

**BEGRÜNDUNG**

**ZUM**

**BEBAUUNGSPLAN NR. 100**

**RAIFFEISENSTRASSE**

**STADT LOHNE**

**LANDKREIS VECHTA**

**URSCHRIFT**

Aufgestellt von der

**Planungsgruppe ASTO GbR**

Lindenallee 4 - 26122 Oldenburg

Tel. 0441 / 77331 - Fax. 0441 / 72450

e-mail: Helmut.Gramann@t-online.de

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Vorbemerkung</b>	<b>1</b>
1.1 Verfahrensgrundlage	1
1.2 Verfahrensablauf	1
<b>2. Planungsgrundlagen</b>	<b>2</b>
2.1 Einbindung in die Regionale Raumordnung	2
2.2 Stand der Bauleitplanung	2
2.3 Anschlußplanungen	3
<b>3. Anlaß und Ziel der Planung</b>	<b>3</b>
<b>4. Planungsraum</b>	<b>12</b>
4.1 Räumlicher Geltungsbereich	12
4.2 Vorhandene Erschließung	12
4.3 Nutzung und Bebauung	12
4.4 Natur und Landschaft	13
4.5 Immissionssituation	14
4.5.1 Geruchsimmissionen	14
4.5.2 Lärmimmissionen	15
<b>5. Inhalt der Planung</b>	<b>16</b>
5.1 Bauliche Nutzung	16
5.2 Verkehrliche Erschließung	22
5.3 Lärmemissionen	25
5.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	26
5.4.1 Zentraler Omnibusbahnhof	26
5.4.2 Park + Ride - Anlage	26

	Seite
5.5 Bahnanlage	26
5.6 Öffentliche Grünflächen (Verkehrsrün)	26
5.7 Erhaltungsgebot für Einzelbäume	27
5.8 Anpflanzungsgebot für Einzelbäume	27
<b>6. Natur- und Landschaftsschutz</b>	<b>27</b>
<b>7. Ver- und Entsorgung</b>	<b>28</b>
7.1 Elektrizitätsversorgung	28
7.2 Trinkwasserversorgung	28
7.3 Löschwasserversorgung	29
7.4 Fernmeldetechnische Versorgung	29
7.5 Oberflächenentwässerung	29
7.6 Schmutzwasserentsorgung	30
7.7 Abfallbeseitigung	30
7.8 Altablagerungen	30
7.9 Eisenbahnrechtliche Belange	30
<b>8. Ur- oder Frühgeschichtliche Bodenfunde</b>	<b>30</b>
<b>9. Flächenbilanz</b>	<b>31</b>
<b>10. Planverwirklichung</b>	<b>31</b>
10.1 Durchführung der Erschließung	31
10.2 Bodenordnung	32

## **ANLAGEN**

## **1. Vorbemerkung**

### **1.1 Verfahrensgrundlage**

Verfahrensgrundlage bildet der erste Teil (Bauleitplanung) des ersten Kapitels des Baugesetzbuches (BauGB) vom 27.08.97 in der z. Zt. geltenden Fassung.

Für den Bebauungsplan ist die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung 1990 - BauNVO) vom 23.01.90 in der zur Zeit geltenden Fassung maßgebend.

Weitere Rechtsgrundlagen bilden das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25.03.02, das Niedersächsische Naturschutzgesetz (NNatG) in der Fassung vom 11.04.94 und die Niedersächsische Gemeindeordnung in der Fassung vom 22.08.96.

Grundlage für die zeichnerische Darstellung ist die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne sowie über die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.10.90.

### **1.2 Verfahrensablauf**

Am 06.04.1999 hat der Verwaltungsausschuß der Stadt Lohne die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 „Raiffeisenstraße“ beschlossen.

Am 11.03.2004 wurde im Rahmen einer Bürgerversammlung die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Am 20.04.2004 hat der Verwaltungsausschuß der Stadt Lohne beschlossen, mit dem vorgestellten Planentwurf die Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs.1 BauGB zu beteiligen und die gleichzeitige Durchführung der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vorzunehmen.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 100 hat in der Zeit vom 24.05.2004 bis zum 25.06.2004 öffentlich ausgelegt.

Der Rat der Stadt Lohne hat den Bebauungsplan Nr. 100 nach Prüfung der Stellungnahmen und Anregungen in seiner Sitzung am 06.07.2004 als Satzung beschlossen.

## 2. Planungsgrundlagen

### 2.1 Einbindung in die Regionale Raumordnung

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Vechta wird der Stadt Lohne die zentralörtliche Funktion eines Mittelzentrums zugeordnet. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Oldenburg sowie Bremen im Norden und Osnabrück im Süden. Als Mittelzentrum hat die Stadt Lohne vor allem zentrale Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs bereitzustellen.

Für den hier anstehenden Bebauungsplan ist darüber hinaus der Punkt 1.3.04 des RROP zu beachten. Dieser hat folgenden Wortlaut: „Durch Einzelhandelsgroßprojekte dürfen die vorhandenen, gewachsenen und derzeit als weitgehend ausgeglichen anzusehende Versorgungsstrukturen nicht wesentlich beeinträchtigt werden“.

### 2.2 Stand der Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Lohne aus dem Jahre 1980 deckt die angestrebten Flächenausweisungen des anstehenden Bebauungsplanes zur Zeit nicht vollständig ab. So entspricht die dort dargestellte „Fläche für Bahnanlagen“ nicht mehr dem heutigen Flächenbedarf und muß daher verringert werden. Desweiteren ist ein Bereich zwischen Bahnanlage und Raiffeisenstraße als „Gewerbliche Baufläche (G)“ dargestellt. Dies entspricht nicht länger dem Entwicklungsziel der Stadt Lohne und bedarf deshalb einer Änderung. Die jeweils betroffenen Flächen sollen zukünftig als „Gemischte Baufläche (M)“ dargestellt werden. Ausnahmen hiervon bilden der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) auf dem Bahnhofsvorplatz sowie die Park + Ride - Anlage / Bike + Ride - Anlage nördlich des Bahnhofsgebäudes. Diese werden aufgrund ihrer überkommunalen Bedeutung als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dargestellt. Für den Bereich der bestehenden Parkpalette und des südlichen angrenzenden Parkplatzes sieht der Flächennutzungsplan die Darstellung „Parkplatz“ vor. Hier muß der Standort der Parkpalette in eine „Gemischte Baufläche (M)“ überführt werden.

Für die anstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 100 muß der Flächennutzungsplan in Teilbereichen geändert werden. Die dafür eingeleitete 38. Änderung erfolgte im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB und wurde bereits von der Bezirksregierung Weser-Ems genehmigt. Somit wird auch das im § 8 Abs. 2 BauGB geforderte Entwicklungsgebot erfüllt.

Für die weiteren vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßten Flächen enthält der Flächennutzungsplan die Darstellung „Gemischte Baufläche (M)“. Dies entspricht den angestrebten Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Nr. 100 umfaßt einen Teil der im Jahre 1972 aufgestellten 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 19. Weiterhin wird ein Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 19 A (Parkpalette mit südlich angrenzendem Park-

platz) überplant. Das im Geltungsbereich liegende Teilstück der „Bahnhofstraße“ wird derzeit von keinem anderen Bebauungsplan erfaßt, der betroffene Teilabschnitt „Keetstraße“ liegt innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches der Bebauungspläne Nr. 20 und Nr. 84 (1. Änderung). In der Planzeichnung wird darauf hingewiesen, daß mit Inkrafttreten des anstehenden Planes die Festsetzungen für die überplanten Bereiche außer Kraft treten.

### 2.3 Anschlußplanungen

An den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 100 grenzen folgende Bebauungspläne an:

im Westen:	Nr. 80 / III
im Norden:	Nr. 84 / I
im Nordosten:	Nr. 20
im Südosten:	Nr. 19 A
im Süden:	Nr. 18 und Nr. 50 A

## 3. Anlaß und Ziel der Planung

Die Stadt Lohne zeichnet sich seit vielen Jahren durch ein stetiges Bevölkerungswachstum aus. So ist zwischen den Jahren 1990 und 2004 ein Zuwachs von 5.700 Einwohnern zu verzeichnen. Konkrete Zahlen und eine Prognose zur weiteren Bevölkerungsentwicklung ist dem Gutachten „Bevölkerungs- und Gemeinbedarfsentwicklung der Stadt Lohne von 2000 – 2020“ von Dipl.-Ing. Peter H. Kramer vom 21.04.2001 zu entnehmen. Um die Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandortes zu sichern bzw. zu entwickeln, bedarf es einer Vielzahl von Maßnahmen. Ein wichtiger Punkt ist dabei, Versorgungseinrichtungen in angemessener Größenordnung und Entfernung vorzuhalten. Die Angebotspalette ist dabei auf die zentralörtliche Bedeutung Lohnes als Mittelzentrum abzustimmen.

Um eine gesicherte Grundlage für die Stadtentwicklung und insbesondere der Entwicklung der Einzelhandelsstruktur zu erhalten, hat die Stadt Lohne ein Gutachten beim **Büro Junker und Kruse - Stadtforschung - Stadtplanung, Markt 5, 44137 Dortmund** in Auftrag gegeben, das im April 2002 vorgelegt wurde (siehe Anlage 1). In diesem Gutachten wird zunächst die Situation und Angebotsstruktur des Lohner Einzelhandels analysiert. Weiterhin werden die Ergebnisse einer Haushalts- und Passantenbefragung dargestellt. Es folgt eine städtebauliche Betrachtung der Lohner Innenstadt und damit des Hauptgeschäftsbereiches. Im Anschluß daran erfolgt eine Ermittlung der Verkaufsflächenpotenziale und eine Beurteilung möglicher Potenzialflächen. Schließlich werden Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Einzelhandels (Einzelhandelskonzept) gegeben.

Das Einzelhandelskonzept orientiert sich an folgenden Leitlinien (vgl. Seite 9):

- Forcierung der innerörtlichen Entwicklung
- Maßvolle Handelsentwicklung im Außenbereich
- Erhalt und Ausbau der wohnungsnahen Grundversorgung

Ergänzend dazu werden die folgenden Schlüsselempfehlungen für die Handelsentwicklung gegeben (vgl. Seite 9):

#### **Konzentration auf die Entwicklung des Hauptgeschäftszentrums**

Die Lohner Innenstadt stellt gegenwärtig den Einzelhandelsschwerpunkt im Stadtgebiet dar und ist der einzige Standortbereich, der den Ansprüchen an Erlebniseinkauf mit vertretbarem Realisierungsaufwand gerecht werden kann. Auch ist dort ein entsprechend umfangreiches Flächenpotenzial vorhanden, was insgesamt zur Stärkung und langfristigen Sicherung des zentralen Einkaufsbereiches Lohnes beitragen kann.

