

Anlage zu Drucksachen-Nr. 221/2023

(Prüfung der Anregungen und Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ und zur 19. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Gütersloh (FNP 2020))

1. Bebauungsplan Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ Anregungen gemäß §§ 2(2), 3(1), 4(1), 3(2), 4(2) BauGB und Vorschläge der Verwaltung zur Behandlung der Stellungnahmen

Lfd. A = Anregung bzw. Stellungnahme

Nr. B = Vorschläge der Verwaltung zur Behandlung der Stellungnahmen

Beteiligung der Nachbarkommunen gemäß § 2(2) BauGB

1. Stadt Rheda-Wiedenbrück (Schreiben vom 27.04.2021)

- A) [...] die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung des Bebauungsplans Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

2. Gemeinde Herzebrock-Clarholz (Schreiben vom 20.04.2021)

- A) [...] Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz äußert keine Anregungen oder Bedenken zu der Planung.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

3. Stadt Rheda-Wiedenbrück (Schreiben vom 01.03.2023)

- A) [...] die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 400 "Gewerbepark Konversion Flugplatz" der Stadt Gütersloh keine Anregungen vorzubringen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB

1. Einwendung 1, Bürgerinitiative „Schutzgut Mensch“ (Schreiben vom 23.04.2021)

- A) [...] wir als Bürgerinitiative „Schutzgut Mensch“ möchten einige Anregungen zugunsten eines zukunftsorientierten Flächennutzungsplanes einbringen.

Das geplante Gewerbegebiet birgt wirtschaftlichen Chancen, aber die Umweltbelastungen werden zunehmen.

Wir erwarten bei der Planung von Ihnen, die Umweltbelastungen durch planungsverbindliche Schritte auf ein Minimum zu begrenzen.

Vor dem Hintergrund zunehmender Emissionen wird Lärm als besonders große, störende Umweltbelastung aufgenommen. Durch die B 513 sind die Anlieger bereits einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, die durch das Gewerbegebiet noch weiter zunehmen wird.

Wir erwarten formulierte Richtlinien, die einen baulichen Schallschutz einfordern, der über die gesetzlichen Mindestanforderungen für ein solches Gewerbegebiet hinausgeht.

Ebenso ist es dringlich erforderlich, auch einer zunehmenden Lichtverschmutzung vorzubeugen und durch Regelungen den Nachthimmel über dem Gewerbegebiet nicht durch künstliche Beleuchtung erhellen zu lassen.

Die potentiellen Bebauungsflächen weisen einen ökologisch wertvollen Baumbestand auf, der erhalten bleiben muss. Im Hinblick auf das Klima haben gerade ältere Bäume eine gute CO₂ Bindungskapazität. Um eine Tonne CO₂ aufnehmen zu können, muss eine Buche etwa 80 Jahre wachsen.

Das heißt: Pro Jahr bindet eine Buche 12,5 kg CO₂.

Sie müssten also 80 Bäume pflanzen, um jährlich eine Tonne CO₂ durch Bäume wieder zu kompensieren.

Zu beachten ist, dass Bäume in den ersten Jahren nach Pflanzung eher geringe Biomassevorräte anlegen. Erst mit zunehmendem Alter wird vermehrt CO₂ gebunden (Aussage Dr. Daniel Klein/ Universität Münster).

Aus diesem Grund fordern wir, dass gefällte Bäume standortnah und nicht nur nach rechtlichen, sondern nach zukünftigen Klimaschutzstandards ersetzt werden. Zu diesen Standards trägt ebenso eine flächendeckende und naturnahe Dachbegrünung bei. Dadurch erhoffen wir uns einen kleinen Schritt in Richtung sinnvolle Regenwassernutzung und Artenvielfalt.

Laut Aussage der Flughafen GmbH gäbe es eine Vielzahl von Bewerbern für diese Grundstücke und somit Möglichkeiten Ihrerseits, eine positive Einflussnahme auf die gewerbliche Entwicklung nehmen zu können.

Zusammengefasst erwarten wir von Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates, dass sie mit der aktuellen Änderung des Flächennutzungsplanes Gewerbegebiet am Weplagebach folgende Anforderungen noch über die gesetzlichen Richtlinien hinaus umsetzen:

- **Lärmschutz**
- **Baumschutz**
- **Klimaschutz**
- **Artenschutz (z. B. Fledermäuse, Insekten, ...)**

Wir appellieren an Ihre Verantwortung für die nächsten Generationen.

