersuchungsgebiet, eine Konfliktanalyse und eine Prüfung der Verbotstatbestände sowie Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung/ Verminderung von Beeinträchtigungen. Die Artenschutzprüfung gründet auf umfangreichen faunistischen Untersuchungen (Avifauna, Herpetofauna) und vorhandenen Daten. Die Ergebnisse werden, im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zusammengefasst, bis zum Entwurfsbeschluss vorliegen.

Umweltprüfung / Umweltverträglichkeitsprüfung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ erfolgt ein Eingriff in gewachsene Hochwälder mit Eichen, ruderale Hochwälder mit Eichen/Birken und niedrige Ruderalwälder mit Birken, Eichen und Kiefern. Weitere Biotoptypen innerhalb des Plangebietes bestehen in Grasflächen und Brachflächen. Obwohl die Wälder in forstwirtschaftlicher Hinsicht keine wesentliche Bedeutung haben, findet im Zuge der Entwicklung des Autohofes ein erheblicher Eingriff in die Leistungsfähigkeit von Boden, Natur und Landschaft statt, der im Plangebiet nicht ausgeglichen werden kann. Dieser Eingriff wird als unvermeidbar angesehen, da den Belangen der Wirtschaft, des Verkehrs und der Freizeit ein Vorrang eingeräumt wird.

Den Belangen des Umweltschutzes und den gesetzlichen Regelungen zur Umweltprüfung wird im Rahmen der Erstaufstellung des Bebauungsplanes Rechnung getragen. Hierzu erfolgt eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, sodass ein Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung erarbeitet wird und zum Entwurfsbeschluss vorliegt. Grundlegender Bestandteil jeder Umweltprüfung ist die Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima sowie deren Wirkungsgefüge und die Wechselwirkungen zwischen ihnen. Es sind die biologische Vielfalt sowie die Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit zu betrachten. Weiterhin ist die Eingriffsregelung inklusive der Erarbeitung von Minderungsmaßnahmen sowie der Ermittlung des Kompensationsbedarfs Gegenstand der Umweltprüfung.

Aufgrund der Betroffenheit einer Fläche von 10 ha Wald sowie weiterer Sukzessionsflächen zum Wald und den Planungen zur Ausweisung des „Grünen Bandes“ Sachsen-Anhalt als „Nationales Naturdokument“ wird ergänzend eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Die UVP baut auf den Gutachten Umweltbericht und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag auf. Im Rahmen der UVP wird ein UVP-Bericht erarbeitet, der die Untersuchungsergebnisse aller umweltspezifischen Fachgutachten hinsichtlich ihrer schutzgutspezifischen Umweltwirkungen bewertet. Darüber hinaus

wird eine Vorprüfung des Einzelfalls für die erforderlichen Ersatzaufforstungen durchgeführt.

Für die Ausweisung der Flächen im Zuge der Aufstellung sowie für die Erstaufforstung im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen wird jeweils eine Waldumwandlungsgenehmigung benötigt.

Bodenschutz

Nach § 1a (2) BauGB ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen und vor Inanspruchnahme neuer Flächen zu prüfen, ob nicht vorrangig eine Wiedernutzung von bereits versiegelten, sanierten, baulich veränderten oder bebauten Flächen möglich ist.

Im Zuge der Umsetzung der Planung kommt es zu einer Veränderung des Bodens. Im Spezifischen wird vor allem die Flächenversiegelung erheblich erhöht. Dieser Eingriff wird jedoch aufgrund des großen Bedarfs nach LKW-Stellplätzen, den mit der Entwicklung eines Autohofes verbundenen positiven Begleiteffekten für die Region und der besonderen Standorteignung des Plangebietes als unvermeidbar angesehen.

In der Gesamtabwägung werden deshalb die Belange des Bodenschutzes gegenüber den Belangen der Wirtschaft, der Freizeit und des Verkehrs zurückgestellt. Der Bodenschutzklausel wird in der Planung jedoch insoweit nachgekommen, dass für die Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechende Ausgleichs geschaffen werden.