#### **Vermeidung von weiterem zentrenrelevanten Einzelhandel an dezentralen Standorten**

Die weitere Zersplitterung der Einzelhandelsbereiche führt dazu, dass die Vielfältigkeit des Angebotes insbesondere im zentralen Einkaufsbereich, zwangsläufig eingeschränkt wird. Der autoorientierte und räumlich diffuse Versorgungseinkauf wird dann entgegen dem Trend zur Erlebnisorientierung zunehmen, mit der Konsequenz, dass das Einkaufserlebnis vermehrt in anderen Städten nachgefragt wird und die Kaufkraft abfließt. Daher sind die ermittelten Verkaufsflächenpotenziale der zentrenrelevanten Sortimente im Hauptgeschäftsbereich bzw. unmittelbar anschließend zu realisieren und die zentrenrelevante Handelsentwicklung an dezentralen Standorten auszuschließen.

Diesen Empfehlungen hat sich die Stadt Lohne angeschlossen. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung ist es Ziel der Stadt Lohne, Einzelhandelsbetriebe und sonstige zentrale Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs, weitgehend im Stadtzentrum zu konzentrieren. Dadurch erwartet sie eine merkliche Attraktivitätssteigerung der Innenstadt und eine wirksame Stärkung des Einkaufsortes Lohne.

Neben der Qualitätssteigerung im Stadtkern ist es auch notwendig, diesen räumlich zu erweitern, um so ausreichende Kapazitäten für Neuansiedlungen vorzuhalten. Laut Einzelhandelsgutachten bestehen in der Stadt noch ausreichende Verkaufsflächenpotenziale bei fast allen Warengruppen, insbesondere jedoch im Bereich Nahrungs- und Genussmittel sowie Bekleidung / Textilien.

Als Fläche für die beabsichtigte Ausweitung der innerstädtischen Haupteinkaufszone bietet sich das Gelände zwischen „Bahnhofstraße“, Bahnlinie und „Keetstraße“ an. Insbesondere die Brachflächen südwestlich der „Keetstraße“, die durch die Aufgabe von Bahnflächen und die Verlegung der Bäuerlichen Absatz- und Bezugsgenossenschaft in ein Industriegebiet mit Sanierungsmitteln entstanden sind, stellen einen städtebaulich sinnvollen Standort für die Ansiedlung von (großflächigen) Einzelhandelsbetrieben dar. Die räumlich - funktionale Verbindung zur Altstadt ist gegeben, es bestehen Möglichkeiten der Verkehrsanbindung und die Flächen stehen für eine Umnutzung kurzfristig zur Verfügung.

Im Einzelhandelsgutachten wird dieser Standort als bedeutende Potenzialfläche für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben eingestuft (vgl. Seite 108). Dort heißt es:

In der Gesamtbewertung des Standortes bleibt somit festzuhalten, dass eine Entwicklung dieser Fläche zu einem Fachmarktzentrum seitens des Gutachters begrüßt wird. [...] Aufgrund der Größe der Fläche und des geplanten Projektes sind Auswirkungen auf die Orientierung des Geschäftszentrums und auf den gesamten westlichen Innenstadtbereich gegeben. Heute brachliegende, ehemals durch die Bahn genutzte Flächen werden zu wertvollen Grundstücken. Auch die benachbarten weitgehend gewerblich genutzten Flächen und Gebäude, die abseits und in zweiter Reihe liegen, werden von dieser Umstrukturierung betroffen sein und möglicherweise für Investoren interessant. Weitere Investitionen in diesem Innenstadtbereich sind daher denkbar.

Weiterhin wird ausgeführt, dass in Anbetracht des Ansiedlungsdrucks in Lohne eine prioritäre Entwicklung des Standortes empfohlen wird, insbesondere zur Stärkung gewachsener Strukturen. Auf eine Sortimentsbeschränkung sollte verzichtet werden, wobei zentrenrelevanten Warengruppen der Vorzug zu geben ist (vgl. Seite 108).

Angesichts dieser Sachlage hat sich die Stadt Lohne bemüht, Betriebe für die Ansiedlung auf den zur Verfügung stehenden Flächen zu gewinnen. Nach Sichtung des Marktes hat sie sich für eine Zusammenarbeit mit der **EDEKA Minden - Hannover** entschieden.

Das Unternehmen will ein Einkaufszentrum bzw. Fachmarkt-Center realisieren, das sich aus folgenden Einzelnutzungen zusammensetzen soll:

Nutzung	Verkaufsfläche in qm
EDEKA - SB Warenhaus	2.800
ALDI - Lebensmittel - Discounter (Betriebsverlagerung)	900
5 bis 7 kleinere Einzelhandelsgeschäfte; genaue Nutzungen noch unbekannt	700 bis 1.100
3 bis 4 Fachmärkte; genaue Nutzungen noch unbekannt	2.600 bis 3.200
Gastronomie / Ergänzende Dienstleistungseinrichtungen	-
	Summe: 7.000 bis 8.000

Aus der Abbildung auf der nachfolgenden Seite ist das räumliche Konzept für die Umnutzung des anstehenden Areals zu entnehmen (Verfasser: Architekt Gerd Heddinga).

einfügen: Umnutzungskonzept

Danach ist vorgesehen, das Fachmarkt-Center in zwei Gebäuden unterzubringen, die nördlich der bestehenden Korkfabrik bzw. der Parkpalette platziert werden und somit einen Riegel bilden, der quasi den Abschluß der nordwestlichen Innenstadt markiert.

Im westlichen Gebäude werden das EDEKA SB - Warenhaus und der ALDI - Markt die Hauptnutzer sein. Ergänzt werden diese Betriebe durch mehrere kleinere Einzelhandelsgeschäfte die über zwei Geschosse an einer „Shopping - Mall“ ihren Platz finden. Das östlich gelegene Gebäude soll auf zwei Etagen Raum für drei bis fünf Fachmärkte bieten und ggf. Gastronomieeinrichtungen und ergänzende Dienstleistungseinrichtungen aufnehmen.

Nördlich des Gebäuderiegels ist die Anlage von ca. 240 Stellplätzen vorgesehen.

Zwischen den beiden Gebäuden verläuft die Verbindungstrasse zwischen der geländeeigenen Stellplatzanlage und dem städtischen Sammelparkplatz. Diese Zuwegung soll so gestaltet werden, dass der Charakter eines Boulevards entsteht.

Die Anlieferung für EDEKA und ALDI erfolgt über die neu zu trassierende „Ladestraße“, die der Fachmärkte von der „Keetstraße“ aus. Der Kundenverkehr wird größtenteils über die „Keetstraße“ abgewickelt, ergänzend dazu können auch die „Ladestraße“ bzw. die „Küstermeyerstraße“ oder „Peterstraße“ (über den Sammelparkplatz) für die An- und Abfahrt genutzt werden.

Da durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes die Ansiedlung eines Fachmarkt-Centers initiiert wird, ist zu prüfen, ob die Vorgabe der regionalen Raumordnung, nach der durch Einzelhandelsgroßprojekte ausgeglichene Versorgungsstrukturen nicht wesentlich beeinträchtigt werden dürfen (Ziel 1.3.04 des RROP), erfüllt wird. Um hierfür eine gesicherte Grundlage für die Abwägung zu erhalten, werden die Ausführungen des o. a. Einzelhandelsgutachtens herangezogen.

Hinsichtlich der Frage nach ausgeglichenen Versorgungsstrukturen ist die im Gutachten vorgenommene Ermittlung der Verkaufsflächenpotenziale von Belang. Seitens der Gutachter wurde eine Prognose darüber erstellt, welcher voraussichtliche zusätzliche quantitative Verkaufsflächenbedarf in der Stadt Lohne bis zum Zeitraum 2005 bzw. 2010 zu erwarten ist. Die ermittelten Zahlen sind als Orientierungsrahmen zu verstehen, wobei sowohl eine „realistische Variante“ als auch eine „optimistische Variante“ dargelegt wird. Die Grundlagen und Annahmen (z. B. Einzugsbereich, Kaufkraft, Flächenproduktivität, Konsumverhalten) für die Prognose sind im Gutachten auf den Seiten 87 bis 90 ausführlich dargestellt.

Die nachfolgende Tabelle 19 aus dem Gutachten (Seite 98) zeigt die prognostizierten Verkaufsflächenpotenziale, gegliedert nach Warengruppen für den Prognosehorizonte 2005 und 2010 auf.

Einfügen Tabelle 19 aus Gutachten

Die Gutachter kommen hinsichtlich des zu erwartenden Verkaufsflächenbedarfs zu folgendem Fazit (vgl. Seite 96f):

Die Potenzialberechnungen für die Jahre 2005 und 2010 verdeutlichen, dass sich bei zunehmender Bevölkerung, einer gesteigerten Kaufkraftbindung in Lohne und einer verbesserten Kaufkraftabschöpfung im umgebenden Einzugsbereich in vielen Warengruppen noch quantitative Verkaufsflächenpotenziale abzeichnen, die es zu erschließen gilt. Die verschiedenen Varianten zeigen dabei den jeweiligen Entwicklungsspielraum auf, der von der Stadt ebenso wie vom Handel in Lohne genutzt werden kann und sollte, um auch langfristig die Attraktivität und Versorgungsbedeutung und somit den zentralörtlichen Rang der Stadt Lohne zu sichern.

Insbesondere in zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten zeigen sich bis zum Jahr 2005 bzw. 2010 noch größere quantitative Spielräume, während insbesondere in den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten, die in hohem Maße bereits vorhanden sind, [...] schon heute von insgesamt unterdurchschnittlichen Flächenproduktivitäten auszugehen ist.

Festzuhalten gilt es an dieser Stelle nochmals, dass die ermittelten Verkaufsflächenpotenziale nicht als statische, nicht überschreitbare Richtwerte zu verstehen sind, sondern vielmehr aufzeigen, bis zu welchen Größenordnungen Neuansiedlungen oder Erweiterungen - unter der Prämisse einer städtebaulich integrierten Verortung - unproblematisch erscheinen.