- B) Die Sorgen und Anregungen der Initiative und insbesondere der Anlieger im direkten Umfeld des Planvorhabens sind nachvollziehbar. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden durch das Plankonzept und durch entsprechende textliche Festsetzungen sowie durch die wasserwirtschaftlichen Themen mit Verlegung des Weplagebachs und durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen viele Punkte aus der Stellungnahme aufge-

griffen. Ergänzend dazu sind im Zuge der Entwurfserarbeitung umfassende Untersuchungen (siehe Anlagen Begründung zum Bebauungsplan Nr. 400) besonders hinsichtlich Verkehr und Immissionsschutz durchgeführt worden. Die wichtigsten Themen/Punkte werden nachfolgend zusammengefasst. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf die beiden letztgenannten Themen gelegt. Auf die umfassenden Unterlagen (Bebauungsplan, Begründung, Gutachten und Umweltbericht) wird verwiesen:

▪ **Verkehr**

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 Begründung zum Bebauungsplan Nr. 400). 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 Gütersloh und Harsewinkel 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 (siehe Anlage A.4 Bebauungsplanbegründung). 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 folgende 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). 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.

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 steht jedoch der **Teilbereich Nord** zur Entwicklung an. Bezüglich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des umliegenden Straßennetzes ist demnach primär dieser Bereich zu prüfen. In der Verkehrsuntersuchung (Stand Juni 2020) wird diesem Entwicklungsschritt eine Fläche von rund 20 ha zugrunde gelegt. 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. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel hat sich die **Gewerbeentwicklungsfläche auf rund 18 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 Gütersloh und Harsewinkel.

Die Stadt Gütersloh und die Stadt Harsewinkel 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 verwiesen.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine **ergänzende Verkehrsuntersuchung** durchgeführt (siehe Anlage A.5 Bebauungsplanbegründung).

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 Gewerbestandorts 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.

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 leistungstärkere 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 / Goppeler 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 im vorliegenden Bauleitplanverfahren 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. 400 und Nr. 85 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 qualitätvoller 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 Bahnhalt punkts 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 schienen gebundenen 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.

Festzuhalten ist, dass durch die anstehende Wiedereinführung eines schienen gebundenen 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 schienen gebundenen 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 Grundstücksverkehrs werden qualitäts- und umweltbezogene Regelungen in den Kaufverträgen aufgenommen. Die Stadt bewertet dieses schrittweise Vorgehen als zweckdienlich und sachgerecht.

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

Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten September 2022

Ergänzend zu der Untersuchung aus Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt und in der Untersuchung September 2022 zusammengefasst (siehe Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung). Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen gleichzeitig als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Auf die ausführlichen Darstellungen dazu in Kapitel 5.4.2 der Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

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 Werktage 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 – 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-w-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.

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 (siehe dazu Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

Fazit - Gesamtstrategie Mobilität

Um den Standort Gütersloh und 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) 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 Gütersloh und Harsewinkel im Teilbereich Nord voranzutreiben.

Zusammenfassend geht die Stadt Gütersloh weiterhin davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden sowie weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung 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.

▪ **Lärm, Emissionen**

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 schädlicher 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 der Bebauungsplanbegründung 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.

Städtebauliche Rahmenbedingungen – Nutzungen im Plangebiet und im Umfeld

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

Im Plangebiet befindet sich der **Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378**, der weiter als Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und als Diskothek (Anbau) genutzt werden soll und für den im Zuge der Festsetzung als Teilfläche GE5 auch entsprechende Sonderregelungen getroffen werden sollen (s. Kapitel 3.1, 5.1 und 5.4 Bebauungsplanbegründung). Die Wohnnutzung im heutigen Außenbereich gemäß § 35 BauGB stellt zunächst einen im Zuge der Gewerbeplanung zu beachtenden Immissionspunkt dar, auch wenn die Eigentümer weiter eine (klein-)gewerbliche Nutzung als Schank- und Speisewirtschaft mit Diskothek betreibt oder mittel- bis langfristig eine gewerbliche Folgenutzung am Standort mit einer Neuordnung der Erschließung anstrebt.

Rückwärtig schließt dort ein **kleiner Bungalow** mit temporärer Wohnnutzung an, für den bisher ein Nießbrauchrecht und ein Wegerecht über das Gaststättengelände bestanden hat (Marienfelder Straße Nr. 378a, Flurstück 190). Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH hat jedoch diese Flächen zwischenzeitlich erworben, das Nießbrauchrecht wird 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).

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

Im Umfeld des Plangebiets im Außenbereich gemäß § 35 BauGB befindet sich direkt nordöstlich des Plangebiets bzw. nördlich des Welplagebachs ein **kleines Wohnhaus** (Am Stellbrink 83). Im Nordwesten am Nottebrocksweg schließt an der Bahntrasse bzw. am Schlangenbach **eine größere Hofanlage** mit Reitplätzen an. 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, im Westen folgt der erste Bauabschnitt des Gewerbeparks auf dem Gebiet der Stadt Harsewinkel (Bebauungsplan Nr. 85).

Die heute noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet sowie 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 überwiegenden Flächen im Planbereich sind inzwischen von den Kommunen bzw. von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erworben worden, der (artenschutzrechtlich im Winterhalbjahr erforderliche) Rückbau der sog. Parsevalsiedlung ist bereits erfolgt. Ausgenommen ist hier nur der o. g. Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378, der daher auch als Sonderfall im Immissionsschutzkonzept und im Zuge der Festsetzungen gemäß § 9 BauGB bzw. gemäß BauNVO überplant wird.

