

**Begründung**  
zum Bebauungsplan  
17-23 „Mobilpunkt  
Heiligenkirchen/Hiddesen“

## Inhaltsverzeichnis

|           |                                                                                                                                                            |           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans</b>                                                                                                       | <b>4</b>  |
| <b>2</b>  | <b>Verfahren</b>                                                                                                                                           | <b>5</b>  |
| <b>3</b>  | <b>Raumordnung und Landesplanung</b>                                                                                                                       | <b>5</b>  |
| <b>4</b>  | <b>Flächennutzungsplan</b>                                                                                                                                 | <b>6</b>  |
| <b>5</b>  | <b>Anlass und Ziele des Bebauungsplans / Hintergrund</b>                                                                                                   | <b>6</b>  |
| <b>6</b>  | <b>Situationsbeschreibung</b>                                                                                                                              | <b>8</b>  |
| <b>7</b>  | <b>Belange des Städtebaus</b>                                                                                                                              | <b>9</b>  |
| 7.1       | Art der baulichen Nutzung                                                                                                                                  | 9         |
| 7.1.1     | Sonstiges Sondergebiet – Zweckbestimmung: P+R Parkplatz / Parkplatz<br>Freilichtmuseum                                                                     | 9         |
| 7.2       | Öffentliche Verkehrsflächen und Öffentliche Verkehrsflächen besonderer<br>Zweckbestimmung „Mobilpunkt“                                                     | 10        |
| 7.3       | Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche                                                                                                  | 10        |
| 7.4       | Nebenanlagen                                                                                                                                               | 11        |
| 7.5       | Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft /<br>Begrünung der nichtüberbaubaren und nicht überbauten Grundstücksflächen | 11        |
| 7.6       | Flächen zum Anpflanzen bzw. zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstig.<br>Bepflanzungen / Stellplatzbepflanzung                                        | 11        |
| 7.7       | Flächen für die Wasserwirtschaft                                                                                                                           | 12        |
| 7.8       | Geh-, Fahr- und Leitungsrecht                                                                                                                              | 12        |
| 7.9       | Denkmalschutz                                                                                                                                              | 12        |
| 7.10      | Gestalterische Aussagen                                                                                                                                    | 12        |
| <b>8</b>  | <b>Belange des Klimaschutzes</b>                                                                                                                           | <b>12</b> |
| <b>9</b>  | <b>Verkehrliche Erschließung</b>                                                                                                                           | <b>15</b> |
| 9.1       | Individualverkehr                                                                                                                                          | 15        |
| 9.2       | Ruhender Verkehr                                                                                                                                           | 16        |
| 9.3       | Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)                                                                                                                     | 16        |
| 9.4       | Rad- und Fußverkehr                                                                                                                                        | 16        |
| 9.5       | Beurteilung der Verkehrsqualität / Leistungsfähigkeitsberechnung                                                                                           | 17        |
| <b>10</b> | <b>Ver- und Entsorgung</b>                                                                                                                                 | <b>17</b> |
| 10.1      | Trink- und Löschwasser                                                                                                                                     | 17        |
| 10.2      | Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung                                                                                                                 | 18        |
| 10.3      | Elektrizitätsversorgung                                                                                                                                    | 18        |
| 10.4      | Abfallentsorgung                                                                                                                                           | 18        |
| <b>11</b> | <b>Auswirkungen von gekennzeichneten Leitungstrassen auf Nutzung und Bebauung</b>                                                                          | <b>18</b> |
| <b>12</b> | <b>Immissionsschutz</b>                                                                                                                                    | <b>18</b> |
| 12.1      | Emissionen vom Plangebiet                                                                                                                                  | 18        |
| <b>13</b> | <b>Altablagerungen und Bodenschutz</b>                                                                                                                     | <b>21</b> |
| 13.1      | Flächen mit Bodenbelastungen und deren Kennzeichnung / Altlasten                                                                                           | 21        |
| 13.2      | Begrenzung der Bodenversiegelung und vorrangige Inanspruchnahme von Brachflächen                                                                           | 22        |
| 13.3      | Erhalt schutzwürdiger Böden                                                                                                                                | 22        |

|           |                                                |           |
|-----------|------------------------------------------------|-----------|
| 13.4      | Vermeidung von nachteiligen Bodenveränderungen | 22        |
| 13.5      | Kampfmittelbelastungen                         | 22        |
| <b>14</b> | <b>Umweltbelange</b>                           | <b>23</b> |
| <b>15</b> | <b>Erschließungskosten</b>                     | <b>24</b> |
| <b>16</b> | <b>Flächenbilanz</b>                           | <b>24</b> |
| <b>17</b> | <b>Bodenordnung</b>                            | <b>24</b> |

Ortsteil: Heiligenkirchen  
Plangebiet: Südl. Friedrich-Ebert-Straße, westlich Unterer Weg, östl. Trakehnerweg

Verfahrensstand: Vorentwurf

### 1 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

Der verbindliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird im Bebauungsplan selbst gem. § 9 (7) BauGB durch Planzeichen festgesetzt. Das vorliegende Rahmenkonzept geht dabei teilweise über den Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses hinaus (z.B. im Bereich Friedrich-Ebert-Straße) und bleibt teilweise dahinter zurück (z.B. im südlichen Bereich der freien Landschaft und der leerstehenden Gebäude am Unterer Weg/Hermannsweg; siehe Abb. 1).

Die Gesamtgröße des Plangebietes beträgt aktuell 2,56 ha (25.569 m²).

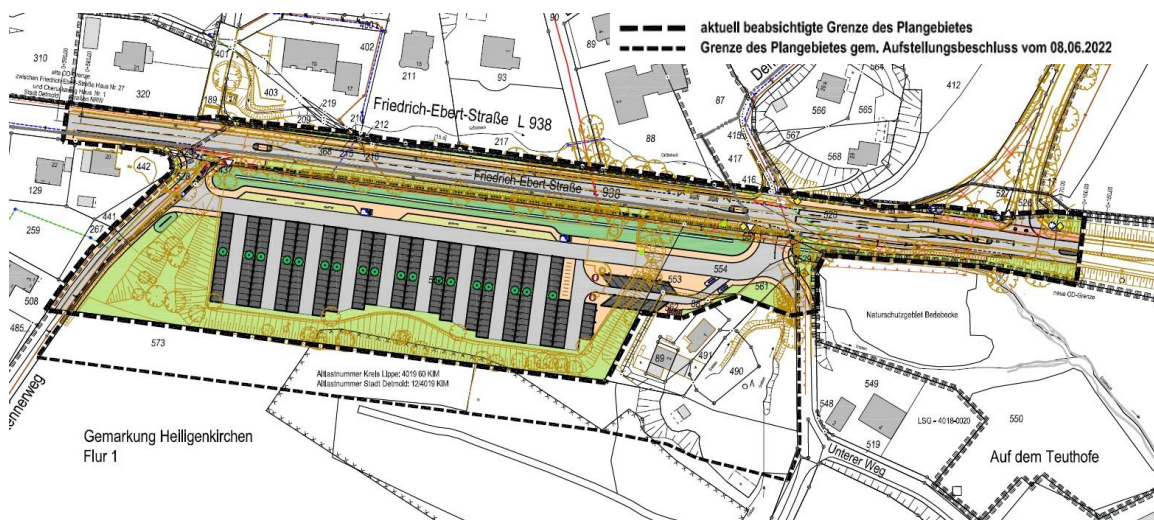


Abbildung 1: Plangebiet gem. Aufstellungsbeschluss und aktuell beabsichtigte Plangebietsgrenze

Hintergrund ist, dass dem Aufstellungsbeschluss noch kein konkreteres Konzept zugrunde lag und damit ein Suchraum definiert wurde. Nun liegt ein Rahmenkonzept mit definiertem Plangebiet vor. Eine abschließende Beschlussfassung über den Geltungsbereich ist zum nächsten Verfahrensschritt zusammen mit dem Entwurfsbeschluss geplant, da die weitere Konkretisierung der Planung bis zum Entwurf ggf. weitere Anpassungen am Geltungsbereich nach sich ziehen könnte.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird begrenzt  
im Norden durch die Grundstücke nördlich der Friedrich-Ebert-Straße  
im Westen durch die Grundstücke westlich des Trakehnerwegs  
im Osten durch das Flurstück Gemarkung Heiligenkirchen, Flur 1, Flst. 580 (freie Landschaft)  
und im Süden durch das Flurstück Gemarkung Heiligenkirchen, Flur 1, Flst. 573 (freie Landschaft)

Der Bebauungsplan besteht zukünftig aus

- dem Plan mit der Abgrenzung des Geltungsbereiches und den zeichnerischen Festsetzungen und
- den textlichen Festsetzungen

Die Begründung ist gem. § 9 (8) BauGB beigelegt.

Die aktuelle frühzeitige Beteiligung wird auf Grundlage des Rahmenkonzeptes zum Mobilpunkt sowie der vorliegenden Begründung durchgeführt. Die technische Bebauungsplanzeichnung und die textlichen Festsetzungen werden im weiteren Verfahren erarbeitet und zur Entwurfsoffenlage ausgelegt. Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden die beabsichtigten Festsetzungen in der vorliegenden Begründung jedoch bereits erläutert.

## 2 Verfahren

Aufstellungsbeschluss vom 08.06.2022

Frühzeitige Beteiligung der Bürger und der TÖB voraussichtlich vom 04.09.2023 bis 06.10.2023

Bürgerversammlung voraussichtlich am 14.09.2023

Entwurfsbeschluss vom .....

Entwurfsoffenlegung vom ..... bis .....

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren und damit inklusive Umweltprüfung und Umweltbericht gemäß § 2 (4) und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB aufgestellt (siehe Kap. 14).

## 3 Raumordnung und Landesplanung

Die Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld - weist das Plangebiet als Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich aus. Ausgewiesen ist für das Plangebiet ebenfalls ein Bereich zum Schutz der Landschaft und zur landschaftsorientierten Erholung (grüne Strichdarstellung; Abb. 2).