Bodenbelastungen/Altlasten

Erhebliche Beeinträchtigungen des Bodens durch Verunreinigungen sind nicht bekannt.

Wasserschutz

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Aufstellung des Bebauungsplanes „Autohof Harbke“ kann durch Maßnahmen der Oberflächenbefestigung und der Niederschlagswasserbehandlung vermieden werden. Da die Grundwasserabstromrichtung von West nach Ost verläuft, ist eine Beeinträchtigung der Vorranggebiete für Wassergewinnung auf den nordwestlich angrenzenden Flächen nicht zu erwarten.

Klima

Inwieweit die Planung die klimatischen Bedingungen in der Region beeinflusst, wird im weiteren Verfahren geklärt.

Immissionsschutz – Lärm

Ca. 500 Meter nordwestlich des Plangebietes befindet sich das Vorranggebiet für Natur und Landschaft Lappwald und ca. 100 Meter südlich des Plangebietes beginnen die Siedlungsstrukturen des Ortsteils Autobahn Harbke. Beide Gebiete werden durch die Entwicklung des Autohofes hinsichtlich der damit verbundenen Lärmemissionen nicht erkennbar beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung der umliegenden Nutzungen ist

unter diesem Aspekt auch aufgrund der erheblichen Vorbelastung durch den Verkehrslärm der Bundesstraße B1 und der Bundesautobahn A2 nicht zu erwarten.

Inwieweit die von den Straßen B1 und A2 ausgehenden Lärmemissionen das Plangebiet beeinflussen, wird im weiteren Verfahren geklärt.

Immissionsschutz – Luftschadstoffe

Im Interesse des Umweltschutzes müssen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen gemäß § 3 Abs. 4 BImSchG vermieden werden. Die kurzen Wege von der A2 zum Anschlussknoten des Plangebietes minimieren die Abgasemissionen durch den Zufahrtsverkehr. Großflächig wirksame Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Planung sind auch aufgrund der erheblichen Vorbelastung nicht zu erwarten.

4.9 Kampfmittel

Die vorliegenden Belastungskarten liefern keine Erkenntnisse darüber, ob im Plangebiet Abwurfkampfmittel vorhanden sind. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Plangebiet als Bestandteil der ehemaligen Grenze mit Grenzsicherungsanlagen ausgestattet war. Dementsprechend kann das Vorhandensein von Kampfmittelresten im Boden nicht zur Gänze ausgeschlossen werden.

5. Bodenordnung

Besondere bodenordnende Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch sind nicht erforderlich.

6. Erschließungsanlagen

Als Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 (2) BauGB gelten alle festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen.

7. Flächenbilanz

<u>Gesamtfläche des Plangebietes</u>	ca. 15,3 ha
Sondergebiet	ca. 13,3 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	ca. 0,4 ha
Private Grünfläche	ca. 1,6 ha

8. Kostenschätzung

Die Initiative für die Planung beruht auf einer privaten Projektentwicklung. Der Investor hat sich bereit und in der Lage erklärt, die Kosten, die mit den Planungen zur Erreichung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben verbunden sind einschließlich der evtl. erforderlichen Fachgutachten, vollständig zu tragen. Der Bebauungsplan wird durch ein Planungsbüro erarbeitet. Ein entsprechender Dreiecksvertrag mit der Stadt, dem Investor und dem externen Planungsbüro wurde abgeschlossen.

Anlage

Aufstellung des Bebauungsplans „Autohof Harbke“

- Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Methodik

Vorbemerkungen

Rahmen gebend für die in der Umweltprüfung zu prüfenden Auswirkungen und Umweltschutzbelange sind die Vorgaben des § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB sowie der § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB. In der Umweltprüfung sind demnach folgende Auswirkungen der Planung zu prüfen:

- umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt
- Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt
- umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern.