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

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 und für eventuelle betriebsbezogene Wohnnutzungen im geplanten Gewerbegebiet (GE5), 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 Regelungen 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. Eine ggf. für das vorliegende Gewerbegebiet des Bebauungsplans Nr. 400 auf Gütersloher Stadtgebiet sehr problematische, nah angrenzende Massentierhaltung oder entsprechende Planungen sind im angrenzenden Umfeld derzeit nicht bekannt. Im Nordwesten des Harsewinkeler Plangebiets liegt dagegen ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung (Oester 56), dessen Geruchsemissionen auf das dortige Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 einwirken. Daher wurde frühzeitig eine gutachterliche Untersuchung der Geruchsmissionen entsprechend der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigelegt wird und dort zu beachten ist.¹

Erkenntnisse über **sonstige relevante Quellen oder Immissionen**, die ggf. eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, liegen nach derzeitigem Kenntnisstand 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.

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.

Bezüglich der **Auswirkungen des Vorhabens „Gewerbepark Konversion Flugplatz“** ist festzuhalten, dass angesichts der umgebenden Nutzungen mit Streubebauung, der bestehenden Wohnnutzung im Plangebiet (Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378 (Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und Diskothek)), 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 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“)**). Zur Kontrolle der prognostizierten Verkehre und der konkreten Betroffenheit der einzelnen Gebäude resp. Immissionsorte entlang der B 513 schlägt der Gutachter ein Monitoring vor, dies kann z. B. je nach Baufortschritt jährlich durch die beteiligten Kommunen erfolgen. Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und folgt den gutachterlichen Empfehlungen.

¹

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

Rahmenbedingungen und Anforderungen sind im Umweltbericht (s. dort, insbesondere Kapitel 2.3.1) aufgenommen worden und werden in den immissionsschutzfachlichen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 400 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. 400 erarbeitet (s. dort).

Auf dieser Grundlage wird das Plangebiet als **Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO** festgesetzt (GE1 bis GE4). Die gewerbliche Überplanung der Immobilie **Marienfelder Straße 378** wird als planerischer Kompromiss einerseits im Sinne der Rücksichtnahme auf die bislang zulässige und ggf. weiter ausgeübte Wohnnutzung der Eigentümer bzw. im Sinne der wirtschaftlich besser möglichen Folgenutzung der Immobilie Marienfelder Straße 378 und andererseits der eindeutigen städtebaulichen Zielsetzung „Gewerbegebiet“ gesehen. **Zum Schutz der direkt angrenzenden Wohnnutzung Am Stellbrink 83** wird im nordöstlichen Bereich des vorliegenden Bebauungsplans ein **eingeschränktes Gewerbegebiet** (GE_N, Störgrad MI) definiert. Der Schutzanspruch der Wohnnutzung ist damit auch im Zuge der anstehenden gewerblichen Entwicklung sichergestellt. Zugrunde gelegt wird grundsätzlich der Schutzanspruch der Streubebauung im Außenbereich analog zu einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO in dem nicht eingeschränkt und „gesund“ im Sinne des BauGB gewohnt werden kann. Ein Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO wird vorliegend nicht festgesetzt. Gleichwohl ist auch zu bedenken, dass das Schallschutzkonzept die Perspektive für eine südliche Entwicklung mit dort in Teilbereichen möglichen, ggf. eingeschränkten Industriegebieten gemäß § 9 BauNVO „nicht verbauen“ soll. Die Planungsspielräume hierfür sollen erhalten bleiben.

- **Licht, Lichtverschmutzung:** Im Planentwurf werden Regelungen zur Beleuchtung von Fassaden, Außenanlagen, Fahrstraßen und Stellplatzanlagen im Gewerbegebiet aufgenommen (Ausrichtung der Beleuchtung, Vermeidung von Blendwirkungen, Leuchtmittel mit geringem Blaulicht- bzw. UV-Anteil). Aufgrund der umgebenden umfangreichen Grünstreifen, die nicht beleuchtet werden dürfen, ergeben sich hier jeweils deutliche Schutzwirkungen gegenüber der umgebenden Streubebauung im Außenbereich.
- **Wertvoller Baumbestand:** Der ökologisch wertvolle Baumbestand im Plangebiet wird zu einem erheblichen Teil erhalten (siehe Plankonzept). Ergänzend dazu werden im Bebauungsplanentwurf zur Durchgrünung des Gebiets sowie zur positiven Unterstützung eines qualitätsvollen Kleinklimas Baumpflanzvorgaben festgesetzt (siehe u. a. textliche Festsetzung B.4.7: Baumpflanzungen auf den Betriebsgrundstücken und C.2.1 Baumpflanzungen bei Sammelstellplatzanlagen).
- **Pflanzmaßnahmen und Gewässerrenaturierung:** Im Plangebiet werden umfangreiche Festsetzungen zur Gehölzanlage im Plangebiet und zu Dachbegrünungen aufgenommen. Zudem ist eine großflächige Bachrenaturierung mit qualitätsvollen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die umweltfachliche, wasserwirtschaftliche und klimatische Belange in besonderer Weise berücksichtigt.
- **Steuerung von zusätzlichen Fragestellungen durch Kaufverträge:** Die Kommunen bzw. die GFG können durch den weitgehenden Erwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen (B-Plan Nr. 400 Stadt Gütersloh und B-Plan Nr. 85 Stadt Harsewinkel) exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5 im B-Plan Nr. 400 und westlicher Wirtschaftsweg in dem B-Plan Nr. 85) der Grundstücksflächen im Zuge der Auswahl der späteren Unternehmen und des Grundstücksverkehrs zusätzliche qualitäts- und umweltbezogene Regelungen in den Kaufverträgen aufnehmen. So sollen bei der Umset-