Im geplanten Fachmarkt-Center sollen die nachfolgend aufgeführten Einzelhandelseinrichtungen realisiert werden. Aus der Aufstellung sind auch die zugehörigen Verkaufsflächen zu entnehmen. Diesen werden die aus der o. a. Tabelle 19 des Gutachtens entnommenen Verkaufsflächenpotenziale gegenübergestellt.

<b>Geplante Nutzungen nach Warengruppen</b>	<b>Neu hinzukommende Verkaufsfläche in qm</b>	<b>Verkaufsflächenpotenziale 2005 (Spielräume aller Varianten)</b>	<b>Verkaufsflächenpotenziale 2010 (Spielräume aller Varianten)</b>
EDEKA - SB Warenhaus Verteilung Food - Non-Food: ca. 70 zu 30	2.000 (Food-Anteil)		
ALDI Lebensmittel - Discounter (900 qm Verkaufsfläche, jedoch nur Betriebsverlagerung)	keine neue Verkaufsfläche		
Kleinere Einzelhandelsgeschäfte	200 bis 300 (Food-Anteil)		
<b>Summe Nahrungs- und Genussmittel:</b>	<b>2.200 bis 2.300</b>	<b>2.000 bis 2.900</b>	<b>2.400 bis 3.600</b>

<b>Geplante Nutzungen</b>	<b>Neu hinzukommende</b>	<b>Verkaufsflächenpo-</b>	<b>Verkaufsflächenpo-</b>
---------------------------	--------------------------	---------------------------	---------------------------

nach Warengruppen	Verkaufsfläche in qm	tenziale 2005 (Spielräume aller Varianten)	tenziale 2010 (Spielräume aller Varianten)
Non-Food-Anteil EDEKA	800		
5 bis 7 kleinere Einzelhandels- geschäfte (z. B. Bäcker, Feinkost, internationale Spe- zialitäten, Florist, Schreibwa- ren); genaue Nutzungen noch unbekannt Verteilung Food - Non-Food: ca. 30 zu 70	500 bis 800 (Non-Food-Anteil)		
3 bis 4 Fachmärkte (z. B. Textilien, Schuhe, Baby- und Kinderbedarf, Einrichtungs- bedarf, Unterhaltungselekt- ronik); genaue Nutzungen noch unbekannt	2.600 bis 3.200		
<b>Summe sonstige nahver- sorgungs- und zentrenre- levante Sortimente:</b>	<b>3.900 bis 4.800</b>	<b>1.800 bis 3.700</b>	<b>2.400 bis 5.500</b>
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>6.100 bis 7.100</b>	<b>3.800 bis 6.600</b>	<b>4.800 bis 9.100</b>

Ein Vergleich zwischen den vorgesehenen Verkaufsflächen und den ermittelten Verkaufsflächenpotenzialen macht deutlich, dass hinsichtlich der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel keine Überschreitung der aufgezeigten Spielräume zu verzeichnen ist. Auch bei den sonstigen nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten (also Gesundheit/Körperpflege, Schreibwaren/Papier/Bücher, Bekleidung/Textilien, Schuhe, Spielwaren/Sportartikel/Hobby, Hausrat/Glas/Porzellan, Unterhaltungselektronik, Uhren/Schmuck/Optik/Lederwaren) sind keine Überschreitungen zu erwarten, wenn man den Prognosehorizont 2010 zu Grunde legt.

Damit wird deutlich, dass durch die Ansiedlung des Fachmarkt-Centers mit seinen Einzelnutzungen lediglich bestehende bzw. sich abzeichnende Versorgungsdefizite für die Stadt und ihren Einzugsbereich ausgeglichen werden. Eine Beeinträchtigung ausgeglichener Versorgungsstrukturen ist demnach nicht zu erwarten. Darüber hinaus ist die Größenordnung der neu hinzukommenden Verkaufsfläche mit ca. 6.100 bis 7.100 qm im Verhältnis zu den bereits in Vechta, dem anderen Mittelzentrum des Landkreises Vechta, realisierten Verkaufsflächen (z. B. Megazentrum mit ca. 30.000 qm) als vergleichsweise gering einzuordnen. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Versorgungsstrukturen des Mittelzentrums Vechta von der Neuansiedlung des Fachmarkt-Centers in Lohne nur unwesentlich berührt werden.

Somit wird dem Ziel 1.3.04 des RROP entsprochen.

Das neu konzipierte Fachmarkt-Center könnte nach Ansicht der Stadt Lohne auch über den alten Bebauungsplan Nr. 19 - 1. Änderung - mit einzelnen Befreiungen realisiert

werden. Im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung gerade in diesem sensiblen Bereich sollte der neu strukturierte, für die Lohner Innenstadt bedeutsame „Stadtteil“, auch den aktuellen planungsrechtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Darüber hinaus erfolgt hier eine unmittelbare Anbindung an das Gebiet, in dem in den Jahren 1982 - 2002 intensive Innenstadtsanierung (u. a. Umgestaltung der Küstermeyerstraße als erste verkehrsberuhigte Einkaufsstraße und Umgestaltung des früheren Schulgeländes als großer Innenstadtparkplatz mit insgesamt 293 Stellplätzen (inkl. Tiefgarage mit 78 Stellplätzen).

Damit ist ein Planungserfordernis gemäß § 1 Abs. 3 BauGB gegeben.

Die Stadt Lohne nimmt das konkrete Ansiedlungsprojekt (Fachmarkt-Center) zum Anlass, auch die sich südlich bis zur Bahnhofstraße anschließenden Flächen städtebaulich neu zu ordnen.

Zum einen sollen hier die zwischenzeitlich entstandenen Ergänzungseinrichtungen zum ÖPNV (ZOB, Park + Ride - Anlage / Bike + Ride - Anlage) planungsrechtlich abgesichert werden, zum anderen sind die Veränderungen in die Bauleitplanung einzustellen, die sich aus der bereits erfolgten Umstrukturierung des Bahngeländes (Flächenreduzierung) ergeben. Weiterhin soll das bislang vorgesehene Gewerbegebiet westlich der „Raiffeisenstraße“, in dem eine fünfgeschossige Bebauung möglich war, in ein Kerngebiet überführt werden, um so das neue Fachmarkt-Center auch räumlich - funktional an die bestehenden Kerngebiete an der „Bahnhofstraße“ und in der sich anschließenden Altstadt anzubinden. Insgesamt soll die Haupteinkaufszone in Lohne nach Nordwesten ausgedehnt werden und mit dem Fachmarkt-Center seinen Abschluss finden.

Schließlich ergeben sich durch die Ansiedlung des FMC Veränderungen am Verkehrserschließungsnetz, die sachgerecht nur im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplanes für den **Gesamtbereich** zwischen „Keetstraße“, Bahnanlage und „Bahnhofstraße“ geregelt werden können.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 „Raiffeisenstraße“ verfolgt die Stadt Lohne das Ziel, die weitere städtebauliche Entwicklung in der nordwestlichen Innenstadt zu steuern. Dabei werden die Bedürfnisse des Vorhabensträgers des FMC berücksichtigt, die städtebauliche Situation im näheren Umfeld und aufgrund der überkommunalen Bedeutung der Kerngebiete auch die wirtschaftlichen Belange des Nahbereiches der Stadt. Im Interesse einer positiven Stadtentwicklung von Lohne ist eine Stärkung der mittelständischen Wirtschaft wichtig. Für sie muß die Stadt mit der zentralörtlichen Funktion eines Mittelzentrums Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Dadurch besteht die Chance, vorhandene Arbeitsplätze zu sichern und neue wohnortnahe Arbeitsplätze zu schaffen, die aufgrund der Einwohnerentwicklung der letzten Jahre auch notwendig sind. Auch diesem Ziel der Stadtentwicklung dienen die Ansiedlung eines Fachmarkt-Centers im Stadtkern Lohnes und die angestrebten Nutzungsänderungen in dessen Nachbarschaft.

#### 4. Planungsraum

#### **4.1 Räumlicher Geltungsbereich**

Das Plangebiet schließt sich nordwestlich an den Stadtkern Lohnes an, wobei der Geltungsbereich im wesentlichen wie folgt begrenzt wird:

- im Westen von der Westgrenze der Bahnanlage (Flurstück 262/49)
- im Nordosten durch die Nordostgrenze der „Keetstraße“, die Nordwestgrenzen der Flurstücke 283/2 und 281 sowie durch die Ostgrenze des Flurstückes 280/3,
- im Südosten durch die Nordgrenze der „Küstermeyerstraße“ und die Ostgrenze des Flurstückes 306/3,
- im Süden durch die Südgrenze der „Bahnhofstraße“.

Der Bebauungsplan hat eine Größe von ca. 6,58 ha.

Die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches sind aus der Planzeichnung ersichtlich.

#### **4.2 Vorhandene Erschließung**

Der Bebauungsplanbereich wird im Nordosten und Süden von den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen „Keetstraße“ und „Bahnhofstraße“ tangiert, so dass ein verkehrsgünstiger Anschluß an das überörtliche Verkehrsnetz gegeben ist.

Als Verbindungen der beiden vorgenannten Verkehrswege verlaufen die „Raiffeisenstraße“, die „Küstermeyerstraße“ und die „Ladestraße“ durch das Plangebiet.

Ergänzend zu den Anlagen des KFZ-Verkehrs ist das Plangebiet mit dem Bahnhof Lohne und dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) auch direkt an den ÖPNV angeschlossen

#### **4.3 Nutzung und Bebauung**

Das Plangebiet umfaßt zwischen „Bahnhofstraße“ und „Küstermeyerstraße“ eine Gemengelage aus Wohn- und Gewerbegebäuden in überwiegend zweigeschossiger Bauweise. Auch die Polizeistation hat hier ihren Standort.

Westlich daran anschließend befindet sich der Bahnhof Lohne mit vorgelagertem Busbahnhof und einer jüngst erstellten Park + Ride - / Bike + Ride - Anlage. Das Bahnhofsgebäude dient nicht mehr ausschließlich dem Bahnbetrieb, sondern weist auch gewerbliche Nutzungen auf.

Nördlich der „Küstermeyerstraße“ wurde vor einigen Jahren das Industriemuseum errichtet. Es weist eine optische Dreigeschossigkeit auf. Östlich daran schließt sich ein gewerblich genutzter Bereich (Verwaltungsgebäude, Korkfabrik) an. Die sich dort befindlichen Gebäude sind ebenfalls überwiegend als dreigeschossig einzustufen.