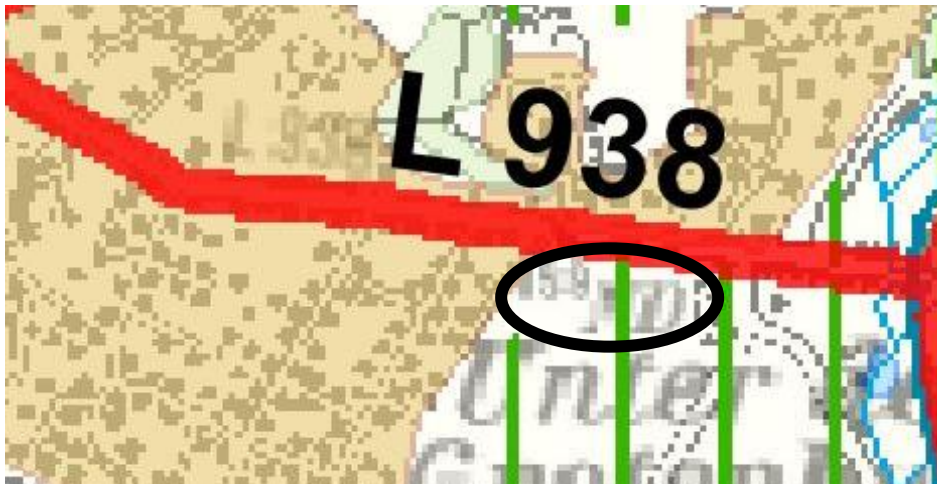


Abbildung 2: Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld (2004), Bezirksregierung Detmold (ohne Maßstab)

Großteile der Fläche sind im Entwurf des Regionalplans OWL als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Dies ist in der bauleitplanerischen Abwägung als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 3 (1) Nr. 4 ROG gemäß § 4 (1) ROG zu berücksichtigen.

Eine landesplanerische Anfrage gemäß § 34 Landesplanungsgesetz wurde zur parallelen FNP-Änderung Nr. 29 (siehe Kap. 4) über den Kreis Lippe bei der zuständigen Regionalplanungsbehörde, hier: Bezirksregierung Detmold, gestellt. Mit Schreiben vom 14.11.2022 wurde die landesplanerische Zustimmung erteilt.

## 4 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Detmold stellt das Plangebiet größtenteils als Sondergebiet „Bedarfparkplatz“ dar. Darüber hinaus ist überlagernd ein Landschaftsschutzgebiet (Nr. 4018-0020; südliches Lipper Bergland mit Werrehügelland und Detmolder Hügelland sowie Bielefelder Osning mit Pivitsheider Bergen) nachrichtlich dargestellt. Die Flächen zwischen dem vorhandenen Bedarfparkplatz und dem Hermannsweg / Unteren Weg sind als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Die Friedrich-Ebert-Straße, welche als Verkehrsfläche dargestellt ist, beinhaltet überlagernd zudem die Darstellung des Verlaufes einer unterirdischen Versorgungsleitung (voraussichtlich Gas-Hochdruckleitung der Stadtwerke Detmold). Nördlich befindet sich die Darstellung eines Wasserschutzgebietes (Detmold-Pivitsheide-Heidenoldendorf, Schutzzone IIIB), welches nördlich der Friedrich-Ebert-Straße leicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hineinragt. Südlich des Plangebietes ist eine Fläche, die mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, dargestellt, die ebenfalls geringfügig ins Plangebiet hineinragt (siehe Kap. 13.1).

Da es sich bei der beabsichtigten Nutzung nicht mehr ausschließlich um einen (Bedarfs-)Parkplatz des Freilichtmuseums entsprechend der aktuellen FNP-Darstellung handelt, sondern um eine erweiterte und kombinierte Nutzungsmöglichkeit aus Parkplatz für das Freilichtmuseum mit weiteren öffentlichen Park+Ride Angeboten, steht die Darstellung des Flächennutzungsplanes als Sondergebiet „Bedarfparkplatz“ der Planung entgegen. Dies gilt auch für die Darstellung der Fläche für die Landwirtschaft im östlichen Bereich des Plangebietes auf die die Nutzung (hier Mobilpunkt) erweitert werden soll.

Die Darstellungen sollen im Rahmen der 29. Änderung des Flächennutzungsplanes in die Darstellung eines Sondergebietes mit der Zweckbestimmung „Parkplatz (P+R / Freilichtmuseum) und Mobilpunkt“ im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB geändert werden.

## 5 Anlass und Ziele des Bebauungsplans / Hintergrund

Da durch den angestrebten Umbau der Paderborner Straße zwischen Turbine und Mausoleum zukünftig Parkraum, welcher durch Gäste des Freilichtmuseums und anderen Touristen als auch von Pendlern (diese insbesondere innerorts zwischen Turbine und Obere Mühle) genutzt wird, entfällt, sollen die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten des bisherigen Bedarfparkplatzes ausgeweitet werden. Aktuell ist eine Nutzung lediglich für 20 Tage im Jahr bauordnungsrechtlich genehmigt. Entsprechend dient die Planung des Parkplatzes der Kompensation der an der Paderborner Straße wegfallenden (außerorts widerrechtlich) als Parkplatz genutzten Seitenbereiche.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass das Freilichtmuseum seinen bauordnungsrechtlichen Stellplatzbedarf derzeit komplett auf dem Grundstück des Freilichtmuseums nachgewiesen hat. Es handelt sich bei den an der Paderborner Straße genutzten Bereichen zwischen der Oberen Mühle und der Friedrich-Ebert-Straße daher überwiegend um Parken, das genutzt wird, wenn der Parkplatz des Freilichtmuseums bereits vollständig vollgelaufen ist. Dies ist nicht an jedem Öffnungstag zu beobachten und konzentriert sich insbesondere auf Feier-, Ferien- und Wochenendtage sowie auf weitere besondere Spitzentage. Aufgrund der immer weiter steigenden Beliebtheit und Attraktivität des Museums auch im Zusammenhang mit dem Neubau des Empfangsbereiches ist jedoch auch von einer steigenden Anzahl an Tagen mit erhöhter Auslastung auszugehen. Daher wird eine deutlich häufigere Nutzung als an 20 Tagen im Jahr notwendig.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die grundsätzliche Umsetzbarkeit des Parkplatzes und in diesem Sinne eine durchgängige Nutzung (365 Tage im Jahr, tags und nachts) geprüft. Im Rahmen der Bauleitplanung können z.B. zeitliche Nutzungsbeschränkungen (auf bestimmte Tage und/oder Uhrzeiten) etwa aus Lärmschutzgründen grundsätzlich nicht verbindlich festgesetzt wer-

den. Dies bliebe nachgelagerten Genehmigungsverfahren überlassen. Sollten z.B. aus Lärmschutzgründen Einschränkungen genannter Art notwendig sein, so würde im Bebauungsplan darauf hingewiesen werden. Eine Beschränkung der Nutzung, etwa weil der Parkplatz aus betrieblicher Sicht bzw. aus Bedarfsgründen nicht zwingend täglich (vollständig) geöffnet sein muss, bliebe ebenfalls den nachgelagerten Genehmigungsverfahren überlassen.

Die Parkraumbilanz stellt sich auf Basis der vorgenannten Ausführungen und nach Erhebung vor Ort wie folgt dar:

| Parkmöglichkeit                                                                              | Dauerhafte Nutzungsmöglichkeit |                                     | Überlaufmöglichkeit          |                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
|                                                                                              | Parkplätze (PP) aktuell, ca.   | Parkplätze (PP) gem. Planungen, ca. | Parkplätze (PP) aktuell, ca. | Parkplätze (PP) gem. Planungen, ca. |
| Paderborner Str. zw. Turbine und Obere Mühle (innerorts)                                     | 70                             | 0                                   | /                            |                                     |
| Widerrechtliches Parken zwischen der Oberen Mühle und der Friedrich-Ebert-Straße (außerorts) | 200                            | 0                                   |                              |                                     |
| Parkplatz Freilichtmuseum Paderborner Straße                                                 | 260                            | 280                                 |                              |                                     |
| Parkplatz Friedrich-Ebert-Straße (vorliegende Planung)                                       | 0                              | 256                                 | 275                          | 0                                   |
| <b>Gesamt</b>                                                                                | <b>530</b>                     | <b>536</b>                          | <b>275</b>                   | <b>0</b>                            |
| <b>Differenz (PP Planung - PP aktuell)</b>                                                   | <b>+6</b>                      |                                     | <b>-275</b>                  |                                     |

Es ist wie bereits erwähnt davon auszugehen, dass der Bereich zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Oberer Mühle selten im Jahr vollständig genutzt wird. Insgesamt ist für die Zukunft von sinkenden Anreisen mit dem PKW auszugehen, wie auch das Mobilitätskonzept des Freilichtmuseums im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung für den Eingangsbereich zeigt: „Das Mobilitätskonzept des Museums [zielt] auf eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ab und damit auf eine ökologisch verträgliche Anreise<sup>1</sup>.“

Als alternative Überlaufmöglichkeit an Spitzentagen, die durch die erweiterte Nutzung im Plangebiet entfällt, könnte der vorliegende Parkplatz an diesen Tagen ausschließlich für Besucher des Freilichtmuseums freigegeben werden. Ansonsten müssen zukünftig andere Parkplätze im Stadtgebiet als Überlauf dienen. Zu nennen sind hier insbesondere die Parkplätze Kronenplatz, Industriestraße und Freyastraße (insgesamt 385 Parkplätze), die aufgrund der Nähe zum ZOB eine optimale Busanbindung in Richtung Freilichtmuseum bieten.

Insbesondere die Lage im Kreuzungsbereich zweier stark befahrener Landesstraßen unweit des südlichen Stadteinganges aus Richtung Paderborn, Horn-Bad Meinberg und Augustdorf sowie die Nähe zum Freilichtmuseum machen den vorliegenden Standort insgesamt auch als Umstiegs- bzw. Knotenpunkt sowohl für Touristen (z.B. mit Ziel Freilichtmuseum oder Innenstadt) als auch für Berufspendler attraktiv. So soll der bisherige Überlaufparkplatz im Sinne einer nachhaltigen Mobilität auch um einem Mobilpunkt ergänzt werden. Dafür ist die Inanspruchnahme weiterer Flächen erforderlich, weshalb auch die östlich des Bestandsparkplatzes angrenzenden Flächen in Richtung Hermannsweg / Unterer Weg mit in die Planung integriert werden sollen.

Der Parkplatz soll demnach als Park+Ride Möglichkeit für Touristen und Pendler z.B. in Verbindung mit dem Linienverkehr der SVD (z.B. Verbindung in Richtung Innenstadt ab Haltestelle „Friedenstal“ derzeit im 30-min-Takt über die Linie 703) genutzt werden. Auch sind Parkplätze für CarSharing-Fahrzeuge und Reisebusse im Plangebiet vorgesehen. Aufgrund der unmittelbaren Lage an der

<sup>1</sup> Begründung zum Bebauungsplan 01-29B „Westfälisches Freilichtmuseum Detmold-Eingangsbereich“, Mobilitätskonzept S. 16

stark frequentierten Radverkehrsachse Berlebeck – Heiligenkirchen – Hiddesen – Detmold (auch u.a. Europaradweg R1/D-Netz Route 3) sowie zur weiteren Förderung des Radverkehrs im Alltag, ist weiterhin angedacht, den Mobilpunkt mit Fahrradabstellanlagen auszustatten.