zung von baulichen Anlagen Solaranlagen (Photovoltaikanlagen und/oder solarthermische Anlagen) installiert werden. Die konkreten Anforderungen dazu werden vertraglich (z. B. Grundstückskaufvertrag und städtebaulicher Vertrag) geregelt.

Zusammenfassend wird im Plangebiet ein wesentlich höherer Standard bezüglich der Platinhalte und der Regelungen über den Grunderwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5) als bisher üblich angestrebt. Auf den Bebauungsplan, die umfassende Bebauungsplanbegründung und den Umweltbericht wird ergänzend verwiesen.

2. Einwendung 2, ADFC Kreisverband Gütersloh e. V. (Schreiben vom 228.04.2021)

- A) [...] der Tagespresse entnehmen wir erste Planungen zur Ausgestaltung und Verkehrsanbindung des Flughafen-Geländes und der Parsevalsiedlung.

Erstaunt nehmen wir zur Kenntnis, dass in der Begutachtung die Förderung des Radverkehrs zwar genannt wird, jedoch keine konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gelistet werden. Wir haben daher den Eindruck gewonnen, dass es sich nur um Lippenbekenntnisse handelt und halten die bisher veröffentlichten Planungen für unzureichend.

Wir bitten Sie, bei den weiteren Planungen folgende Aspekte von Beginn an mitzuplanen:

1.: Keine neuen Gewerbegebiete ohne eine sichere und komfortable Radverkehrsanbindung!

Radverkehr ist Angebotsplanung. Zunächst muss eine zeitgemäße Infrastruktur bereitstehen, dann stellt sich die Nutzung automatisch ein. Die Infrastruktur ist eine Grundvoraussetzung, um den Berufsverkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern. Es ist nicht akzeptabel, den Radverkehr auf dem ungesicherten Seitenstreifen einer viel befahrenen Bundesstraße bei Tempolimit 70 km/h zu führen. Auf einer Bundesstraße, auf der durch die bauliche Gestaltung oftmals gerast wird, ähnlich wie auf der Münsterlandstraße, auf der 2012 ein Radfahrer durch einen rasenden Autofahrer von hinten überrollt wurde und tödlich verunglückte. Ebenso ist es nicht akzeptabel, den Radverkehr über „zick-zack“ schlagende Wirtschaftswege wie Oester abzuwickeln. Gerade der Alltagsradverkehr ist umwegsensibel und benötigt eine direkte und sichere Wegeführung.

Eine sichere und leistungsfähige Verbindung ist dabei sowohl aus Richtung Gütersloh wie auch aus Richtung Harsewinkel erforderlich. Mehrere Varianten einer sicheren Verkehrs-führung bieten sich entlang der Bundesstraße 513 an:

- Auf jeder Seite verläuft ein baulich abgesetzter Radweg gemäß Qualitätskriterien des Alltagsradwegenetzes Kreis Gütersloh
- Die Radwegeführung wird als beidseitige Protected Bikelane mit baulicher Trennung entlang der B513 denkbar

Die Planung eines einseitigen Zweirichtungs-Radwegs ist aus ADFC-Sicht nicht die bevorzugte Lösung. Gründe dafür sind eine erhöhte Kollisionsgefahr, Blendung durch entgegenkommende Autofahrende, doppelte Querung der Fahrbahn sowie nicht zu unterschätzen die Anordnung und damit Verpflichtung für das Radfahren in die „falsche“ Richtung, womit sämtliche Bemühungen zur Eindämmung des Geisterradfahrens konterkariert werden.