Östlich der Raiffeisenstraße existiert die bereits genannte Parkplatzanlage, die zum Teil im nördlichen Bereich als Parkpalette über zwei Ebenen ausgebildet ist.

Südwestlich der „Keetstraße“ stehen zwei Gebäude, die als Wohn- und Geschäftshaus genutzt werden bzw. wurden. Diese stehen jedoch im Zuge der geplanten Neubebauung zur Disposition. Das Haus Nummer 19 wird den neuen baulichen Anlagen sicher weichen müssen, bei Haus Nummer 15 steht eine Entscheidung noch aus.

Die restlichen Flächen im Plangebiet sind ebenfalls ehemalige Siedlungsflächen, wurden im Vorfeld der anstehenden Baumaßnahmen jedoch bereits geräumt und stellen sich derzeit als Siedlungsbrache bzw. als Bedarfsparkplatz dar.

Die Nachbarschaft des Plangebietes stellt sich mit Ausnahme der Westseite als Gemengelage aus gewerblicher Nutzung und Wohnen dar, wobei der Bereich der nordöstlichen „Keetstraße“ den Charakter eines Mischgebietes (MI) gemäß § 6 BauNVO aufweist und die Flächen im südöstlichen Bereich und beiderseits der „Bahnhofstraße“ eindeutig Kerngebietscharakter gemäß § 7 BauNVO haben.

Westlich der Bahnanlage befinden sich im Norden ein Gewerbebetrieb sowie eine landwirtschaftliche Hofstelle und im Süden Wohn- und Gewerbegebäude. Die Flächen dazwischen werden von einem größeren Gewerbebetrieb (Betonwarenfabrik) eingenommen.

#### **4.4 Natur und Landschaft**

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches stellen sich als historischer Siedlungsbereich mit Gebäuden, Verkehrsanlagen sowie Siedlungsbrachflächen und einem dadurch bedingten hohen Versiegelungsgrad dar. Lediglich einige Hausgärten sind von der Versiegelung ausgenommen.

Erhaltenswerte Biotopstrukturen sind mit Ausnahme einiger älterer Laubbäume an den Rändern der Parkpalette und im Bereich des Bahnhofvorplatzes nicht vorhanden. Während die Linden vor dem Bahnhof planungsrechtlich abgesichert werden können, stehen die Linden und Ahorne nördlich der Parkpalette dem dort vorgesehenen Gebäudekomplex im Wege. Als Ersatz dafür sollten auf dem Gelände des Fachmarkt-Centers neue Bäume angepflanzt werden.

Ein Bezug des Plangebietes zur freien Landschaft ist aufgrund der umliegenden Bebauung nicht vorhanden.

## 4.5 Immissionssituation

### 4.5.1 Geruchsimmissionen

In relevanter Nähe des anstehenden Plangebietes befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb (Hof der Erbgemeinschaft Bröring), der auch Tierhaltung (Mastschweine und Rinder) betreibt. Aufgrund dieser Tatsache ist zu prüfen, ob die vom Betrieb ausgehenden Geruchsemissionen zu erheblichen Geruchsbelastungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Bereich des geplanten Fachmarkt-Centers führen.

Um die Belange des landwirtschaftlichen Betriebes und den Schutzanspruch der Bauwilligen im Plangebiet entsprechend würdigen zu können, hat die Stadt Lohne im Vorfeld dieser Bauleitplanung beim **TÜV Nord Umweltschutz, Hamburg** ein entsprechendes Geruchsgutachten in Auftrag gegeben (siehe Anlage 2).

Ausgehend von der derzeitigen Situation hinsichtlich des Viehbestandes, der Stalltechnik und der Lage des betroffenen Hofes wurde im Gutachten eine Prognose der Geruchsimmissionen nach den Vorschriften der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt. Weiterhin wurde geprüft, in wieweit Entwicklungsmöglichkeiten des Betriebes Bröring durch die Umsetzung der anstehenden Bauleitplanungen (38. FNP-Änderung und Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 „Raiffeisenstraße“) beeinflusst werden.

Für einen Immissionsort ist nach GIRL der Anteil der Geruchsstunden an den Gesamtstunden eines Jahres zu ermitteln. Als Geruchsstunde zählen alle Zeitstunden, in denen die Geruchswahrnehmungsschwelle von  $1 \text{ GE/ m}^3$  an mindestens 10 % also 6 Minuten, überschritten wird. Die Immissionskenngröße I gibt den relativen Anteil der Geruchsstunden eines Jahres an.  $I = 0,10$  bedeutet z. B., dass Geruchsstunden an 10 % der Jahresstunden auftreten.

Für das geplante Kerngebiet (MK) ist gemäß GIRL der Immissionswert  $IW = 0,10$  als Grenzwert relevant.

Zur praktischen Handhabung ist gemäß GIRL das Beurteilungsgebiet mit Hilfe eines Rasters in quadratische Beurteilungsflächen zu unterteilen. Für den anstehenden Fall wurde eine Rastergröße von  $20 \text{ m} \times 20 \text{ m}$  gewählt. Für jeden der Quadranten wurde die Immissionskenngröße I ermittelt. Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung wurden sodann in eine Karte im Maßstab  $1 : 2.000$  übertragen (siehe Seite 12 des Gutachtens). Als Beurteilungsgebiet wurde der im Bebauungsplan Nr. 100 festgesetzte überbaubare Bereich zu Grunde gelegt. Die sich nördlich anschließenden Stellplatzflächen sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

Im Ergebnis des Gutachtens zeigt sich, dass im Beurteilungsgebiet lediglich zwei Quadranten an der Nordwestseite den Immissionsrichtwert von  $IW = 0,10$  nicht einhalten, sondern eine Immissionskenngröße von  $I = 0,11$  aufweisen.

Diese leichte Überschreitung des Richtwertes um 0,01 sieht die Stadt Lohne im Rahmen ihrer Gesamtabwägung zu der Problematik aus folgenden Gründen als vertretbar an:

1. Der von der Überschreitung des Richtwertes betroffene Bereich umfaßt lediglich eine Fläche von 800 qm und ist damit größtmäßig als sehr gering einzustufen.
2. Von der Überschreitung ist keine Wohnnutzung betroffen, sondern nur Lagerräume des geplanten ALDI - Marktes.
3. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Ausbreitungsberechnung gewisse Sicherheitsfaktoren gegenüber einem genauen Messverfahren beinhaltet.

Erhebliche Geruchsbelästigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind demnach im Bereich des geplanten Fachmarkt-Centers nicht zu erwarten.

Der Bereich, in dem eine leichte Überschreitung des Grenzwertes gemäß GIRL um 0,01 vorhanden ist, wird in der Planzeichnung zwecks Information für die dort Bauwilligen kenntlich gemacht.

Ergänzend dazu wird folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen: *Westlich des Kerngebietes MK2 befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung. Von diesem Betrieb gehen Geruchsimmissionen aus, die auch den überbaubaren Bereich des MK2 in einem Teilabschnitt (siehe Planzeichnung) tangieren. Die Eigentümer bzw. Nutzer der in Kenntnis dieser Vorbelastung neu bebauten Flächen können gegenüber dem landwirtschaftlichen Betrieb keine Forderungen hinsichtlich einer Immissionsreduzierung geltend machen.*

Darüber hinaus verpflichtet sich die Stadt Lohne, auf den, ebenfalls von einer Überschreitung des Grenzwertes gemäß GIRL betroffenen, Stellplätzen keine bauliche Entwicklung (Hochbauten mit immissionsempfindlichen Nutzungen) zuzulassen.

#### 4.5.2 Lärmimmissionen

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verläuft an der Westseite die Bahnstrecke Bremen - Osnabrück. Aufgrund der vergleichsweise geringen Zugfrequenz und dem verminderten Schutzanspruch eines Kerngebietes (MK) werden die relevanten Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ von 65 / 45 dB tags / nachts im Kerngebiet eingehalten.

## 5. Inhalt der Planung

### 5.1 Bauliche Nutzung

Wie in Kapitel 3 bereits ausgeführt, wird für die bestehenden und neu zu bildenden Bauflächen aufgrund ihrer Lage im Stadtgefüge, der bestehenden Nutzungs- und Baustruktur sowie der beabsichtigten Entwicklungsziele ein Kerngebiet (MK) gem. § 7 BauNVO festgesetzt.

#### Art der baulichen Nutzung

Das Kerngebiet wird hinsichtlich der dort zulässigen Nutzungen gegliedert in die Teilkerngebiete MK1 und MK 2. In der **textlichen Festsetzung Nr. 1** werden die ausnahmsweise zulässigen bzw. die nicht zulässigen Nutzungen konkretisiert. Sie hat folgenden Wortlaut:

##### **Nr. 1 Art der baulichen Nutzung**

*Das Kerngebiet (MK) wird hinsichtlich der zulässigen Nutzungen gemäß § 1 Abs. 4 ff. BauNVO wie folgt in die Teilkerngebiete MK1 (Abschnitte 1 bis 4) und MK 2 (Abschnitte 1 und 2) gegliedert:*

##### *KERNGEBIET MK 1 (Abschnitte 1 bis 4)*

*Sonstige Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind nur oberhalb des Erdgeschosses zulässig.*

*Ausnahmsweise können zugelassen werden:*

- *Wohnungen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen.*

*Folgende Nutzungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes:*

- *Vergnügungsstätten (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO),*
- *Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO),*
- *Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen (gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO).*

*Weiterhin sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO nicht zulässig.*

##### *KERNGEBIET MK 2 (Abschnitte 1 und 2)*

*Folgende Nutzungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes:*

- *Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO),*
- *Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO),*
- *sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplanes (gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO),*
- *Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen (gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO),*
- *Wohnungen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen (gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO).*

Die Differenzierung liegt darin begründet, dass zum einen im Kerngebiet MK 1 ein bestehender Siedlungsbereich überplant wird und zum anderen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer kerngebietsrelevanter Nutzungen (Fachmarkt-Center) im Kerngebiet MK 2 geschaffen werden.

