



Bauleitplanung der Stadt Harsewinkel:

**Begründung mit Umweltbericht
zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans**

**Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet
der Kommunen
Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz**

Juni 2023

Bearbeitung:

Stadt Harsewinkel
Münsterstraße 14
33428 Harsewinkel

Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH
Berliner Straße 260, 33330 Gütersloh

Tischmann Loh & Partner
Stadtplaner PartGmbH
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung

1.	Einführung und Lage des Plangebiets	5
2.	Planinhalt, Planungsziele und Standortfrage	6
2.1	Planinhalt und bisherige Darstellungen im Flächennutzungsplan	6
2.2	Planungsziele, Standortfrage und städtebaulicher Rahmenplan	7
3.	Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen	12
3.1	Aktuelle Nutzung und städtebauliche Rahmenbedingungen.....	12
3.2	Landes- und Regionalplanung	13
3.3	Naturschutz und Landschaftspflege, Wald.....	19
3.4	Gewässer	20
3.5	Boden.....	20
3.6	Altlasten und Kampfmittel	21
3.7	Denkmalschutz und Denkmalpflege	22
3.8	Land- und Forstwirtschaft	22
3.9	Freizeit und Erholung.....	23
3.10	Leitungstrassen.....	23
4.	Auswirkungen der Planung	23
4.1	Verkehr	23
4.2	Immissionsschutz.....	33
4.3	Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft.....	37
4.4	Umweltprüfung und Umweltbericht	39
4.5	Bodenschutz und Flächenverbrauch	39
4.6	Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung, Belange des Waldes.....	40
4.7	Artenschutzrechtliche Prüfung.....	41
4.8	Klimaschutz und Klimaanpassung	42
5.	Verfahrensablauf und Planentscheidung	43

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, 36. Änderung Auszug (2017)	14
Abb. 2:	Auszug Regionalplan OWL – Entwurf 2020, 05.10.2020	18
Abb. 3:	Auszug aus Anlage A.13 dieser Begründung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022 – Folie 43	29

Teil II: Umweltbericht

Umweltbericht: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpelgebach“ und 21. Flächennutzungsplan-Änderung, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Dezember 2022, inkl. Nachtrag zum Satzungs-/Feststellungsbeschluss Juni 2023

– Gliederung siehe dort –

Teil III: Anlagen

- A.1 Stadt Gütersloh, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und pp a|s architekten stadtplaner GmbH: Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ Integriertes Handlungskonzept (IHK), Juni 2016
- A.2 Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Historische Erkundung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2019
- A.3 Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barrack“, 05.01.2021
- A.4 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020
- A.5 Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebs Oester 56 im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Mariendorfer Straße in Harsewinkel, 07.02.2017
- A.6 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021
- A.7 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022

- A.8 RP Schalltechnik, Molenseten 3, 49086 Osnabrück: Entwicklung von Gewerbeflächen am Standort nördlich der B 513 „Princess Royal Barracks“, Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs, 31.10.2022
- A.9 Plan-Zentrum Umwelt GmbH, Straßburger Straße 38, 44623 Herne: Nebenfläche Flugplatz Gütersloh (Teilfläche A, Maßnahme Mitte), Orientierende Untersuchung incl. Detailuntersuchung Verbrennungsmulde, Juni 2021
- A.10 Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH, Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ der Stadt Harsewinkel, 17.04.2023
- A.11 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Stellungnahme bezüglich Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB von Straßen.NRW vom 06.04.2023 und vom Kreis Gütersloh (hier insb. Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr) vom 07.03.2023, 02.05.2023

1. Einführung und Lage des Plangebiets

Die Städte Harsewinkel und Gütersloh sowie die Gemeinde Herzebrock-Clarholz planen gemeinsam die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets (GIB) „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“. Der Bedarf der Kommunen an Gewerbe- und Industrieflächen kann durch die bisher planerisch gesicherten Gewerbeflächen nicht mehr gedeckt werden. Abwanderungen und Standortverlagerungen der regionalen, überwiegend mittelständisch geprägten Wirtschaft sind unbedingt zu vermeiden, auch im Interesse der wohnstandortnahen Arbeitsplatzsicherung der Bevölkerung.

Nach umfangreichen Standortdiskussionen, v. a. mit der Bezirksregierung Detmold im Rahmen der 36. Regionalplanänderung, wurde entschieden, dass das geplante GIB aufgrund des Flächenbedarfs der beteiligten Kommunen, der Nachnutzungsmöglichkeit des ehemaligen Flugplatzgeländes inkl. Nebenflächen/-anlagen und der Lage direkt an der Bundesstraße B 513 zwischen Gütersloh und Harsewinkel liegen soll. Das Interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ liegt im Südosten der Stadt Harsewinkel und nordwestlich der Kernstadt Gütersloh, beidseits der Stadtgrenze zwischen Harsewinkel und Gütersloh, die entlang der Bahntrasse verläuft. Der gesamte Teilbereich Nord des Interkommunalen Gewerbegebiets umfasst in den beiden Stadtgebieten Harsewinkel und Gütersloh rund 33,6 ha und liegt nördlich des eigentlichen Flugplatzgeländes und der Bundesstraße B 513. Das Gesamtgebiet erstreckt sich von der Straße Am Stellbrink im Südosten bis an die an die Straße Oester angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und die danach beginnende Streubebauung im Nordwesten.

Das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ wird gemeinsam von den Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz getragen. Für die Entwicklung und Erschließung haben die Kommunen die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH gegründet.

Zur bauleitplanerischen Entwicklung des Bereichs sind jeweils zwei getrennte Verfahren zur Änderung der Flächennutzungspläne und Erstaufstellung der Bebauungspläne in Harsewinkel und Gütersloh erforderlich. Die Planverfahren werden jeweils von den beiden Kommunen in enger Abstimmung durchgeführt. Dies betrifft besonders die Erschließung, die technische Ver- und Entsorgung und die zeitliche Abwicklung der Bauleitplanverfahren.

In Abstimmung mit den landesplanerischen Zielen sollen die bereits im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold dargestellten GIB-Flächen entwickelt werden. Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Harsewinkel stellt das Plangebiet bisher i. W. als Fläche für die Landwirtschaft dar. Kleinteilig wird ergänzend eine Waldfläche dargestellt. Für die angestrebte Entwicklung im Plangebiet ist der Flächennutzungsplan der Stadt Harsewinkel im Zuge der **21. FNP-Änderung** zu ändern. Im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB wird zudem der Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ aufgestellt. Das Plangebiet der 21. FNP-Änderung liegt direkt an der B 513 zwischen Harsewinkel und Gütersloh. Die 21. FNP-Änderung wird wie folgt begrenzt, der genaue Geltungsbereich ergibt sich aus der Plankarte:

- Im Südosten durch die außerhalb des Plangebiets liegende, derzeit nicht genutzte Trasse des Anschlussgleises vom südlich gelegenen Flugplatzgelände zur nördlich gelegenen Strecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) und den angrenzenden Geltungsbereich des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh,
- im Südwesten durch die Marienfelder Straße (B 513) und das ehemalige Flugplatzgelände und

- im Norden durch teils landwirtschaftlich genutzte Flächen, Waldbestand mit Streubebauung sowie den Verlauf des Welplagebachs (Hinweis: Der Bachlauf hat in verschiedenen Quellen unterschiedliche Namen, wie z. B. Schlangenbach, Welplagebach oder auch Reinkebach. In der Folge wird grundsätzlich die Namensbeschreibung Welplagebach verwendet)

2. Planinhalt, Planungsziele und Standortfrage

2.1 Planinhalt und bisherige Darstellungen im Flächennutzungsplan

Im **wirksamen Flächennutzungsplan** (FNP) der Stadt Harsewinkel ist der Änderungsbereich bisher i. W. als **Fläche für die Landwirtschaft** und nur kleinteilig als Waldfläche dargestellt. Nachrichtlich wurden zudem die **Lärmschutzzonen** des ehemaligen Flugplatzes sowie die Ausweisung als **Landschaftsschutzgebiet** nördlich des Welplagebachs übernommen.

Entlang der südwestlichen Plangebietsgrenze ist die B 513 als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Gleiches gilt für die im Westen verlaufende Straße Oester. Nördlich des Plangebiets sind die Bereiche als Fläche für die Landwirtschaft und teilweise Wald dargestellt. Im Südosten grenzt der Änderungsbereich direkt an die Flächen der Stadt Gütersloh an.

Wesentliches Planungsziel ist die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbestandorts. Zur Umsetzung des Planungsziels muss daher der FNP der Stadt Harsewinkel geändert werden. Der im Zuge der 36. Regionalplanänderung festgelegte GIB-Bereich soll zukünftig im Sinne der regional-planerischen Standortentscheidung i. W. als **gewerbliche Baufläche** dargestellt werden. Ausgenommen sind die Flächen entlang des Welplagebachs. An der Stelle werden **Grünflächen** mit der Zweckbestimmung Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie **Wasserflächen** dargestellt. Der bestehende Wald wird bestandsorientiert dargestellt. Nachrichtlich wird im Plangebiet weiterhin das **Landschaftsschutzgebiet** und ergänzend das festgesetzte **Überschwemmungsgebiet** des Welplagebachs dargestellt.

Der Landesentwicklungsplan Schutz vor Fluglärm (LEP IV) vom 17.08.1998 legte in der Umgebung von Flughäfen Gebiete fest, in denen Planungsbeschränkungen für die Siedlungsentwicklung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erforderlich waren. Die **Lärmschutzzonen** des damaligen Militär- und Sonderflugplatzes Gütersloh erstreckten sich mit Ausnahme der Zone A, die auf dem Gelände des Flughafens lag, auch auf große Bereiche der Umgebung. Der neue Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP.NRW) aus dem Jahr 2019 ersetzte auch den bisher gültigen LEP IV. Im LEP.NRW wurde auf eine erneute Festlegung von Lärmschutzzonen für den Flugplatz Gütersloh verzichtet. Im Regionalplan Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, aus dem Jahr 2004 sind die Lärmschutzzonen gem. LEP IV dargestellt; im Entwurf des Regionalplans OWL aus dem Jahr 2020 entsprechend des neueren LEP.NRW nicht mehr. Mit der 21. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Harsewinkel entfällt somit die nachrichtliche Übernahme der ehemaligen Lärmschutzzonen 1 und 2 im vorliegenden Plangebiet. Die darüber hinaus nachrichtlich dargestellte Schutzzone 2 nördlich des Änderungsbereichs wird in der „Plandarstellung neu“ aus formalen Gründen jedoch weiterhin vermerkt.

Damit wird der im Parallelverfahren aufzustellende Bebauungsplan Nr. 85 gemäß § 8(2) BauGB aus dem künftigen FNP entwickelt.

Flächenbilanz der 21. FNP-Änderung:

Teilfläche/geplante Nutzungen	Fläche in ha*	Bodenbedarf in ha = mögliche Versiegelung*
Gewerbliche Baufläche	11,3	ca. 9,0
Grünfläche (Zweckbestimmung: Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft) inkl. Wasserfläche	9,1	–
Wald	0,6	
Versorgungsfläche (Klärung und Rückhaltung Regenwasser)	0,7	
Gesamtfläche Plangebiet	ca. 21,7	ca. 7,8

* Ermittelt auf Basis der Plankarte FNP 1:5.000 und für eine GRZ 0,8 im Bebauungsplan einschl. Erschließung, Werte gerundet

2.2 Planungsziele, Standortfrage und städtebaulicher Rahmenplan**a) Planungsziele und Standortfrage**

Die Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen die gemeinsame Entwicklung des großflächigen Interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“, um für den Konversionsstandort eine bedarfsgerechte Nachnutzung zu entwickeln und um die erhebliche Nachfrage nach Gewerbe- und Industrieflächen in den Kommunen abdecken zu können. Die kooperative Entwicklung des Vorhabens ist von besonderer Bedeutung und führt dazu, dass ein gut nutzbarer und erschlossener Standort mit überregionalem Gewicht entstehen kann. Primäres Nutzungsziel ist die Schaffung von bedarfsgerechten Wirtschaftsflächen gemäß den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Damit sollen die regionale Wirtschaft und ihre Branchenvielfalt an einem regional bedeutsamen Gewerbestandort gefördert werden.

Der Flächenbedarf für gewerbliche und industrielle Nutzungen konnte in den letzten Jahren in Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz nicht bzw. nur teilweise gedeckt werden. Auf die regionalplanerischen Zielsetzungen des Regionalplans 2004 sowie auf die konkreten Flächendefizite in den Kommunen, insbesondere im Stadtgebiet Harsewinkel, wird Bezug genommen.

Deutlich geworden ist in den letzten Jahren, dass es für die Kommunen außerordentlich schwierig oder bereits vielfach unmöglich geworden ist, sinnvolle Flächen für die angemessene kommunale Eigen- und Weiterentwicklung der vorhandenen Gewerbe- und Industriestandorte vorzubereiten. Zu beachten ist hierbei in besonderem Maße, dass die Bauflächen hinreichend groß und flexibel nutzbar sein müssen und ein ausreichendes Emissions- und Entwicklungspotenzial bieten sollen. Einer Vielzahl von ansiedlungs- und expansionswilligen Unternehmen konnten keine Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt ist die Gewerbeflächensituation aufgrund der geringen Flächenreserven als sehr angespannt zu bezeichnen. Es zeigt sich zudem, dass die Gewerbeflächenknappheit kein ausschließliches Problem der Stadt Harsewinkel ist.

Die Entwicklung von Gewerbe- und Industriestandorten führt jedoch zu einer Vielzahl von Zielkonflikten zwischen verschiedenen öffentlichen Belangen und zwischen öffentlichen und privaten Belangen. Genannt seien z. B. das Ziel der bedarfsgerechten Standortsicherung für die gewerbliche Wirtschaft und Arbeitsplatzentwicklung, die Belange der Wohnbevölkerung insbesondere be-

züglich des Immissionsschutzes, die Belange der Landwirtschaft und die Belange des Natur- und Freiraumschutzes. Zudem führen erforderliche Ausgleichsmaßnahmen für den Naturschutz zu weiterem Flächenbedarf und ggf. zu zusätzlichen Konflikten mit der Landwirtschaft. Auch können private Interessen z. B. von Anliegern sehr unterschiedlich gelagert sein. Dagegen stehen das Bedürfnis der gewerblichen Wirtschaft, bei Bedarf kurzfristig Standortentscheidungen treffen zu können, und die Notwendigkeit einer stabilen Wirtschaftsentwicklung mit möglichst wohnortnahen Arbeitsplätzen für Kommunen und Bevölkerung.

Bauflächen, die als kleinere Gewerbegebiete GE oder als eingeschränkte Gewerbegebiete GEN gemäß § 8 BauNVO mit begrenztem Emissionspotenzial für kleinere und störungsarme Betriebe geeignet sind, sind in der Region und im Nahbereich der zentralen Siedlungsbereiche der Kommunen teilweise noch vorhanden. Ein besonderer Bedarf besteht jedoch auf Dauer vorrangig an Gebieten, die gut erschlossen und großflächig als gut nutzbares Gewerbegebiet GE oder als Industriegebiet GI gemäß §§ 8, 9 BauNVO entwickelt werden können. In den beteiligten Kommunen ist genau dieses Angebot begrenzt, weshalb erweiterungs- oder ansiedlungswilligen Unternehmen häufig keine entsprechenden Flächen angeboten werden konnten. Nur derartige größere Standorte können Betrieben einen ausreichenden Entwicklungsspielraum einräumen und nachteilige Immissionsschutzkonflikte vermeiden. Die Nachnutzung des Flugplatzbereichs inklusive seiner Nebenflächen bietet dieses Potential.

Für das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ und damit auch die Teilflächen nördlich der B 513 spricht auch, dass die Flächen bereits eine bauliche Nutzung erfahren haben und teilweise erheblich versiegelt sind und dass die Siedlungsgebiete in deutlicher Entfernung liegen. Siedlungsbezogene Entwicklungen, z. B. in Richtung Wohn- oder Mischnutzungen, bzw. Nutzung als Sonderstandort, z. B. für Bildungszwecke, sind hier gesamt-räumlich nicht sinnvoll anzusiedeln. Dagegen können größere gewerbliche Nutzungen angesichts des in den letzten 20 Jahren intensiv diskutierten Flächenmangels in den Kommunen hier sehr gut entwickelt werden.

Der Standort „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ bietet dagegen ein maßgebliches Ansiedlungspotenzial für größere Betriebe und kann somit im Sinne der Arbeitsteilung zwischen siedlungsbezogenen Gewerbegebieten für kleinere Unternehmen und dem großflächigen Gewerbe- und Industriestandort eine echte Bereicherung im regionalen Flächenangebot darstellen. Damit wird auch dem Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG Rechnung getragen.

Allerdings besteht auch am Konversionsstandort Flugplatz v. a. im nördlichen und nordwestlichen Umfeld das weit verbreitete, regionaltypische Problem der Streubebauung im Außenbereich, die die Nutzungsmöglichkeiten immissionsschutzfachlich begrenzt. Nach den Erfahrungen in den letzten Jahrzehnten besteht diese Aufgabenstellung jedoch bei nahezu allen Plangebieten im östlichen Münsterland bzw. in Ostwestfalen-Lippe und spricht insofern nicht gegen den Standort. Der Teilbereich Nord ist aber unter diesem Aspekt immissionsschutzfachlich durch nachbarschaftliche Einschränkungen deutlich vorbelasteter als der südliche, mittel- bis langfristig geplante Hauptstandort Süd. Als weitere Einschränkung bzw. Anforderung ist zu beachten, dass der Teilbereich Nord noch über das bestehende Verkehrsnetz erschlossen werden kann, dass aber der Gesamtstandort mit langfristig 120 ha Endausbaupotenzial zusätzliche Maßnahmen der verkehrlichen Erschließung erfordert (s. Kapitel 4.1).

Die Kommunen bemühen sich intensiv, den regionalen Wirtschaftsstandort nachhaltig zu stärken. Der gesamte Konversionsstandort „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ bietet dazu flächeneffiziente und vorteilhafte Bedingungen zur Entwicklung eines Industrie- und Gewerbebestands. Er kann einen Teil des aufgelaufenen und weiter prognostizierten Bedarfs abdecken und gleichzeitig den

übergeordneten, regionalplanerischen Zielsetzungen und Vorgaben Rechnung tragen (vgl. Kapitel 3.2).