Alternativ oder ergänzend dazu sind auch weitgehend autoarme oder gar autofreie Zuwegungen zum Gewerbegebiet denkbar:

- Eine südliche Zuwegung aus Richtung Gütersloh könnte über eine Verlängerung des Paul-Westerfrölke-Wegs entlang der Ems erfolgen.
Diese Strecke hätte über die Erschließungsfunktion des Gewerbegebiets am Flughafen hinaus noch die weitere wichtige Funktion, eine Lücke im touristisch genutzten Emsradweg zu schließen und diesen damit deutlich zu attraktivieren.
Wir haben jetzt die Chance, diesen Schritt in Angriff zu nehmen und die bereitstehenden Fördermittel des Bundes und anderer Fördertöpfe sinnvoll für Grunderwerb zu nutzen, um damit eine Dreifachnutzung sowohl für den Alltags- wie den Freizeit- als auch Touristikverkehr zu erzielen.
- Eine nördliche Zuwegung aus Richtung Gütersloh könnte über die Straßen Im Wiedey und neu zu bauende Verbindungsstrecken erfolgen; Ergänzend sollte die Brockhäger Straße zwischen Gütersloh und Ortseingang Blankenhagen als Protected Bikelane ausgebaut werden
- Eine südliche Zuwegung aus Harsewinkel könnte ebenfalls an den Emsradweg anschließen und eine weitere Lücke in diesem schließen

Der ADFC hat für diese Zuwegungen zur Verdeutlichung eine erste Ideenskizze als digitale Karte erzeugt (blaue Linie: weitgehend Bestand, grüne Linie: sinnvolle Lückenschlüsse):

https://umap.openstreetmap.fr/de/map/gewerbegebiet-gutersloh-harsewinkelherzebrock_599110

2.: Kein Flächenparken im neuen Gewerbegebiet, kein kostenloses Kfz- Parken!

Das neue Gewerbegebiet soll laut Präsentation die vorhandenen Flächen effizient nutzen. Dies ist auch aus Sicht des ADFC unbedingt erforderlich.

Dazu gehört auch, dass auf dem gesamten Gewerbegebiet wie auch auf weiteren zu entwickelnden Gewerbegebieten kein ebenerdiges Kfz-Parken möglich sein darf. Der ADFC plädiert dafür, dass die ansiedelnden Unternehmen auf eigene Kosten im Gewerbegebiet Sammelparkhäuser für die Kfz der Mitarbeiter anlegen. Die Parkhäuser sind zu bewirtschaften.

Radfahren muss gefördert werden, indem Radabstellanlagen deutlich näher an den Unternehmenseingängen liegen als Sammelparkhäuser.

Unternehmen haben in der Folge ein großes Interesse daran, mehr Radverkehr stattfinden zu lassen, ebenso werden die Mitarbeitenden die Möglichkeit zu schätzen wissen, Parkgebühren einzusparen.

3.: Verkehrszunahme auf der B 513 verhindern!

Durch die Ansiedlung eines Gewerbegebietes und die damit einhergehenden Mitarbeiter-, Kunden- und Anlieferungsverkehre erhöht sich das Verkehrsaufkommen der Erschließungsstraßen. Hierdurch wird eine ohnehin schon stark belastete Bundesstraße inkl. der Knotenpunkte weiter belastet.

Da der LKW-Anlieferungsverkehr kaum vermieden werden kann, muss die Kompensation insbesondere beim Kfz erfolgen. Selbst bei Umsetzung der Forderungen 1 und 2 würde jedoch immer noch mehr Verkehr über die B 513 stattfinden als ohne das Gewerbegebiet. Es sind daher weitergehende Maßnahmen erforderlich, um auch einen Teil des aktuellen Verkehrs in Richtung ÖPNV zu verlagern. Der ADFC schlägt daher einen für die Nutzer kostenlosen Schnellbusverkehr zwischen Gütersloh und Harsewinkel mit Durchfahrt über

das Flughafengelände vor. Nach Eröffnung der TWE-Strecke für den Personenverkehr ist das Angebot auf diese Strecke auszuweiten.

Ich bitte Sie, unsere Stellungnahme beim Voranschreiten der Planungen zu berücksichtigen und uns hierzu regelmäßig zu informieren.

- B) Die Sorgen und Anregungen des ADFC sind nachvollziehbar. Im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens werden durch das Plankonzept und durch entsprechende textliche Festsetzungen Regelungen im Plangebiet getroffen die den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV stärken. Darüber hinaus streben die Stadt und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH Angebotsverbesserungen außerhalb des konkreten Plangebiets sowie ergänzende Regelungen im Zuge der Grundstücksvermarktung an. Zu den einzelnen Punkten:

Zu 1.: Keine neuen Gewerbegebiete ohne eine sichere und komfortable Radverkehrsanbindung!

Das vorliegende Plangebiet und der gesamte geplante „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ können für Fahrradfahrer grundsätzlich über das bestehende Straßennetz angebunden werden. Die Stadt Gütersloh und die Stadt Harsewinkel teilen jedoch die Einschätzung des ADFC, dass die **Hauptverbindung entlang der B 513** nicht den notwendigen qualitativen und quantitativen Mobilitätsansprüchen des Radverkehrs entspricht. 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 Alltagsradwegekonzepts² (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.