Die bestehenden Flächen im Bereich des MK 1 erlauben aufgrund ihrer Art und ihres Maßes der baulichen Nutzung die Festsetzung eines Kerngebietes. Darüber hinaus haben sie direkten Anschluß an weitere Kerngebiete in der Lohner Innenstadt. Da die Stadt Lohne bestrebt ist, innerstädtisches Wohnen zu fördern, werden im MK 1 nicht nur Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen, sondern auch sonstige Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses und Wohnungen die nicht unter den § 7 Absatz 2 Nr. 6 und 7 BauNVO fallen.

Ausgeschlossen werden Vergnügungsstätten, da die Stadt Lohne derartige Einrichtungen in diesem Stadtquartier nicht zulassen, sondern an anderen Standorten im Stadtgebiet konzentrieren will. Auch Tankstellen sind nicht zulässig, da diese den gewünschten Gebietscharakter (Einkaufszone) stören würden.

Weiterhin sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO nicht zulässig, da für solche Betriebe die Flächen im MK 2 vorgesehen sind.

Alle anderen im § 7 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen sind zulässig, so dass auch das Industriemuseum in das Kerngebiet integriert werden kann.

Mit der Korkfabrik an der Raiffeisenstraße ist im Plangebiet ein Gewerbebetrieb ansässig, der aufgrund seiner Nutzungsart nicht den Anforderungen bzw. dem Charakter eines Kerngebietes entspricht sondern in einem Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO untergebracht werden müßte. Dieser genießt jedoch Bestandsschutz. Langfristig sollen nach dem Willen der Stadt Lohne die betreffenden Flächen kerngebietsgemäße Nutzungen aufnehmen.

Mit den neu hinzukommenden Flächen im nördlichen Bereich des Plangebietes sollen die bestehenden Kerngebiete und damit die Haupteinkaufszone in Lohne nach Nordwesten ausgedehnt werden. Der tatsächliche Bedarf hierfür ist durch die beabsichtigte Errichtung eines Fachmarkt-Centers gegeben.

Aufgrund des Nutzungskonzeptes (siehe Kapitel 3) soll dort das Dauerwohnen mit Ausnahme für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausgeschlossen werden. Ziel der Stadtentwicklung ist es, dass neben Einzelhandelsbetrieben dort auch ergänzende Dienstleistungseinrichtungen, Gewerbebetriebe oder Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ihren Standort finden. Ausgeschlossen werden aus den gleichen Gründen wie im MK 1 Tankstellen und Vergnügungsstätten. Auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes sind aus Sicht der Stadt Lohne im Kerngebiet MK 2 nicht sinnvoll und werden daher ausgeschlossen.

Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können, sind nur in Kerngebieten oder in Sonstigen Sondergebieten gem. § 11 BauNVO zulässig. Bei der Abwägung, welche Gebietskategorie für die Ansiedlung des Fachmarkt-Centers zu wählen ist, hat sich die Stadt Lohne für ein Kerngebiet entschieden. Ausschlaggebend dafür war zum einen die innerstädtische Lage und zum anderen die Möglichkeit, eine höhere Grundflächenzahl als in einem Sondergebiet festsetzen zu können. Dieses ist wegen der beengten Verhältnisse am Standort von besonderer Bedeutung.

In das Kerngebiet MK 2 werden darüber hinaus der Standort der bestehenden Parkpalette und des Sammelparkplatzes integriert. Diese Hochbauanlage, für die der Bebauungsplan Nr. 19 A bislang lediglich eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Parkplatz vorsieht, soll nunmehr entsprechend der tatsächlichen Gegebenheiten planungsrechtlich abgesichert werden.

Maß der baulichen Nutzung / Bauweise

Das Kerngebiet MK 1 umfaßt vier Abschnitte, die sich hinsichtlich des dort jeweils zulässigen Maßes der baulichen Nutzung bzw. der festgesetzten Bauweise unterscheiden. Die zugehörigen Daten lauten wie folgt:

	<b>Abschnitt 1</b>	<b>Abschnitt 2</b>	<b>Abschnitt 3</b>	<b>Abschnitt 4</b>
GRZ	1,0	1,0	1,0	1,0
GFZ	1,6	1,6	1,6	2,4
Zahl der Vollgeschosse (als Höchstmaß)	II	II	II	III
Gebäudehöhe (als Höchstmaß)	11,00 m	11,00 m	11,00 m	13,00 m
Bauweise	g	o	a	g

Bei der Wahl der Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO wurde bewußt der maximal zulässige Wert von 1,0 gewählt, um eine möglichst hohe Ausnutzbarkeit der Kerngebietsflächen zu ermöglichen, zumal dieser Wert in weiten Teilabschnitten bereits der derzeitigen Ausnutzung entspricht. Die festgesetzte Geschossflächenzahl (GFZ) gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO korrespondiert mit den Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse. Während in den Abschnitten 1, 2 und 3 eine Zweigeschossigkeit vor-

gesehen ist, die sich aus der bestehenden Siedlungsstruktur ergibt, will die Stadt Lohne im Abschnitt 4 auch weiterhin dreigeschossige Gebäude zulassen.

Um zu große Unterschiede in der Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude im Kerngebiet MK 1 zu verhindern, werden zusätzlich Vorgaben zur maximalen Gebäudehöhe in den Bebauungsplan aufgenommen. So dürfen die baulichen Anlagen in den Abschnitten 1 bis 3 nicht höher als 11,00 m und im Abschnitt 4 nicht höher als 13,00 m errichtet werden. In der **textlichen Festsetzung Nr. 3** wird der Sachverhalt wie folgt geregelt:

### **Nr. 3 Höhe baulicher Anlagen**

*Gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BauNVO werden im Kerngebiet MK 1 und MK 2 (Abschnitt 2) die zulässigen Gebäudehöhen baulicher Anlagen und die erforderlichen Bezugspunkte festgesetzt.*

*Die Gebäudehöhe (GH) darf den in der Planzeichnung angegebenen Wert nicht überschreiten.*

*Die Gebäudehöhe (GH) wird gemessen von der vorhandenen Höhe in der Mitte der zugeordneten Erschließungsstraße bis zur Oberkante der Dachhaut des Firstes. Es gilt das Maß in der Mitte der straßenseitigen Gebäudefront.*

Hinsichtlich der festgesetzten Bauweise gemäß § 22 BauNVO gelten im Kerngebiet MK 1 unterschiedliche Vorgaben. In den Abschnitten 1 und 4 gilt eine geschlossene Bauweise, die im wesentlichen dem derzeitigen Erscheinungsbild entspricht und zukünftig beibehalten werden soll.

Bestandsbedingt erfolgt auch die Festsetzung einer offenen Bauweise im Kerngebietsabschnitt 2. Die offene Bauweise gilt prinzipiell auch in Abschnitt 3. Da diese jedoch auf eine maximale Gebäudelänge von 50 m beschränkt ist, der Baukörper in Abschnitt 3 jedoch eine darüber hinausgehende Dimensionierung aufweisen könnte, wird hier eine abweichende Bauweise festgesetzt, die in der **textlichen Festsetzung Nr. 2** wie folgt definiert wird.

### **Nr. 2 Bauweise**

*In der im Bebauungsplan gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzten abweichenden Bauweise sind Gebäude mit einer Länge über 50,00 m zulässig. Abstände regeln sich nach den §§ 7 und 10 NBauO.*

Im Kerngebiet MK 2 werden zwei Abschnitte hinsichtlich der Maße der baulichen Nutzung unterschieden. Die zugehörigen Daten lauten wie folgt:

	<b>Abschnitt 1</b>	<b>Abschnitt 2</b>
GRZ	1,0	1,0

GFZ	-	1,6
Zahl der Vollgeschosse (als Höchstmaß)	I	II
Gebäudehöhe (als Höchstmaß)	-	11,00 m
Bauweise	a	a

Für das Kerngebiet MK 2 wird mit 1,0 für die Grundflächenzahl ebenfalls die Obergrenze gemäß § 17 BauNVO angesetzt, da hier die geplanten Baukörper mit ihren Nebenanlagen und den erforderlichen Stellplätzen diesen Wert bedingen.

Im Kerngebietsabschnitt 2 sollen die Gebäude des Fachmarkt-Centers errichtet werden. Deshalb wird in diesem Bereich die Zahl der Vollgeschosse auf zwei (II) und eine GFZ von maximal 1,6 festgesetzt. Damit die neuen Gebäude sich hinsichtlich der Höhenentwicklung in das Nachbarschaftsgefüge einpassen, dürfen sie die Höhe von 11,00 m nicht überschreiten. Die relevanten Bezugspunkte werden in der **textlichen Festsetzung Nr. 3** (s. o.) benannt.

Im Abschnitt 1 wird lediglich das Gebäude der bestehenden Parkpalette planungsrechtlich abgesichert. Dementsprechend wird hier die Zahl der Vollgeschosse auf eins beschränkt und auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl verzichtet.

Für beide Abschnitte gilt eine abweichende Bauweise, die in der **textlichen Festsetzung Nr. 2** (s. o.) abschließend geregelt wird.

### Überbaubare Bereiche

Die Ausweisung der überbaubaren Bereiche im Kerngebiet MK 1 erfolgt so, dass die vorhandenen Gebäude an ihrem Standort abgesichert werden. Lediglich beim Gebäude „Küstermeyerstraße“ Nr. 13 - 15 und an der Nordseite des Kerngebietsabschnittes 4 wird von diesem Grundsatz abgewichen. Hier soll langfristig ein ausreichender Abstand (3,00 m) zur angrenzenden Verkehrsfläche durchgesetzt werden. Auf den Bestandschutz, den die betroffenen Gebäude genießen, sei an dieser Stelle hingewiesen.

In der Regel halten die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB festgesetzten Baugrenzen einen Abstand von 3,00 m zu den Erschließungsstraßen ein. Ausnahmen hiervon bestehen zum einen an der Nordseite der „Küstermeyerstraße“, da hier der dreigeschossige Gebäudebestand einen größeren Abstand (5,00 m) bedingt und zum anderen an der Nordseite der „Bahnhofstraße“, wo die Baugrenze mit der Straßenbegrenzungslinie zusammenfällt. Diese durch den Gebäudebestand bedingte Regelung soll auch zukünftig beibehalten werden, um den Straßenraum der Bahnhofstraße wahrnehmbar zu begrenzen und so zum Erhalt des historischen Stadtbildes beizutragen. Der Bauteppich im Kerngebietsabschnitt 3 (Bahnhofsgebäude) orientiert sich ebenfalls am Be-

stand und läßt eine Erweiterung in nördlicher Richtung zu. Zur westlich angrenzenden Bahnanlage wird dabei ein Mindestabstand von 3,00 m eingehalten.