In den regionalplanerischen Diskussionen zur 36. Regionalplanänderung für den nördlichen Bereich als erster Abschnitt des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ sind langfristiger Flächenbedarf und grundsätzliche Standortentscheidung aus regionalplanerischer, städtebaulicher und naturräumlicher Sicht intensiv diskutiert worden. Im Rahmen der laufenden Neuauflage des Regionalplans OWL soll dieses nunmehr auch für die größere Teilfläche südlich der B 513 erfolgen (s. Regionalplan OWL, Entwurf 2020). Auf Basis der ausführlichen regionalplanerischen Erörterung zur 36. Änderungsplanung haben sich die beteiligten Kommunen und die Regionalplanungsbehörde im Ergebnis begründet für das Vorhaben und für die mit der konzentrierten langfristigen gewerblich-industriellen Entwicklung unvermeidbar verbundenen Eingriffe in den Landschaftsraum entschieden.

Die Flächen des Plangebiets nördlich der B 513 sind ebenso wie das Flugplatzgelände selbst in weiten Teilen anthropogen überformt bzw. bereits baulich genutzt. Die Planung erfolgt insofern auf diesen Flächen im Sinne einer ressourcen- und freiraumschonenden Wirtschaftsflächenentwicklung. Die darüber hinaus entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft sollen jedoch durch Maßnahmen der Eingriffsminderung in der Gebietsentwicklung gemindert (insbesondere durch Erhalt und Einbindung der umgebenden Wald- und Gehölzstrukturen) und durch möglichst hochwertige Ausgleichsmaßnahmen im umgebenden Naturraum sinnvoll ausgeglichen werden (insbesondere durch die abschnittsweise Verlegung des Welpagebachs mit Anlage von Sekundärräumen und Retentionsräumen).

Gemäß den dargestellten Überlegungen und Zielsetzungen sowie in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit soll in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zunächst der Teilbereich Nord des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ nördlich der B 513 entwickelt werden.

Für die Entwicklung und Erschließung des Interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ haben die beteiligten Kommunen die **Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH** gegründet. Die Kommunen bemühen sich intensiv, den regionalen Wirtschaftsstandort nachhaltig zu stärken. Die kooperative Entwicklung des Vorhabens ist von besonderer Bedeutung und führt dazu, dass ein gut nutzbarer und erschlossener Standort entlang der B 513 entstehen kann. Das gemeinsame Vorhaben konzentriert das zukünftige Gewerbeflächenangebot der drei Kommunen an diesem Standort und vermeidet kleinräumige Standortkonkurrenzen. Die interkommunale Planungsgemeinschaft verfolgt mit diesem Vorhaben zusammenfassend die folgenden zentralen Planungsziele:

- Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur und ihrer Branchenvielfalt sowie Sicherung und Weiterentwicklung des Arbeitsplatzangebots in den Kommunen.
- Deckung des weiteren Gewerbeflächenbedarfs durch Entwicklung zusammenhängender gewerblicher Bauflächen mit einer sinnvollen Flexibilität für Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größen.
- Vertretbare Einbindung des Plankonzepts in die siedlungs- und naturräumlichen sowie in die landschaftsökologischen Rahmenbedingungen in Harsewinkel und Gütersloh im Grenzbereich zur Gemeinde Herzebrock-Clarholz.
- Entwicklung des Plangebiets für flächenintensivere oder stärker emittierende Gewerbe- und Industriebetriebe, Belastungen für Siedlungsbereiche durch Betriebe und durch Verkehr sind hierbei möglichst verträglich zu gestalten.

- Nutzung der direkten Erschließung an das überörtliche Hauptstraßennetz und soweit möglich auch an den Verkehrsträger Schiene.
- Mobilisierung der geplanten Bau-, Straßen- und Grünflächen durch weitgehenden Erwerb und ggf. durch Maßnahmen der Bodenordnung.

Ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB** ist zusammenfassend für die 21. FNP-Änderung und für den Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ gegeben, um den Gewerbeflächenbedarf in den beteiligten Kommunen im Sinne der Standort- und Arbeitsplatzsicherung decken zu können und um die Fläche und die Erschließung gemäß den kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu ordnen. Für den Standort nördlich der B 513 wird somit der Flächennutzungsplan der Stadt in einem Verfahren zur 21. FNP-Änderung angepasst und im Parallelverfahren der Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel aufgestellt. Die Gebietsgliederung des Gesamtkonzepts und die Einbindung in die umgebenden Nutzungsstrukturen ergeben sich aus der städtebaulichen Rahmenplanung.

b) Städtebaulicher Rahmenplan

Gemäß den dargestellten Überlegungen und Zielsetzungen sowie in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit soll in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zunächst der Teilbereich Nord des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ nördlich der B 513 entwickelt werden. Das im Jahr 2016 erarbeitete **integrierte Handlungskonzept (IHK)**¹ stellt die planerische Grundlage dar. Die Planungsgrundlagen sowie die planungsrechtlichen und erschließungstechnischen Fragen wurden stadtgebietsübergreifend für das Gesamtgebiet geprüft, so dass schrittweise die Bauleitplanung für die beiden Teilgebiete im Norden auf Gütersloher und auf Harsewinkeler Stadtgebiet eingeleitet werden kann.

Darauf aufbauend wurde zunächst das Erschließungs- und Flächenkonzept als **städtebauliche Rahmenplanung für den Teilbereich Nord** erarbeitet (siehe Kap. 4.2 Begründung B-Plan Nr. 85). Diese bildet nunmehr die städtebauliche Basis für die vorliegende Flächennutzungsplanänderung sowie den Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel und für den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh. Die Einbindung in das Gesamtkonzept für das Konversionsgebiet mit dem Teilabschnitt Süd ergibt sich gemäß Darstellung des integrierten Handlungskonzepts.

Zur Anbindung des Plangebiets nördlich der B 513 werden die bestehenden Knoten im Bereich der heutigen Hauptzufahrt für den südlichen Bereich und der Straße Oester sowie der Knoten B 513/ Straße Am Stellbrink genutzt. Letzterer stellt zudem einen potenziellen Anschlusspunkt für die in Diskussion befindliche „Anbindung Süd“ dar, die gemäß verkehrsgutachterlicher Untersuchung² für die Entwicklung des südlichen Teilbereichs des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ voraussichtlich geboten ist. Die vorliegende Entwicklung des nördlich der B 513 gelegenen ersten Teilbereichs ist dagegen gemäß Verkehrsuntersuchung noch im vorhandenen Straßennetz mit begleitenden Maßnahmen und im Sinne eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes denkbar. Auf das Verkehrsgutachten und die Ausführungen unter Kapitel 4.1 dieser Begründung wird verwiesen.

¹ Stadt Gütersloh, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und pp a|s architekten stadtplaner GmbH: Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ Integriertes Handlungskonzept (IHK), Juni 2016

² BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020.

Die Knotenpunkte werden bereits heute teilweise mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Hinsichtlich notwendiger Knotenanpassungen sind diese mit Straßen.NRW im Verfahren zu prüfen. Linksabbiegespuren sind bei beiden Knoten bereits vorhanden. Beide Knoten sind im weiteren Planverlauf auf notwendige Ausbaurfordernisse zu prüfen. Dies betrifft gemäß aktuellem Sachstand jeweils die direkten Zufahrtsbereiche in die nördlich der B 513 gelegenen Teilflächen. Die diesbezüglich konkreten Abstimmungen mit den Fachbehörden sind zwischenzeitlich erfolgt und die entsprechenden Flächen werden in den Bebauungsplänen Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie Nr. 400 der Stadt Gütersloh planungsrechtlich gesichert. Im Vorfeld der vorliegenden Planüberlegungen wurde auch die Möglichkeit von Kreisverkehrslösungen geprüft, aufgrund von Bedenken seitens Straßen.NRW und des notwendigen sowie unverhältnismäßigen (angesichts bestehender und gut funktionierender Knotenpunkte) Investitionsbedarfs aber verworfen. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers waren insbesondere Bedenken hinsichtlich des Verkehrsflusses ausschlaggebend.

Die Bushaltestellen im Bereich der beiden Knoten sollen grundsätzlich erhalten, im Zuge der Gebietsentwicklung jedoch neu angeordnet werden. Lage, Ausbau und Anbindung sind im Zuge der Entwurfserarbeitung mit den Fachbehörden abgestimmt und die entsprechenden Flächen in den Bebauungsplänen Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie Nr. 400 der Stadt Gütersloh planungsrechtlich gesichert worden.

Die Bewirtschaftung und Unterhaltung der nördlich des Welplagebachs angeordneten Flächen für Retentions- und Naturschutzmaßnahmen wird soweit möglich über bestehende Erschließungsstraßen sichergestellt. Der größere, mittlere Bereich wird über einen neuen Unterhaltungsweg vom Nottebrocksweg entlang des Welplagebachs über ein bestehendes Brückenwerk angebunden. Die westlich gelegene Fläche über den bestehenden privaten Wirtschaftsweg von der B 513 ausgehend. Die diesbezüglichen Nutzungsrechte werden auf privatrechtlicher Ebene geregelt. Im entsprechenden Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel werden dazu entsprechende Geh- und Fahrrechte definiert.

Neue private Zufahrten zur B 513 sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht möglich. Die bestehenden privaten Zufahrten besitzen Bestandsschutz, jedoch nur für die bereits genehmigten Nutzungen.

Entlang des Welplagebachs soll ein mindestens 20,0 m breiter Gewässerentwicklungskorridor inklusive Anpflanzungen von Ufergehölzen entlang des Bachlaufs den Bachbereich sichern und weiterentwickeln. In den neu verlegten Bachabschnitten wird der Korridor im künftigen Gewerbegebiet entsprechend reduziert. Im westlichen Planbereich in Harsewinkel sichert künftig eine Gebietseingrünung den qualitätsvollen Übergang der geplanten Gewerbeflächen in den nördlich gelegenen offenen Landschaftsraum. Analog wird eine Gebietseingrünung an der westlichen Schnittstelle der geplanten GE-Flächen vorgesehen.

Im Grundsatz sollen prägende und erhaltenswerte Baum- und Gehölzstrukturen entlang der bestehenden Gebietsränder im Planverfahren als Eingrünung und Gliederung gesichert werden. Innerhalb der geplanten Gewerbeflächen soll der prägende Baumbestand auf den Flurstücken 147, 190 und 192 (Bereich Gütersloh) weitgehend erhalten und nach Norden in Richtung Welplagebach durch eine Heckenstruktur angebunden werden. Damit soll das Plangebiet gegliedert werden, gleichzeitig wird der prägende Gehölzbestand vernetzt. Entlang der geplanten Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Planstraßen A und B sollen, soweit sinnvoll möglich, ebenfalls prägende Einzelbäume zum Erhalt festgesetzt werden. Der genaue Umfang des Erhalts wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung der verbindlichen Bauleitpläne abgestimmt und festgelegt.

Da die Entwicklung auf Teilen des festgesetzten Überschwemmungsgebiets des Welplagebachs erfolgt, sind eine teilweise Verlegung des Gewässers und eine Neuanlage von Retentionsräumen auf vorhandenen Flächen nördlich des jetzigen Bachlaufs erforderlich. Diesbezüglich ist parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren ein separates wasserrechtliches Verfahren notwendig (vgl. Kapitel 4.3).

Bereits frühzeitig ist eine erste orientierende schalltechnische Untersuchung³ vorgenommen worden. Aufbauend auf den Ergebnissen wird deutlich, dass Industrienutzungen in GI-Gebieten gemäß § 9 BauNVO aufgrund der bestehenden Immissionsorte im Umfeld der Teilfläche Nord voraussichtlich nur im Teilbereich Süd und dort von der B 513 abgesetzt möglich sind. Zu den immissionsrechtlichen Anforderungen und Fragestellungen wird auf Kapitel 4.2 verwiesen. Somit werden im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel und analog im Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh jeweils ein Gewerbegebiet GE gemäß § 8 BauNVO geplant. In der südöstlichen Teilfläche im Zufahrtbereich Am Stellbrink ist zudem eine Einschränkung des Störgrads auf Mischgebietsniveau zum Schutz der direkt angrenzenden Wohnnutzung notwendig.

Auf den städtebaulichen Rahmenplan Teilbereich Nord zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ der Stadt Harsewinkel (Stand Januar 2021) wird verwiesen.

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Rahmenbedingungen

Der geplante Teilbereich Nord des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ befindet sich zwischen Harsewinkel und Gütersloh. Die nunmehr im Zuge der 21. FNP-Änderung überplanten Flächen liegen nördlich der B 513. Die städtebauliche und landschaftsräumliche Situation im Plangebiet wird sowohl durch den ehemaligen Flugplatz und Militärstandort südlich der Marienfelder Straße (B 513) als auch durch den umgebenden offenen Landschaftsraum nördlich der B 513 mit überwiegend intensiver landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Das Umfeld weist außerdem vereinzelte Hofstellen, Streubebauung, Gehölzstreifen und einzelne Wäldchen auf.

Die in der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung überplanten Flächen werden aktuell weitgehend intensiv landwirtschaftlich oder als Grünlandflächen genutzt. Von der B 513 führt ein Erschließungsstich zu der ehemaligen Hofstelle (zwischenzeitlich abgebrochen) sowie zu der Sporthalle und zu früheren Außensportflächen der britischen Streitkräfte (zwischenzeitlich abgebrochen resp. zurückgebaut). Weitere Bebauung ist im Plangebiet nicht vorhanden. Im Westen durchquert eine weitere Hofzufahrt das Gebiet. Hier ist an der nördlichen Plangebietsgrenze außerdem ein zu erhaltener Waldbestand vorhanden. Im direkten Umfeld entlang der nördlichen Plangebietsgrenze bestehen mehrere Wohnnutzungen/Hofanlagen mit angeschlossenen Ackerflächen und vereinzelten Gehölzbeständen. Im Osten grenzen die Bahntrasse sowie der Nottebrocksweg an der Gemarkungsgrenze das Plangebiet ab. An der nördlichen Plangebietsgrenze fließt in Richtung Nordwesten der Welplagebach. Entlang der Plangebietsränder und teilweise innerhalb gliedern einige wenige Gehölzstrukturen den Planbereich.

³ Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barrack“, Bielefeld 05.01.2021.

Östlich des Anschlussgleises zur TWE-Strecke schließt auf dem Stadtgebiet Gütersloh das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 400 „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ an. Große Teile des Planbereichs sind dort durch aktuelle Grünlandflächen sowie die ehemalige Siedlung Parsevalstraße (zwischenzeitlich abgebrochen) geprägt.

Im Umfeld des Gesamtgebiets liegen im Westen, Norden und Osten mehrere Hofstellen mit angeschlossenen Ackerflächen und vereinzelt Gehölzbeständen.

Zur umweltfachlichen Bestandsaufnahme wird auf die Umweltprüfung als Teil II dieser Begründung verwiesen.

Die Marienfelder Straße (B 513) bildet die Haupteerschließungsstraße für das Plangebiet. Entlang der B 513 sind zwei prägende Kreuzungsbereiche vorhanden, welche die Erschließung des nördlichen und südlichen Bereichs übernommen hatten. Diese liegen an den Straßen Am Stellbrink und Oester. Südlich der B 513 beginnt das Flugplatzgelände der ehemaligen britischen Streitkräfte mit Kasernenbebauung in einem 400 bis 500 m tiefen Streifen entlang der Straße und dahinter angrenzenden Freiflächen sowie der Start-/Landebahn des Flugplatzes. Für das Gelände ist im integrierten Handlungskonzept Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ ebenfalls eine zivile Nachnutzung und Entwicklung als zweiter Abschnitt des Interkommunalen Gewerbegebiets vorgesehen (s. oben).

Im Norden in rund 1 km Entfernung führt die Haupttrasse der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) entlang, die auf diesem Abschnitt Gütersloh, Blankenhagen, Harsewinkel und Marienfeld verbindet. Derzeit wird diese Schienentrasse ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Geplant ist jedoch eine Wiedereinführung eines schienengebundenen Angebots für den öffentlichen Personennahverkehr auf der TWE-Strecke zwischen Harsewinkel und Gütersloh bis Verl. Die Bundesstraße B 513 verbindet das Plangebiet in Richtung Osten mit dem Stadtgebiet Gütersloh und nach Westen mit der Stadt Harsewinkel und dem weiteren Anschluss in Richtung Versmold.

Die Ortslagen Harsewinkel, Gütersloh, Marienfeld und Herzebrock-Clarholz mit ihren Siedlungsgebieten liegen deutlich abgesetzt vom Plangebiet (Siedlungsbereich Gütersloh im Südosten ca. 2 km, Siedlungsbereich Marienfeld im Nordwesten ca. 2,7 km, Siedlungsbereich Herzebrock-Clarholz ca. 9 km im Südwesten). Somit führen diese Siedlungsbereiche nicht zu besonderen Einschränkungen aus immissionsschutzfachlichen, klimaökologischen oder sonstigen Gründen. Die im direkten Umfeld bestehenden Hofanlagen und Wohnnutzungen (u. a. Marienfelder Straße Nr. 378) sind jedoch u. a. aus immissionsschutzfachlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen.

3.2 Landes- und Regionalplanung

a) Landesentwicklungsplan

Die Stadt Harsewinkel ist im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) als **Grundzentrum** eingestuft worden. Der Planbereich der vorliegenden Änderung ist im LEP als **Freiraum** dargestellt und z. T. Gebiet zum Schutz des Wassers. Die nördlich angrenzenden Flächen sind ebenfalls als Freiraum dargestellt, die Flächen des Flugplatzes als Siedlungsraum (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen).

b) Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold und Zielvorgaben für die kommunale Bauleitplanung

Das Plangebiet wird seit der 2017 erfolgten **36. Änderung des Regionalplans des Regierungsbezirks Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld** zum Großteil als **Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)** dargestellt. Die B 513 ist als Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Die an den GIB angrenzenden Flächen im Norden und Nordosten des Plangebiets werden als **Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche** mit Funktionen zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung dargestellt. Der Bereich des Flugplatzes wurde im aktuell rechtskräftigen Regionalplan weiterhin als Flugplatz aufgenommen. Die nördlich verlaufende TWE-Bahntrasse wird als Schiene für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt, die Anschlussstrasse an das Flughafengelände wird nicht dargestellt, eine Berücksichtigung ist jedoch in den textlichen Ergänzungen aufgenommen worden.

Die regionalplanerischen **Zielvorgaben gemäß Regionalplan des Regierungsbezirks Detmold** sind Grundlage der kommunalen Planungsentscheidung und im Rahmen der Bauleitplanung zwingend zu beachten. In den Bauleitplanverfahren ist jeweils abzustimmen, zu welchem Zeitpunkt bzw. für welchen Bauabschnitt und in welchem Verfahren – *vorbereitende FNP-Änderungen*, *parzellenscharfer* Bebauungsplan oder *ergänzende* Fachplanungen bzw. Abstimmungen – die Ziele sinnvollerweise zu beachten und umzusetzen sind. Die konkrete landesplanerische Abstimmung gemäß § 34 Landesplanungsgesetz (LPG) mit der Bezirksregierung Detmold ist zwischenzeitlich erfolgt und die positive Stellungnahme mit Datum vom 12.05.2021 (Aktenzeichen 32.204.21.01-4113) eingegangen.