Neben der umweltfreundlicheren Abwicklung des touristischen Verkehrs kann mit der Planung somit auch ein Beitrag zur Förderung nachhaltiger Alltagsmobilität geleistet und die Innenstadt vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Die Entwicklung des Mobilpunktes steht dabei in engem Zusammenhang mit den in der Fortschreibung des ISEK „Detmold Innenstadt“ beschlossenen Maßnahmen zum Ausbau der Paderborner Straße (z.B. Anlage eines Kreisverkehrs im Einfahrtsbereich des Freilichtmuseums) sowie zur Schaffung einer barrierefreien Wegeverbindung über die Inselwiese.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den beschriebenen Parkplatz mit Mobilpunkt ist insgesamt die Aufstellung des Bebauungsplanes 17-23 gem. § 1 (3) BauGB erforderlich.

## **6 Situationsbeschreibung**

Das Plangebiet befindet sich südlich der Detmolder Innenstadt und kann sowohl dem Ortsteil Heiligenkirchen als auch dem Ortsteil Hiddesen zugeordnet werden. Administrativ befindet sich die Planung in der Gemarkung Heiligenkirchen. Den größeren räumlichen Bezug weist die Planung hingegen zum Ortsteil Hiddesen auf.

Die Innenstadt von Detmold ist in wenigen Minuten zu erreichen. Das direkte Umfeld des Plangebiets wird nördlich der Friedrich-Ebert-Straße durch die Wohnbebauung Hiddesens im Bereich Dehlenkamp/Lindenweg sowie den dortigen Grüttebach geprägt. Hier befindet sich zudem eine Kanzlei. Der gesamte Bereich ist durch den Bebauungsplan 18-06 „Amselweg“ bzw. den Bebauungsplan 18-09 „Frische Quelle“, der sich westlich anschließt, überplant. Beide Bebauungspläne setzen im direkten Umfeld des Plangebietes als Art der baulichen Nutzung ein Allgemeines Wohngebiet fest. Westlich an den bestehenden Parkplatz schließt im Bereich Trakehnerweg reine Wohnbebauung an. Im Osten des Plangebiets befindet sich im Bereich „Teuthof“ das Naturschutzgebiet „Berlebecke“. Im südlichen Umfeld des Plangebiets schließt die freie Landschaft an. Östlich des Bestandsparkplatzes innerhalb des Plangebietes und süd-östlich der außerhalb des Plangebietes befindlichen leerstehenden Gebäude befindet sich Grünland.

Bis auf kleinere Bereiche der Friedrich-Ebert-Straße befindet sich das gesamte Plangebiet im Landschaftsschutzgebiet „Südliches Lipper Bergland mit Werrehügelland und Detmolder Hügelland sowie Bielefelder Osning mit Pivitsheider Bergen“ (Nr. 4018-0020). Ein geringer Teil nördlich der Friedrich-Ebert-Straße liegt im Wasserschutzgebiet Detmold-Pivitsheide-Heidenoldendorf - Schutzzone IIIB.

Der überwiegend geschotterte Bestandsparkplatz wird derzeit an max. 20 Tagen im Jahr als Bedarfsparkplatz durch das Freilichtmuseum Detmold genutzt. Teilweise wird der Bereich auch im Rahmen anderer Großveranstaltungen wie dem Hermannslauf genutzt.

Bei den o.g. leerstehenden Gebäuden handelt es sich um ein genehmigtes Wohnhaus (Hermannsweg 3) sowie um eine genehmigte Tischlerwerkstatt (Hermannsweg 1). Beide Gebäude wurden gemeinsam mit der technischen Bauaufsicht und dem Eigentümer am 22.11.2022 besichtigt. Dabei wurde festgestellt, dass die Gebäude trotz ihres baulichen Zustandes Bestandsschutz genießen und eine Wiederaufnahme der Nutzung daher jederzeit möglich wäre.

Topographisch steigt das Gebiet von Nord-Ost mit ca. 151 m ü. NHN nach Süd-West mit ca. 164 m ü. NHN an. Wesentliche Geländesprünge sind zwischen bestehendem Parkplatz und den leerstehenden Gebäuden sowie südlich und westlich des Parkplatzes (Anböschungen) zu verzeichnen.

Verkehrlich wird das Plangebiet derzeit von der Friedrich-Ebert-Straße, in dessen Verlauf sich eine Allee gem. § 41 LNatSchG NRW befindet, über eine Zufahrt zwischen Lindenweg und Dehlenkamp aus erschlossen. Für das Plangebiet besteht derzeit kein Bebauungsplan.

Die Grundstücke im Plangebiet sind fast ausschließlich in öffentlicher Hand. Die aktuellen öffentlichen Verkehrsflächen (Friedrich-Ebert-Straße, Trakehnerweg, Hermannsweg/Unterer Weg) sind im Eigentum der Stadt Detmold bzw. (noch) des Landesbetriebes Straßen.NRW (siehe Kap. 9.1). Die Grundstücke im Bereich des geplanten Parkplatzes/Mobilpunktes sind überwiegend im Eigentum des LWL. Lediglich ein kleiner Teil im Bereich Mobilpunkt (Flurstück 573) ist in Privatbesitz.

## **7 Belange des Städtebaus**

Die Erreichung der in Abschnitt 5 genannten Ziele soll - unter Berücksichtigung der Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BauGB) - durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gewährleistet werden.

Hierzu soll sich der Bebauungsplan der folgenden Festsetzungen bedienen:

### **7.1 Art der baulichen Nutzung**

#### **7.1.1 Sonstiges Sondergebiet – Zweckbestimmung: P+R Parkplatz / Parkplatz Freilichtmuseum**

Für überwiegende Bereiche des bestehenden Bedarfsparkplatzes soll ein Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO festgesetzt werden. Das Sonstige Sondergebiet soll mit der Zweckbestimmung „P+R Parkplatz / Parkplatz Freilichtmuseum“ versehen werden.

So soll das Sonstige Sondergebiet der Errichtung eines Park+Ride Parkplatzes insbesondere für Pendler, Touristen inkl. Besucher des Freilichtmuseums dienen. In diesem Zusammenhang soll auch die Nutzung solarer Strahlungsenergie ermöglicht und gefördert werden.

Zulässig sein sollen dementsprechend folgende Nutzungen:

- Überdachte und nicht überdachte Parkplätze
- Parkplätze für Kraftomnibusse
- Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in Verbindung mit überdachten und nicht überdachten Parkplätzen

Neben diesen Nutzungen sind auch entsprechende Verkehrsanlagen (z.B. Zuwegungen und Fahrwege etc.) zulässig. Überdachte Parkplätze sollen seitlich allseits geöffnet ausgebildet werden müssen.

Es soll im Sonstigen Sondergebiet insgesamt ein öffentlich befahrbarer Parkplatz entstehen, bei dessen Nutzung zwischen verschiedenen Nutzergruppen nicht zwangsläufig räumlich unterschieden werden soll. Eine Unterscheidung wäre aber z.B. im Rahmen einer möglichen Widmung nach § 6 (3) StrWG NRW grundsätzlich denkbar.

Die Planungsziele aus Kapitel 5 finden sich daher insgesamt in der Zweckbestimmung des Sondergebietes wieder, indem die Zweckbestimmung „Park+Ride Parkplatz“ Pendler und Touristen (bzw. die gesamte Öffentlichkeit) und die Zweckbestimmung „Parkplatz Freilichtmuseum“ konkret die Besucher des Freilichtmuseum berücksichtigt, die aus den in Kapitel 5 genannten Gründen voraussichtlich als Hauptnutzergruppe auftreten werden.

Der Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes nach § 11 BauNVO soll der Vorzug gegenüber einer öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gegeben werden, da die großflächige Möglichkeit von überdachten Parkplätzen mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie

geschaffen werden soll. Da diese Anlagen aufgrund der Menge an Parkplätzen und der dadurch möglichen Großflächigkeit insgesamt nicht nur als Nebenanlagen, sondern auch als Hauptanlagen (also nicht nur untergeordnet) möglich sind und zugelassen werden sollen, bliebe die Nutzung als reine Verkehrsfläche bei dieser Ausführung nicht gewahrt.

Die Einschränkung der Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie nur in Verbindung mit überdachten und nicht überdachten Parkplätzen (z.B. nur teilweise Überragung des Parkplatzes durch die Photovoltaikanlage) soll zusätzlich zur Zweckbestimmung verhindern, dass eine reine Freiflächen-PV-Anlage ohne darunterliegende Parkplatznutzung stattfinden kann. Im Umkehrschluss soll die Überdachung der Geh- und Fahrflächen nicht ermöglicht werden, um ein aufgelockerteres städtebauliches Bild zu erzielen.

Es handelt sich vorliegend um einen Angebotsbebauungsplan und in diesem Zuge bei den Photovoltaikanlagen um eine Möglichkeit und keine Verpflichtung der Errichtung über Parkplätzen, um auch langfristig vor dem Hintergrund zunehmender Relevanz erneuerbarer Energien flexibel zu bleiben.

## **7.2 Öffentliche Verkehrsflächen und Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Mobilpunkt“**

### Öffentliche Verkehrsflächen

Die Teile der Friedrich-Ebert-Straße, des Trakehnerweges und des Unteren Weges / Hermannsweges, die im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegen, sollen als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden.

### Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Mobilpunkt“

Im östlichen Teil des Plangebietes soll angrenzend an das Sonstige Sondergebiet eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Mobilpunkt“ festgesetzt werden.

Zulässig sollen hier neben den entsprechenden Verkehrsanlagen bauliche Anlagen und Einrichtungen sein, die dem besonderen Nutzungszweck nicht widersprechen. Möglich sind z.B. folgende Nutzungen: Überdachte und nicht überdachte Parkplätze, Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in Verbindung mit öffentlichen überdachten und nicht überdachten Parkplätzen, Fahrradabstellanlagen, Parkplätze für CarSharing-Fahrzeuge, Bushaltestellen, eine Paketstation, sanitäre Anlagen.

Anders als beim Parkplatz kann bei der Ermöglichung von Photovoltaikanlagen über Parkplätzen von einer untergeordneten Nutzung gesprochen werden.