Im Kerngebiet MK 2 erfolgt die Festsetzung des überbaubaren Bereiches auf der Grundlage des Entwurfs für die Errichtung des Fachmarkt-Centers. Dem Raumbedarf der dort geplanten Gebäude wird damit entsprochen.

### Stellplätze

Durch die Errichtung des Fachmarkt-Centers im Kerngebiet MK 2 besteht die Notwendigkeit eine ausreichende Zahl an Stellplätzen für Kunden und Beschäftigte vorzuhalten. Bei der zu realisierenden Verkaufsfläche von ca. 8.000 qm ergibt sich je nach Berechnungsmodus ein Bedarf von ca. 380 bis 420 Stellplätzen.

Zur Deckung dieses Bedarfs werden auf dem Gelände des Fachmarkt-Centers nördlich des Gebäudekomplexes ca. 240 neue Stellplätze angelegt. Die dafür vorgesehenen Bereiche werden im Bebauungsplan als „Fläche für Stellplätze“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt.

Der Restbedarf kann im Bereich des vorhandenen Parkplatzes bzw. der Parkpalette östlich der „Raiffeisenstraße“ abgedeckt werden. Aufgrund der bisherigen Auslastungszahlen stehen hierfür ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Die Stadt Lohne wird hinsichtlich der Überlassung von Stellplatzkapazitäten mit dem Vorhabensträger eine entsprechende vertragliche Regelung treffen.

Zwecks verkehrlicher Anbindung des Parkplatzes an das Gelände des Fachmarkt-Centers ist die Errichtung einer Zuwegung vorgesehen, die von der geländeeigenen Stellplatzanlage in etwa mittig auf das Dach der Parkpalette zuführt und die wegen des bestehenden Höhenunterschiedes zum Teil als Rampe ausgebildet wird (siehe hierzu auch das Nutzungskonzept auf Seite 6).

### Werbepylon

Der Vorhabensträger für das Fachmarkt-Center beabsichtigt die Errichtung eines Werbepylon. Da der genaue Standort hierfür noch nicht bekannt ist, wird die folgende **textliche Festsetzung Nr. 4** in den Bebauungsplan aufgenommen, in der Regelungen hinsichtlich der Standortwahl und der zulässigen Höhenentwicklung enthalten sind.

#### ***Nr. 4 Werbepylon***

*Im Kerngebiet MK 2 (Abschnitt 2) ist die Errichtung von maximal einem Werbepylon mit einer maximalen Höhe von 20,0 m innerhalb oder außerhalb der überbaubaren Bereiche zulässig.*

Sollte der Werbepylon mit Beleuchtungseinrichtungen versehen werden, ist bei dessen Positionierung darauf zu beachten, dass die benachbarte Wohnbebauung während der Nachtzeit keine unzumutbare Belästigung erfährt.

## 5.2 Verkehrliche Erschließung

Die Bauflächen des Kerngebietes MK 1 werden über die vorhandenen Verkehrsflächen „Bahnhofstraße“, „Küstermeyerstraße“ und „Raiffeisenstraße“ erschlossen. Diese sind bereits in ihrem Endausbau erstellt und bedürfen keiner baulichen Veränderung. Ihre jeweilige Dimensionierung und Ausgestaltung erlaubt eine bedarfsgerechte Abwicklung aller auftretenden Verkehre (PKW, LKW, Busse, Radfahrer, Fußgänger).

Durch die Realisierung des Fachmarkt-Centers im Kerngebiet MK 2 sind einige Änderungen am bestehenden Verkehrserschließungssystem notwendig. Da die neuen Baukörper den Trassenverlauf der nördlichen „Raiffeisenstraße“ queren werden, muß dieser Abschnitt als Verkehrsfläche aufgegeben und entwidmet werden.

Grundsätzlich ist das Problem einer verkehrsgerechten Anbindung des Einkaufszentrums an das örtliche bzw. überörtliche Straßennetz zu lösen. Zu dieser Fragestellung wurde im Vorfeld dieser Planung (Mai 2004) ein Verkehrsgutachten (siehe Anlage 3) beim Büro **Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT), Sedanstraße 48, 30161 Hannover** eingeholt, dessen Ergebnisse im Bebauungsplan ihre Berücksichtigung finden.

Im Gutachten wurde zunächst das zu erwartende Verkehrsaufkommen ermittelt, das von den neuen Einzelhandelsbetrieben generiert wird. Als Grundlage der Berechnungen dienten die zu erwartenden Verkaufsflächen der einzelnen Betriebe. Berücksichtigt wurde die innerstädtische Lage, die erwarten läßt, dass nicht alle Kunden ein KFZ benutzen. Da mehrere Verkaufseinrichtungen an einer Stelle konzentriert werden ist weiterhin davon auszugehen, dass bei einem Besuch mehrere Geschäfte aufgesucht werden (Verbundeffekt).

Unter Berücksichtigung dieser Parameter kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass durch die Realisierung des Einkaufszentrums ein Gesamtverkehrsaufkommen von 5.750 KFZ / Tag in der ersten Wochenhälfte und 7.650 KFZ / Tag in der zweiten Wochenhälfte zu erwarten ist. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass ein Anteil der Kunden (im Gutachten werde dafür 20 % angesetzt) nur ihre Fahrt zu anderen Zielen für den Besuch des Einkaufszentrums unterbrechen (Mitnahmeeffekt). Deshalb liegt die Bemessungsverkehrsstärke bei nur 2.950 KFZ / Tag und Richtung.

Weiterhin wird eine Abschätzung zur Verteilung der Kundenverkehre vorgenommen. Danach wird der Hauptteil der Besucher (70 %) die Kundenparkplätze über die „Keetstraße“ anfahren, der Rest wird die Zuwegungen „Peterstraße“ und Parkplatz (15 %) und „Ladestraße“ (15 %), die jeweils von der „Bahnhofstraße“ abzweigen, nutzen.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen kann eine konventionelle An- und Abfahrt von der „Keetstraße“ zum Gelände des Fachmarkt-Centers bzw. umgekehrt nicht erfolgen, da es, bedingt durch den Linksabbiegerverkehr, zu einem erheblichen Rückstau auf der „Keetstraße“ kommen würde. Auch die Errichtung einer Lichtsignalanlage

im Zufahrtsbereich würde für eine verkehrsgerechte Abwicklung des Verkehrs keine Verbesserung bringen, da sich in diesem Fall der Rückstau auch auf das Centergelände erstrecken würde.

Als günstigste Lösung wird daher empfohlen, im Bereich der Einmündung der „Klapphakenstraße“ in die „Keetstraße“ einen Kreisverkehr zu errichten. Der Kreisel müßte einen Außendurchmesser von 28 m aufweisen, um auch den Schwerlastverkehr aufnehmen zu können.

Diesem Lösungsvorschlag hat sich die Stadt Lohne angeschlossen und wird die „Keetstraße“ dementsprechend mit einem Kreisverkehr ausrüsten.

Ergänzend zu dieser Haupteinschließung des Fachmarkt-Centers ist eine weitere Zu- und Abfahrt in Höhe des Gebäudes „Keetstraße“ Nr. 34 vorgesehen. Diese soll der Entlastung des Kreisverkehrs dienen. Zu diesem Zweck wird der Zufahrt im Verlauf der „Keetstraße“ eine Linksabbiegespur vorgeschaltet. Die Abfahrt vom Gelände kann dagegen nur in Richtung Innenstadt erfolgen, um Rückstaus beim Linksabbiegen zu vermeiden.

Die Gutachter betrachten auch die Auswirkungen des neuen Kreisverkehrs auf den benachbarten Knotenpunkt „Keetstraße/Dinklager Straße/Vechtaer Straße“. Unter Berücksichtigung des zu bewältigenden Verkehrsaufkommens, der Verteilung der Abfahrtsrichtungen und der dreiphasigen Signalschaltung wird prognostiziert, dass der notwendige Rückstauraum in die Keetstraße 53 m beträgt. Zur Verfügung steht eine Aufstelllänge von 55 m im Geradeaus- und etwas weniger im Linksabbiegerfahrstreifen. Zur Beschleunigung der Fahrtbeziehungen wäre eine gesonderte Fahrspur für Rechtsabbieger hilfreich. Grundsätzlich ist wegen der beschränkten Aufstelllänge für Linksabbieger jedoch eine Überstauung des Kreisverkehrs in der Spitzenstunde nicht ausgeschlossen.

Nach Ansicht der Stadt Lohne kann die gelegentliche Überstauung des Kreisverkehrs in Kauf genommen werden, zumal den Verkehrsteilnehmern als Alternative eine Abfahrt über das FMC-Gelände bzw. die neue Ladestraße zur Bahnhofstraße zur Verfügung steht.

Der notwendige Flächenbedarf für die angeführten Umgestaltungsmaßnahmen (Kreisverkehr mit Querungshilfen, Trassenverbreiterung, Vorsorgefläche für ein evtl. Rechtsabbiegerspur in die Vechtaer Straße Anlieferzone für Fachmärkte) wird im Bebauungsplan durch eine entsprechend festgesetzte Dimensionierung der Straßenverkehrsfläche im Bereich der „Keetstraße“ zur Verfügung gestellt. Die konkrete Ausbauplanung und die Abstimmung mit den zuständigen Behörden erfolgt ggf. in einem separaten Verfahren.

Wie oben bereits angeführt, muß der nördliche Abschnitt der „Raiffeisenstraße“ aufgegeben werden um Platz für den Bau des Fachmarkt-Centers zu machen. Da dem ver-

bleibenden Abschnitt der „Raiffeisenstraße“ eine Erschließungsfunktion für das Kerngebiet MK 1 und den bestehenden Sammelparkplatz zukommt, muß auch zukünftig der Verkehr in beide Richtungen abfließen können. Deshalb wird an der Nordseite des MK 1 - Abschnitt 4 eine Verkehrsverbindung zur „Ladestraße“ hergestellt. Aufgrund der beengten Verhältnisse an der Ostseite und den Geländebedingungen (Böschungskante) im westlichen Bereich kann für Fahrbahn und Gehweg nur eine Breite von insgesamt 5 m zur Verfügung gestellt werden. Somit ist sie nur als Einbahnstraße in Richtung Westen zu nutzen. Für eine sachgerechte Abwicklung des Verkehrs reicht diese Lösung jedoch aus.