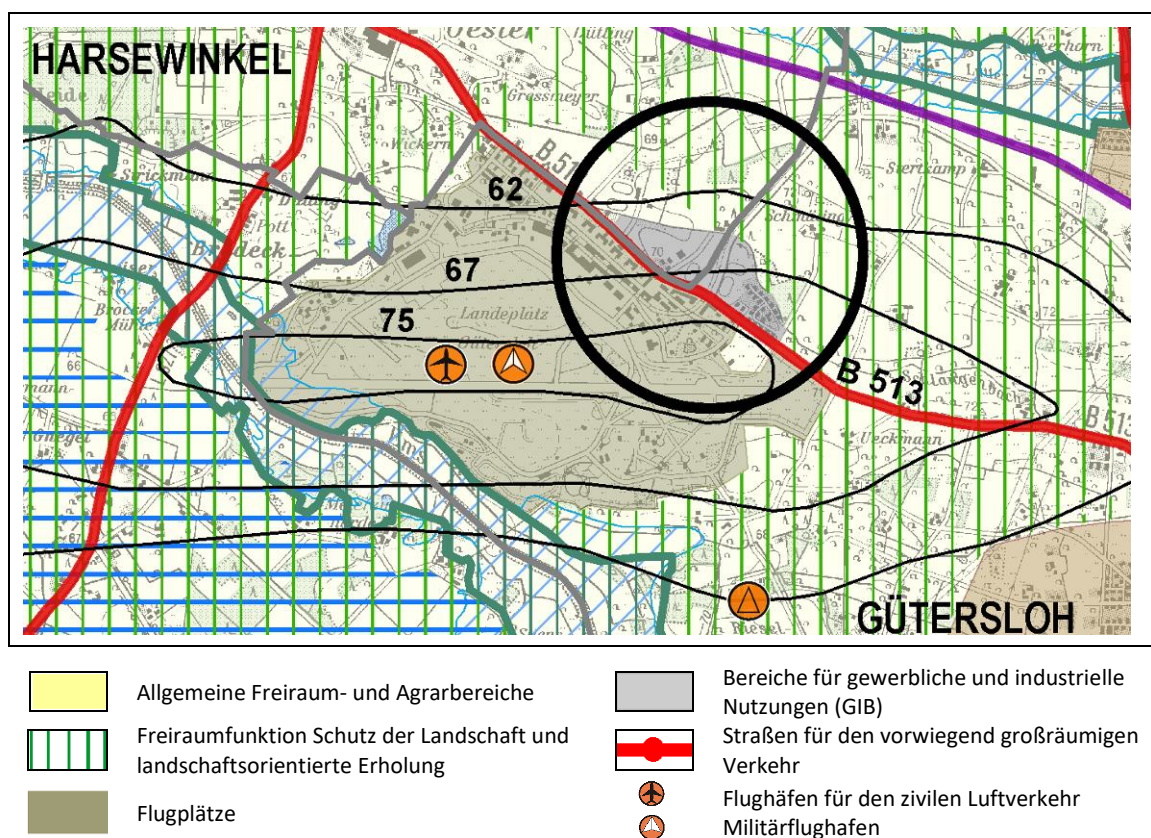


Abb. 1: Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, 36. Änderung Auszug (2017)
– ohne Maßstab –

Im Zuge der 36. Regionalplanänderung wurden die städtebaulichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den beteiligten Kommunen intensiv erörtert. Die absehbaren regionalplanerischen Flächenbedarfe wurden ermittelt, die ggf. in Frage kommenden Standorte in den Kommunen wurden untersucht und erörtert. Im Ergebnis wurde angesichts der Nachnutzungspotenziale (Konversionsstandort) der Bereich Flugplatz Gütersloh ausgewählt und als sachgerecht sowie ziel führend eingestuft. Auf die dortigen Unterlagen wird verwiesen.

c) Flächenbedarf in den Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz

Die umfassenden vorbereitenden Planungsarbeiten für die 36. Regionalplanänderung haben gezeigt, dass die Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz die anstehende mittel- bis langfristige Nachfrage nicht mehr mit dem bisherigen regionalplanerisch abgestimmten Flächenkonzept und mit kleinteiligen Ergänzungen im Bestand abdecken können. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass angesichts der bisherigen Entwicklung der Kommunen sowie angesichts der Rahmenbedingungen im Kreis Gütersloh auch in den nächsten Jahren eine vergleichsweise positive Entwicklung der Kommunen und der regionalen Wirtschaft zu erwarten ist. Die Kommunen sind somit bestrebt, rechtzeitig neue gewerblich-industrielle Bauflächen über die bestehenden regionalplanerischen Standorte und die bisherigen Darstellungen in den Flächennutzungsplänen hinaus zu entwickeln.

Aus regionalplanerischer Sicht ist die 36. Änderung des Regionalplans aus mehreren Gründen geboten, die vorhandene Konversionsfläche muss einer adäquaten Nachfolgenutzung zugeführt werden. Sie ist Teil des Konversionsprozesses und damit der Entwicklungsstrategie für den Flugplatz Gütersloh. Die Umsetzung dieser Fläche erfolgt in interkommunaler Zusammenarbeit der drei benachbarten – von der Konversion betroffenen – Kommunen. Die 36. Änderung dient dabei auch als wirtschaftlicher Einstieg in den Konversionsprozess des Flughafens selbst. Dieser ist eine komplexe, mit einem hohen finanziellen Risiko verbundene und langfristige Aufgabe, die entsprechend vorbereitet werden muss. Ergänzend hält die Regionalplanungsbehörde fest, dass der Bedarf für die Änderung gegeben ist, da in dieser Teilregion des Kreises Gütersloh ein Fehlbedarf an gewerblich-industriell nutzbaren Wirtschaftsflächen besteht.

Insbesondere die Problematik, dass es aktuell Engpässe für eine Wirtschaftsflächenentwicklung für größere gewerbliche und industrielle Betriebe in den Städte Harsewinkel und Gütersloh gibt, wird sowohl in dem Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für den Kreis Gütersloh (2017)⁴ als auch in dem Integrierten Handlungskonzept⁵ für den ehemaligen Flugplatz Gütersloh thematisiert. In beiden Gutachten wird ferner darauf hingewiesen, dass sich diese Flächenengpässe zukünftig noch weiter verstärken werden, wenn nicht neue Standorte für Wirtschaftsflächen entwickelt werden.

Gemäß Bezirksregierung (s. u. a. Drucksache RR-21/2017) sind zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 1. Januar 2017 in den drei beteiligten Kommunen im Durchschnitt insgesamt ca. 11,27 ha Gewerbe- und Industrieflächen (GIF) pro Jahr verbraucht worden. Für den Planungszeitraum von 20 Jahren ergibt sich damit überschlägig ein GIB-Bedarf von ca. 225 ha. Von diesem Bedarf sind die vorhandenen Reserveflächen (einschließlich der betriebsgebundenen Reserveflächen) abziehen. In den drei beteiligten Kommunen belaufen sich die Reserveflächen zum Stichtag 1. Januar

⁴ CIMA Beratung + Management GmbH und pro Wirtschaft GT GmbH (2017): Kreis Gütersloh – Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017, Februar 2017.

⁵ Stadt Gütersloh, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und pp a|s architekten stadtplaner GmbH: Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ Integriertes Handlungskonzept (IHK), Juni 2016.

2017 in Summe auf ca. 100 ha. Für den o. g. Planungszeitraum ergibt sich damit ein zusätzlicher rechnerischer GIB-Bedarf von insgesamt ca. 125 ha. Die ca. 24 ha GIB, die im Rahmen der 36. Änderung neu dargestellt werden, sind somit vom zukünftigen GIB-Bedarf der drei beteiligten Kommunen gedeckt. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen bis zum Jahr 2020 gehen die Kommunen von einem weiter steigenden Flächenbedarf aus.

Benötigt werden mittel- bis langfristig insbesondere größere zusammenhängende Gewerbe- und Industrieflächen, die möglichst gut erschlossen sein müssen, eine flexible und ggf. störende gewerblich-industrielle Nutzung zulassen und einen ausreichenden Entwicklungsspielraum bieten. Kleinere Baugrundstücke, die als eingeschränktes Gewerbegebiet GEN gemäß § 8 BauNVO mit begrenztem Emissionspotenzial für kleinere und störungsarme Betriebe geeignet sind, können im Stadtgebiet teilweise noch angeboten werden und sind – z. B. im Falle von Handwerksbetrieben mit entsprechender Kundenorientierung – auch im Siedlungsbereich (ASB) sinnvoll und sachgerecht unterzubringen. Bedarf besteht jedoch an Bauflächen, die großflächiger als Gewerbe- und Industriegebiet GE und GI gemäß §§ 8, 9 BauNVO entwickelt werden können, da nur so größeren Betrieben ein ausreichender Entwicklungsspielraum eingeräumt werden kann und Immissionschutzkonflikte vermieden werden können.

Derartige Gewerbe- und Industrieflächen können jedoch bereits heute in der Region Gütersloh und Umgebung kaum noch angeboten werden. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der absehbaren weiteren Nachfrage nach Gewerbe-/Industrieflächen hatten sich die Kommunen nach den langwierigen vorbereitenden Erörterungen entschlossen, nunmehr gemeinsam die Neuentwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets einzuleiten.

Die Neuentwicklung einer interkommunalen GIB-Fläche muss als Standortkriterium nach den Erfahrungen der beteiligten Kommunen ein ausreichend großes Flächenpotenzial in der oben dargelegten Größenordnung ermöglichen. Wünschenswert sind zudem perspektivisch denkbare potenzielle Erweiterungsmöglichkeiten für den Standort. Diese sind vorliegend südlich der B 513 grundsätzlich gegeben.

d) Alternativendiskussion und Standortentscheidung für den „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“

In der **Stadt Harsewinkel** besteht ein Planungserfordernis für die Entwicklung größerer gewerblich-industrieller Bauflächen. Die bereits entwickelten Industrieflächen an der Brockhäger Straße in Harsewinkel waren von ihrer Struktur und von ihrer Größenordnung auf einen längeren Entwicklungszeitraum ausgerichtet. Durch die Inanspruchnahme aller Angebotsflächen durch die Firma ARVATO (Bertelsmann) benötigt die Stadt Harsewinkel in absehbarer Zeit weitere Gewerbe- und Industrieflächen. Eine Erweiterung dieses Standortes ist aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit in absehbarer Zeit nicht möglich.

Bereits im Aufstellungsverfahren des Gebietsentwicklungsplans 2004 wurde für das **Stadtgebiet Gütersloh** ein Neubedarf an Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzungen von 100 ha bilanziert. Davon wurden allerdings lediglich 50 ha im Regionalplan zeichnerisch dargestellt. Die verbleibenden 50 ha sollten während der Geltungsdauer des Regionalplans „GEP – TA Oberbereich Bielefeld“ über ein Änderungsverfahren an geeigneter Stelle im Stadtgebiet verortet werden. Die Stadt Gütersloh hat im Zuge der 36. Regionalplanänderung teilweise die bislang nicht verorteten 50 ha eingebracht.

Weiterhin wurde durch die 16. Regionalplanänderung auf dem Gebiet der Stadt Gütersloh (Rechtskraft mit Bekanntmachung vom: 11.04.2011) eine gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) geändert. Kompensiert wurde diese GIB-Rücknahme durch eine Beteiligung am interkommunalen Gewerbegebiet „Ravenna-Park“ der Städte Halle (Westf.), Gütersloh und Werther (Westf.). An diesem Standort sind jedoch mittlerweile keine planerischen Reserven mehr verfügbar.

Im Jahr 2015 wurde das Gewerbeentwicklungskonzept der Stadt Gütersloh in einer überarbeiteten Fassung beschlossen. Im Rahmen der Überarbeitung des Gewerbeentwicklungskonzepts wurden die noch vorhandenen Gewerbegrundstücke sowie mögliche Alternativstandorte näher untersucht. Auf das Gewerbeentwicklungskonzept wird verwiesen.

Zusammenfassend zeigt sich, dass in den beiden Städten und ebenso in der Gemeinde Herzebrock-Clarholz vor allem für größere gewerbliche oder industrielle Nutzungen keine geeigneten Gewerbegrundstücke mehr zur Verfügung stehen. Es existieren derzeit keine realistischen Standortalternativen, auf die Flächendiskussionen im Zuge der anstehenden Neuaufrstellung des Regionalplans OWL wird verwiesen.

Die Flächen im Bereich des Flugplatzes Gütersloh bieten als einziger Standort die erforderlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von größeren Betrieben. Die Vorteile einer regionalen Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenentwicklung können an diesem zwischen den beiden Städten Gütersloh und Harsewinkel gelegenen sowie gut erschließbaren Standort sinnvoll/sachgerecht umgesetzt werden. Die drei Nachbarkommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen deshalb, den Flugplatz und den Änderungsbereich in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln. Hierfür wurde die Gewerbeplatz Flugplatz Gütersloh GmbH gegründet, die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen wurden abgeschlossen.

Auf die Standortdiskussion und auf die Verfahrensunterlagen zur 36. Regionalplanänderung wird ausdrücklich Bezug genommen.

e) Neuaufrstellung Regionalplan OWL – Entwurf 2020

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Neuaufrstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold ist die Bedeutung des Standorts „Flugplatz Gütersloh“ für die beteiligten Kommunen nochmals ausdrücklich bestätigt worden, hier werden wesentliche Potenziale für die Weiterentwicklung gesehen. Dokumentiert wurden diese u. a. im Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017 des Kreises Gütersloh.⁶ Auf das Konzept wird ebenfalls verwiesen.

Aktuell wurde der Entwurf für einen neuen Regionalplan OWL durch die Regionalplanungsbehörde vorgelegt. Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat in seiner Sitzung am 5. Oktober 2020 einstimmig das formale Erarbeitungsverfahren eröffnet. Die wesentliche materielle Grundlage im Rahmen der Neuaufrstellung des Regionalplans OWL ist der Landesentwicklungsplan (LEP) NRW 2017. Dieser ist mit seinen Zielen und Grundsätzen in der Fassung der 1. Novelle vom 5. August 2019 rechtskräftig und durch die Regionalplanung umzusetzen. Vom 1. November 2020 bis zum 31. März 2021 läuft derzeit das Beteiligungsverfahren für die Neuaufrstellung des Regionalplans OWL. Aktuell läuft die Auswertung des Beteiligungsverfahrens. Dazu haben u. a. im Herbst 2022 Erörterungstermine zwischen der Bezirksregierung und den Kommunen, auch unter Beteili-

⁶ CIMA Beratung + Management GmbH und pro Wirtschaft GT GmbH (2017): Kreis Gütersloh – Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017, Februar 2017.

gung der Städte Harsewinkel und Gütersloh sowie der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, stattgefunden.

Im aktuellen Regionalplanentwurf 2020 werden die Inhalte der 36. Änderung des Regionalplans für den Teilbereich Nord übernommen. Ergänzend werden entlang des Welplagebachs teilweise Überschwemmungsbereiche dargestellt. Die Verbindungstrasse zur TWE-Bahnlinie wird nicht nur textlich thematisiert, sondern auch im Planwerk festgelegt. Im Teilbereich Süd werden die baulich entwickelten Bereiche als GIB-Flächen und die südlich angrenzenden Freiräume als Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche mit der Freiraumfunktion Schutz der Natur dargestellt und damit an den übergeordneten Entwicklungszielen des Gewerbeparks ausgerichtet. Aktuell wird die erneute Offenlage vorbereitet.

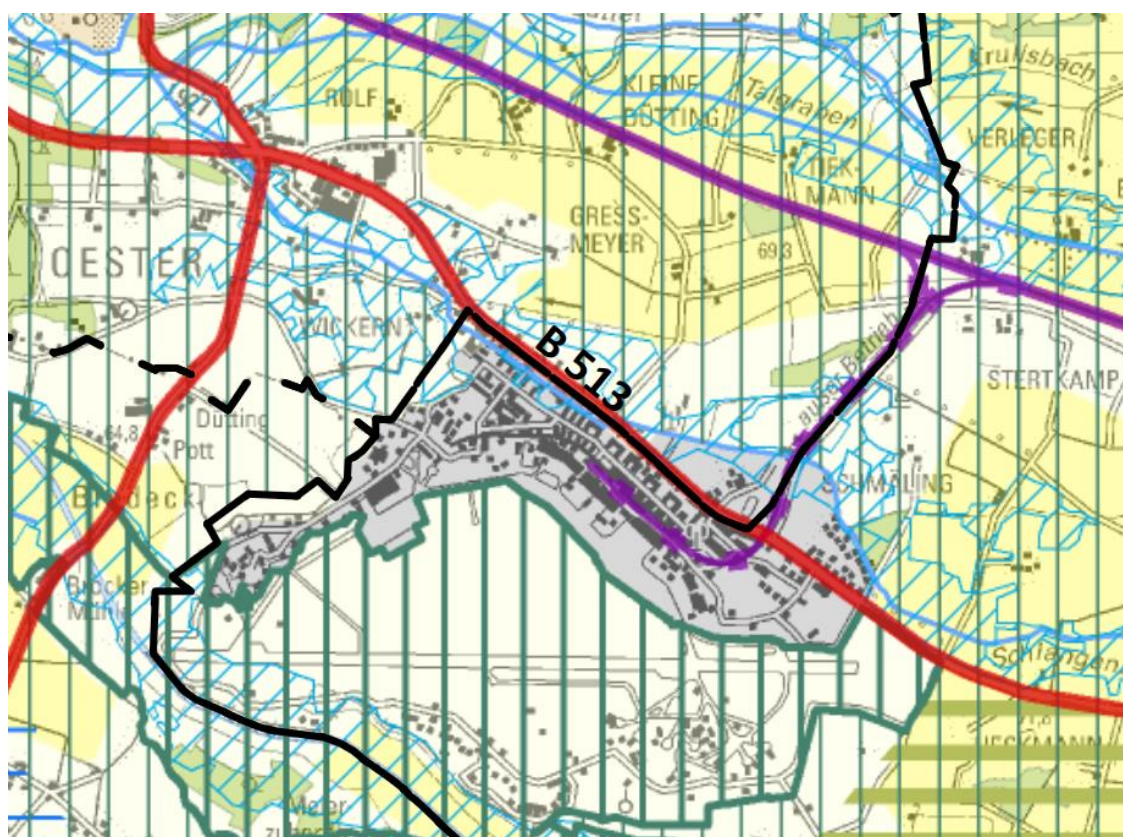


Abb. 2: Auszug Regionalplan OWL – Entwurf 2020, 05.10.2020
– ohne Maßstab –

△ Nord

Im Regionalplan-Entwurf 2020 ist für die Stadt Harsewinkel ein Flächenkontingent für Wirtschaftsflächen (Bruttobauland in ha) von 63 ha vorgesehen. Der Planungshorizont für den Regionalplan OWL ist das Jahr 2040. Im Vergleich zum aktuell noch gültigen Regionalplan aus dem Jahre 2004 stellt dies einen deutlichen Anstieg bezüglich des Neubedarfs an Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung dar. Für die Stadt Gütersloh sind 261 ha und für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz 42 ha ermittelt worden. Insgesamt wird für die drei Kommunen ein Wirtschaftsflächenkontingent von rund 366 ha angegeben. Auch diese aktuellen Zahlen dokumentieren den großen Flächenbedarf im Bereich industrieller und gewerblicher Nutzungen.