Flächenmäßig ist der Mobilpunkt gegenüber dem Parkplatz deutlich untergeordnet. Dennoch steht der Mobilpunkt mit dem geplanten Parkplatz in enger Abhängigkeit, sodass der Parkplatz ohne den Mobilpunkt seinen vollen Zweck nicht entfalten kann.

## **7.3 Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksfläche**

Die Grundflächenzahl (GRZ) im Sonstigen Sondergebiet soll mit 0,8 festgesetzt werden. Dies entspricht dem in § 17 BauNVO für diesen Gebietstyp festgelegten Orientierungswert. Damit wird eine gegenüber der geplanten Nutzung angemessene Versiegelungsmöglichkeit geschaffen.

Die maximale Höhe baulicher Anlagen im Plangebiet (Überdachung der Parkplätze durch PV) soll im weiteren Verfahren festgesetzt werden. Die maximale Höhe soll als oberster Punkt der Überdachung bzw. des PV-Moduls definiert werden. Als Bezugspunkt dient eine noch zu definierende Höhe über NHN. Mit einer zulässigen Höhe sollte grundsätzlich die Möglichkeit einer lichten Höhe von 4 m (max. Höhe von Kraftfahrzeugen gem. § 32 (2) StVZO) unter den Anlagen und gleichzeitig

das Anwinkeln der Dachflächen/PV-Module zur Maximierung des Ertrages in Hinblick auf den Sonnenstand ermöglichen.

Da im Sonstigen Sondergebiet in Verbindung mit Parkplätzen auch Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie als Hauptanlagen errichtet werden können, sollen für die entsprechenden Parkplatzbereiche überbaubare Grundstückflächen durch Baugrenzen festgesetzt werden.

#### **7.4 Nebenanlagen**

Im Plangebiet sollen Nebenanlagen gem. § 14 (1) BauNVO sowie der Versorgung des Gebietes mit Elektrizität, Gas, Wasser und Wärme sowie zur Ableitung von Abwasser dienende Nebenanlagen nach § 14 (2) BauNVO ausnahmsweise zulässig sein. Dies gilt auch für fernmeldetechnische Nebenanlagen nach § 14 (1a) BauNVO.

#### **7.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft / Begrünung der nichtüberbaubaren und nicht überbauten Grundstücksflächen**

Parkplätze im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes sollen zur Förderung der Grundwasserneubildungsrate als wassergebundene Oberfläche auszuführen sein. Ausnahmsweise sollen andere wasserdurchlässige Materialien (z.B. Kies, Dränasphalt, Rasengittersteinen, Porenpflaster, Rasenfugenpflaster o.ä.) zugelassen werden können, wenn dadurch keine erheblich größeren lärmtechnischen Auswirkungen hervorgerufen werden würden. Eine Erheblichkeit in diesem Sinne liegt vor, sobald die Grenze der Wahrnehmbarkeit an mindestens einem maßgeblichen Immissionsort erreicht wird. Dies wäre durch ein qualifiziertes Gutachten nachzuweisen.

Aufgrund der höheren Gewichtsbelastung können die Parkplätze für Kraftomnibusse auch in anderen Materialien hergestellt werden.

Diese Festsetzung gilt ausdrücklich nur für die Parkplätze und nicht für die Geh- und Fahrflächen.

Die nicht überbaubare und die nicht überbaute Grundstücksfläche soll mit Ausnahme notwendiger Geh- und Fahrflächen sowie der Flächen zulässiger baulicher Anlagen (z.B. Parkplätze) vollflächig mit bodendeckender Vegetation (Rasen, Gräser, Gehölze und Stauden) zu begrünen sein. Die Vegetation ist dauerhaft zu erhalten.

Mit diesen Festsetzungen soll gewährleistet werden, dass alle nicht überbauten Flächen grünordnerisch gestaltet und die Versiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt werden.

#### **7.6 Flächen zum Anpflanzen bzw. zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstig. Bepflanzungen / Stellplatzbepflanzung**

Der vorhandene und an den Parkplatz sowie an den Mobilpunkt angrenzende bzw. umgebende Baumbestand soll, soweit die Planung dies zulässt, zum Erhalt festgesetzt werden, um die Einbindung zur südlich gelegenen freien Landschaft aufrecht zu erhalten und die Eingriffe in Natur und Landschaft zu minimieren.

Hinweis: Im Rahmenkonzept sind z.B. im genannten Grüngürtel nicht alle Gehölze dargestellt, da nicht alle eingemessen wurden. Auch die dort nicht dargestellten Gehölze sollen im Rahmen der o.g. Flächenfestsetzungen erhalten werden.

Von der Planung sind nach aktuellem Sachstand zehn Allee-Bäume betroffen, die nach § 41 LNatSchG NRW geschützt sind. Für die Entfernung dieser Bäume ist eine Befreiung gem. § 75 LNatSchG (zu § 67 BNatSchG) der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwiefern ein möglichst ortsnaher Ausgleich (z.B. Erweiterung der Allee am Hermannsweg) dafür geschaffen werden kann. Ein entsprechender Antrag wird vorbereitet.

Die von der Planung nicht tangierten Alleeebäume sollen ebenfalls zum Erhalt festgesetzt werden.

Um ein aufgelockertes Bild auf den Stellplätzen zu erreichen, soll festgesetzt werden, dass mind. alle 14 Stellplätze in regelmäßigen Abständen ein standortgerechter, heimischer Laubbaum nach

Empfehlung der GALK-Straßenbaumliste mit uneingeschränkter Eignung zu pflanzen ist. Pflanzqualitäten sollen noch festgelegt werden. Diese sind im Rahmenkonzept bereits verortet. So soll sichergestellt werden, dass die Parkflächen der zukünftigen Nutzung ein ansprechendes Bild ergeben. Gleichzeitig wird auch ein positiver Einfluss auf das Kleinklima erzielt.

Weitere Ausführung und ggf. Festsetzungen bleiben dem Umweltbericht vorbehalten.

## **7.7 Flächen für die Wasserwirtschaft**

Zwischen den Gebäuden entlang des Trakehnerweges und den Gebäuden entlang des Cheruskerweges sowie entlang der Friedrich-Ebert-Straße verläuft verrohrt das namenlose Gewässer Nr. 166. Zwischen den Gebäuden Trakehnerweg 3 und Friedrich-Ebert-Straße 20 verspringt die Verrohrung in den öffentlichen Verkehrsraum. Ungefähr ab diesem Punkt soll das Gewässer östlich des Trakehnerweges und südlich entlang der Friedrich-Ebert-Straße offengelegt werden. Die dafür benötigten Flächen inkl. Böschungsraum (dunkelgrüne Darstellung im Rahmenkonzept) sollen durch die Festsetzung von Flächen für die Wasserwirtschaft planungsrechtlich abgesichert werden. Um die vorhandene Gas-Hochdruckleitung nicht negativ zu beeinträchtigen kann die im Rahmenkonzept vorgesehene nördliche Böschung ggf. durch Gabionen ersetzt werden.

## **7.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht**

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte werden soweit erforderlich im weiteren Verfahren zeichnerisch festgesetzt.

## **7.9 Denkmalschutz**

Im Plangebiet selbst sind keine Bau- oder Bodendenkmäler vorhanden.

Im Umfeld des Plangebiets befinden sich jedoch mehrere Baudenkmäler. Nördlich des Unteren Weges (Wohnhaus, Denkmalnummer A680), im Bereich Dehlenkamp / Schanze (Villa, Denkmalnummer A666; Villa, Einfriedung, gemauerte Gartenelemente; Denkmalnummer A561) und im Bereich Lindenweg (Villa mit Einfriedung und Gartenterrasse, Denkmalnummer A613; Villa mit Vorgarteneinfriedung, Denkmalnummer A567 und Wohnhaus mit Einfriedung, Denkmalnummer A585).

Mit der Planung werden keine negativen Auswirkungen auf die genannten Denkmäler bedingt. Seitens der Unteren Denkmalbehörde wurden mit Schreiben vom 31.05.2023 keine Bedenken geäußert.

Eines der beiden leerstehenden Gebäude (Hermannsweg 1), welche sich südöstlich angrenzend an das Plangebiet befinden, ist im Kulturgutverzeichnis der Stadt Detmold eingetragen. Eine Denkmalwertprüfung hat im Jahr 1991 stattgefunden. Eine Unterschutzstellung erfolgte im Ergebnis nicht.

## **7.10 Gestalterische Aussagen**

Für das Plangebiet sollen im weiteren Verfahren ggf. baugestalterische Festsetzungen gemäß § 89 BauO NRW festgesetzt werden.

## **8 Belange des Klimaschutzes**

Mit der Novellierung des Baugesetzbuches (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden vom 22.07.2011) 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 (klimagerechte Stadtentwicklung). Dieser Grundsatz des § 1a (5) BauGB (ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz) ist in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen.

## Klimaanalyse Detmold

Eine Bewertung der stadtklimatischen Eigenschaften der im Plangebiet gelegenen Flächen und daraus abgeleitet eine Einschätzung der Auswirkungen der Umsetzung der Planung ermöglicht die „Klimaanalyse Detmold“ (GEO-NET Umweltplanung und GIS-Consulting, Hannover, 1999) sowie die Datenbasis des Fachinformationssystems Klimaanpassung des Landes Nordrhein-Westfalen ([www.klimaanpassung-karte.nrw.de](http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de)).

Der „Klimaanalyse Detmold“ (Geonet Umweltplanung und GIS-Consulting, Hannover, 1999) ist zu entnehmen, dass die Flächen des Parkplatzes als klimaökologischer Ausgleichsraum mit geringem bis mittleren Potenzial eingestuft werden, siehe hellblaue Flächendarstellung in Abb. 3. Nachgewiesene Leitbahnbereiche für Kalt- und Frischluftströmungen sind in der Klimafunktionskarte lediglich für den östlichen Bereich verzeichnet. Der an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/Hermannsweg bzw. Unterer Weg gelegene Teilbereich ist als Siedlungsbereich mit einer sehr geringen lufthygienischen Belastung in der Klimafunktionskarte der Klimaanalyse verzeichnet (gelbe Darstellung).



Abbildung 3: Klimaanalyse Detmold (1999) – Auszug aus Karte 2: Klima- und immissionsökologische Funktionen

Die Karte mit klimaökologischen Planungsempfehlungen attestiert hierzu analog die Funktion eines bedeutenden Frisch-/Kaltluftliefergebietes, siehe hellblaue Darstellung in Abb. 4.