Bei der Umweltprüfung sind zudem folgende, vom Gesetzgeber ausdrücklich benannte, Umweltaspekte zu berücksichtigen:

- sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 S. 1 BauGB); Vorrang der Innenentwicklung; Umwidmungssperrklausel des § 1 a Abs. 2 S. 2 BauGB
- Erhaltungsziele und Schutzzweck der FFH-Gebiete und der europäischen Vogelschutzgebiete (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 b und § 1 a Abs. 4 BauGB)
- Eingriffsregelung (§ 1 a Abs. 3 BauGB)
- Vermeidung von Immissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 e BauGB)
- Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Energienutzung (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB)
- Darstellungen von Landschaftsplänen sowie sonstigen umweltrechtlichen Fachplänen; insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 g BauGB)
- Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in bestimmten Belastungsgebieten (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 h BauGB).

Diese zusätzlichen Aspekte werden in dem notwendigen Umfang bei der Prüfung der o. g. Umweltauswirkungen abgehandelt.

Gemäß § 2 BauGB konzentriert sich die Umweltprüfung auf die Ermittlung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen. Hinsichtlich der Prüfdichte kann sich die Umweltprüfung somit auf die Schutzgüter und Umweltaspekte beschränken, auf die sich der Plan erheblich auswirken kann.

Für die Bestimmung der Prüfungsdichte ist außerdem auch die Vorgabe des § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB wichtig. Danach bezieht sich die Umweltprüfung auf das, „was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann“.

Untersuchungsinhalte der Umweltprüfung zur Aufstellung des Bebauungsplans „Autohof Harbke“

Schutzgut	Teilschutzgut	Untersuchungsumfang
Menschen	Immissionsschutz	<p>Das Plangebiet und die nähere Umgebung sind durch die Bundesautobahn A 2 sowie die Bundesstraße B 1 als Lärmquelle vorbelastet. Außerdem besteht eine Vorbelastung durch Luftschadstoffe der Pkws und Lkws von den angrenzenden Straßen (Bundesautobahn, Bundesstraße).</p> <p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes bzw. den Betrieb des Rasthofes wird es zu zusätzlichen Schallemissionen und durch Pkw- und Lkw-Verkehr kommen.</p> <p>Durch den Betrieb der Rastanlage treten hauptsächlich Luftschadstoffe durch den Pkw- und Lkw-Verkehr auf.</p>
	Erholung	<p>Das Plangebiet erfüllt derzeit keine Funktion für die Belange von Freizeit, Erholung und Sport.</p> <p>Eine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Menschen, Teilschutzgut Erholung ist daher nicht zu erwarten.</p>
Tiere und Pflanzen / biologische Vielfalt		<p>Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine Biotoptypenkartierung für das Plangebiet.</p> <p>Eine Bewertung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Definition von erforderlichen Maßnahmen soll bis zum Entwurfsbeschluss vorliegen.</p> <p>Es erfolgen in 2019 Erfassungen zu Brutvögeln (Horstsuche, tagaktive Brutvögel, Eulen/Uhu), Amphibien und Reptilien im Bereich des Plangebiets.</p> <p>Für das Vorhaben wird ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt.</p> <p>Das Land Sachsen-Anhalt plant das „Grüne Band“ als Naturmonument auszuweisen. Die Lage des Plangebietes zum „Grünen Band“ ist noch nicht geklärt.</p>

Schutzgut	Teilschutzgut	Untersuchungsumfang
Fläche		<p>Innerhalb des Plangebietes befinden sich teilweise Bereiche, welche versiegelt sind, darüber hinaus wird es durch die Errichtung der Rastanlage zu großflächiger dauerhafter Versiegelung der anstehenden Fläche kommen.</p> <p>Die Fläche innerhalb des Plangebietes ist durch die Lage an der Bundesautobahn / Bundesstraße bereits vorbelastet.</p> <p>Durch die Nutzungsumwandlung und Versiegelung kann es zu Auswirkungen auf andere Schutzgüter (z. B. Boden, Wasser, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima) kommen.</p>
Boden	Altlasten	<p>Das Plangebiet war Teil der ehemaligen Grenze mit Grenzsicherungsanlagen, es kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass sich davon noch Kampfmittelreste im Boden finden.</p>
	Bodenschutz	<p>Die natürlichen Funktionen der anstehenden Böden sind im Plangebiet teilweise durch die anthropogene Überprägung beeinflusst.</p> <p>Es wird zu einem großflächigen Verlust der anstehenden Bodenstrukturen durch Versiegelung und Teilversiegelung kommen, wodurch der Boden im Plangebiet keine Bodenfunktionen mehr übernehmen kann.</p>
Wasser	Grundwasser Niederschlagswasser	<p>Durch die Versiegelung kommt es zu einer flächenspezifischen Verminderung der Grundwasserneubildung und einer verringerten Versickerung von Niederschlagswasser.</p> <p>Eine Beeinträchtigung des Grundwassers kann durch Maßnahmen der Oberflächenbefestigung und der Niederschlagswasserbehandlung vermieden werden.</p>
	Oberflächenwasser	<p>Oberflächengewässer befinden sich nicht innerhalb des Plangebietes. Eine Beeinträchtigung des Teilschutzgutes Oberflächenwasser ist nicht zu erwarten.</p>