Angesichts der bestehenden Wirtschaftsflächenpotenziale im nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh von knapp 20 ha (Bruttobauland in ha) und im südlichen Teilbereich von knapp 100 ha wird deutlich, dass weder der kleinere, aktuell anstehende Bereich nördlich der B 513 noch

das theoretisch mittel- bis langfristig geplante gesamte Wirtschaftsflächenpotenzial von rund 120 ha des Flugplatzes Gütersloh den prognostizierten Bedarf allein abdecken können. Aufgrund der ganz erheblichen Probleme der Kommunen bereits in den letzten 20 Jahren bei der Entwicklung geeigneter Gewerbestandorte ist festzuhalten, dass dieses Flächenpotenzial von zentraler Bedeutung für den Wirtschaftsstandort sein wird – unabhängig von der konkreten Höhe der regionalplanerisch ermittelten Flächenkontingente.

Zusammenfassend zeigt sich, dass einerseits große Bedarfe hinsichtlich Wirtschaftsflächen bestehen bzw. im Regionalplanentwurf 2020 von der Bezirksregierung Detmold prognostiziert werden und dass andererseits in den drei Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz für wirtschaftliche Nutzungen derzeit kaum noch geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Die Flächen im Bereich des Flugplatzes Gütersloh bieten als einziger Standort die erforderlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von größeren Betrieben. Die Vorteile einer regionalen Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenentwicklung können an diesem zwischen den beiden Städten Gütersloh und Harsewinkel gelegenen Standort gut umgesetzt werden. Die drei Nachbarkommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen deshalb, den Flugplatz und die hier zu betrachtenden Konversionsflächen zwischen der B 513 und dem Welplagebach in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln.

3.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Wald

Die Neuaufstellung oder Änderung eines Bauleitplans kann Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die biologische Vielfalt gemäß § 1(6) Nr. 7 BauGB zu prüfen und in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Freiflächen im vorliegenden Änderungsbereich werden derzeit weitgehend als intensive landwirtschaftliche Ackerfläche und Grünland genutzt. Im Bereich der ehemaligen Sporthalle sind teilweise Gehölz-/Baumbestände vorhanden. Die Halle selbst wurde zwischenzeitlich abgerochen. Östlich davon finden sich brachgefallene Sport- und Erholungsanlagen mit geringem Versiegelungsgrad. Auch diese wurden zwischenzeitlich zurückgebaut. Im Norden oberhalb des Welplagebachs, werden die Flächen für Ackerbau oder als Grünland bewirtschaftet. Innerhalb des Gebiets, direkt südlich vom Welplagebach besteht eine kleine Waldfläche. Auf deren Südseite, mehrheitlich innerhalb der Kronentraufe, verläuft ein Wirtschaftsweg. Zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung auf der Südseite des Welplagebachs und der nördlichen Landwirtschaftsfläche besteht direkt angrenzend an die Hofstelle am Nottebrocksweg eine Brücke über den Welplagebach. Sowohl entlang des Nottebrockswegs und der B 513 als auch entlang des Fließgewässers Welplagebach sind begleitende Altbaumbestände vorhanden.

Südöstlich der Bahntrasse im Bereich des Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh bestehen vor allem Grünlandflächen. Nördlich und östlich des Plangebiets setzen sich die intensiv genutzten Ackerflächen fort, die zum Teil von dichteren Gehölzbeständen, Baumhecken oder kleinen Waldflächen durchquert werden. Direkt im Norden schließen zwei Hofstelle mit weiteren Gehölzbeständen an.

Im Plangebiet sind keine Natura 2000-Gebiete, keine Naturschutzgebiete, Naturdenkmale sowie gesetzlich geschützte oder schutzwürdige Biotope mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten betroffen. Das Plangebiet ist nicht Teil eines Landschaftsplans.

Nördlich des Verlaufs des Welplagebachs beginnt das **Landschaftsschutzgebiet LSG Gütersloh (LSG-3914-001)**. Entsprechend sind die beiden nördlichen Teilflächen des Geltungsbereichs ebenfalls Teil des Landschaftsschutzgebiets.

Zur Bestandsaufnahme, zu umgebenden Schutzgebieten und zu weiteren naturschutzfachlichen Fragestellungen wird auf den **Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 85 und zur 21. FNP-Änderung** in Teil II verwiesen.

3.4 Gewässer

An der nördlichen Grenze des Plangebiets liegt das **Fließgewässer Welplagebach**. Weitere Gewässer sind nicht vorhanden.

Entlang des Bachlaufs sind Teile des Plangebiets als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Das trifft vor allem auf die nördlichen Acker- und Grünlandflächen zu. Bei baulicher Inanspruchnahme dieses gesetzlich **festgesetzten Überschwemmungsgebiets** ist ein Antrag auf ausnahmsweise Ausweisung neuer Baugebiete in festgesetzten Überschwemmungsgebieten und die Genehmigung für die Verlegung von Teilen des Gewässers erforderlich. Das wegfallende Retentionsvolumen muss an anderer Stelle kompensiert werden. Diesbezüglich wird auf Kapitel 4.3 dieser Begründung verwiesen.

Das vorliegende Plangebiet 21. FNP-Änderung und der gesamte Bereich des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ liegen nicht in einem **Wasserschutzgebiet** oder in einem **Quellenschutzgebiet**.

3.5 Boden

Gemäß Bodenkarte NRW⁷ stehen im Plangebiet i. W. Sandböden an, die eine meist hohe Wasserdurchlässigkeit aufweisen. Die Gley-Podsol-Böden besitzen keine Staunässe, Grundwasser liegt tief bei 8 – 13 dm unter Flur vor. Die Böden haben eine geringe Sorptionsfähigkeit, geringe nutzbare Wasserkapazität und geringen Ertrag, sind jedoch jederzeit bearbeitbar.

Im Bereich des Bachs stehen bachbegleitend außerdem Gleyböden an. Diese Sandböden weisen einen Grundwasserstand von 4 – 8 dm unter Flur auf. Nach Entwässerung sind sie zum Teil ackerfähig mit geringem bis mittleren Ertrag, die Bearbeitbarkeit wird jedoch teilweise durch den hohen Grundwasserstand erschwert. Die Wasserdurchlässigkeit ist hoch bis sehr hoch bei einer geringen nutzbaren Wasserkapazität.

Zur Versickerung von Niederschlagswasser sind die grundnassen Böden nicht geeignet, da kein unterirdischer Stauraum verfügbar ist.

Die Kriterien der landesweit rechtlich zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen⁸ treffen auf die Böden innerhalb des Plangebiets nicht zu. Zur Bestandsaufnahme und zu weiteren bodenschutzfachlichen Fragestellungen wird auf den **Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 85 und zur 21. FNP-Änderung** in Teil II verwiesen.

⁷ Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück.

⁸ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, 3. Auflage, Krefeld 2017.

3.6 Altlasten und Kampfmittel

Im Bereich des Plangebiets des Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh können durch die militärische und andere Vornutzungen sowie durch kriegserische Auseinandersetzungen Altlasten und Kampfmittel vorhanden sein.

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 21. FNP-Änderung sind im Rahmen der historischen Erkundung⁹ **mehrere Verdachtsflächen für Altlasten** und **mehrere verüllte Bombenrichter** festgestellt worden. Die Altlastverdachtsflächen (VF 01-09) liegen insbesondere im Bereich der ehemaligen Hofstelle sowie im Umfeld des bestehenden kleinen Waldbereichs. Die verüllten Bombenrichter sind über das gesamte Gebiet verteilt und wurden z. T. im Zuge weiterer Untersuchungen mittels Rammkernsondierungen genauer untersucht und auf Schadstoffbelastungen überprüft. Im Ergebnis wurden an den überprüften Stellen keine gesundheitsgefährdenden Bestandteile festgestellt¹⁰. Die Altlastenverdachtsflächen liegen sowohl an verschiedenen Stellen innerhalb der Ackerflächen als auch im Bereich der ehemaligen Sporthalle und einer heute nicht mehr im Gebiet bestehenden Hofstelle. An einer der erfassten Stellen (VF 02 (ehemaliger Brandplatz)) wurde eine Belastung mit Dioxin festgestellt. Die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung wurden parallel zum Planverfahren mit den jeweiligen Fachstellen abgestimmt und zwischenzeitlich ordnungsgemäß durchgeführt. Entsprechende Hinweise wurden im Rahmen der Entwurfserarbeitung im Bebauungsplan Nr. 85 aufgenommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

Sofern bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen oder ähnlichen Eingriffen in den Boden oder in den Untergrund weitere Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung festgestellt werden, besteht gemäß Landesbodenschutzgesetz grundsätzlich die Verpflichtung, derartige Feststellungen unverzüglich der Stadt und der zuständigen Behörde (hier: Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Gütersloh) mitzuteilen.

Im Plangebiet liegen entsprechend der flächendeckend durchgeführten Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe bei der Bezirksregierung Arnsberg sowie der 2018 durchgeführten historisch-genetischen Rekonstruktion (HgR-KM) und Luftbildauswertung für Liegenschaften des Bundes – in diesem Fall für den ehemaligen Flugplatz Gütersloh (Princess Royal Barracks) sowie nördlich benachbarte Wirtschaftseinheiten – (Plan-Zentrum Umwelt GmbH im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Bau und Liegenschaften) in mehreren Bereichen **Kampfmittel- und Blindgängerverdachtspunkte** vor.¹¹ Entsprechende Hinweise wurden im Rahmen der Entwurfserarbeitung im konkreten Bebauungsplan Nr. 85 aufgenommen. Die Bezirksregierung Arnsberg gab im Jahr 2018 für die Fläche des Bebauungsplans Nr. 85 Empfehlungen für Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung. Dazu zählen die Sondierung der Flächen und Baugruben im Bereich der Bombardierung, die Bearbeitung der unbearbeiteten Blindgängerverdachtspunkte und Anwendung der Anlage 1 TVV. Die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung wurden parallel zum Planverfahren mit den jeweiligen Fachstellen abgestimmt und im Sommer 2022 durchgeführt. Basis bildeten die o. g. Untersuchungen sowie eine ergänzende orientierende Untersuchung inkl. Detailuntersuchung bez. Verbrennungsmulde¹² aus dem Juni 2021.

⁹ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Historische Erkundung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2019.

¹⁰ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Orientierende Untersuchung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2020 / Dez. 2020

¹¹ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: HgR/LBA-KM Ehem. Flugplatz Gütersloh (Princess Royal Bks) sowie nördlich benachbarte Wirtschaftseinheiten – kampfmittelverdächtige Flächen, Herne 31.01.2018.

¹² Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Orientierende Untersuchung incl. Detailuntersuchung Verbrennungsmulde, Herne uni 2021.

Weitere Vorkommen im Plangebiet können nie völlig ausgeschlossen werden. Tiefbauarbeiten sind daher grundsätzlich mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Treten verdächtige Gegenstände oder ungewöhnliche Bodenverfärbungen auf, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen, der Kampfmittelbeseitigungsdienst ist durch die Ordnungsbehörde oder durch die Polizei zu verständigen.

3.7 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Boden- und Baudenkmale sind im Geltungsbereich der 21. FNP-Änderung bisher nicht bekannt. Auch befinden sich hier keine besonders prägenden Objekte oder Situationen, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturguts der Stadt enthalten oder die kulturhistorisch von besonderem Wert sind. Vorsorglich wird auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei verdächtigen Bodenfunden (§§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz). Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien etc.) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Stadt als Unterer Denkmalbehörde und dem LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, anzuzeigen. Die Entdeckungsstätte ist drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten. Diesbezüglich wurde im Rahmen der Entwurfserarbeitung im konkreten Bebauungsplan Nr. 85 ein Hinweis aufgenommen.

Allgemeine denkmalpflegerische Belange sind im Umfeld ansonsten nach gegenwärtigem Planungsstand nicht durchgreifend berührt. Die Hofstellen im Umfeld sind z. T. stark wirtschaftlich überprägt worden, so dass das Siedlungsbild kulturhistorisch nicht mehr als besonders wertvoll eingestuft wird.

3.8 Land- und Forstwirtschaft

Der Bereich der vorliegenden FNP-Änderung ist zum Großteil durch intensive **Ackernutzung** geprägt. Die Bereiche um die ehemalige Sporthalle sowie die westliche Fläche nördlich des Welplagebachs werden seit der Aufgabe der Sportnutzung durch die britischen Streitkräfte derzeit **landwirtschaftlich als Grünland** genutzt. Die Sporthalle und die Sportflächen wurden zwischenzeitlich zurückgebaut). Die landwirtschaftliche Nutzung muss im Zuge der Umsetzung des primär gewerblichen Nutzungsziels, eingebettet in die „Konversion Gewerbepark Flughafen“, begründet aufgegeben werden.

Diesbezüglich wird besonders auf den dargestellten Bedarf an Wirtschaftsflächen, auf die Rahmenbedingungen und Planungsziele hingewiesen. Nutzungseinschränkungen werden auch die Flächen nördlich des aktuellen Welplagebachs erfassen, die für die neue Ausweisung der Retentionsflächen, naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen und für Maßnahmen des Artenschutzes (CEF-Maßnahmen) erforderlich werden. Im weiteren Verfahren werden die diesbezüglich notwendigen und sachgerechten Maßnahmen insbesondere mit den Fachbehörden abgestimmt und notwendige Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 85 definiert.

Die Waldfläche im Norden des Änderungsbereichs wird mit sachgerechten Abstandszonen erhalten.

3.9 Freizeit und Erholung

Für die ehemalige Sporthalle, die in der Vergangenheit ausschließlich durch Angehörige der britischen Streitkräfte genutzt wurde, ist keine Nachnutzung vorgesehen. Die damit verbundenen Infrastruktureinrichtungen sind somit nicht von erhöhter Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitnutzung der Bevölkerung. Der Rückbau ist unter fachlicher Begleitung und nach notwendigen begleitenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen ab August 2021 durchgeführt und abgeschlossen worden.

Dies betrifft auch den früheren Kunststoff-Sportplatz östlich der Sporthalle sowie die ehemaligen Sportflächen in der westlichen Fläche auf der Nordseite des Welpelgebachs. Für eine zivile Nachnutzung zu sportlichen Zwecken wird seitens der Kommunen kein Bedarf gesehen bzw. ist der Standort ungeeignet.

Belange der Naherholung im Umfeld werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

3.10 Leitungstrassen

Zu beachtende Leitungstrassen mit Schutzstreifen etc. wurden im weiteren Verfahren abgestimmt und im Bebauungsplan Nr. 85 planungsrechtlich gesichert. Die dazu ggf. notwendigen Einmessungen werden im Bebauungsplan-Verfahren vorgenommen. Auf der Ebene des vorliegenden FNP-Änderungsverfahrens besteht kein Handlungsbedarf.

4. Auswirkungen der Planung

4.1 Verkehr

a) Einbindung in das klassifizierte Straßensystem und Binnenerschließung

Die verkehrlichen Aspekte sind im vorliegenden Planverfahren schrittweise entwickelt und beleuchtet worden. Dabei sind u. a. mehrere Verkehrsuntersuchungen und eine verkehrstechnische Planung der Erschließungsknotenpunkte eingeholt worden (siehe Anlagen zu dieser Begründung sowie Begründung zum Bebauungsplan Nr. 85). Im Vorfeld der Satzungsberatung wurde zudem eine ergänzende Stellungnahme (siehe Anlage A.11) zu neuen Verkehrszahlen von Straßen.NRW (s. Stellungnahme aus Beteiligung gemäß § 4(2) BauGB vom 06.04.2023 im Zuge des parallel in Aufstellung befindlichen B-Plans Nr. 400 der Stadt Gütersloh und vom 12.05.2023 im Zuge des vorliegenden B-Plans Nr. 85) eingeholt. Zur besseren Verständlichkeit werden diese auszugsweise nachfolgend in deren zeitlichen Abfolge dargestellt.

Der direkte Anschluss an die **Bundesstraße B 513** (Marienfelder Straße) über vorhandene Knotenpunkte bindet das Plangebiet an das übergeordnete Straßennetz der Kernstädte Harsewinkel und Gütersloh und im weiteren Verlauf an die **Autobahn A 2 Anschlussstelle Rheda-Wiedenbrück** oder in Richtung Nordosten an die **Autobahn A 33** an. Die vorhandenen Hauptrouten und Knotenpunkte im Umfeld erfahren durch die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre der vorliegenden geplanten Gewerbeentwicklung eine Mehrbelastung.

Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020

Zur Untersuchung der Erschließung und der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens wurde frühzeitig eine **Verkehrsuntersuchung** eingeholt.¹³ Ziel der Untersuchung aus dem Jahre 2020 war insbesondere die Überprüfung, ob die durch das jeweilige Vorhaben erzeugten Verkehre in dem bestehenden Netz leistungsfähig abgewickelt werden können oder ob ggf. Anpassungen notwendig sind. Dabei hängt die Frage der Leistungsfähigkeit in besonderem Maße von der Größe der zu entwickelnden Fläche und den Entwicklungszielen ab. Im Sinne einer frühzeitigen und transparenten Herangehensweise werden im Gutachten unterschiedliche Bausteine/Größenordnungen der geplanten Entwicklung „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ untersucht. Dabei sind in Abhängigkeit zur vorgesehenen Entwicklung in grundsätzlich zwei Schritten (Teilbereiche Nord und Süd) und zu den definierten Planungszielen in der Verkehrsuntersuchung folgenden Bereiche und Größen von besonderer Wichtigkeit und den Berechnungen (Stand Juni 2020) zu Grunde gelegt:

- **Teilbereich Nord ca. 20 ha** Wirtschaftsflächenentwicklung (Prognose-Planfall 1c)
- **Teilbereiche Süd und Nord ca. 120 ha** Wirtschaftsflächenentwicklung (Prognose-Planfall 1b)

Aus kommunaler Sicht ist grundsätzlich eine gemeinsame aber auch eine getrennte respektive eine Entwicklung lediglich des kleineren nördlichen Bereichs denkbar.