Der ADFC hält zu Recht fest, dass nebst der Verbindung entlang der B 513 im Umfeld alternative und attraktive Wegeverbindungen zum Plangebiet bestehen. Diese wurden in einer ergänzenden Untersuchung im Juli 2021 untersucht und bewertet (siehe Anlage A.5 Bebauungsplanbegründung). Im Bestand sind aus allen Fahrtrichtungen gute Radverkehrsverbindungen zum Flughafengelände gegeben. Die Strecken über gut ausgebaute Wirtschaftswege oder Geh-/Radwege parallel zu den Landstraßen stellen attraktive und vor allem sichere Routen für den Radverkehr dar (s. dort).

Mögliche Gründe, die gegen eine regelmäßige Nutzung dieser Verbindungen durch Pendler sprechen, sind weniger die Routen, sondern primär die im Vergleich zur direkten Verbindung entlang der B 513 etwas längeren Entfernungen. Über den Ohlbrocksweg aus Richtung Gütersloh sind dies rund 500 m und damit ein Umwegfaktor von 1,1. Aus Richtung Harsewinkel über Marienfeld sind dies rund 2.200 m (Umwegfaktor 1,5). Bis zur Realisierung der o. g. sicheren/separaten Radwegeverbindung entlang der B 513 sind diese etwas längeren Strecken aus Sicht der Stadt jedoch zumutbar. Bezüglich Qualität, Sicherheit und Komfort besitzt die Route im Norden der B 513 genau wie die Verbindung über den Ohlbrocksweg deutliche Vorteile. Klarstellend sei festgehalten, dass auf Harsewinkler

² Planungsgemeinschaft Verkehr PGV GbR, Hannover: Kreis Gütersloh Alltagsradwegekonzept, September 2020

Stadtgebiet ein Abschnitt dargestellten Route „Oester“ in der Länge von gut 300 m aktuell nur als Sandweg vorhanden ist. Dieser soll jedoch zeitnah durch die Stadt Harsewinkel ausgebaut werden.

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.

Die **weiteren Netziideen** des ADFC im Umfeld des vorliegenden Planbereichs 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 Flugplatzgeländes südlich der B 513 sicherzustellen. Zu berücksichtigen sind dabei auch die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Aspekte.

Innerhalb des Plangebiets wird entlang der Planstraße A ein separater und sicherer Radweg vorgesehen. Zwischen den Wendeanlagen der Planstraßen A und B wird eine Fuß-/Radwegeachse als attraktive und sichere Verbindung zwischen den beiden geplanten LSA-gesteuerten Zufahrtspunkten entlang der B 513 festgesetzt. Im Bereich der untergeordneten Planstraße B wird der Radverkehr aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auf der Fahrbahn geführt. Die Wegeverbindung führt über den Nottebrocksweg weiter in Richtung des nördlichen Landschaftsraums und verbindet den Teilbereich Nord des Gewerbeparks über die beiden Knotenpunkte entlang der B 513 mit dem Bereich südlich der B 513.

Zu 2.: Kein Flächenparken im neuen Gewerbegebiet, kein kostenloses Kfz- Parken!

Im Plangebiet wird unter dem Aspekt flächensparendes Bauen insbesondere auch eine höhere Bebauung als bisher üblich angestrebt. Zugelassen werden auf den großen „Kernflächen“ in den Planbereichen in Gütersloh und in Harsewinkel Bauhöhen bis zu rund 22 m Höhe und sechs Vollgeschosse, in den kleinteiliger zugeschnittenen Bereichen in Gütersloh aber immerhin noch Bauhöhen bis zu rund 16 m Höhe und fünf Vollgeschosse. Die Gesamt-GRZ 0,8 im Sinne des Orientierungswerts der aktuellen Fassung des § 17 BauNVO wird für die erschlossenen Bereiche flächensparend festgesetzt. Die Bauhöhe und die angestrebte Verdichtung werden durch die Eingrünung, durch die umfangreichen Grünflächen und durch die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen in ihren Auswirkungen aufgefangen.

Ein sparsamer Umgang mit dem begrenzten Gut Boden/Fläche bedeutet für die Stadt Gütersloh im vorliegenden Bauleitplanverfahren die sinnvollste Nutzung des Flächenangebots für die zentralen Produktions-/Arbeitsprozesse von Gewerbebetrieben, hier insbesondere notwendige Produktionsanlagen, Büro-/Verwaltungsbereiche und Infrastruktur. Die Stadt teilt die Einschätzung des ADFC, dass große ebenerdige Stellplatzflächen diesen Zielen entgegenstehen.