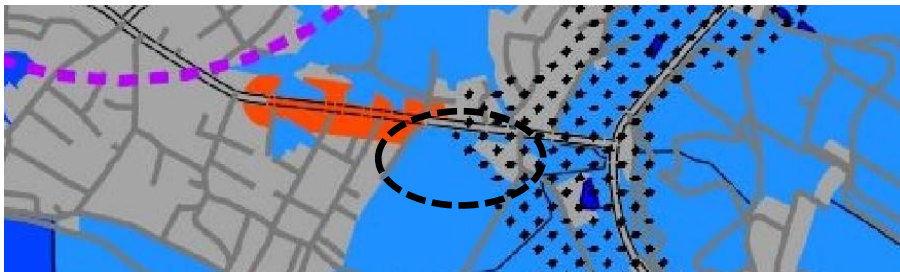


Abbildung 4: Klimaanalyse Detmold (1999) – Auszug aus Karte 3: Klima- und immissionsökologische Planungsempfehlungen

Einen Abgleich dieser aus dem Jahre 1999 stammenden Informationen ermöglicht die Datenbasis des Fachinformationssystems Klimaanpassung des Landes Nordrhein-Westfalen ([www.klimaanpassung-karte.nrw.de](http://www.klimaanpassung-karte.nrw.de)). Diese weist das Plangebiet überwiegend als „Gewerbe-, Industrieklima (offen)“ aus. Die Flächen nördlich der Bestandsgebäude weisen ein „Vorstadtklima“ auf (Abb. 5). Die Differenz ist damit zu erklären, dass die abschließende Fertigstellung am 08.05.2001 bescheinigt wurde und die Herstellung damit noch nicht in der Klimaanalyse berücksichtigt ist.

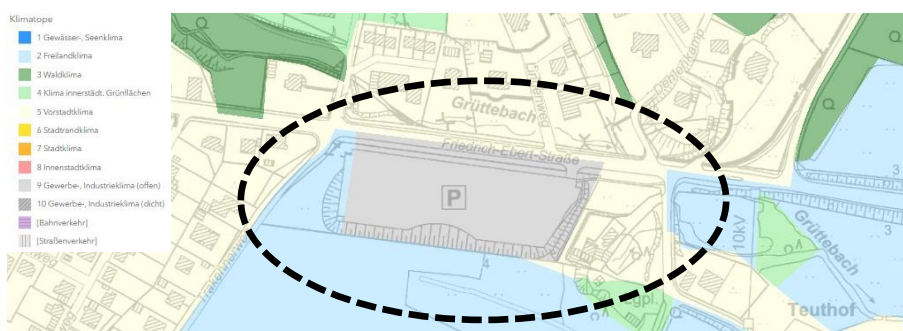


Abbildung 5: Fachinformation Klimaanpassung NRW – „Klimatopkarte“

In Folge der Umsetzung werden sich die vorstehenden Flächeneigenschaften geringfügig verschieben. So wird nördlich der östlich im Plangebiet befindlichen Bestandsgebäude vorhandene und räumlich sehr kleine Bereich mit einem „Vorstadtklima“ sich in seiner Einstufung verschlechtern und als „Gewerbe-, Industrieklima (offen)“ geführt werden. Da der westliche Bereich bereits als Parkplatz genutzt wird und in diesem Zuge bereits keine klimatischen Vorteile birgt sowie aufgrund dessen, dass östlich des Plangebietes auch trotz der kleinräumigen zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen weiterhin eine Kaltluftleitbahn in die nördlich gelegenen Stadtbereiche bestehen bleibt (diese ist auch in der aktuelleren Klimaanalyse des Landes verzeichnet), wird die Planung auf die stadtklimatischen Prozesse über mikroklimatische Eigenschaften im direkten Bereich keine merklichen Auswirkungen haben. Zudem handelt es sich bei der vorliegenden Bauleitplanung im Wesentlichen um die planungsrechtliche Absicherung von Verkehrsanlagen. Hochbauten, die sich wesentlich auf Kaltluftströme auswirken, sollen planungsrechtlich nicht ermöglicht werden, da die ermöglichten Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie nur als seitlich offene Überdachungen ausgeführt werden sollen.

### **Klimaschutzkonzept**

Um die Stadt Detmold auf die klimatischen Veränderungen einzustellen, wurde 2009 ein Klimaschutzkonzept erarbeitet und mit dem Klimaschutzkonzept von 2014 ergänzt. Ein Ziel des Klimaschutzkonzeptes von 2009 ist es, dass 25 – 30 % der erzeugten Energie aus regenerativen Quellen stammen. Ebenfalls soll gemäß dem Klimaschutzkonzept von 2014 die Stadtentwicklung klimagerecht und zukunftsfähig gestaltet werden.

Um diese Ziele umzusetzen, soll bei der Aufstellung des Bebauungsplans darauf Wert gelegt werden, möglichst bereits in Anspruch genommene Flächen zu beplanen und mit der vorhandenen Fläche sparsam umzugehen. Ebenfalls sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass der Parkplatz auch zur Nutzung der Solarenergie dienen kann (Kap. 7.1.1). Dass die Festsetzungsmöglichkeiten zur aktiven und passiven Solarnutzung in Bebauungsplänen ausgeschöpft werden sollen, hat der Rat der Stadt Detmold auf Grundlage des Klimaschutzkonzeptes am 24.09.2009 beschlossen.

### **Nachhaltigkeitsstrategie**

In der Sitzung des Rates der Stadt Detmold am 18. März 2021 wurde die Nachhaltigkeitsstrategie für Detmold mehrheitlich beschlossen. In dieser Strategie sind u. a. Themenfelder für eine nachhaltige Entwicklung für die Stadt Detmold priorisiert. Diese umfassen für eine nachhaltige Stadtentwicklung u. a. folgende Themen:

- Nachhaltiger Konsum & gesundes Leben,
- Nachhaltige Mobilität,
- Wohnen & Nachhaltige Quartiere,
- Ressourcenschutz & Klimafolgenanpassung und
- Soziale Gerechtigkeit & lebenslanges Lernen.

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf nimmt Bezug auf die strategischen Zielen bzw. die o. a. Handlungsfelder wie folgt:

#### **Gesundes Leben**

Die Planung ermöglicht den zukünftigen Nutzern verstärkt inter- und multimodal Angebote des Umweltverbundes durch Umstieg zu nutzen und stärkt in diesem Zuge die gesundheitsfördernden Verkehrsmittel Fuß und Rad.

### Nachhaltige Mobilität

Die Nachhaltigkeitsstrategie formuliert hierzu folgendes Leitbild: „In Detmold werden alle Mobilitätsbedürfnisse verantwortungs- und umweltbewusst befriedigt. Die Menschen in der Stadt Detmold nutzen dabei das zuverlässige, sichere und barrierefreie Mobilitätsangebot des Umweltverbundes. Im Jahr 2030 bewegen sich die Menschen umweltverträglich, klimaneutral und sicher fort. Sie nutzen die attraktiven Angebote des ÖPNV und das ausgebaute Rad- und Gehwegenetz. Durch eine multimodale Vernetzung des Umweltverbundes ist der Anteil des MIV stark gesunken.“ Diesem Leitbild wird mit der Planung des Mobilpunktes entsprochen.

### Wohnen & Nachhaltige Quartiere

Da sich nördlich und westlich angrenzend an das Plangebiet Wohnbebauung befindet, wird auch den dortigen Einwohnern Hiddesens eine Möglichkeit geboten, die künftigen nachhaltigen Angebote des Mobilpunktes im Umweltverbund zu nutzen.

### Ressourcenschutz & Klimafolgeanpassung

Durch die Planung auf bereits genutzten Parkplatzflächen werden für diese Nutzung keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Lediglich für den Mobilpunkt werden kleinräumig neue Flächen in Anspruch genommen.

### Soziale Gerechtigkeit

Die Planung trägt dazu bei, den Umweltverbund zu stärken und damit auch Menschen ohne teuren PKW ein besseres Mobilitätsangebot zu bieten.

## **9 Verkehrliche Erschließung**

### **9.1 Individualverkehr**

Die verkehrliche Erschließung des Gebietes ist über die vorgelagerte Friedrich-Ebert-Straße gesichert. Ebenfalls sollen der Hermannsweg/Untere Weg sowie der Trakehnerweg an den bestehenden Anschlusspunkten an die Friedrich-Ebert-Straße zur Erschließung des Plangebietes genutzt werden.

Beim durch die Planung betroffenen Abschnitt 5 der Friedrich-Ebert-Straße handelte es sich bis zum 30.06.2023 um eine klassifizierte Landesstraße (L938). Entsprechend lag die Straßenbaulast beim Landesbetrieb Straßen NRW. Auf Beschluss des Tiefbau- und Immobilienausschusses vom 16.03.2023 wurde die Verschiebung der Ortsdurchfahrt in Richtung Kreuzung Paderborner Straße bis etwa Höhe Friedenstal beim Landesbetrieb Straßen NRW beantragt. Mit Wirkung zum 01.07.2023 wurde die Ortsdurchfahrt neu festgesetzt und die Baulast auf die Stadt Detmold übertragen.

Die Bekanntmachung der Neufestsetzung der Ortsdurchfahrt erfolgte im Amtsblatt der Bezirksregierung Detmold vom 22.05.2023. Der Eigentumsübergang an die Stadt Detmold ist noch nicht erfolgt.

Durch die Verschiebung der Ortsdurchfahrt und die Übernahme der Baulast kann die Anbindung des Gebietes nach Innerortskriterien (RASt 06 - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) erfolgen. Eine Anbindung nach Außerortskriterien (RAL - Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) ist nicht notwendig. Insbesondere für Anzahl, Ausmaß und Ausbildung der Zufahrten sowie für die Einplanung von Abbiegespuren und für das Verbinden des überörtlichen Radverkehrsnetzes mit dem städtischen Radhaupttroutennetz ist dies für die vorliegende Planung elementar.

Im vorliegenden Rahmenkonzept dienen die westliche Anbindung (am Trakehnerweg) sowie die östliche Anbindung (am Hermannsweg/Unterer Weg), die aus Verkehrssicherheitsgründen direkt gegenüber der Einmündung Dehlenkamp verlegt werden soll, als Zu- und Abfahrt. Die östliche

Hauptzufahrt am Hermannsweg/Unterer Weg soll zukünftig über einen neuen Linksabbieger auf der Friedrich-Ebert-Straße angefahren werden.

Bauleitplanerisch kann nur die Lage der Zufahrten festgesetzt werden. Ggf. verkehrsrechtliche Zufahrtsregelungen sind in nachgelagerten Verfahren zu berücksichtigen. Dies gilt ebenso z.B. für eine nächtliche Beschränkung der Zu- und Abfahrt für PKW sowie für sonstige potentielle Nutzungsbeschränkungen.