Der Gutachter hält fest, dass die Hauptverkehrsknotenpunkte im Umfeld des Flughafengeländes auf der B 513, B 61, L 927 und L 788 in den verkehrlichen Spitzenstunden bereits im **Bestand** zum Teil schon nicht ausreichende Verkehrsqualitäten aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt auf Marienfelder Straße (B 513) und Nordring (B 61, KP3) auf Gütersloher Seite. Der Knoten ist im Sinne der Verkehrsqualitätenbetrachtung stark belastet. Es bestehen teilweise längere Rot- und damit Wartephase in den Spitzenstunden. Eine Erhöhung/Anpassung der Leistungsfähigkeit ist bezüglich Signalsteuerung und ggf. durch eine Änderung der Fahrstreifenaufteilung für die Kfz-Ströme zu prüfen und gemäß Gutachten möglich. Dies betrifft auch den Knotenpunkt Marienfelder Straße (B 513) / Klosterstraße/Südfeld (L 927, KP2). Im Bereich des Knotens Gütersloher Straße (L 788) / Tecklenburger Weg (L 927, KP1) wäre ggf. auch ein Ausbau der südlichen Knotenpunktzufahrt möglich.

In der **Prognose-Bezugsfall P0 Berechnung** wird dokumentiert, dass neben der Verkehrszunahme durch die Entwicklung eines Gewerbe-/Industriegebiets auf dem Flughafengelände die Kfz-Belastungen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz in Gütersloh, insbesondere auch durch den prognostizierten Einwohneranstieg, die Zunahmen im Pendlerverkehr und den Ausbau der Straßeninfrastruktur im Norden (Lückenschluss A33) sowie Nord-Osten (Ortsumgehung Ummeln) von Gütersloh, in Zukunft deutlich zunehmen werden. Dabei ist zu unterstreichen, dass unabhängig von den betrachteten Prognosefällen im Gutachten der jeweils größere Anteil der **Verkehrszunahme der allgemeinen Entwicklung** zuzuschreiben ist (siehe Verkehrsuntersuchung S. 60, Tabelle 7). Dies ist insbesondere im Prognose-Planfall 1c mit der kleinsten Entwicklungsfläche von 20 ha der Fall.

¹³ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020

Bei einer **Gesamtentwicklung** des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ (Teilbereiche Nord und Süd mit ca. 120 ha Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung, Prognose-Planfall 1b) empfiehlt der Gutachter in der Untersuchung aufgrund der allgemein prognostizierten Verkehrszunahme (Prognose-Bezugsfall P0) sowie der Zunahme durch die Gesamtentwicklung eine zusätzliche Erschließung des Flughafengeländes über eine „**Anbindung Süd**“ im Bereich der **Straße Am Stellbrink** zwischen der Marienfelder Straße (B 513) und der Herzebrocker Straße (L 788). Dies würde einen Ausbau sowie zum Teil eine Neutrassierung in diesem Bereich bedeuten. Gemäß Gutachter würden durch eine „Anbindung Süd“ im Umfeld des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ zum Teil deutliche Verkehrsabnahmen zu erwarten sein. Auf die Verkehrsuntersuchung wird diesbezüglich verwiesen.

Vorliegend stehen jedoch die **21. FNP-Änderung** sowie die weiteren aktuellen Planungen der Kommunen Harsewinkel sowie Gütersloh und damit der **Teilbereich Nord** zur Entwicklung an. Bezüglich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des umliegenden Straßennetzes ist demnach primär dieser Bereich zu prüfen. Aus Sicht der beteiligten Kommunen ist dieser Schluss sachgerecht und folgerichtig. Eine dargestellte Entwicklung darüber hinaus im Teilbereich Süd ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung und wäre in einem separaten Verfahren zu betrachten. Die dazu notwendigen politischen Beratungen und Beschlüsse wären dann vorzunehmen respektive zu treffen. Gutachterlich relevant im vorliegenden Bauleitplanverfahren sind demnach die **Ausführungen zum Prognose-Planfalle 1c** und damit die Entwicklung im Teilbereich Nord. In der Verkehrsuntersuchung (Stand Juni 2020) wird diesem Entwicklungsschritt eine Fläche von rund 20 ha zugrunde gelegt. Die gutachterlichen Kernaussagen dazu sind:

- Im Prognose-Planfall 1c erfolgen von der nördlichen Teilfläche deutlich weniger zusätzliche Kfz-Fahrten/Tag auf die B 513 als bei der geplanten Gesamtentwicklung. In Zahlen sind dies rund 2.150 Kfz-Fahrten/Tag.
- Gemäß Berechnung (Bezirks-Spinnenanalyse) fahren etwas mehr als 60 % der Kfz-Verkehre aus/in Richtung Westen und etwas weniger als 40 % der **Ziel- und Quellverkehre** aus/in Richtung Gütersloh. Bezüglich der Aufteilung der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre an den Knotenpunkten im Osten und im Westen der B 513 (bezogen auf die Spitzenstunden – Annahme: 10 % des Tagesverkehrs) im Vergleich zum Bestand, sind nur geringe sowie temporäre Mehrbelastungen zu erwarten. Im besonders stark belasteten Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) sind dies auf der Westseite rund 800 Kfz-Fahrten/Tag.

- Im **am stärksten belasteten Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3)** weisen bereits im Bestand in den beiden Tagesspitzen fast alle Linksab-/einbiegerströme nur eine ausreichende oder auch mangelhafte Verkehrsqualität (QSV D und E) auf.

Gemäß Untersuchung muss damit gerechnet werden, dass auch die geringen sowie temporären zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre zu dem Flugplatzgelände auch zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität auf der B 61 führen. In diesem Zusammenhang spielen nach den Äußerungen des Gutachters auch die Aufstellflächen und -längen auf den einzelnen Fahrstreifen eine entscheidende Rolle.

Die Kfz-Belastung pro Tag am Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) in der **Knotenpunktzufahrt B 513 West** (aus/in Richtung Flugplatz) beträgt im Analysefall Bestand rund 19.200 Kfz, im Prognose-Bezugsfall (P0) rund 22.000 Kfz und im Prognose-Planfall 1c (20 ha) rund 23.200 Kfz. Die allgemein prognostizierte Kfz-Erhöhung beträgt demnach an der Stelle rund 2.800 Kfz/Tag. Durch den Prognose-Planfall 1c (20 ha) erhöht sich die Belastung im Vergleich zum Bestand um 4.000 Kfz/Tag und im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall (P0) um ca. 1.200 Kfz/Tag (siehe Verkehrsuntersuchung S. 59, Tabelle 6).

Die Spitzenstundenbelastung erhöht sich am Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) in der **Knotenpunktzufahrt B 513 West** (aus/in Richtung Flugplatz) im Vergleich zum Bestand im Prognose-

Bezugsfall (PO) um rund 200 Kfz/h. Im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall (PO) verzeichnet der Gutachter im Prognose-Planfall 1c (20 ha) ein Zuwachs von rund 60 Kfz/h. Die allgemein prognostizierte Erhöhung im Prognose-Bezugsfall (PO) fällt demnach deutlich größer aus (siehe Verkehrsuntersuchung S. 60, Tabelle 7).

Klarstellend wird festgehalten, dass der Gutachter in seiner Untersuchung im Juni 2020 für den Teilbereich Nord eine Gewerbeentwicklungsfläche von 20 ha Bruttobauland zugrunde gelegt hat. Dies entsprach dem damaligen Kenntnisstand. Im Zuge der Planaufstellung der konkreten Bebauungspläne Nr. 85 der Stadt Harsewinkel und Nr. 400 der Stadt Gütersloh hat sich die **Gewerbeentwicklungsfläche auf rund 18,1 ha Nettobauland** (u. a. abz. Verkehrs-, Grün- und Maßnahmenflächen) konkretisiert. Diese Reduktion wird sich geringfügig positiv auf die Verkehrsberechnung und damit Belastung des bestehenden Straßennetzes auswirken.

Im **Ergebnis** dokumentiert der Gutachter im Juni 2020, dass bei einer ausschließlichen Bewertung der Verkehrsabläufe an den vier betrachteten Hauptverkehrsknotenpunkten (KP1-4) in den Spitzenstunden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bereits im Bestand Handlungsbedarf besteht. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten respektive bedarf aus gutachterlicher Sicht einer Gesamtverkehrsbetrachtung. Dies betrifft auch die vorliegende Entwicklung der Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden Bauleitplanverfahren der Städte Harsewinkel und Gütersloh.

Die Stadt Harsewinkel und die Stadt Gütersloh teilen grundsätzlich die Einschätzung des Gutachters, insbesondere bezüglich der teilweise starken Belastung des bestehenden Straßennetzes und der prognostizierten Zuwächse. Die Entwicklung der Teilfläche Nord muss damit besonders hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie Verträglichkeit in Bezug auf das bestehende Straßennetz und mögliche Betroffenheiten sowie im Sinne der gutachterlichen Empfehlungen einer **Gesamtbetrachtung** erfolgen. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden Aussagen, insbesondere unter Punkt e) Fazit - Gesamtstrategie Mobilität, verwiesen.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen besonders auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine **ergänzende Verkehrsuntersuchung**¹⁴ durchgeführt.

Untersuchungsfragen waren einerseits die maßgeblichen Knotenpunkte und die Kriterien und Grenzwerte für die Verkehrsqualitätsstufen an den Knotenpunkten nach HBS sowie im Sinne der o. g. Gesamtverkehrsbetrachtung eine vertiefende Betrachtung der Erreichbarkeit des Teilbereichs Nord mit dem Fahrrad und die Möglichkeiten im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement.

Im Kern bestätigt der Gutachter seine zusammenfassenden Aussagen der ersten Untersuchungen aus dem Juni 2020. Für eine attraktive Entwicklung der Stadt Gütersloh und des geplanten interkommunalen Gewerbebestands sind eine Gesamtbetrachtung und ein ganzheitliches Konzept erforderlich, um die Verkehrsprobleme in der Stadt zu lösen und um die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse aufzugreifen und sinnvoll zu fördern.

¹⁴ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021

Somit bleibt aus Sicht der Stadt weiterhin bei der bereits genannten **Doppelstrategie** mit zwei grundsätzlichen Ansätzen:

Baustein: Optimierung des Verkehrsnetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Das Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist im Sinne der genannten Möglichkeiten weiterhin zu optimieren und nach Bedarf auszubauen und zu ergänzen. Dies trifft in besonderem Maße auf den Knotenpunkt an der B 513 / B 61 (KP3), aber auch auf die anderen Knotenpunkte und Streckenabschnitte zu. Konkrete Möglichkeiten sind:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit in den LSA-gesteuerten Knotenpunkten mittels Anpassung/Optimierung der Signalsteuerung (insbesondere KP2 und KP3).
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit in den LSA-gesteuerten Knotenpunkten durch eine Änderung der Fahrstreifenaufteilung für die Kfz-Ströme (insbesondere KP2 und KP3).
- Ausbaumaßnahmen im Bereich der Knotenpunkte bzw. einzelner Knotenpunktzufahrten (insbesondere KP1).
- Steuerung der Verkehrsströme auf leistungsstärkere Routen mittels Verkehrslenkungsmaßnahmen.
- Weiterentwicklung/Optimierung bestehender Ordnungsinformationen/-maßnahmen (z. B. Richtungstafeln, Hinweisschilder auf besondere Eng-/Gefahrenstellen, Geschwindigkeitsbeschränkungen) u. a. im betroffenen Streckenabschnitt der L 927 (Tecklenburger Weg / Goppele Straße / Südfeld).
- Ggf. punktuell Querschnittsverbreiterung bei besonders problematischen Streckenabschnitten wie beispielsweise entlang der L 927.

Baustein: Kontinuierliche Reduzierung des MIV-Anteils durch ein umfassendes Maßnahmenbündel

Der MIV-Anteil ist durch innovative Mobilitätskonzepte sowie durch den Ausbau und die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), durch die Reaktivierung des Gütergleisanschlusses sowie durch die Verbesserung/Entwicklung des Angebots für den Radverkehr kontinuierlich zu reduzieren. Die sinnvollen Schritte und Maßnahmen dazu sind soweit möglich einerseits in den entsprechenden Bauleitplanverfahren (B-Plan NR. 85 Harsewinkel und B-Plan Nr. 400 Gütersloh) zu definieren, dieses sind insbesondere:

- Die planungsrechtliche Sicherung entsprechender Flächen für neue Bushaltestellen,
- die Sicherung eines qualitätvollen Angebots für die Fußgänger und Radfahrer mittels eigenständigem Fuß-/Radweg zwischen den Planstraßen und sicheren/separaten Raumangeboten innerhalb der Planstraßen in den Bauleitplanverfahren Nr. 85 und Nr. 400 sowie
- der planerischen Sicherung des bestehenden Gütergleisanschlusses.

Im Zuge der Umsetzung und im Rahmen parallel erfolgender Planungen sind eine ganze Reihe von Optimierungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu prüfen und soweit wie sinnvoll möglich umzusetzen, zu nennen sind zum Beispiel:

- Realisierung einer separaten und sicheren Radwegeverbindung entlang der B 513 zwischen Gütersloh und Harsewinkel in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, auch in Kombination mit einer grundsätzlichen Neuorganisation des Straßenquerschnitts (Hinweis: Gespräche und Vorabstimmungen sind bereits erfolgt).

- Ausbau und Verknüpfung des Radwegenetzes im Umfeld des ehemaligen Flugplatzgeländes in Abstimmung mit dem kreisweiten Alltagsradwegenetz ...
- ... und weiterer Ausbau bestehender qualitätsvoller Verbindungen als Radwegeverbindung (Beispiel Ohlbrocksweg).
- Realisierung zusätzlicher Netzverbindungen für den Radverkehr im Rahmen der Konversion des Flugplatzgeländes und der Entwicklung des südlich der B 513 geplanten Gewerbeparks.
- Prüfung und ggf. Anpassung/Ausweitung des ÖPNV-Angebots angesichts zusätzlicher Arbeitsplätze im Teilbereich Nord z. B. durch Taktverdichtungen der Buslinie als Verbindung in die Kernstadt Gütersloh oder ...
- ... Option eines Bahnhaltepunkts an der Bahnstrecke der Teutoburger Wald Eisenbahn nördlich des Gewerbeparks bzw. im Rahmen der Konversion des Flugplatzgeländes im südlich der B 513 geplanten Gewerbepark.

Im Zuge der konkreten Planungen, die Bahnlinie mittelfristig wieder für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) freizugeben ist im Knotenbereich des Stamm- und des Anschlussgleises in Richtung Gewerbepark bisher kein Haltepunkt angedacht. Der Ausbau des ÖPNV-Angebots wird eng mit der bestehenden Nachfrage und Entwicklung der Gewerbe- und Industriebetriebe auf beiden Teilbereichen des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ zusammenhängen.

Notwendig ist also ein Gesamtkonzept im Bereich Mobilität.

Festzuhalten ist, dass durch die anstehende Wiedereinführung eines schienengebundenen Personennahverkehrsangebots auf der TWE-Strecke, unabhängig von der oben dargelegten Option eines zusätzlichen Haltepunkts nördlich des Gewerbeparks und der Entwicklung des anstehenden Teilbereichs Nord, mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere auf der B 513 zu rechnen ist. Dieser Aspekt wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung zwischen der Gewerbepark Flugplatz GmbH und den Beteiligten der TWE-Strecke bzw. des künftigen schienengebundenen ÖPNV-Angebots erörtert. Konkrete Zahlen für eine Kfz-Reduktion auf der B 513 zwischen Harsewinkel und Gütersloh/Verl konnten jedoch nicht geliefert werden. Unbestritten ist aber unter den Beteiligten, dass das neue Bahn-Angebot auf der TWE-Strecke ja gerade die B 513 durch den Berufs-/Pendlerverkehr entlasten soll.

Ergänzend wird besonders auf das Thema **betriebliches Mobilitätsmanagement** und auf die Ausführungen hierzu in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung aus dem Juli 2021 verwiesen (s. dort, Kapitel 5). Auf dieser Ebene können viele Maßnahmen dazu beitragen, dass durch die Neuansiedlungen in dem Gewerbegebiet künftig weniger Kfz-Verkehr erzeugt wird. Im Zuge der Neuentwicklung können frühzeitig Strukturen und ggf. auch Flächen für zusätzliche Mobilitätsangebote berücksichtigt werden. Die in der Untersuchung dargelegten Möglichkeiten können jedoch auf der Ebene des angebotsorientierten Bebauungsplans nicht im Einzelnen festgesetzt werden, sollen aber im Zuge des durch die GFG bzw. durch die Kommunen gesteuerten Grundstückverkehrs berücksichtigt werden. Im Zuge der Auswahl der späteren Unternehmen und des Grundstückverkehrs werden qualitäts- und umweltbezogene Regelungen in den Kaufverträgen aufgenommen. Die Stadt bewertet dieses schrittweise Vorgehen als zweckdienlich und sachgerecht.

Zusammenfassend geht die Stadt Harsewinkel davon aus, dass durch die konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 85 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Harsewinkel und Gütersloh (s. Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh) im bestehenden Netz noch bewältigt

werden können. Auf die ergänzenden Ausführungen dazu in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 85 wird verwiesen.

Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten Oktober 2022

Ergänzend zu den Untersuchungen aus dem Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt¹⁵. Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Für diese fehlten besonders die relevanten Nachtwerte. Die Knotenpunkte wurden in Abstimmung mit dem Lärmgutachter festgelegt. Unter Berücksichtigung der beiden Planstraßen zur Erschließung des Teilbereichs Nord sowie des Straßennetzes im Nord-Westen von Gütersloh ergeben sich darauf aufbauend insgesamt 6 Streckenabschnitte auf der B513 sowie die beiden Planstraßen. Darauf aufbauend hat der Gutachter den Analysefall, den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall dargelegt und kommt zu folgenden Ergebnissen. Im Hinblick auf das Schallschutzgutachten hat der Gutachter den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) für die einzelnen Abschnitte berechnet. Der Wert stellt den Durchschnittswert für alle Tage des Jahres - also inkl. Sa.+So.+Ferien-/Feiertage dar.