Schutzgut	Teilschutzgut	Untersuchungsumfang
Klima		<p>Durch die Zunahme der versiegelten Flächen zu Lasten von Kaltluftproduktionsflächen (Waldstrukturen) wird die Aufheizung bei Sonneneinstrahlung innerhalb des Plangebietes erhöht und die nächtliche Abkühlung verringert.</p> <p>Das Plangebiet liegt im Bereich großflächiger Waldflächen, wodurch sich die die vorher beschriebenen Auswirkungen auf das Plangebiet selber und die unmittelbare Umgebung begrenzen werden. Die Kaltluftproduktionsflächen in der Umgebung bleiben erhalten.</p>
Landschaft		<p>Das Plangebiet liegt zwischen der Bundesautobahn A 2 im Süden, der Autobahnabfahrt im Osten und der Bundesstraße B 1 im Norden. In der Umgebung finden sich großflächige Waldstrukturen.</p> <p>Für das Plangebiet besteht nur eine kleinräumige Wahrnehmbarkeit des Landschaftsbildes, dieses wird durch die Planung verändert.</p> <p>Eine Eingrünung des Rasthofes ist bei gewünschter Wahrnehmbarkeit von der Autobahn nur eingeschränkt möglich.</p> <p>Durch die Aufstellung des Bebauungsplans / Errichtung der Rastanlage werden vorbelastete Bereiche in Anspruch genommen.</p>
Kulturgüter und sonstige Sachgüter		<p>Das Plangebiet befindet sich im räumlichen Zusammenhang mit der historischen Grenzsituation der innerdeutschen Grenze, ist aber kein Teil des Denkmalbereiches.</p> <p>Das Land Sachsen-Anhalt plant das „Grüne Band“ als Naturmonument auszuweisen. Die Lage des Plangebietes zum „Grünen Band“ noch nicht geklärt.</p> <p>Archäologisch relevante Funde sind nach derzeitigem Kenntnisstand für das Plangebiet nicht bekannt, können aber nicht vollständig ausgeschlossen werden.</p>

Nodorf Martina

Von: David Schuller <david.schuller@hempel-tacke.de>
Gesendet: Montag, 11. Februar 2019 15:32
An: Nodorf Martina
Betreff: Autohof Harbke
Anlagen: 1704_umweltprüfung_2019_02_11.pdf

Sehr geehrte Frau Nodorf,

anbei schon einmal der angepasste Umfang- und Detaillierungsgrad der UPI

Mit freundlichen Grüßen

David Schuller

David Schuller
M.Sc. Raumplanung

Besuchen Sie unsere neue Homepage unter www.hempel-tacke.de !

Hempel + Tacke GmbH
Am Stadtholz 24-26
33609 Bielefeld

Fon: 0521.5573555-9
Fax: 0521.5573555-5
Mail: david.schuller@hempel-tacke.de
Web: www.hempel-tacke.de

Amtsgericht Bielefeld - HRB 40761
Geschäftsführer: Holger Hempel, Dirk Tacke

Diese E-Mail kann vertrauliche und / oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der vom Absender angesprochene Empfänger sind oder Sie diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