## **9.2 Ruhender Verkehr**

Das aktuelle Rahmenkonzept sieht vom Grundsatz her eine Zweiteilung des Gebietes vor. Im westlichen Bereich des bisherigen Bedarfsparkplatzes sollen sieben Reisebusparkplätze und ein Parkplatz mit ca. 234 Parkplätzen entstehen. Diese liegen in verschiedenen langen 6 m breiten Stichen entlang einer parallel zur Friedrich-Ebert-Straße verlaufenden und 6,5 m breiten Fahrgasse. Bei der Anordnung der Parkplätze wurde darauf geachtet, dass die einzelnen Stiche möglichst einfach abgebunden werden können, sollte dies geplant oder erforderlich werden.

Im östlichen Bereich ist die Etablierung eines Mobilpunktes mit 14 Parkplätzen mit E-Ladesäule, weiteren acht Parkplätzen und sechs CarSharing-Plätzen (insgesamt also 28 Parkplätze) vorgesehen.

Zum weiteren Parkraumkonzept wird auf die Ausführungen in Kap. 7.1.1 verwiesen.

## **9.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Unweit östlich des Plangebietes befindet sich aktuell die Haltestelle „Friedenstal“. Von hier aus verkehrt die Stadtbuslinie 703 (Hiddesen – Herberhausen) und der Schulverkehr 711 (Berlebeck – Jerxen-Orbke), 716 (Detmold-Hiddesen) und 723 (Hohenloh-Berlebeck) sowie die Regionalbuslinie 792 (Detmold – Bad Pyrmont). Die Erschließung des Plangebietes durch den ÖPNV ist somit gewährleistet.

Die Haltestelle Friedenstal soll zukünftig auf Höhe der Straße Dehlenkamp vorgezogen werden. Im Mobilpunkt selber soll eine Haltestelle für perspektivische Zusatzverkehre des ÖPNV eingerichtet werden, um den P+R Parkplatz optimal anzubinden. Die SVD geht derzeit von einer Linie in einem 15 Minuten-Takt je Richtung aus. Im Nachtzeitraum (Randzeiten) wird pro Stunde von maximal zwei Fahrten ausgegangen, die im Mobilpunkt halten sollen.

## **9.4 Rad- und Fußverkehr**

Das Plangebiet liegt unmittelbar an der stark frequentierten Radverkehrsachse Berlebeck – Heiligenkirchen – Hiddesen – Detmold (auch u.a. Europaradweg R1/D-Netz Route 3). Der Untere Weg ist bis Heiligenkirchen als Fahrradstraße ausgewiesen und somit besonders attraktiv für Radfahrende. Im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme soll die Friedrich-Ebert-Straße im Plangebiet auch mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Zur Förderung der Inter- und Multimodalität sollen zudem auch Fahrradabstellanlagen und ggf. Service-Einrichtungen im Mobilpunkt etabliert werden.

Fußläufig ist das Plangebiet aus Richtung Hermannsweg und Friedenstal zu erreichen. Auf Höhe Friedenstal befindet sich eine Querungshilfe. Vom Trakehnerweg aus besteht nur ein Zugang über einen Trampelpfad. Aufgrund nicht vorhandener Fußverkehrsanlagen auf der Friedrich-Ebert-Straße ist das Plangebiet aus Richtung Hiddesen fußläufig nur darüber zu erreichen.

Bei der konkreten Planung des Mobilpunktes soll die Verbesserung der verkehrlichen Situation von Fuß- und Radverkehr z.B. durch die Errichtung von zusätzlichen und optimierten Querungshilfen und Radverkehrsanlagen ebenfalls mitgedacht werden. Aufgrund der bestehenden und kartierten Allee an der Friedrich-Ebert-Straße soll die Fortsetzung des Gehweges zum Schutz der Bäume

nicht direkt entlang der Friedrich-Ebert-Straße sondern nur in Kombination mit den Parkplätzen für die Reisebusse erfolgen. In Zusammenhang mit der aktuellen Umplanung der Paderborner Straße sowie der Planung eines Weges durch die Inselwiese soll die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Freilichtmuseums für Rad- und Fußverkehr deutlich verbessert werden.

## 9.5 Beurteilung der Verkehrsqualität / Leistungsfähigkeitsberechnung

Zur Beurteilung der Verkehrsqualität / Leistungsfähigkeit wurde eine Verkehrsuntersuchung<sup>2</sup> durchgeführt. Diese kommt zu folgendem Ergebnis:

„Für die Bewertung der Verkehrsqualitäten werden die stündlichen Verkehrsmengen im Prognosezustand herangezogen. Im Maximum ist beim Verkehr des Mobilpunktes von rund 100 Kfz/h und Richtung auszugehen, die aber bezogen auf die L 938 in den schwächer frequentierten späten Vormittagsstunden auftreten.“

Bei den Berechnungen wird an den Anschlusspunkten des Mobilpunktes an die L 983 unter Berücksichtigung von vorfahrtgeregelten Knotenpunkten in der vormittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Verkehrsqualität und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine gute bzw. befriedigende Verkehrsqualität erreicht (siehe Abbildung 6).

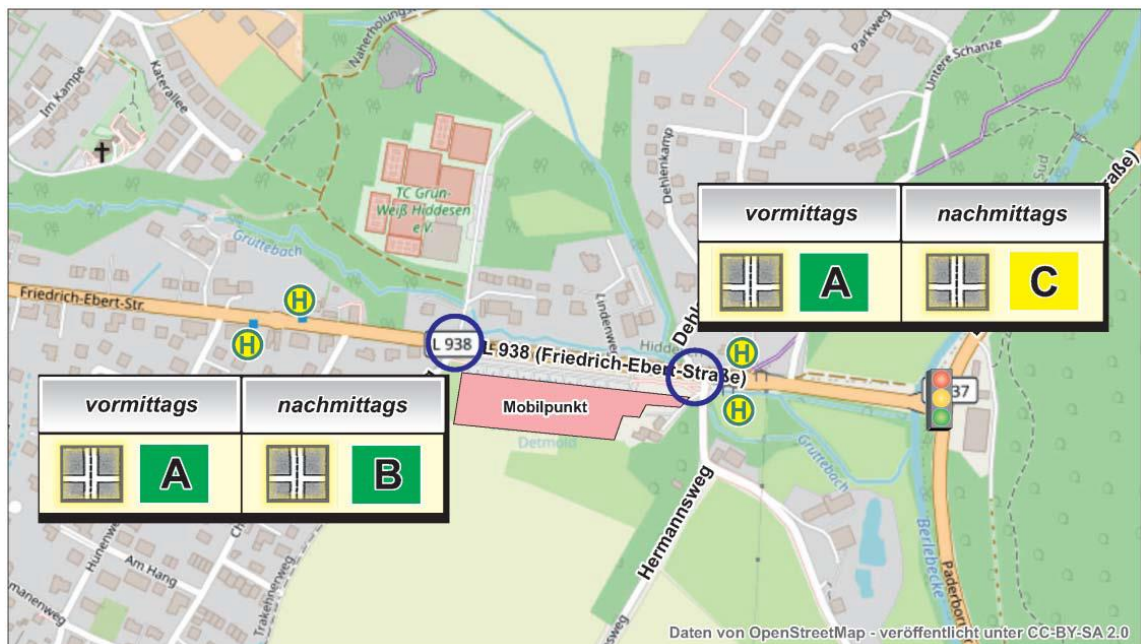


Abbildung 6: Verkehrsqualitäten an den Knotenpunkten im Prognosezustand

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Erschließung des geplanten Mobilpunktes entsprechend des vorliegenden Konzeptentwurfes erfolgen kann.“

## 10 Ver- und Entsorgung

### 10.1 Trink- und Löschwasser

Es wird davon ausgegangen, dass im Bedarfsfall die bestehenden Trinkwasserleitungen erweitert werden können. Entsprechend kann Löschwasser im Bedarfsfall aus dem bestehenden Leitungsnetz entnommen werden. Eine Stellungnahme der Stadtwerke Detmold steht aus.

<sup>2</sup> Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan 17-23 „Mobilpunkt Heiligenkirchen/Hiddesen“ in Detmold (Stand: Juni 2023), PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover.

## **10.2 Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung**

### Schmutzwasser

Entsprechend der zum Zeitpunkt der Bebauungsplan-Aufstellung gültigen Satzung über die Entwässerung der Stadt Detmold ist das Plangebiet – sofern aufgrund der Nutzungen notwendig – an die Abwasseranlagen der Stadt Detmold im Bereich der Straße mit Weiterleitung zur Zentralkläranlage anzuschließen. Die Entsorgungstrassen verlaufen, sofern notwendig und technisch möglich, in den Verkehrsflächen.

### Niederschlagswasser

Gemäß § 55 Wasserhaushaltsgesetz und § 44 Landeswassergesetz NRW soll Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ortsnahe versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist und soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften bzw. wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Statt einer Versickerung soll das anfallende Niederschlagswasser mit Vorbehandlung getrennt vom Schmutzwasser in die nördlich gelegene Vorflut (namenloses Gewässer Nr. 166), welche offengelegt werden soll (Kap. 7.7), eingeleitet werden. Im Anschluss – etwa südlich des Gebäudes Dehlenkamp 29 – mündet dieses Gewässer anschließend in den Grüttebach.

Eine Wasserbilanz ist noch aufzustellen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob Rückhaltungs- und Drosselungsmaßnahmen vorzusehen sind.

## **10.3 Elektrizitätsversorgung**

Es wird davon ausgegangen, dass das Plangebiet über die vorhandenen Stromleitungen mit ausreichend Elektrizität versorgt werden kann. Eine Stellungnahme der Stadtwerke Detmold steht aus.

## **10.4 Abfallentsorgung**

Die geplante verkehrliche Erschließung erlaubt es, das Plangebiet zum ggf. notwendigen Zwecke der Abfallentsorgung problemlos anzufahren.

## **11 Auswirkungen von gekennzeichneten Leitungstrassen auf Nutzung und Bebauung**

Bei der im Flächennutzungsplan dargestellten unterirdischen Versorgungsleitung handelt es sich nach aktuellem Kenntnisstand um eine Gashochdruckleitung der Stadtwerke Detmold. Im weiteren Verfahren soll der Leitungsverlauf in die Planung weitergehender integriert werden.

## **12 Immissionsschutz**

Durch den geplanten Parkplatz und Mobilpunkt werden neue Immissionen ausgelöst, die als Emissionen auf die umliegenden Nutzungen einwirken.