Klarzustellen ist hinsichtlich der Versiegelung, dass ein Parkhaus im Bereich der beiden aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 400 in Gütersloh und Nr. 85 in Harsewinkel den Flächenverbrauch hinsichtlich der Nutzung Parken reduzieren würde. Diese „gewonnene“ Fläche kann dann im Rahmen der maximal zulässigen GRZ von 0,8 für gewerbliche Nutzungen überplant werden. Insofern würde sich der Versiegelungsgrad durch den Verzicht auf dezentralen Stellplatzanlagen und bei gleichzeitiger Realisierung eines Parkhauses nicht reduzieren. Ggf. wäre diese sogar noch größer, weil ebenerdige Stellplätze im Vergleich zu beispielsweise einer Produktionshalle auch sickerfähig ausgestaltet und durch Baumstandorte teilweise verschattet werden können. Maßgebend für die Versiegelung bleibt die zulässige GRZ, die sich im Sinne eines sparsamen Umgangs mit

dem Gut Boden/Fläche bewusst an der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO orientiert. Eine entsprechende Reduzierung der GRZ hätte zwar eine Reduzierung der Versiegelung im Plangebiet selbst zur Folge, gleichzeitig würde jedoch der Entwicklungsspielraum der künftigen Betriebe eingeschränkt und angesichts des großen Gewerbeflächenbedarfs (s. dazu auch Kapitel 3 Bebauungsplanbegründung) den Druck auf weitere Neuplanungen im Außenbereich erhöht.

Die Umsetzung von Parkhäusern in Plangebieten und damit das „Gewinnen“ von Flächen innerhalb konkreter Gebiete für höherwertige Nutzungen durch Produktion etc. kann jedoch das Flächenerfordernis für neue Entwicklungen in Kommunen insgesamt reduzieren. Insofern haben dichte Stellplatzanordnungen durch Parkhaus/Parkpalette positive Effekte hinsichtlich des Versiegelungsgrads, unter den genannten Rahmenbedingungen allerdings eher auf der gesamtstädtischen Ebene. Entscheidend ist jedoch der konkrete Einzelfall, die damit einhergehende Plangebietsgröße respektive der daraus resultierende Stellplatzbedarf in Abhängigkeit zu den künftigen Unternehmensansiedlungen sowie die planungsrechtlichen Regelungsmöglichkeiten. Dabei gilt es eine Vielzahl von Aspekten/Fragen zu berücksichtigen.

Gemäß § 12(6) BauNVO können oberirdische Stellplätze und Garagen für ein Baugebiet ausgeschlossen werden, z. B. zur Förderung der Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen oder Parkhäusern. Die landesrechtlichen Vorgaben bez. Stellplatznachweis dürfen jedoch nicht tangiert werden, siehe § 12(7) BauNVO. Demzufolge ist eine eigene Festsetzung notwendig, welche die landesrechtlichen Vorgaben sicherstellt. Dies kann theoretisch gemäß § 9(1) Nr. 22 BauGB („Flächen für Gemeinschaftsanlagen“) erfolgen, indem Gemeinschaftsstellplätze und/oder Gemeinschaftsgaragen festgesetzt werden. Zwingend notwendig ist dann jedoch eine räumliche Verortung dieser Festsetzung.

Die notwendige bzw. sinnvolle Größe eines Parkhauses zur Abdeckung des Stellplatzbedarfs ist in der konkreten Situation mit der Entwicklung des ersten, mit insgesamt 18 ha relativ kleinflächigen Bauabschnitts nördlich der B 513 als Angebotsplan zum Satzungsbeschluss nicht abschließend festzulegen. Es ist noch nicht bekannt, welche Betriebe sich ansiedeln und welchen Stellplatzbedarf diese haben werden. Zudem sind Unternehmen dynamisch in Ihrer Entwicklung. Das führt immer wieder zu einem gewissen Mehr- oder Minderbedarf an Stellplätzen. Ein relativ statisches Parkhaus für den gesamten Teilbereich Nord kann aus Sicht der Kommunen hier nur ungenügend und verbunden mit sehr großen wirtschaftlichen Risiken auf diese Veränderungen reagieren. Dies gilt auch für eine flexible Parkhauslösung im Sinne einer Modulbauweise. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass versucht wird, zur Umgehung des Parkhauses innerhalb des Plangebietes und im Umfeld „wild“ zu parken, was wiederum entsprechende Regelungen, Vorkehrungen, Kontrollen und Sanktionen erfordern würde.

Aus den genannten Gründen und Unsicherheiten wird im vorliegenden Einzelfall auf die konkrete planungsrechtliche Vorgabe für Gemeinschaftsstellplätze und/oder Gemeinschaftsgaragen begründet verzichtet. Ziel ist eine insgesamt nachhaltige Entwicklung, die umweltfachlich wie auch technisch und wirtschaftlich vertretbar ist. Regelungen in diesem Sinne sollen jedoch u. a. im Zuge des anstehenden Grundstückverkehrs außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens abgestimmt und ggf. vertraglich geregelt werden. Im Zusammenhang mit einer Entwicklung südlich der B 513 mit einer ganz anderen Größenordnung von rund 100 ha und mit dem hiermit verbundenen Potenzial ist die Fragestellung dann neu zu bewerten.

Die Hinweise bezüglich Radabstellanlagen werden begrüßt und sind auf der nachfolgenden Umsetzungsebene zu klären. Auf der vorliegenden Bauleitplanebene besteht diesbezüglich kein weiterer Handlungsbedarf.