Auch die „Ladestraße“ kann ihren derzeitigen Trassenverlauf nicht beibehalten. Sie wird nach Westen bis an die Bahnanlage verlegt. Die nördliche Anbindung erfolgt an den neu zu errichtenden Kreislauf in der „Keetstraße“, im Süden schließt sie an das bereits fertiggestellte Teilstück in Höhe der Park + Ride - Anlage an. Der neue Teilabschnitt der „Ladestraße“ erhält eine Breite von 7,00 m, die sich aufteilen in eine 5,50 m breite Fahrbahn und einen 1,50 m breiten Gehweg. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite ist ein Begegnungsfall LKW / LKW nur erschwert möglich. Aus diesem Grund wird für den Anlieferverkehr ein Einrichtungsverkehr von der „Keetstraße“ kommend in Richtung FMC (Lieferhof) für die zufahrenden Lieferfahrzeuge und bei der Abfahrt vom Lieferhof über die Busfahrspur am ZOB zur Bahnhofstraße vorgesehen (vgl. Gutachten Seite 7).

Die nachfolgend aufgeführten Straßen werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt: „Bahnhofstraße“, „Küstermeyerstraße“, der verbleibende Teil der „Raiffeisenstraße“, der bestehende südliche Abschnitt der „Ladestraße“, die neue Verbindung zwischen „Raiffeisenstraße“ und „Ladestraße“ sowie der im Geltungsbereich liegende Abschnitt der „Keetstraße“.

Der neu trassierte nördliche Abschnitt der „Ladestraße“ wird aufgrund des geplanten Ausbaustandards nicht als öffentliche Straße gewidmet, sondern bleibt im Eigentum des Vorhabenträgers. Um die Straße trotzdem für die Allgemeinheit nutzbar zu machen, wird der Bereich im Bebauungsplan als „mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche“ ausgewiesen.

Die geplante Verbindung zwischen der Stellplatzanlage auf dem Gelände des Fachmarkt-Centers und dem Sammelparkplatz an der „Raiffeisenstraße“ wird ebenfalls nicht öffentlich gewidmet, sondern bleibt eine Privatstraße.

Durch das aufgezeigte Erschließungskonzept für das bestehende und das neu hinzukommende Kerngebiet kann das zu erwartende Verkehrsaufkommen im wesentlichen noch verträglich abgewickelt werden (siehe Verkehrsgutachten). Zwar wird das erhöhte Verkehrsaufkommen die Innenstadt in gewisser Weise belasten, doch überwiegen nach Ansicht der Stadt Lohne die Vorteile der Ansiedlung eines Fachmarkt-Centers in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt. Es wird keine Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“ geschaffen, sondern der Einkaufsort Lohne und hier insbesondere die Haupteinkaufszone im Stadtkern erfährt eine erhebliche Stärkung.

### 5.3 Lärmemissionen

Von den Anlagen und Einrichtungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes werden Lärmemissionen ausgehen. Insbesondere das geplante Fachmarkt-Center im nördlichen Abschnitt wird durch den zukünftigen Besucher- und Lieferverkehr wesentlich dazu beitragen.

Zur Ermittlung der zu erwartenden Lärmemissionen und deren Auswirkung auf die Nachbarschaft wurde eine Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Fachmarktzentrum vom **Büro Prof. Dr.-Ing. K. Beckenbauer, Bielefeld** durchgeführt (siehe Anlage 4). Berücksichtigt wurden dabei sowohl die anlage- und betriebsbedingten Emissionen als auch der Straßenverkehrslärm. Darüber hinaus gingen bestehende Lärmvorbelastungen in die Prognose ein.

Für eine Reihe von Immissionsorten (I 1 bis I 10; siehe Anlage 1 des Gutachtens) wurde die sich zukünftig einstellende Lärmbelastung (Beurteilungspegel) ermittelt.

In der Zusammenfassung kommt der Gutachter zu folgendem Ergebnis:

Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, daß die vorgegebenen Tages- und Nachtrichtwerte sowie die zulässigen Maximalpegel tags/nachts bei Berücksichtigung der getroffenen Annahmen und Angaben des AG/Planers und bei geeigneter Ausführung der unter Punkt 5 aufgeführten Schallschutzmaßnahmen und Randbedingungen für das geplante Fachmarktzentrum eingehalten.

Die unter Punkt 5 aufgeführten Schallschutzmaßnahmen zum KFZ-Verkehr, zur Gebäudetechnik und sonstigen Punkten beziehen sich auf das konkrete Bauvorhaben bzw. den späteren Betrieb. Als Festsetzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanes sind sie nicht geeignet und ein entsprechendes Erfordernis besteht auch nicht. Gleichwohl sollen die Maßnahmen, die für einen ausreichenden Lärmschutz in den benachbarten Gebieten erforderlich sind, im Rahmen des noch zu schließenden städtebaulichen Vertrag bzw. des Erschließungsvertrag dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht werden.

### 5.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Neben den Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr werden im Bebauungsplan auch Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

#### 5.4.1 Zentraler Omnibusbahnhof

Zwischen Bahnhofsgebäude und „Küstermeyerstraße“ hat ein zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) seinen Standort. Diese für die Abwicklung des ÖPNV wichtige Anlage soll

planungsrechtlich abgesichert werden und wird daher im Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Zentraler Omnibusbahnhof“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

#### 5.4.2 Park + Ride – Anlage / Bike + Ride - Anlage

Als ergänzende Einrichtung zum ZOB und zur Bahnstation Lohne wurde im Jahre 2003 eine Park + Ride - Anlage fertiggestellt, die zur Aufnahme von KFZ bzw. Fahrrädern von Pendlern dient. Auch hierfür erfolgt die planungsrechtliche Absicherung im Bebauungsplan durch die Festsetzung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Park + Ride - Anlage / Bike + Ride - Anlage“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB.

### 5.5 Bahnanlage

Entlang der westlichen Plangebietsgrenze verläuft die Eisenbahnlinie Bremen - Osnabrück. Die von den Gleisen und Bahnsteigen eingenommenen Flächen werden im Bebauungsplan entsprechend ihres Nutzungszweckes als Fläche für den überörtlichen Verkehr mit der Zweckbestimmung „Bahnanlage“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt.

### 5.6 Öffentliche Grünflächen (Verkehrsgrün)

Östlich des Teilabschnittes der „Ladestraße“, der von der „Bahnhofsstraße“ abzweigt und östlich der „Ladestraße“ in Höhe der Park + Ride - Anlage verbleiben zwischen den Straßenkörpern und den angrenzenden Bauflächen schmale Restflächen. Diese sind zum Teil bereits als Pflanzbeet gestaltet.

Die Fläche neben der Polizeistation bietet Raum für sieben ältere Lindenbäume. Im Verlauf der weiteren Ladestraße ist die Pflanzfläche zwecks Überbrückung des Höhenunterschiedes zum Gelände des Industriemuseums als Böschung ausgebildet und mit Bodendeckern bepflanzt.

Zwecks planungsrechtlicher Absicherung der bestehenden Pflanzbereiche werden die betreffenden Flächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt.

### 5.7 Erhaltungsgebot für Einzelbäume

Zwischen Bahnhofsgebäude und Polizeistation stehen insgesamt 12 ältere Linden, die aufgrund ihrer Größe und ihrer Ausprägung wesentlich zum positiven Erscheinungsbild des Bahnhofsvorplatzes beitragen. Daneben sind sie auch von ökologischer Bedeu-

tung in der dicht bebauten Nachbarschaft. Dieser alte Baumbestand ist daher als erhaltenswert einzustufen.

Zur dauerhaften Absicherung dieser ortsbildprägenden Elemente werden sie mit einem Erhaltungsgebot für Einzelbäume gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB belegt.

## 5.8 Anpflanzungsgebot für Einzelbäume

Wie im Kapitel 4.4 bereits angesprochen, müssen die 9 Bäume (Linde und Ahorn), die sich nördlich der Parkpalette befinden, im Rahmen der Errichtung des Fachmarkt-Centers aufgegeben werden. Ersatzpflanzungen sollen nach dem Willen der Stadt Lohne im Verhältnis 1 : 2 erfolgen. Deshalb wird folgende **textliche Festsetzung Nr. 5** in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **Nr. 5 Anpflanzungsgebot für Bäume (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)**

*Im Bereich des Kerngebietes MK 2 (Abschnitt 2) sind mindestens 18 heimische, standortgerechte Laubbäume anzupflanzen, dauerhaft zu pflegen und zu erhalten.*

*Vorgeschlagene Baumarten: Ahorn, Linde, Esche, Eiche*

*Empfohlene Gehölzqualität: Hochstamm, 3 x verpflanzt, 14 - 16 cm Stammumfang*

## 6. Natur- und Landschaftsschutz

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 erfolgt für einen Bereich, der bereits bebaut ist, von Verkehrsflächen eingenommen wird oder Brachflächen ehemaliger Bebauung umfaßt. Er weist in weiten Teilen einen hohen Versiegelungsgrad auf. Erhaltenswerte Grünstrukturen sind mit Ausnahme einiger Einzelbäume nicht vorhanden. Darüber hinaus ist er komplett von Bebauung umgeben, so daß kein Bezug zur freien Landschaft besteht.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes haben im südlichen Abschnitt größtenteils sichernden Charakter und ermöglichen im nördlichen Bereich die Ansiedlung neuer Einzelhandelsbetriebe, allerdings auf Flächen, die aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes als wenig wertvoll einzustufen sind (anthropogen geformte Brachflächen, Verkehrsanlagen). Ein Eingriff im Sinne des § 7 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes wird daher nicht vorbereitet, da keine Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen vorgesehen sind, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild **erheblich** beeinträchtigen können. Zwar kann es durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes zu einer leichten Erhöhung des Versiegelungsgrades kommen, doch liegt diese unterhalb der Schwelle der Erheblichkeit.

Durch diese Planung werden demnach die Belange des Landschafts- und Naturschutzes nicht beeinträchtigt. Ökologische Ausgleichsmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

## **7. Ver- und Entsorgung**

Alle Ver- und Entsorgungsträger werden rechtzeitig über den Beginn der Baumaßnahme informiert, so dass deren Anlagen zeitgleich mit den anderen tiefbautechnischen Erschließungsarbeiten errichtet werden können. Soweit unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen im Plangebiet vorhanden sind, wird auf diese bei Tiefbauarbeiten Rücksicht genommen, um Schäden und Unfälle zu vermeiden.