				Analyse	P-Nullfall		P-Planfall		
Nr	Streckenabschnitt B513			DTV	SV-Anteil [%]	DTV	SV-Anteil [%]	DTV	SV-Anteil [%]
	Straßenname	Knotenpunkte							
		von	bis						
	Oster	Südfeld (L927)	Planstraße A	11.250	5,8	13.200	5,8	14.300	5,6
	Oster	Planstraße A	Nottebroksweg	10.250	5,8	12.200	5,8	13.300	5,6
	Mariefelder Str.	Nottebroksweg	Planstraße B	10.500	5,6	12.400	5,6	13.550	5,4
	Mariefelder Str.	Planstraße B	Auf der Benkert	10.350	5,9	12.450	5,9	13.550	5,7
	Mariefelder Str.	Auf der Benkert	Haegestraße	10.650	5,7	12.750	5,7	13.850	5,5
	Mariefelder Str.	Haegestraße	Kronenstraße	11.900	5,3	14.400	5,3	15.500	5,2
	Mariefelder Str.	Kronenstraße	Nordring (B61)	13.600	4,5	16.100	4,5	17.200	4,5

Abb. 3: Auszug aus Anlage A.13 dieser Begründung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022 – Folie 43

Vergleich zu Werten aus der Untersuchung Juni 2020

In der Untersuchung aus dem Juni 2020 wurden für die damals relevanten Abschnitte die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte je Werktag (DTVw) dargestellt. Diese sind gemäß gutachterlicher Aussage stets größer als DTV-Werte, weil nur die vergleichsweise stärker belasteten Werktag betrachtet werden. An den Wochenenden sind die Zahlen grundsätzlich niedriger. Die DTVw-Werte aus der Untersuchung 2020 waren im Vergleich zu den DTV-Werten der Untersuchung September 2022 abschnittsweise im Analyse-, Prognose-Null- und Prognose-Planfall rund 4.000 –

¹⁵ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022

6.000 Fahrten höher. Die Stadt Gütersloh unterstreicht an der Stelle, dass es sich nur um eine Annäherung handelt. Eins zu eins können die Werte nicht verglichen werden, da z. B. unterschiedliche Ausgangsdaten zugrunde gelegt wurden (Juni 2020 resp. 2018 die öffentlich verfügbaren SVZ-Werte 2018 von Straßen.NRW und die Schleifendaten der Stadt Gütersloh und September 2022 24-Zählraten), die Abschnitte nicht 1:1 deckungsgleich sind oder die DTV-Werte wie oben dargelegt nicht direkt mit den DTV-Werten vergleichbar sind. Trotzdem erachtet die Stadt diesen Vergleich als wichtig und sachgerecht, da die neuen Zahlen und Berechnungen auf konkreteren Erhebungen basieren. Es wird deutlich, dass die Werte im Vergleich zur Untersuchung im Juni 2020 in allen Abschnitten grundsätzlich niedriger ausfallen. Gründe dafür können u. a. auch im Lückenschluss der A 33 (seit 2019) oder der Coronapandemie und die damit einhergehende Zunahme von Homeofficearbeit zu finden sein.

Ergänzende Stellungnahme bezüglich Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB von Straßen.NRW vom 06.04.2023 und vom Kreis Gütersloh (hier insb. Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr) vom 07.03.2023, 02.05.2023 (Anlagen A.19 und A.20 dieser Begründung)

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat in seiner Stellungnahme vom 06.04.2023 (Stellungnahme im Zuge der Beteiligung nach § 4(2) BauGB) nochmals neue Verkehrszahlen aus der SVZ 2021 vorgelegt. Die Zahlen zeigen, dass der KFZ/d um 18,8 % und der SV/d um 14,6 % auf der B 513 abnimmt. Auf der B 61 verringert sich der KFZ-Verkehr um 15,2 bzw. 14,1 % und der Schwerverkehr um 14,9 bzw. 19,2 %. Auf die Stellungnahme wird verwiesen. Die Stadt hat daraufhin nochmals eine gutachterliche Einschätzung erstellen lassen. In dieser werden die Zahlen bestätigt, die seitens Straßen NRW genannt wurden. Ergänzend hält der Gutachter fest, dass in der Verkehrsuntersuchung vom September 2022 (siehe Anlage A.7 vorliegende Begründung) ähnliche Ergebnisse dokumentiert wurden. Konkret wurde in den beiden Hauptverkehrszeiten von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr an zwei miteinander vergleichbaren Werktagen (2018 vs. 2022) auf der B 513 eine Verkehrsabnahme im Kfz-Verkehr von 16,1% bzw. 16,4% analysiert. Berücksichtigt man bei dieser Erkenntnis zudem, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs in den beiden Verkehrsspitzenstunden morgens und nachmittags am Tagesverkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist, kann damit gerechnet werden, dass die Verkehrsabnahmen in den Spitzenstunden prozentual betrachtet noch größer sind und im Bereich von 20% bis 25% liegen.

Diese inzwischen belastbar nachgewiesene Verkehrsabnahme auf der B 513 führt bereits aktuell zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der B 513. Auch in Zukunft wird diese zu Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich des Teilbereichs Nord beitragen.

Unabhängig davon können die in den Verkehrsuntersuchungen durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte auf der B 513 zur Entwicklung des Flughafens weiterhin verwendet werden, da dieses aus verkehrlicher Sicht einen Worst-Case darstellen. Dennoch ist es wichtig auf die inzwischen vorliegenden Verkehrsentwicklungen zusätzlich hinzuweisen.

Der Gutachter führt in diesem Sinne weiter aus, dass sich die Verkehrsabnahme nicht nur am dem Hauptverkehrsknotenpunkt der B 513 im Westen des Flughafenareals an der L 927 Richtung Harsewinkel spürbar auswirken, sondern auch in Gütersloh an dem Hauptverkehrsknotenpunkten der B 513 mit der vierspurigen B 61. Dies gilt bereits für den Bestand jedoch auch für den Planfall nach Fertigstellung des Teilbereichs Nord. Nach den aktuellen Erkenntnissen ist dabei ebenfalls eine reduzierte allgemeine Verkehrsentwicklungen auf der B 513 anzusetzen (Prognose-Nullfall).

In diesem Zusammenhang wird zudem darauf hingewiesen, dass die im Zuge der Verkehrsmodellierung 2018 ursprünglich angesetzten allgemeinen Verkehrsentwicklungen zur Berücksichtigung einer Zunahme im Pendlerverkehr sowie einer prognostizierten Einwohnerzunahme für Gütersloh, aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren nicht mehr als plausibel zu betrachten sind. Nach der Corona-Pandemie und den wirtschaftlichen Entwicklungen im letzten Jahr kann auch für die Zukunft davon ausgegangen werden, dass sich insbesondere der Arbeitsmarkt nachhaltig ver-

ändert hat und sich dies u. a. durch ein verstärktes Home-Office positiv auf die Belastungen der Hauptverkehrsstraßen auswirken wird. Weiterhin wird die geplante Reaktivierung der TWE-Strecke sowie der öffentliche Personennahverkehr im Allgemeinen durch die Einführung des Deutschland-Tickets nochmals an Attraktivität gewinnen und zu einer stärkeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führen. Dies wird sich auch auf die Kfz-Belastungen der Hauptverkehrsknotenpunkte auswirken. Der Gutachter hält zusammenfassend fest, dass die dargestellten aktuellen Verkehrsbelastungen auf der B 513 sowie auch die allgemeinen Entwicklungen im Kfz-Verkehr daraufhin deuten, dass die bisherigen Prognosen für die Knotenpunktbelastungen auf der B 513 zu hoch angesetzt wurden. Dies trifft nicht nur auf die B 513, sondern auch auf andere Hauptverkehrsachsen in Gütersloh zu.

Unabhängig davon empfiehlt der Gutachter nach Fertigstellung der Bauvorhaben auf dem Teilbereich Nord ein Verkehrsmonitoring einzuführen, in dem regelmäßig (z. B. 2-mal jährlich) die Verkehrsbelastungen auf der B 513 an zuvor ausgewählten und mit allen Beteiligten abgestimmten Querschnitten und/oder Knotenpunkten erhoben und ausgewertet werden. Zur Erfassung und Bewertung der Ausgangslage sollte dies auch vor der Eröffnung des Teilbereichs Nord bzw. der ersten Inbetriebnahme einer gewerblichen Immobilie im Teilbereich Nord erfolgen.

Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung, insbesondere auch für die immissionsrechtliche Betrachtung. Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen weiterhin relativiert werden.

b) ÖPNV-Anbindung

Der Bereich des ehemaligen Flugplatzes wird bisher durch die **Regionalbuslinie 71** im Halbstundentakt und an Wochenenden im Stundentakt an die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Versmold angebunden. Angesichts der zu erwartenden Anzahl an Arbeitsplätzen im Gesamtgebiet ist das ÖPNV-Angebot zu überprüfen und ggf. auszuweiten/anzupassen. Zu den Möglichkeiten zählen ggf. die Einrichtung einer oder mehrerer Stadtbuslinie/n als Verbindung in die Kernstädte Harsewinkel, Gütersloh sowie ein Angebot von **Mobilstationen**, z. B. an den Bushaltestellen, oder die Option eines Bahnhaltepunkts „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ an der Bahnstrecke der Teutoburger Wald Eisenbahn nördlich des Gewerbeparks. Es bestehen bereits konkrete Planungen die Bahnlinie mittelfristig auch wieder für den **schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)** freizugeben. Bis dato ist im Knotenbereich des Stamm- und des Anschlussgleises in Richtung Gewerbepark jedoch kein Haltepunkt angedacht. Der Ausbau des ÖPNV-Angebots hängt jedoch eng mit der bestehenden Nachfrage und Entwicklung der Gewerbe- und Industriebetriebe auf beiden Teilbereichen des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ zusammen. Bezüglich der angestrebten **Stärkung des ÖPNV** werden in den Planungen Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie Nr. 400 der Stadt Gütersloh u. a. **neue Bushaltestellen** planerisch vorbereitet und planungsrechtlich gesichert.

c) Bahnanschluss Güterverkehr

Im Zuge der 36. Regionalplanänderung für den Regierungsbezirk Detmold haben die beteiligten Kommunen bereits dargelegt, dass eine Reaktivierung der vorhandenen Gleisinfrastruktur im Bereich des Flugplatzes als Güterumschlagplatz ebenfalls einen wichtigen Zielaspekt der Planungen darstellt. Bei der noch ausstehenden konkreten Bauleitplanung für den Teilbereich Süd sollen entsprechende Anlagen und Stationen berücksichtigt und gesichert werden. Das gilt ebenso für den Gleisverlauf im Teilbereich Nord. Dieser wird in der vorliegenden Änderungsplanung be-

standsorientiert dargestellt und auf der nachgelagerten konkreten Bauleitplanebene planungsrechtlich festgesetzt. Somit besteht im Gewerbepark künftig weiterhin die Möglichkeit eine schienegebundene Infrastruktur zu nutzen.

d) Fuß- und Radwege

Das vorliegende Plangebiet und der gesamte geplante „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ sind für Fußgänger und Fahrradfahrer grundsätzlich über das bestehende Straßennetz eingebunden. Aktuell entspricht dieses Angebot jedoch nicht den notwendigen qualitativen und quantitativen Ansprüchen an die bestehenden und voraussichtlich weiter **steigenden Mobilitätsansprüche**, insbesondere des Fahrradverkehrs. Aufgrund der jahrzehntelangen militärischen Nutzung führen die umliegenden Radwege (lokale und regionale) heute am geplanten Gewerbepark vorbei oder enden im Randbereich des Flugplatzes. Zudem besteht entlang der B 513 kein separates/sicheres Angebot für den Fahrradverkehr. Aus diesem Grund sind bereits parallel zur städtebaulichen Rahmenplanung Gespräche mit dem Straßenbaulastträger mit dem Ziel aufgenommen worden, eine sichere Radwegeverbindung entlang der B 513 zwischen Gütersloh, dem Standort „Flugplatz“ und Harsewinkel zu entwickeln. Dieses Ziel entspricht den aktuellen Planungszielen des kreisweiten Alltagsradwegekonzepts¹⁶ (September 2020). Kurzfristig ist diese Radwegeverbindung jedoch nicht umsetzbar. Erforderlich ist ein Rückbau bzw. Umbau des heutigen Straßenquerschnitts mit einem abgegrenzten und gesicherten Radweg im Bereich des bisherigen Mehrzweckstreifens oder ein Neubau des Radwegs parallel zur Straßenverkehrsfläche. Die Stadt Gütersloh und die Stadt Harsewinkel streben eine sichere Radwegeverbindung entlang der B 513 als wichtige Infrastrukturergänzung für den Radverkehr nachdrücklich an. Die beiden Kommunen verfolgen das Ziel, diese Radwegeverbindung baldmöglichst umzusetzen. Die Gespräche mit Straßen NRW werden in diesem Sinne parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren weitergeführt. Notwendig wird ein konkreter straßenbautechnischer Entwurf.

Nebst der Verbindung entlang der B 513, bestehen jedoch aus Sicht der Kommunen im Umfeld alternative und attraktive Wegeverbindungen zum Plangebiet. Diese wurden in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung im Juli 2021¹⁷ untersucht und bewertet. Im Bestand sind aus allen Fahrtrichtungen gute Radverkehrsverbindungen zum Flughafengelände gegeben. Die Strecken über gut ausgebauten Wirtschaftswege oder Geh-/Radwege parallel zu den Landstraßen stellen attraktive und vor allem sichere Routen für den Radverkehr dar (s. dort).

Der Gutachter hält ergänzend fest, dass eine Förderung bzw. finanzielle Bezuschussung von Rädern und hier v. a. von Pedelecs/E-Bikes für Mitarbeiter („Jobrad“) im Zuge eines betrieblichen Mobilitätsmanagement sinnvoll ist. Regelungen in diesem Sinne können jedoch auf der vorliegenden Bauleitplanebene nicht getroffen werden, sollen jedoch im Zuge des anstehenden Grundstückverkehrs berücksichtigt werden.

Weiteren Netzideen wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung insbesondere durch den ADFC im Umfeld des vorliegenden Planbereichs dargestellt. Diese werden begrüßt und in die Gesamtentwicklung des Radwegenetzes einbezogen. Eine Abstimmung ist dabei u. a. mit dem kreisweiten Alltagsradwegekonzept sowie der geplanten Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgelän-

¹⁶ Planungsgemeinschaft Verkehr PGV GbR, Hannover: Kreis Gütersloh Alltagsradwegekonzept, September 2020

¹⁷ BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021

des südlich der B 513 sicherzustellen. Zu berücksichtigen sind dabei besonders die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Aspekte.

e) Gesamtstrategie Mobilität

Um den Standort Harsewinkel und Gütersloh sowie den gesamten geplanten interkommunalen Gewerbestandort auch in Zukunft weiterhin entwickeln und für Menschen, Firmen und Arbeitnehmer attraktiv gestalten zu können, bedarf es gemäß der gutachterlichen Empfehlung eine **Gesamtbetrachtung** und eines **ganzheitlichen Konzeptes**, um die Verkehrsprobleme in der Stadt perspektivisch zu lösen sowie den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen anzupassen. In diesem Zusammenhang gibt es gemäß Gutachter **zwei grundsätzliche Ansätze**, die parallel verfolgt werden sollten.

Zum einen ist das Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiterhin zu optimieren und nach Bedarf auszubauen und zu ergänzen. Dies trifft in besonderem Maße auf den Knotenpunkt an der B 513 / B 61 (KP3) in der Stadt Gütersloh zu. Zum anderen ist der MIV-Anteil durch innovative Mobilitätskonzepte und den Ausbau sowie die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Verbesserung/Entwicklung des Angebots für den Radverkehr kontinuierlich zu reduzieren. Die diesbezüglich notwendigen Planungen und Konkretisierungen sind parallel zu den laufenden Bauleitplanverfahren der Städte Harsewinkel und Gütersloh im Teilbereich Nord voranzutreiben.

Zusammenfassend geht die Stadt Harsewinkel weiterhin davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 85 und durch die ergänzenden sowie weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Harsewinkel und Gütersloh (s. Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung sowie den neu genannten Verkehrszahlen von Straßen.NRW im Zuge der Offenlage gemäß § 4(2) BauGB im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte (DTV) in allen relevanten Abschnitten entlang der B 513 (Knoten L 927 in Marienfeld bis B 61 in Gütersloh) grundsätzlich niedriger ausfallen. Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

Auf Ebene der FNP-Änderung ist nach heutigem Stand festzuhalten, dass das Gebiet grundsätzlich für die Nutzungsziele geeignet ist.

4.2 Immissionsschutz

Bei städtebaulichen Planungen sind in besonderem Maße die Grundsätze Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie die weit gefassten Belange des Umweltschutzes zu beachten, hier insbesondere auch im Hinblick auf die umweltbezogenen Auswirkungen von städtebaulichen Nutzungen auf den Menschen und seine Gesundheit.

Nach dem **Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** sind Immissionskonflikte durch eine räumliche Trennung emittierender und schutzbedürftiger Nutzungen möglichst zu vermeiden oder zu minimieren. Ziel ist eine weitestgehende Vermeidung schäd-

licher Umwelteinwirkungen. Andererseits können hier Konflikte mit den ebenso zu beachtenden planerischen Zielen wie kompakte Siedlungsentwicklungen, sparsamer Flächenverbrauch, Nutzung von Konversionsflächen und Schutz des weiteren Außenbereichs, Nutzung vorhandener Infrastruktur, Verkehrsvermeidung etc. entstehen. Im Ergebnis ist ein ausgewogenes Gesamtkonzept für die städtebaulichen Planungen erforderlich. Nach dem BauGB unterliegen öffentliche und private Belange, zu denen auch der Schallschutz zu zählen ist, der städtebaulichen Gesamtabwägung gemäß § 1(7) BauGB. Daher sind die Belange, die ggf. im Widerspruch zueinanderstehen, mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht zu berücksichtigen. Zielkonflikte sind zu prüfen und zu entscheiden, die (begründete) Zurückstellung einzelner Belange oder Interessen ist im Zuge einer städtebaulichen Planung häufig unvermeidbar.

Gemäß Standortdiskussion in den Kapiteln 3.2 und 4.1 hat die landesplanerische Entscheidung im Zuge der 36. Regionalplanänderung ergeben, dass dieser Standort für den interkommunalen „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz aus landesplanerischen, städtebaulichen, verkehrlichen und naturschutzfachlichen Gründen entwickelt werden soll bzw. kann.