### **12.1 Emissionen vom Plangebiet**

Zur Feststellung der Immissionserheblichkeit sowie der Darlegung der ggf. möglichen Immissionsschutzmaßnahmen ist eine Schalltechnische Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes 17-23 „Mobilpunkt Heiligenkirchen/Hiddesen“<sup>3</sup> erstellt worden.

---

<sup>3</sup> Schalltechnische Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes 17-23 „Mobilpunkt Heiligenkirchen/Hiddesen“ (Stand: Juni 2023), TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg

Da noch nicht abschließend feststeht, ob der Parkplatz insgesamt oder nur in Teilen öffentlich gewidmet werden soll oder nicht, wurden beide Möglichkeiten in o.g. Gutachten untersucht. Bei einer öffentlichen Widmung wird eine andere Berechnungsgrundlage verwendet (16. BImSchV) als bei einer nicht-öffentlich gewidmeten Parkfläche (TA Lärm).

Zum jetzigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass eine vollständige öffentliche Widmung des Parkplatzes sowie auch des Mobilpunktes erfolgt und damit die 16. BImSchV als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen ist:

### **Beurteilungsgrundlagen nach der 16. BImSchV**

Die Immissionsgrenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrslärm im Rahmen der Lärmvorsorge nicht überschritten werden sollen, sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) normativ festgelegt. Diese gelten für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.

| Bauliche Nutzung                 | Grenzwerte in dB(A) |          |
|----------------------------------|---------------------|----------|
|                                  | Tag                 | Nacht    |
| Mischgebiete                     | 64 dB(A)            | 54 dB(A) |
| Allgemeine und Reine Wohngebiete | 59 dB(A)            | 49 dB(A) |

### **Immissionsorte**

Es wurden neun unterschiedliche Orte angenommen. Folgende Grenzwerte nach der 16. BImSchV wurden bestimmt:

| Immissionsort                 | Einstufung | IGW (16. BImSchV) |          |
|-------------------------------|------------|-------------------|----------|
|                               |            | Tag               | Nacht    |
| IO 1: Friedrich-Ebert-Str. 21 | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 2: Friedrich-Ebert-Str. 17 | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 3: Friedrich-Ebert-Str. 16 | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 4: Lindenweg 1             | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 5: Lindenweg 2             | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 6: Dehlenkamp 29           | WA         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 7: Friedrich-Ebert-Str. 20 | WR         | 59 dB(A)          | 49 dB(A) |
| IO 8: Hermannsweg 3           | MI         | 64 dB(A)          | 54 dB(A) |
| IO 9: Hermannsweg 1           | MI         | 64 dB(A)          | 54 dB(A) |

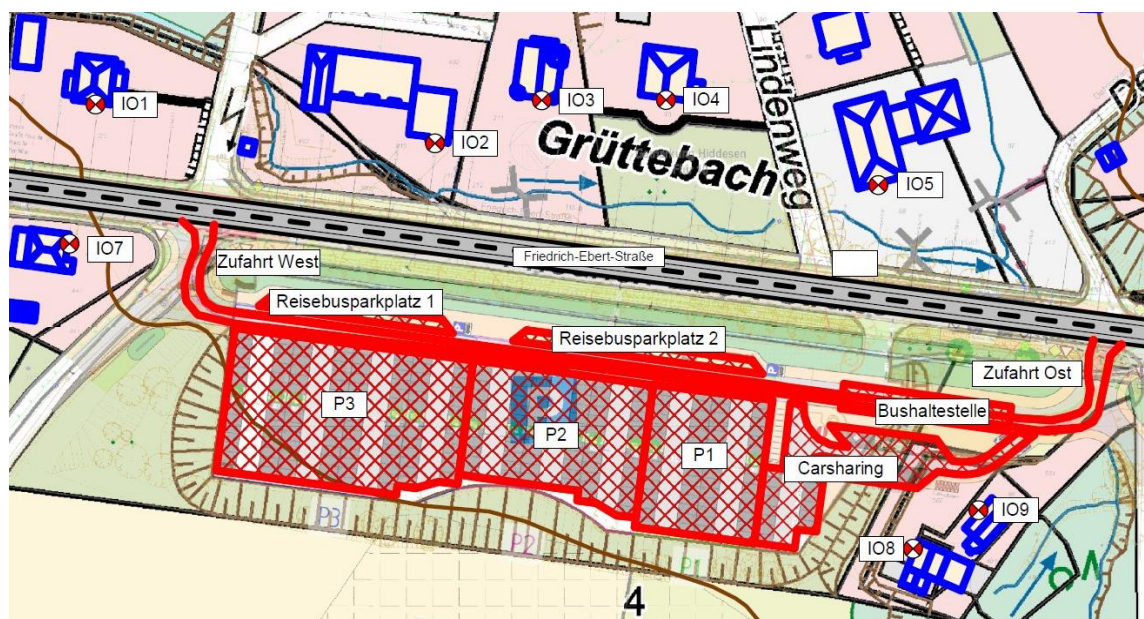


Abbildung 7: Verortung der maßgeblichen Immissionsorte

### **Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV**

Hier ist zu beachten, dass bei einer Beurteilung gemäß der 16. BImSchV der Jahresmittelwert herangezogen wird und demnach keine Unterscheidung der Wochentage erfolgt.

#### **Parkplatz**

Es wird die Vorbelastung durch die Friedrich-Ebert-Straße berücksichtigt. Ausgehend vom Analysefall 2022 der PGT Umwelt und Verkehr GmbH<sup>4</sup> ist für die Vorbelastung von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rund 12.700 Kfz pro 24 Stunden ermittelt. Der Schwerlastanteil liegt bei ca. 330 Lkw und Busse pro 24 Stunden. Hierbei wird von einer 1 % Steigerung des Verkehrs pro Jahr bis 2035 ausgegangen.

Mit dieser Annahme ergibt sich für alle Immissionsorte schon eine Überschreitung der Grenzwerte durch die Vorbelastung der bestehenden Straße. Daher wird davon ausgegangen, dass eine ausschließliche Betrachtung des Parkplatzes und eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu gewährleisten ist, da hierdurch eine Erhöhung des Verkehrslärms nicht zu erwarten ist.

Bei einer Beurteilung nach der 16. BImSchV sind die stündlichen Bewegungszahlen als Mittel für die Tages- und Nachtzeit anzusetzen. Es wird von 0,3 Bewegungen je Stunde und Stellplatz zur Tageszeit aus, d.h. insgesamt 38 Bewegungen je Stellplatz zwischen 6:00 und 22:00 Uhr ausgegangen. Für die Nachtzeit wird mit 0,06 Bewegungen je Stellplatz und Stunde, d.h. insgesamt maximal 15 Bewegungen für den Parkplatz zwischen 22:00 und 6:00 Uhr gerechnet.

| Immissionsort | Beurteilungspegel Lr |          | Grenzwerte |          |
|---------------|----------------------|----------|------------|----------|
|               | Tag                  | Nacht    | Tag        | Nacht    |
| <b>IO 1</b>   | 41 dB(A)             | 36 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 2</b>   | 44 dB(A)             | 39 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 3</b>   | 41 dB(A)             | 37 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 4</b>   | 41 dB(A)             | 37 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 5</b>   | 43 dB(A)             | 39 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 6</b>   | 41 dB(A)             | 37 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 7</b>   | 45 dB(A)             | 39 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 8</b>   | 44 dB(A)             | 39 dB(A) | 64 dB(A)   | 54 dB(A) |
| <b>IO 9</b>   | 48 dB(A)             | 44 dB(A) | 64 dB(A)   | 54 dB(A) |

Es ist ersichtlich, dass die Grenzwerte zur Tages- und Nachtzeit an allen betrachteten Immissionsorten deutlich unterschritten werden. Durch die Betrachtung der Gesamtbelastung einschließlich der Friedrich-Ebert-Straße ist weiterhin davon auszugehen, dass es zu keiner wesentlichen Änderung der bestehenden Geräuschemission durch den Verkehrslärm insgesamt kommt (Anstieg < 1 dB an den Immissionsorten IO 1 bis IO 9) und die Sanierungswerte nicht erreicht werden.

Damit ergibt sich für eine straßenrechtlich öffentliche Widmung des Parkplatzes keine Beschränkung der Bewegungszahlen in der Nachtzeit.

#### **Mobilpunkt**

Der Mobilpunkt wird entsprechend seiner Nutzung mit einer Bushaltestelle und einem Parkplatz für Carsharing sowie 14 E-Ladeplätzen und acht normalen Stellplätzen nach der 16. BImSchV beurteilt (Gesamtanzahl 28). Entsprechend der hohen Vorbelastung durch die Friedrich-Ebert-Straße wird auch davon ausgegangen, dass eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu gewährleisten ist.

---

<sup>4</sup> siehe Fn. 2

Für den Bereich des Carsharing/Parkplatzes werden konservativ gemäß Parkplatzlärmstudie im Tageszeitraum 0,3 Bewegungen pro Stunde und Stellplatz und 0,06 Bewegungen pro Stunde und Stellplatz in der Nacht für einen P+R-Parkplatz berücksichtigt.

| Immissionsort | Beurteilungspegel Lr |          | Grenzwerte |          |
|---------------|----------------------|----------|------------|----------|
|               | Tag                  | Nacht    | Tag        | Nacht    |
| <b>IO 1</b>   | 39 dB(A)             | 36 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 2</b>   | 42 dB(A)             | 38 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 3</b>   | 39 dB(A)             | 36 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 4</b>   | 38 dB(A)             | 35 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 5</b>   | 41 dB(A)             | 37 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 6</b>   | 39 dB(A)             | 35 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 7</b>   | 42 dB(A)             | 39 dB(A) | 59 dB(A)   | 49 dB(A) |
| <b>IO 8</b>   | 42 dB(A)             | 37 dB(A) | 64 dB(A)   | 54 dB(A) |
| <b>IO 9</b>   | 47 dB(A)             | 42 dB(A) | 64 dB(A)   | 54 dB(A) |

Es ist ersichtlich, dass die Grenzwerte zur Tages- und Nachtzeit an allen betrachteten Immissionsorten unterschritten werden. Bei einer Betrachtung der Gesamtbelastung einschließlich der „Friedrich-Ebert-Straße“ ist weiterhin davon auszugehen, dass es zu keiner wesentlichen Änderung der bestehenden Geräuschemission durch den Verkehrslärm insgesamt kommt (Anstieg < 1 dB an den Immissionsorten IO 1 bis IO 9) und die Sanierungswerte nicht erreicht werden.

Damit ergibt sich auch bei einer straßenrechtlich öffentlichen Widmung des Parkplatzes und dem Mobilpunkt keine Beschränkung in der Nachtzeit.