### **7.1 Elektrizitätsversorgung**

Die Versorgung mit elektrischem Strom und Gas erfolgt durch die Energieversorgung Weser - Ems (EWE) AG. Sollte für die Versorgung des Plangebietes eine Transformatorstation notwendig sein, wird die Stadt dafür ein Grundstück in ausreichender Größe zur Verfügung stellen.

### **7.2 Trinkwasserversorgung**

Das Plangebiet ist bzw. wird an das Versorgungsnetz des Oldenburgisch - Ostfriesischen Wasserverbandes angeschlossen. Im öffentlichen Straßenraum werden dafür Trassen zur Verfügung gestellt, die eine jederzeitige Zugänglichkeit erlauben. Der Wasserverband wird rechtzeitig über den Beginn der Erschließungsarbeiten informiert, damit sichergestellt ist, daß die Verlegung der Wasserversorgungsleitungen einschließlich Armaturen und der für den Feuerschutz notwendigen Hydranten noch vor der Verlegung der übrigen Versorgungsanlagen erfolgen kann.

### **7.3 Löschwasserversorgung**

Rechtzeitig vor Beginn der Erschließung wird ein Konzept zur ausreichenden Löschwasserversorgung aufgestellt und mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Die Einteilung des Gebietes in Lösch- bzw. Zugriffsbereiche wird dabei, der baulichen Entwicklung angepaßt, im Einvernehmen mit der örtlichen Feuerwehr, der Hauptamtlichen Brandschau und dem OOWV vorgenommen.

Das gilt auch für die Festlegungen von Anzahl, Art und Anordnung der in Frage kommenden abhängigen Löschwasserstellen (Hydranten). Die Einrichtungen des Brandschutzes sind so auszulegen, daß eine Löschwassermenge von mindestens 96 m<sup>3</sup> pro

Stunde für das Baugebiet über einen Zeitraum von 2 Stunden nur aus Hydranten sichergestellt werden kann. Die Hydranten werden im Zuge der Verlegung der Trinkwasserleitungen vom Wasserverband auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. der Stadt Lohne eingebaut.

Die Technischen Regeln des DVGW - Arbeitsblattes W 405 sind bei der Erschließung zu berücksichtigen.

#### **7.4 Fernmeldetechnische Versorgung**

Die fernmeldetechnische Versorgung des Planbereiches regelt sich nach den Vorgaben des Telekommunikationsgesetzes.

Es ist vorgesehen, die Versorgung mit Telekommunikationsleitungen durch die Deutsche Telekom AG, Niederlassung Oldenburg vornehmen zu lassen.

#### **7.5 Oberflächenentwässerung**

Die im Geltungsbereich südlich gelegenen Grundstücke leiten ihr Oberflächenwasser bereits in das Kanalisationsnetz der Stadt Lohne ein. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan wird sich die Einleitungsmenge nicht wesentlich erhöhen.

Für den Standort des zukünftigen Fachmarkt-Centers sind allerdings besondere Anforderungen an die Ableitung des Oberflächenwassers zu stellen. Eine Berechnung des Büros INPLAN (Dipl.-Ing. Rembert Andermann) hat ergeben, dass in den vorhandenen Kanal in der „Keetstraße“ die Einleitung einer Abflussmenge von maximal 116 l/s zulässig ist. Damit wäre noch eine schadlose Abführung des Regenwassers gewährleistet. Alle darüber hinausgehenden Niederschlagsabflüsse sind vor Ort entweder zu versickern oder zwischenzuspeichern. Die technische Umsetzung der Rückhalte- bzw. Versickerungsanlagen bleibt dem Vorhabensträger überlassen, sie ist jedoch mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Zur Absicherung dieser Vorgabe wird ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### **7.6 Schmutzwasserentsorgung**

Das anfallende Schmutzwasser in den bereits bebauten Abschnitten des Geltungsbereich wird der zentralen Kanalisation zugeführt. Für den Bereich des Fachmarkt-Centers besteht ein Anschlußmöglichkeit an der „Keetstraße“.

#### **7.7 Abfallbeseitigung**

Die Abfallbeseitigung für Hausmüll und hausmüllähnliche Stoffe wird zentral vom Landkreis Vechta durchgeführt. Insbesondere wird auf den bestehenden Anschluß-

und Benutzerzwang an die öffentliche kommunale Abfallentsorgung hingewiesen. Für Abfälle aus der gewerblichen Nutzung gelten die Vorschriften der Abfallgesetzgebung des Bundes und des Landes.

### **7.8 Altablagerungen**

Altlasten bzw. kontaminierte Flächen im Sinne der Abfallgesetzgebung sind nach bisherigem Kenntnisstand im Planbereich nicht vorhanden. Sollten der Stadt Verdachtsmomente für das Vorhandensein eines altlastenverdächtigen Standortes gegeben sein, ist dieser durch die Stadt bzw. vom Vorhabensträger hinsichtlich seiner Umweltrelevanz untersuchen zu lassen.

### **7.9 Eisenbahnrechtliche Belange**

Innerhalb des Geltungsbereiches verläuft an der Westseite das Gelände der Deutschen Bahn. Aus Sicherheitsgründen ist für den Abschnitt zwischen der Park + Ride - Anlage und der „Keetstraße“ die Errichtung eines Trennungselementes (z. B. Leitplanke, Mauer) zwischen neu trassierten „Ladestraße“ und Bahnkörper notwendig. Ergänzend dazu ist der Streckenabschnitt durch einen lückenlosen Zaun vor unbefugtem Zutritt zu schützen.

## **8. Ur- oder Frühgeschichtliche Bodenfunde**

Es wird darauf hingewiesen, daß der Beginn der Erdarbeiten frühzeitig, mindestens aber 4 Wochen vorher der Bezirksregierung Weser-Ems - Institut für Denkmalpflege - Oldenburg anzuzeigen ist, damit baubegleitende archäologische Maßnahmen stattfinden können.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen der Bezirksregierung Weser - Ems - Institut für Denkmalpflege - oder der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Vechta unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

## 9. Flächenbilanz

Größe des Plangebietes:	ca. 6,64 ha
davon:	
Kerngebiet (MK):	ca. 4,14 ha
Verkehrsflächen:	ca. 1,18 ha
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung:	ca. 0,32 ha
Verkehrsgrünflächen:	ca. 0,06 ha
Private Verkehrsflächen:	ca. 0,14 ha
Flächen für Bahnanlagen:	ca. 0,80 ha

## 10. Planverwirklichung

### 10.1 Durchführung der Erschließung

Die Erschließungsanlagen im südlichen Teil des Bebauungsplanbereiches sind bereits vorhanden und bedürfen keines weiteren Ausbaues. Die durch die Ansiedlung des Fachmarkt-Centers im nördlichen Abschnitt erforderlichen Veränderungen bzw. Ergänzungen der Erschließungsanlagen (Umbau der Keetstraße, Verlegung der Ladestraße, Rückbau eines Teilabschnittes der Raiffeisenstraße, Neubau einer Verbindung zwischen Raiffeisenstraße und Ladestraße, Umlegung bzw. Ergänzung aller Ver- und Entsorgungseinrichtungen) erfolgen durch den Vorhabens- bzw. Erschließungsträger. Zu diesem Zweck wird zwischen der Stadt Lohne und der **EDEKA Minden - Hannover** ein städtebaulicher Vertrag sowie ein Erschließungsvertrag abgeschlossen, die zusammen alle Fragen der Erschließung und der Kostenübernahme regeln.

Die Stadt Lohne wird die neue Verbindung zwischen Raiffeisenstraße und Ladestraße in ihre Trägerschaft übernehmen und die Verkehrssicherungspflicht sicherstellen. Das neu trassierte Teilstück der Ladestraße bleibt in Privateigentum, wird der Allgemein jedoch durch Eintragung ein Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes zur Nutzung zur Verfügung gestellt.

### 10.2 Bodenordnung

Zur Neuordnung der Eigentumsverhältnisse ist eine Baulandumlegung nach dem Baugesetzbuch für die Neuparzellierung nicht erforderlich.

## **Verfahrensvermerke**

Diese Begründung ist Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 100 „Raiffeisenstraße“. Sie ist der Planzeichnung beigelegt.

Die vorstehende Begründung hat keinen Satzungscharakter. Festsetzungen in Zeichnung, Schrift und Text enthält nur die Planzeichnung.

Diese Begründung hat zusammen mit der Planzeichnung des Bebauungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 24.05.2004 bis 25.06.2004 öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am 15.05.2004 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Rat der Stadt Lohne hat die vorstehende Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB am 06.07.2004 beschlossen.

Lohne, den 06.07.2004

.....  
Bürgermeister

## **Bearbeitungsvermerk:**

Der Bebauungsplan und die Begründung wurden im Auftrag der Stadt Lohne erstellt von der:

**Planungsgruppe ASTO GbR**  
Lindenallee 4 - 26122 Oldenburg  
Tel. 0441 / 77331 - Fax. 0441 / 72450  
e-mail: Helmut.Gramann@t-online.de

Oldenburg, den 06.07.2004

.....  
Planverfasser  
(Dipl.-Ing. Helmut Gramann)

## **ANLAGEN**

- Anlage 1: Einzelhandelsstrukturgutachten / Einzelhandelskonzept Lohne  
Verfasser: JUNKER + KRUSE - Stadtforschung - Stadtplanung, Markt 5,  
44137 Dortmund
- Anlage 2: Gutachterliche Stellungnahme im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 100 in Lohne zu Geruchsimmissionen hervorgerufen durch den landwirtschaftlichen Betrieb der Erbgemeinschaft Bröring  
Verfasser: TÜV NORD UMWELTSCHUTZ, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg
- Anlage 3: Verkehrsgutachten - Erschließung Fachmarkt-Center Lohne  
Verfasser: PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE (PGT), Sedanstraße 48, 30161 Hannover
- Anlage 4: Schalltechnische Untersuchung zum geplanten Fachmarktzentrum mit E-Center, ALDI-SB, Schuh-, Drogerie-, Textil-Markt etc. an der Keetstraße in Lohne im Bereich des B-Plans Nr. 100 „Raiffeisenstraße“  
Verfasser: PROF. DR.-ING. K. BECKENBAUER, Lindemann - Platz 3, 33689 Bielefeld