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind potenzielle Immissionskonflikte frühzeitig zu prüfen. Die möglichen Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld umfassen im Regelfall zunächst insbesondere Lärmimmissionen. Hinzu können Gerüche, Stäube und ggf. Erschütterungen kommen. Zu ermitteln sind in der Bauleitplanung unter dem Aspekt Immissionsschutz eventuelle Vorbelastungen eines Plangebiets und des ggf. durch die Planung betroffenen Umfelds sowie mögliche Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld. Die Vorbelastungen z. B. schutzwürdiger Wohnnutzungen durch ggf. bestehende Gewerbenutzungen und Auswirkungen durch die vorgesehene Neuplanung sind hierbei zu addieren. Im vorliegenden Plangebiet ist zudem die angestrebte Gesamtentwicklung mit der Nutzung des gesamten (bebauten) Flugplatzstandorts südlich der B 513 planerisch frühzeitig zu bedenken (hier: langfristige Gesamtbetrachtung Gewerbelärm an den Immissionsorten im Umfeld).

Bei Neuplanungen auf derartigen Standorten ohne direkte Konflikte mit schutzbedürftigen Baugebieten im Siedlungsbereich stehen auf Ebene der Bauleitplanung zunächst Schallemissionen im Vordergrund, die von nahezu jedem Betrieb einschließlich Zu-/Abfahrtverkehr ausgehen. Die planerischen Fragen und die zulässigen Immissionsbelastungen sind im Planverfahren sachgerecht zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen. Als Abwägungsgrundlage dienen hierfür insbesondere gutachterliche Untersuchungen.

Sofern nicht Immissionsschutz durch typisierende Gebiets- bzw. Nutzungsfestsetzungen gemäß BauNVO oder durch konkrete fallbezogene Lärmschutzmaßnahmen wie Wallanlagen und zwingende Gebäudestellungen (unflexibel) erreicht werden kann, kommt ggf. eine Festlegung des Schallemissionspotenzials durch flächenbezogene Emissionskontingente gemäß DIN 45691 im Bebauungsplan in Frage. Voraussetzung hierfür ist aber, dass die (hohen) rechtlichen Anforderungen an eine entsprechende Gliederung des Plangebiets auf Grundlage des § 1(4) BauNVO berücksichtigt werden können.

Aus Sicht der FNP-Änderung wird auf die sehr umfangreichen Prüfungsschritte und Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 85 Bezug genommen, danach ist das Vorhaben insgesamt sinnvoll und sachgerecht umsetzbar.

a) Städtebauliche Rahmenbedingungen – Nutzungen im Plangebiet und im Umfeld

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen sind in Kapitel 3.1 dargelegt worden, hierauf und auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan mit der weiteren Bestandsaufnahme wird Bezug genommen.

Im Plangebiet direkt befinden sich keine Wohnnutzungen, jedoch im Umfeld wie beispielsweise der **Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378**, der weiter als Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und als Diskothek (Anbau) genutzt werden soll. Rückwärtig schließt dort ein **kleiner Bungalow** mit temporärer Wohnnutzung an, für den bisher ein Nießbrauchrecht und ein Wege-recht über das Gaststättengelände bestanden hat (Marienfelder Straße Nr. 378a, Flurstück 190). Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH hat jedoch diese Flächen zwischenzeitlich erworben, das Nießbrauchrecht wurde gelöscht, so dass hier kein Immissionspunkt mehr besteht. Der westlich anschließende **Kfz-Handel mit Werkstatt** ist bereits vor einiger Zeit aufgegeben und inzwischen abgerissen worden (Marienfelder Straße Nr. 384, Flurstück 98). Etwas weiter in östliche Richtung abgesetzt befindet sich ein **kleines Wohnhaus** (Am Stellbrink 83). Im Norden grenzt ein weiteres Wohnhaus (Marienfelder Straße 54) an das Plangebiet und im Nordosten am Schlangengbach bzw. am Nottebrocksweg schließen zwei **größere Hofanlage** tlw. mit Reitplätzen an das Plangebiet. Deutlich abgesetzt vom Plangebiet folgen im weiteren Außenbereich im Norden und Nordosten **weitere Hofanlagen und Streubebauung**. Im Süden der B 513 schließt das Gelände des ehemaligen Flugplatzes an.

Die **frühere Wohnsiedlung der britischen Armee** Parsevalstraße/Zeppelinstraße ist zwischenzeitlich rückgebaut worden und ist nicht mehr schalltechnisch einschränkend zu berücksichtigen.

Die heute noch vorhandenen Hofstellen und Streubebauung im Umfeld sind als planungsrechtlicher Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzustufen. Streubebauung im Außenbereich besitzt im Regelfall einen Schutzanspruch analog zu Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO.

Die gesamten Flächen im vorliegenden Planbereich sind inzwischen von den Kommunen bzw. von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erworben worden, der (artenschutzrechtlich im Winterhalbjahr erforderliche) Rückbau des ehemaligen Gebäudebestands ist bereits erfolgt.

Die **Siedlungsbereiche Marienfeld/Oester/Südfeld und Gütersloh-Pavenstädt** liegen im Westen bzw. Osten jeweils rund 2,5 m entfernt.

b) Immissionsschutzfachliche Vorbelastungen – Einwirkungen auf das Plangebiet

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist nach den Bestandsaufnahmen zur Frage der Vorbelastungen zusammenfassend im Plangebiet und im Umfeld festzuhalten:

- **Immissionen durch bestehendes Gewerbe:** Gewerbenutzungen sind im näheren Umfeld bisher nicht vorhanden, es bestehen hier keine Vorbelastungen für das Plangebiet.
- **Immissionen durch Straßenverkehr und durch die Bahntrasse:** Durch die Hauptverkehrsachse B 513 bestehen Vorbelastungen für Büronutzungen, die jedoch nicht ungewöhnlich für derartige Entwicklungen sind und die im Zuge der Standortplanung der einzelnen Unternehmen sachgerecht berücksichtigt werden können. Büronutzungen können in den GE-Gebieten im konkreten Einzelfall so angeordnet und ausgerichtet werden, dass eine sehr gute Abschirmung gegenüber den Vorbelastungen durch die B 513 möglich ist. Eine Festsetzung von allgemeinen passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan für diese Nutzungen wurde erörtert, wird im Ergebnis aber nicht vorgenommen, da aus Sicht des Bebauungsplans nur pauschale Rege-

lungen möglich wären. Hier können im Plangebiet jeweils **sinnvolle Einzelfalllösungen** gefunden werden („architektonische Selbsthilfe“). Die angemessene Umsetzung kann in den Baugenehmigungsverfahren erfolgen, dort kann sachgerecht sichergestellt werden, dass ungesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse vermieden werden. Dieser Konflikttransfer wird hier als sinnvoll und sachgerecht bewertet. Eine frühzeitige Abstimmung mit der Baugenehmigungsbehörde wird empfohlen.

Die Bahntrasse, die als Stichgleis auf das eigentliche Flugplatzgelände führt, wird heute nicht befahren. Die angestrebte Andienung des Gesamtgebiets Konversion Flugplatz durch Güterverkehr wird nur ein begrenztes Ausmaß erreichen. Schalltechnisch werden für die im Umfeld im Außenbereich bestehenden Nutzungen und für die gewerblichen Bauvorhaben keine ggf. kritischen negativen Auswirkungen erwartet.

- **Immissionen aus der Landwirtschaft:** Im Umfeld des Plangebiets befinden sich landwirtschaftliche Hofanlagen. Auf das Plangebiet wirken darüber hinaus heute ortsübliche Emissionen aus der Landwirtschaft im weiteren Umfeld ein.

Im Nordwesten des vorliegenden Plangebiets liegt ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung (Oester 56), dessen Geruchsemissionen auf das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 einwirken. Daher wurde frühzeitig eine gutachterliche Untersuchung der Geruchsimmissionen entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, diese wird dem vorliegenden Planverfahren beigelegt und ist zu beachten.¹⁸ Im Nachgang zur Offenlage ist aufgrund einer Stellungnahme im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3(2) BauGB eine ergänzende gutachterliche Untersuchung durchgeführt worden (siehe Anlage A.10).

Erkenntnisse über **sonstige relevante Quellen oder Immissionen**, die ggf. eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, liegen nicht vor. Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub etc. sind für den Raum nicht bekannt. Aufgrund der Randlage an der B 513 ist dort im Nahbereich eine erhöhte Vorbelastung mit Luftschadstoffen nicht auszuschließen. Eine Konfliktsituation mit den dort geplanten GE-Nutzungen, die zum einen durch bestehende bzw. geplante Bäume und Pflanzstreifen abgegrenzt sind und zum anderen mit Hochbauten mindestens 20 m Abstand einhalten müssen, wird aber in der landschaftsräumlich offenen und gut durchlüfteten Lage nicht gesehen.

Als Zwischenergebnis werden die o. g. **Vorbelastungen für das Planungsziel „Gewerbepark Konversion Flugplatz“** selbst zusammenfassend als nicht problematisch bewertet.

c) Schlussfolgerungen für die Bauleitplanung

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist somit zusammenfassend festzustellen, dass mit Blick auf die geplante GE-Nutzung im Plangebiet **einzelne Vorbelastungen** gegeben sind, die in der Summe keine besondere Einschränkung der angestrebten Entwicklung bewirken (s. Bebauungsplan Nr. 85).

Bezüglich der **Auswirkungen des Vorhabens „Gewerbepark Konversion Flugplatz“** ist festzuhalten, dass angesichts der umgebenden Nutzungen mit Streubebauung, den geplanten GE/GI-Nutzungen im Teilbereich Süd und den im weiteren Umfeld entlang der B 513 bestehenden Wohnbereichen etc. ein hierauf abgestimmtes Plankonzept sowie nachgelagerte Regelungen zur Begrenzung von Schallimmissionen erforderlich sind. Bezüglich der nachgelagerten Maßnahmen

¹⁸ Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebs Oester 56 im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Marienfelder Straße in Harsewinkel, Bielefeld 07.02.2017.

ist gemäß gutachterlicher Prüfung besonders die Vorbereitung eines **verbesserten passiven Lärmschutzes** bei entsprechend betroffenen Gebäuden notwendig. Einzelheiten dazu werden parallel zum weiteren Planverfahren von den Kommunen und der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erarbeitet (Stichwort: **Fondmodell für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen („Lärmschutzfensterprogramm“)**). Rahmenbedingungen und Anforderungen sind im Umweltbericht (s. dort, insbesondere Kapitel 2.3.1) aufgenommen worden und werden in den immissionschutzfachlichen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 85 zu Grunde gelegt (Schallgutachten). Auf diesen Grundlagen wurde nach intensiven Erörterungen der Kommunen und der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH mit den beteiligten Gutachter-/Fachbüros das Immissionsschutzkonzept des Bebauungsplans Nr. 85 erarbeitet (s. dort).

Durch die 21. FNP-Änderung wird die Entwicklung neuer gewerblicher Bauflächen vorbereitet, deren Ziel- und Quellverkehr zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz führen wird. Die verkehrlichen Auswirkungen werden im Bebauungsplanverfahren Nr. 85 überprüft (s. dort).

d) Sonstige Immissionen

Erkenntnisse über sonstige relevante Immissionen (z. B. Gerüche, Staub, Erschütterungen), die eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, sind nachzeitigem Stand nicht bekannt.

4.3 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft

a) Ver- und Entsorgung

Die Entwicklung der Gewerbe- und Industrieflächen erfordert zur **Ver- und Entsorgung, der technischen Erschließung** etc. (Trink-/Schmutzwasser, Energie, Telekommunikation) neue Anschlüsse an die umliegend vorhandenen Anlagen/Netze sowie an die Kläranlage/n. Die technischen Planungen werden parallel zum konkreten Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie in Abstimmung mit dem parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan-Verfahren Nr. 400 der Stadt Gütersloh erarbeitet. Hier sind umfassende Abstimmungen zwischen den beteiligten Kommunen und den Trägern der Ver- und Entsorgung erfolgt. Zu berücksichtigen ist hierbei auch die angestrebte Entwicklung südlich der B 513, wobei Fragen des künftigen Bedarfs, der notwendigen langfristigen Dimensionierung oder der sinnvollsten Trassenführung etc. insofern aber auch in vielen Punkten noch offen bzw. vorerst noch schwer zu entscheiden sind.

b) Brandschutz

Die **Erreichbarkeit für die Feuerwehr** ist über die bestehenden und geplanten Straßen sowie auf den Gewerbegrundstücken zu sichern. Die entsprechenden Vorgaben der BauO NRW sowie die fachlichen Anforderungen der einschlägigen DVGW-Regelwerke sind im Rahmen der Umsetzung zu beachten. Unter Zugrundelegung der technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405, ist für das Baugebiet eine ausreichende **Löschwassermenge** für zwei Stunden zur Verfügung zu stellen. Wenn sich im Zuge einer Objektplanung ergeben sollte, dass nach der Industriebaurichtlinie (IndBauR) ggf. ein höherer Löschwasserbedarf entstehen kann, ist dieser durch einzelfallbezogene Maßnahmen zu sichern. Die Abstände zwischen Hydranten oder Löschwasserzisternen oder -teichen richten sich nach dem DVGW-Arbeitsblatt W 331. Weitere Hinweise sind dem **Merkblatt**

Brandschutz in der Bauleitplanung des Kreises Gütersloh zu entnehmen.¹⁹ Eine frühzeitige Abstimmung der Objektplanungen mit den jeweils zuständigen Brandschutzingenieuren wird empfohlen. Die technischen Planungen werden parallel zum konkreten Bebauungsplan-Verfahren erarbeitet.

c) Wasserwirtschaft und Regenwasserbehandlung

Das Plangebiet liegt nicht in einem **Wasserschutzgebiet** oder in einem **Heilquellenschutzgebiet**.

Gemäß Landeswassergesetz und Wasserhaushaltsgesetz ist **Niederschlagswasser** von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder unverschmutzt einem Vorfluter gedrosselt zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Vorsorglich wurden dazu die Bodenverhältnisse und deren Versickerungsqualität gutachterlich untersucht²⁰. Aufgrund der Bodenverhältnisse (nicht ausreichender Stauraum) ist eine Versickerung jedoch nicht oder nur in begrenztem Maße möglich. Aus diesem Grund wird im Vorentwurf planerisch ein neues zentrales **Regenrückhaltebecken** im westlichen Änderungsbereich vorgesehen und im Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel konkretisiert. Vorgeschaltet wird dem Rückhaltebecken ein **Regenklärbecken**.

Entlang des Welplagebachs sind Teile des Plangebiets der städtebaulichen Rahmenplanung Teilbereich Nord als **Überschwemmungsgebiet** ausgewiesen. Das trifft vor allem auf die nördlichen Acker- und Grünlandflächen zu. Innerhalb der vorliegenden Änderungsplanung ist primär der nördliche Bereich betroffen.

Im Zuge der Gewerbegebietsentwicklung Teilbereich Nord (Stadt Harsewinkel, Bebauungsplan Nr. 85 und Stadt Gütersloh, Bebauungsplan Nr. 400) wird der **Welplagebach in drei Abschnitten umgelegt und naturnah gestaltet**. In diesem Rahmen wird auch der hervorgerufene **Retentionsraumverlust** ausgeglichen. Dieser soll durch die Abgrabungen im Zuge der Bachumlegung ausgeglichen werden. In Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden wurde festgelegt, dass der Entwicklungskorridor des Welplagebachs entlang des geplanten Gewerbegebiets rund 20 m breit sein soll. Das notwendige Verfahren gemäß § 68 WHG wird parallel zur Bauleitplanung durchgeführt. Die Antragsunterlagen zur Verlegung des Welplagebaches im Zuge der geplanten Gewerbeentwicklung sind mit den Fachbehörden abgestimmt und am 28.10.2021 an den Kreis Gütersloh übersandt worden. Die Planung wurde in der Sitzung des Beirates bei der unteren Naturschutzbehörde am 15.09.2022 thematisiert. Die Erteilung der Plangenehmigung wurde vom Kreis Gütersloh mit Schreiben vom 12.12.2022 erteilt. Ergänzend wird auf den Umweltbericht verwiesen. Der Retentionsraumverlust kann mehr als ausgeglichen werden.

Für die bauliche Inanspruchnahme von Flächen des festgesetzten **Überschwemmungsgebiets** Welplagebach ist ergänzend ein zweistufiges Verfahren nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich. Auf der ersten Verfahrensstufe muss die Ausweisung eines Baugebiets im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung und/oder Bebauungsplanung bewertet und im Ergebnis ausnahmsweise zugelassen werden (§ 78(2) WHG), die zweite Verfahrensstufe bezieht sich auf die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen (§ 78(5) WHG). Für diese Verfahren ist der Kreis Gütersloh als Untere Wasserbehörde zuständig. Der Antrag nach § 78(2) WHG vom 12.08.2022 ist mit Schreiben vom 29.08.2022 vom Kreis Gütersloh genehmigt worden. Formal bleibt das bisher

¹⁹ https://www.kreis-guetersloh.de/medien/bindata/Merkblatt_Brandschutz_in_der_Bauleitplanung_Stand_03_2019.pdf

²⁰ Erdbaulabor Schemm GmbH: Baugrundtechnische Stellungnahme zum Kanal- und Straßenbau und zur Versickerungsmöglichkeit, Borgholzhausen, 02.12.2021

festgesetzte Überschwemmungsgebiet bestehen, bis die Bezirksregierung Detmold als Obere Wasserbehörde eine Änderungsverordnung erlässt.

Auf Ebene der FNP-Änderung ist festzuhalten, dass das Planvorhaben grundsätzlich umsetzbar ist.

d) Umsetzung – vertragliche Regelung

U. a. bezüglich Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen haben die betroffenen Kommunen eine vertragliche Regelung getroffen. Die Stadt Harsewinkel überträgt dabei ihre entsprechenden Pflichtaufgaben in Bezug auf den Gewerbepark Flugplatz Gütersloh auf die Stadt Gütersloh (s. Ratsbeschluss der Stadt Harsewinkel vom 06.10.2021, VL-221/2021). Für die konkrete Umsetzung der u. a. der Erschließungsmaßnahmen ist damit die Stadt Gütersloh zuständig.

4.4 Umweltprüfung und Umweltbericht

Im BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die **Umweltprüfung** als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden, um die voraussichtlichen Umweltauswirkungen einer Planung zu ermitteln. Die Ergebnisse sind im sog. Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten sowie in der Abwägung über den Bauleitplan angemessen zu berücksichtigen. Der **Entwurf des Umweltberichts** ist als **Teil II der Begründung** beigelegt. Dieser dient gemäß § 2(4) BauGB im Rahmen des Bauleitplanverfahrens dazu, die umweltrelevanten Gesichtspunkte im Planungsprozess frühzeitig zu berücksichtigen und die verschiedenen Umweltaspekte sachgerecht für die Abwägung aufzubereiten. und dient in diesem frühzeitigen Verfahrensschritt insbesondere dazu, den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung abzustimmen sowie weitere umweltbezogene Abwägungsmaterialien zu sammeln.