#### Zusammenfassung

Die Erhöhung der Geräuschemissionen gegenüber dem Bestand bewegt sich mit < 1 dB(A) unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Diese beginnt bei Pegelunterschieden von 1 bis 2 dB(A)<sup>5</sup>. Anliegern von öffentlichen Straßen, die bereits starkem Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind, ist – sofern die Zumutbarkeitsschwelle wie vorliegend nicht überschritten ist – grundsätzlich zuzumuten, marginale und unter der Schwelle der Wahrnehmbarkeit liegende Erhöhungen der Außenpegel hinzunehmen. Bereits erduldeten Nachteilen führen nicht dazu, dass keine – wie vorliegend geringen – Erhöhungen mehr zugemutet werden können. Es entspricht der Rechtsprechung, dass die Zumutbarkeit zusätzlicher Immissionen auch und gerade von Vorbelastungen abhängt und solche es nicht ausschließen, dass im Rahmen der planerischen Abwägung noch gewisse Erhöhungen als zumutbar gewertet werden können.<sup>6</sup>

## **13 Altablagerungen und Bodenschutz**

### **13.1 Flächen mit Bodenbelastungen und deren Kennzeichnung / Altlasten**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Detmold ist für einen ca. 1,2 ha großen Bereich südlich des Plangebietes eine Fläche, die mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, dargestellt. Die Altlast wird bei der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Lippe unter dem Aktenzeichen „4019 60 KIM“ geführt (Az. Stadt Detmold: 12/4019 KIM). Lediglich in einer Größe von ca. 400 m² befindet sich die Darstellung innerhalb des Plangebietes am äußersten südlichen Rand. Im Rahmen der Errichtung des vorhandenen Bedarfsparkplatzes des Freilichtmuseums im Jahr 1999 wurde dieser Bereich bereits ausgespart, angebösch und bepflanzt. Zur Abfangung des südlich anfallenden

<sup>5</sup> vgl. Kuschnerus (2021): Der sachgerechte Bebauungsplan, vhw Verlag, Bonn, Rn. 901

<sup>6</sup> vgl. OVG Münster, Urt. v. 13.03.2008, Az.: 7 D 34/07.NE, Rn.

Hangwassers wurde ein Mulden-Rigolen-System errichtet bzw. im direkten Einzugsbereich der Altlast ein Muldensystem mit Dichtungsschicht verbaut (im Rahmenkonzept nachrichtlich dargestellt). Der Deponiekörper wurde nicht angeschnitten.

Durch die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes werden keine Eingriffe in den Deponiekörper planungsrechtlich vorbereitet. Der Bereich der Altlast, der in den Geltungsbereich eindringt, wird zeichnerisch gekennzeichnet. Der dort vorhandene Baumbestand soll zum Erhalt festgesetzt werden (siehe Kap. 7.6). Negative Auswirkungen durch die Altlast sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes insgesamt nicht zu erwarten.

### **13.2 Begrenzung der Bodenversiegelung und vorrangige Inanspruchnahme von Brachflächen**

Mit der vorliegenden Planung sollen die Nutzungsmöglichkeiten des bestehenden Bedarfsparkplatzes ausgeweitet werden. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfolgt in diesem Bereich nicht.

Vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gem. § 1a (2) BauGB soll für das geplante Sonstige Sondergebiet nur die Fläche des bereits bestehenden Parkplatzes genutzt werden. Nur für den Mobilpunkt östlich des Parkplatzes werden zusätzliche Flächen in Anspruch genommen. Die Bodenversiegelung wird auf das für den Nutzungszweck notwendige Maß beschränkt (Materialwahl Parkplätze, Grünfestsetzungen usw.).

### **13.3 Erhalt schutzwürdiger Böden**

Gemäß Bodenkarte NRW (BK50) stehen im Plangebiet „Braunerde“ und „Gley“ an. Hierbei handelt es sich um regional weit verbreitete Bodenarten, sodass keine besondere Schutzwürdigkeit vorliegt.

### **13.4 Vermeidung von nachteiligen Bodenveränderungen**

Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sollen Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen durch geeignete technische Maßnahmen sowie durch Berücksichtigung der Menge und des Zeitpunktes des Aufbringens vermieden werden. Ein Schadstoffeintrag in den Boden ist bei einer ordnungsgemäßen Nutzung des Plangebietes nicht zu erwarten.

### **13.5 Kampfmittelbelastungen**

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe frühzeitig beteiligt worden. Ein entsprechender Antrag auf Flächenüberprüfung ist durch den Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Detmold beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe der Bezirksregierung Arnsberg gestellt worden. Mit Schreiben vom 19.05.2022 wird mitgeteilt, dass für die hier in Rede stehende Fläche keine Kampfmittelbelastungen bekannt sind und deshalb keine Kampfmittelbeseitigungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen.

Jedoch sind mögliche vorhandene Kampfmittelbelastungen im Boden nicht endgültig auszuschließen. Insbesondere, da im Geoportal der Stadt Detmold ein Erdkampfgelände kartiert ist. Aus diesem Grund wird vorsorglich folgender Hinweis aufgenommen: „Ist bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die örtliche Ordnungsbehörde (Tel: 05231/977-535) oder der Polizei (Tel: 05231/6090) zu verständigen.“

Umweltbericht gem. § 2a BauGB

Den Belangen des Umweltschutzes und den gesetzlichen Regelungen zur Umweltprüfung wird im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17-23 „Mobilpunkt Heiligenkirchen/Hiddesen“ Rechnung getragen. Hierzu erfolgt im weiteren Verfahren eine Umweltprüfung gemäß § 2 (4) BauGB. Es wird ein Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung erarbeitet und bis zur Entwurfsbeschlussfassung vorliegen. Alle abwägungsrelevanten Gesichtspunkte der städtebaulichen Planung in Bezug auf die Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen, die verschiedenen Umweltmedien (u.a. Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima), die Landschaft sowie die Kultur- und sonstigen Sachgüter werden ermittelt, um die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt zu beurteilen. Der Untersuchungsraum des Umweltberichts umfasst den Geltungsbereich sowie die Randbereiche des Plangebietes.

Artenschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ist zu prüfen, ob ggf. die Verbote des § 44 BNatSchG betroffen sind. Dazu wurde eine Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag<sup>7</sup> eingeholt. Dieser kommt zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Horste und größere Höhlen wurden im Zuge der Geländebegehung während der laubfreien Jahreszeit (Ende November) nicht festgestellt. Insbesondere entlang der Allee entlang der Friedrich-Ebert-Straße konnten in mehreren Bäumen jedoch kleinere Faullöcher entdeckt werden, die aufgrund ihrer Struktur allerdings keine besondere Habitateignung als Lebensstätte für Kleintiere aufweisen.

Im Zuge des geplanten Vorhabens wird es notwendig, bestehende Gehölzstrukturen zu entfernen. Durch das Bauvorhaben kann es dementsprechend insbesondere zu einer Beeinträchtigung gehölbewohnender Tierarten kommen. Aufgrund der Ortsrandlage des Eingriffsbereichs südlich einer stark frequentierten Verkehrsachse, den daraus resultierenden anthropogenen Vorbelastungen sowie den vorgefundenen Habitatstrukturen im Umfeld des Vorhabens, ist hierbei vor allem mit einem Vorkommen weit verbreiteter und störungsunempfindlicher Arten zu rechnen. Hierzu gehören jedoch auch einige planungsrelevante Vogel- und Fledermausarten, sodass im Zuge der vorgesehenen Arbeiten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erforderlich werden, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG Abs. 1 Nr. 1-3 sicher auszuschließen. Zur Vermeidung potenziell eintretender Verbotstatbestände und zum Schutz von Brutvögeln werden daher folgende Maßnahmen empfohlen:

- Sämtliche erforderlich werdenden Gehölzrodungen/-fällungen sind gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG zwischen dem 01.10. und 28./29.02. und damit außerhalb der Brutzeit europäischer Vogelarten durchzuführen.
- Der vorhandene Gehölzbestand ist darüber hinaus soweit wie möglich zu erhalten und in die Planung einzubeziehen.
- Bei der Außenbeleuchtungsplanung sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu beachten:
  - Grundsätzlich sollte nächtliches Kunstlicht streng vermieden und nur dort installiert werden; wo es bspw. aus Sicherheitsgründen oder zur Einhaltung gesetzlicher Vorgaben benötigt wird.
  - Eine dauerhafte Beleuchtung sollte vermieden werden. Die Dauer der (sicherheitsrelevanten) Beleuchtung sollte auf das Minimum der unmittelbaren Nutzung beschränkt (z.B. durch Bewegungsmelder), der Zeitpunkt an sensible Phasen der Fledermäuse angepasst werden. Artenschutzfachlich wird empfohlen, die öffentliche Beleuchtung

<sup>7</sup> Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag für den geplanten Bebauungsplan 17-23 „Mobilpunkt Heiligenkirchen/Hiddesen“ (Stand: Juni 2023), UIH Planungsbüro, Neue Straße 26, 37671 Hötter

insbesondere während der Fortpflanzungs- und Migrationszeit von Fledermäusen innerhalb der 2 Stunden nach Sonnenuntergang auszuschalten (1. April bis 1. November).

- Die Beleuchtungsstärke sollte sich am erforderlichen Minimum orientieren, also nicht über die nach EU-Standards erforderliche Mindestbeleuchtungsstärke hinausgehen. Der beleuchtete Bereich sollte außerdem durch Abschattung von Lichtquellen zu sensiblen Bereichen hin reduziert werden (Reduktion von Streulicht).
- Es sollten LEDs mit warmweißen bis rötlichen Spektrum ohne Blauanteile (2000 K oder niedriger) verwendet werden, sodass eine Anlockung von Insekten vermieden wird. Lampen mit Wellenlängen unter 540 nm sollten nicht eingesetzt werden.

Unter Einhaltung der genannten Vermeidungsmaßnahmen ist nicht mit dem Eintritt von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG zu rechnen.

## **15 Erschließungskosten**

Die Erschließungs- bzw. Baukosten werden im nächsten Verfahrensschritt (Entwurfsoffenlegung) ergänzt. Derzeit finden Abstimmungen zur Kostenübernahme zwischen LWL als Eigentümerin der Flächen und der Stadt Detmold statt.

## **16 Flächenbilanz**

Eine Flächenbilanz wird im nächsten Verfahrensschritt (Entwurfsoffenlegung) ergänzt.

## **17 Bodenordnung**

Nach aktuellem Stand sind keine bodenordnerischen Maßnahmen notwendig.

Stadt Detmold  
Fachbereich 6  
Stadtentwicklung  
Städtebauliche Planungen

Detmold, im Juli 2023