4.5 Bodenschutz und Flächenverbrauch

In der Bauleitplanung ist die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit § 1 ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 1 ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) ist zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen und schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG.

Die Errichtung gewerblicher Anlagen sowie die Befestigung von Freiflächen bewirken die Versiegelung und damit lokal den vollständigen Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung, sofern nicht begleitend Entsiegelungen erfolgen können. Die überplanten Flächen gehen zudem teilweise der Landwirtschaft verloren. Daher ist die Stadt Harsewinkel ebenso wie die beiden Partnerkommunen Gütersloh und Herzebrock-Clarholz bestrebt, Neuversiegelungen im Außenbereich möglichst zu begrenzen und vorrangig im Siedlungszusammenhang liegende geeignete Brachflächen zu reaktivieren. Sofern dies nicht möglich ist, muss jedoch auf die nach den bisherigen Standortdiskussionen im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold ausgewählten GIB-Flächenpotenziale zurückgegriffen werden. Dies trifft vorliegend zu.

Mit dieser FNP-Änderung, als Teilbereich Nord des Gesamtvorhabens „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“, wird der dauerhafte Verlust von bisher noch z. T. landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie von Böden durch Versiegelung vorbereitet. Ein kleiner Teil des Geltungsbereichs hat bereits durch die vorherige Nutzung als ehemalige Hofstelle und Sporteinrichtungen der britischen Streitkräfte Eingriffe und Versiegelungen erfahren. Angesichts einer Größe des geplanten Gewerbegebiets gemäß dieser 21. FNP-Änderung von rund 11,3 ha wird im Plangebiet eine Versiegelung von rund 9,0 ha Fläche vorbereitet (Planstraßen + Baugrundstücke x voraussichtliche Grundflächenzahl GRZ 0,8 = versiegelbare Fläche).

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH streben grundsätzlich den Erwerb und die Erschließung der geplanten Bauflächen und der wesentlichen Flächen, die für die Gewässerverlegung, für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen und für Maßnahmen des Artenschutzes erforderlich werden, an. Ein Großteil der Flächen ist bereits erworben worden.

Angesichts des weiterhin erheblichen Flächenbedarfs und nicht gedeckter Bedarfe der letzten Jahre zur Expansion oder Neuansiedlung gewerblicher Unternehmen im Kreis Gütersloh und der vorliegend beteiligten Kommunen wird die Entwicklung der Konversionsfläche Flugplatz Gütersloh verfolgt. Aktuell betrifft dies konkret die Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden Flächen der 21. FNP-Änderung sowie die Flächen der angrenzenden 19. FNP-Änderung der Stadt Gütersloh. Angesichts des Bedarfs und nicht vorhandener gewerblichen Entwicklungsflächen wird das Vorhaben für bedarfsgerecht und angemessen gehalten. Somit sollen die Belange des Bodenschutzes und der Landwirtschaft (Flächenverbrauch und Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzungen) im Verhältnis zu den städtebaulichen und wirtschaftlichen Belangen, die für die Entwicklung des Plangebiets sprechen, zurückgestellt werden.

Durch die Nutzung der ehemals militärisch genutzten Anlagen einschließlich der für Sportzwecke genutzten Freiflächen sind die Auswirkungen auf die Landwirtschaft insgesamt als begrenzt einzustufen.

Angesichts der genannten Rahmenbedingungen und Ziele wird die Inanspruchnahme der Fläche hier für städtebaulich sinnvoll gehalten und insgesamt als planerisch vertretbar bewertet.

4.6 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung, Belange des Waldes

Nach den §§ 1, 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege ebenso wie die Belange des Waldes zu prüfen und in die Abwägung einzustellen. Das Gesamtvorhaben „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ – Teilbereich Nord und damit die vorliegende 21. FNP-Änderung bereiten insbesondere angesichts der Größe und des zu erwartenden Versiegelungsgrads durch Gewerbe **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor. Diese werden letztlich aufgrund der konkreten Festsetzungen auf der nachfolgenden Ebene des Bebauungsplans Nr. 85 durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen. Die Eingriffe sind entsprechend nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen und zu behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis der Umweltprüfung zu den Bauleitplänen (s. Umweltbericht).

Der Änderungsbereich liegt nördlich der Bundesstraße B 513 und wird an seiner nördlichen Grenze grundsätzlich durch den Verlauf des Welplagebachs begrenzt. Daran anschließend folgen landwirtschaftliche Flächen und Waldbestände. In den Randzonen und innerhalb des Plangebiets sind markante Gehölzbestände vorhanden. Diese Strukturen werden gemäß Bebauungsplan Nr. 85 entlang der bestehenden Gebietsränder (Straßen, Bahnlinie und Bachlauf) grundsätzlich gesichert. Im Gegenzug soll zugunsten einer möglichst effizienten und flexiblen Entwicklung der dargestell-

ten GE-Flächen innerhalb der Bauflächen auf den Erhalt der Gehölz- und Baumbestände begründet verzichtet werden. In der **Umweltprüfung zur Bauleitplanung** und in den weiteren artenschutzfachlichen Untersuchungen werden umfangreiche Bestandserhebungen einschließlich faunistischer Erhebungen zu den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege und des Waldes zusammengetragen und ausgewertet, damit eine sachgerechte Abwägung durchgeführt werden kann.

Im Ergebnis der Eingriffsbilanzierung für den Bebauungsplan Nr. 85 wurde ein rechnerischer **Kompensationsüberschuss** in Höhe von 327.912 ökologischen Wertigkeiten (öW) ermittelt. Es sind keine externen Kompensationsmaßnahmen für die Umsetzung der Planungen erforderlich.

Da jedoch die Eingriffsbilanzierung für den im interkommunalen Zusammenhang stehenden Bebauungsplan Nr. 400 auf Gütersloher Stadtgebiet einen rechnerischen Kompensationsbedarf in Höhe von 201.877 öW ergeben hat (siehe Anlage zur Begründung des eigenständigen Planverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh), soll der bezifferte Überschuss anteilig für diesen Bebauungsplan genutzt werden.

Im Gesamtsummenspiel der beiden im Grenzbereich der beiden Nachbarkommunen für den interkommunalen Gewerbestandort aufgestellten Bebauungspläne (Nr. 85 in Harsewinkel und Nr. 400 in Gütersloh) verbleibt im Ergebnis der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ weiterhin ein Kompensationsüberschuss von 126.035 öW.

Auf FNP-Ebene wird somit auf den Umweltbericht und auf den im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplan verwiesen.

Im Rahmen der 21. FNP-Änderung werden entlang des Welplagebachs die heute bestehenden Wasser-, Grün- und Gehölzstrukturen als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt.

Die Auswirkungen eines Gewerbestandorts mit rund 21,7 ha (inkl. Maßnahmen-, Versorgungsflächen und best. Waldfläche) lägen an anderen Standorten aber zumindest in einer ähnlichen Größenordnung oder sogar erheblich höher. Besondere Ausschlusskriterien, die eindeutig gegen den vorliegenden Standort sprechen und für die Wahl anderer Flächen sprechen würden, liegen gemäß aktuellem Stand der Umweltprüfung nicht vor.

4.7 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Bei der Prüfung wird **die Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW²¹** zugrunde gelegt.

Mit der vorliegenden Planung wird die Errichtung von gewerblichen Gebäuden und Anlagen sowie von Erschließungsstraßen vorbereitet. Hiermit verbunden sind ein Wandel der Lebensraum-

²¹ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Düsseldorf.

strukturen und Veränderungen der Böden mit entsprechenden Auswirkungen auf Lebensstätten (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie auf Nahrungs- und Jagdbereiche von im Plangebiet und im Umfeld lebenden Tieren. Erfasst werden bislang besonders die früher für Sportzwecke genutzten Grünflächen und aktuell intensiv genutzte landwirtschaftlich Flächen, der Welplagebach und bereits teilweise baulich entwickelte Bereiche. Der Standort bietet insofern Potenzial für Vorkommen von Arten, die an Offenbereiche, Gewässerstrukturen, Gehölzbestände und untergeordnet Gebäudestrukturen gebunden sind. Zu berücksichtigen sind dabei auch teilweise auf die Fläche einwirkende Störeinflüsse, wie beispielsweise durch die im Süden gelegene Bundesstraße und ehemals militärisch genutzten Flächen.

Um mögliche Konflikte mit streng und besonders geschützten Arten durch ggf. erforderliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen insgesamt auszuschließen, wurde im Rahmen des Umweltberichts zur 21. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. 85 eine artenschutzrechtliche Untersuchung erarbeitet, auf den an dieser Stelle verwiesen wird. Als **Ergebnis des Artenschutzbeitrags** wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der im Rahmen der Artenschutzprüfung vorgesehenen Maßnahmen der Eintritt von vorhabenbedingten Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden kann (s. Umweltbericht inkl. Anlagen).

Zu beachten sind die Artenschutzbelange neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren aber auch im Rahmen der **Umsetzung**, insbesondere auf das im Einzelfall bei Abbrucharbeiten, Baumaßnahmen etc. zu beachtende Tötungsverbot für geschützte Arten wird hingewiesen. Hierzu kann im vorliegenden Verfahren keine abschließende Aussage getroffen werden. Auf der Ebene der Bauleitplanung können nicht alle möglichen nachteiligen Auswirkungen jeder zulässigen Nutzung ermittelt werden, so dass eine **Enthaftungsmöglichkeit** für Schäden nach dem Umweltschadensgesetz gemäß § 19(1) Satz 2 BNatSchG nicht gegeben ist.

4.8 Klimaschutz und Klimaanpassung

Bauleitpläne sollen den Klimaschutz und die Klimaanpassung (Anpassung an Folgen des Klimawandels) fördern. Seit der sog. **Klimaschutznovelle** des BauGB aus 2011 wird dieser Belang besonders betont. Eine höhere Gewichtung in der Gesamtabwägung der einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander geht damit jedoch nicht einher.

Das Plangebiet liegt eingebettet in großräumige Ackerflächen und in direkter Nachbarschaft zu den südlich der B 513 bereits großflächig vorhandenen Kasernen- sowie Freiflächenstrukturen. Aktuelle, kleinräumige Daten zum Klima oder zur Luftbelastung in Harsewinkel liegen hier nicht vor, eine Einschränkung der Belüftung eines Siedlungsraums wird aufgrund der Rahmenbedingungen und der Entfernungen nicht gesehen. Eine besondere ortsklimatische Bedeutung des Plangebiets ist bislang nicht erkennbar. Im Zuge der Umweltprüfung ist weiter zu prüfen, welche klimatischen Auswirkungen das Vorhaben ggf. haben kann.

Im Hinblick auf den überörtlichen Klimaschutz führt die Neuausweisung von Bauflächen grundsätzlich zu einem Flächenverlust und zur Versiegelung sowie häufig zu längeren Verkehrswegen und zu stärkeren Verkehrsverflechtungen. Durch die 21. FNP-Änderung und den im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 85 gehen z. T. Freiflächen mit gewissen klimatischen Ausgleichsfunktionen durch Frisch-/Kaltluftproduktion dauerhaft für eine Bebauung verloren. Deren Ausdehnung stellen sich jedoch durch die bereits vorhandene bauliche Nutzung geringer dar als auf vergleichbaren Flächen im Außenbereich. In Anbetracht der bestehenden baulichen Nutzung ist eine Anbindung an vorhandene Anschlusspunkte des öffentlichen Straßennetzes bereits gegeben. Die bestehenden Infrastrukturen können so sinnvoll mitgenutzt werden.

Die Entwicklung des vorliegenden Gewerbegebiets stellt zunächst eine Angebotsplanung dar, insofern bestehen vorerst keine abschließenden Kenntnisse über die anzusiedelnden Betriebe. Da je nach Branche, Produktionsmethode und Größe völlig unterschiedliche energetische Anforderungen bestehen, aber Branchen, Anlagenarten etc. im Vorfeld nicht bekannt sind, ist eine konkrete Abschätzung der Anforderungen künftiger Unternehmen am Standort nicht möglich. Eine ausreichend sichere Bewertung von Energiebedarf, Stoffströmen, Produktionsabläufen und Auslegung der Anlagen kann daher erst im Zuge der weiteren Objektplanungen sachgerecht erfolgen.

Der umfassende Gehölzerhalt, die großflächigen Maßnahmenflächen sowie vielfältige Pflanzvorgaben nach § 9(1) Nr. 25 BauGB im Bebauungsplan Nr. 85 stellen wirksame **Maßnahmen im Sinne der Klimaanpassung** dar und wirken unterstützend für ein positives Kleinklima vor Ort.

Bei der Umsetzung von baulichen Anlagen sind **Solaranlagen** (Photovoltaikanlagen und/oder solarthermische Anlagen) zu installieren. Aufgrund rechtlicher Unsicherheiten wird im Planverfahren Nr. 85 bewusst auf eine Festsetzung zur Nutzung solarer Strahlungsenergie verzichtet. Die konkreten Anforderungen dazu werden jedoch vertraglich (z. B. Grundstückskaufvertrag und städtebaulicher Vertrag) geregelt. Auf der Plankarte des Bebauungsplans ist dazu ein Hinweis ergänzt.

Unbenommen von der vorliegenden Bauleitplanung sind die maßgebenden Vorgaben der **Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes** zu beachten. Sie gelten gemäß EnEV auch für Büro- und Gewerbebauten, die unter Einsatz von Energie beheizt oder gekühlt werden. Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind im Rahmen der Umsetzung entsprechend weiter zu berücksichtigen.

5. Verfahrensablauf und Planentscheidung

Die Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz gehen gemeinsam mit der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH die Konversion und Entwicklung des Flugplatz- und Kasernengeländes und seiner Nebenflächen an, um dem erheblichen Bedarf nach Gewerbe- und Industrieflächen zu begegnen. Die beiden Flächennutzungsplanänderungen Nr. 21 in Harsewinkel und Nr. 19 in Gütersloh sowie die parallel erarbeiteten Bebauungspläne Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel und Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh bereiten nun nach der bereits erfolgten Regionalplanänderung Nr. 36 die bauliche Entwicklung der Flächen nördlich der B 513 als interkommunales Gewerbegebiet vor.

Die Entwicklung des Teilbereichs Nord „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ umfasst in der FNP-Änderung Nr. 21 auf Harsewinkler Stadtgebiet rund 21,7 ha und im Geltungsbereich der 19. FNP-Änderung auf dem Gebiet der Stadt Gütersloh rund 12 ha. Die Plangebietsgrößen der beiden Bebauungsplan-Verfahren sind bis auf die Knotenbereiche entlang der B 513 deckungsgleich mit den FNP-Änderungen. Die Planverfahren wurden jeweils von den beiden Kommunen durchgeführt und eng abgestimmt.

Der **Aufsichtsrat der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH** hat nach intensiver Erörterung und Diskussion in seiner Sitzung am 11.12.2020 die Überlegungen und die vorgeschlagene Vorgehensweise bestätigt und beschlossen, den kommunalen Gremien die Variante 1 der städtebaulichen Rahmenplanung (vgl. Begründung B-Plan Nr. 85, Kapitel 4.2) als Basis für anstehende Entwicklung vorzuschlagen.

Auf dieser Grundlage wurde den kommunalen Gremien vorgeschlagen, die jeweiligen Aufstellungsbeschlüsse gemäß § 2(1) BauGB zu fassen und die ersten Verfahrensschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB für diese Bauleitplanung einzuleiten. Nach Vorberatung im Planungs- und Bauausschuss am 04.02.2021 hat der Rat der Stadt Harsewinkel am 24.02.2021 den Aufstellungsbeschluss sowie den Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB) gefasst (s. VL-13/2021 1. Ergänzung).

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(1) BauGB wurde vom 15.03.2021 bis zum 30.04.2021 einschließlich durchgeführt; Nachbarkommunen, Behörden etc. wurden gemäß §§ 2(2), 4(1) BauGB mit Schreiben vom 25.02.2021 beteiligt. Die Nachbarkommunen haben gemäß § 2(2) keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange bezogen sich insbesondere auf die Themen Erschließung, Entwässerung, Versiegelung und Dichte sowie auf immissionsschutzfachliche, naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Fragestellungen.

Der Rat hat nach Vorberatung im Planungs- und Bauausschuss in seiner Sitzung am 23.02.2023 (s. VL-7/2023 1. Ergänzung und VL-8/2023 1. Ergänzung) über die Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen Beteiligung vorläufig beraten und den Offenlagebeschluss gemäß § 3(2) BauGB für die 21. FNP-Änderung sowie für den Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ gefasst.

Die Entwurfsoffenlage gemäß § 3(2) BauGB wurde vom 11.04.2023 bis zum 12.05.2023 einschließlich durchgeführt. Nachbarkommunen, Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden gemäß §§ 2(2), 4(2) BauGB mit Schreiben vom 04.04.2023 beteiligt. Die Nachbarkommunen haben weiterhin BauGB keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Aus der Öffentlichkeit selbst sind ebenfalls keine Stellungnahmen gemäß § 3(2) BauGB eingegangen. Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB bezogen sich insbesondere auf die Themen Erschließung, verkehrliche Verträglichkeit und Entwässerung sowie auf landwirtschaftliche Belange und auf immissionsschutzfachliche Fragestellungen. Die Bebauungsplanunterlagen wurden daraufhin tlw. klarstellend und redaktionell angepasst. Im Rahmen der 21. FNP-Änderung waren keine Anpassungen erforderlich.

U. a. bezüglich Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen haben die betroffenen Kommunen eine vertragliche Regelung getroffen. Die Stadt Harsewinkel überträgt dabei ihre entsprechenden Pflichtaufgaben in Bezug auf den Gewerbepark Flugplatz Gütersloh auf die Stadt Gütersloh (s. Ratsbeschluss der Stadt Harsewinkel vom 06.10.2021, VL-221/2021). Für die konkrete Umsetzung der u. a. der Erschließmaßnahmen ist damit die Stadt Gütersloh zuständig.

Der Rat der Stadt Harsewinkel hat nach Vorberatung im Planungs- und Bauausschuss am 20.06.2023 in der Sitzung am 21.06.2023 das Planverfahren ausgewertet. In der umfassenden Beratungsvorlage wurden die Stellungnahmen und die zentralen Planungsfragen erörtert (s. VL-97/2023, 1. Ergänzung). Im Ergebnis hat sich der **Rat der Stadt Harsewinkel** aus den für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründen sowie in Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander für den Abschluss des Planverfahrens entschieden und die 21. FNP-Änderung beschlossen (s. VL-97/2023 1. Ergänzung und Sitzungsprotokoll).

Harsewinkel, im Juni 2023

In Zusammenarbeit mit den Kommunen und
mit der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH:
Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH, 21.06.2023