Zu 3.: Verkehrszunahme auf der B 513 verhindern!

Die Bedenken aufgrund der zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrsströme werden zur Kenntnis genommen. Die Fragestellungen liegen auf der Hand und sind daher frühzeitig von den beteiligten Kommunen und von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH untersucht worden.

Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020:

Frühzeitig im Planverfahren sind aus diesem Grund die verkehrlichen Auswirkungen und dabei besonders die Verträglichkeit untersucht und zusammengefasst worden (vgl. 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, Stand Vorentwurf Bebauungsplan).

Im Ergebnis dokumentiert der Gutachter zum Vorentwurfsstand 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. Dies gilt analog auch für den Streckenabschnitt entlang der L 927. 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 beiden Bauleitplanverfahren Nr. 400 und Nr. 85. Auf das Gutachten wird insgesamt verwiesen.

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 Juni 2020, S. 60, Tabelle 7). Dies ist insbesondere im Prognose-Planfall 1c mit der kleinsten Entwicklungsfläche von 20 ha der Fall.

Zudem belastet der Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet Teilbereich Nord die untersuchten Knotenpunkte im Bereich der Stadt Gütersloh atypisch. Das bedeutet, dass in den untersuchten Spitzenstunden der im nördlichen Plangebiet zu erwartende Ziel- und Quellverkehr aus bzw. nach Gütersloh tendenziell entgegengesetzt zum Hauptverkehrsstrom des allgemeinen Verkehrs morgens nach bzw. abends aus Gütersloh heraus fließt. Das bedeutet, dass z. B. in der Morgenspitzenstunde am KP3 Marienfelder Straße / Nordring der größere Verkehrsanteil in Richtung Stadt fließt, die Verkehre aus Richtung Gütersloh in Richtung Plangebiet Teilbereich Nord aber in entgegengesetzter Richtung. Es kommt demnach durch das Plangebiet dort nicht zu einer Verschärfung der am stärksten belasteten Fahrspuren.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021:

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021).

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.

Hinsichtlich der **Knotenpunkte** wurden eine detailliertere und differenzierte Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation durchgeführt. Dabei wurden die zeitliche Ebene (Schwachlastzeiten neben den Spitzenstunden), die räumliche Ebene (Umlegung

der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre auf die unterschiedlichen Routen und Knotenpunktzufahrten) sowie das zukünftige Mobilitätsverhalten der Beschäftigten (in Abhängigkeit von zusätzlichen Mobilitätsangeboten und einer sich verändernden Arbeitswelt) untersucht. Die relevanten umliegenden Knotenpunkte sind im ergänzenden Gutachten nochmals detailliert untersucht worden. Im Kern wurden bezüglich der Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Routen und Knoten festgehalten, dass alle zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrsströme an den Hauptverkehrsknotenpunkten zu einer Verschärfung der Verkehrssituation in den Spitzenstunden führen. Dies trifft insbesondere für die Knotenpunkte auf der B 61 in Gütersloh zu.

Zudem wurden die ausschließlich lokale Bewertung der **Verkehrsqualität** in den Spitzenstunden nach starren Grenzwerten für die mittlere Wartezeit an Hauptverkehrsknotenpunkten von Landes- und Bundesstraßen gemäß HBS aus verkehrsgutachterlicher Sicht durch weitere Betrachtungsebenen ergänzt (s. dort, Kapitel 3.2). Als Fazit der ergänzenden Betrachtung hinsichtlich der Kriterien und Grenzwerte der Verkehrsqualitätsstufen gemäß HBS kann festgehalten werden, dass sowohl das Kriterium der mittleren Wartezeit als auch die Aussagekraft durch eine lokale Betrachtung von einzelnen Knotenpunkten „am Ende einer Route“ im Zuge der geplanten Entwicklung einer 18 ha großen Fläche abgewogen werden sollten. Gemäß gutachterlicher Einschätzung ist auch zu beachten, dass die Qualitätsstufe E stets im Dialog mit dem Baulastträger unter Berücksichtigung des räumlichen und zeitlichen Ausmaßes der Verkehrssituation in den Spitzen diskutiert werden muss und nicht per se zum Ausschluss von Entwicklungsmaßnahmen führt.

Bezüglich der Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem **Fahrrad** hält der Gutachter fest, dass diese über die B 513 grundsätzlich möglich ist, aber hier natürlich große Sicherheitsdefizite bestehen (s. dort, Kapitel 4). Dafür ist eine Anbindung des Plangebiets für den Fahrradverkehr über andere Routen gut möglich, auch wenn dieses etwas längere Wegstrecken bedingt. Zu nennen sind insbesondere aus Richtung Gütersloh die attraktive Verbindung aus der Innenstadt heraus über den Ohlbrocksweg und aus Richtung Marienfeld über den Bereich Oester und Nottebrocksweg.

Im Zuge eines **betrieblichen Mobilitätsmanagements** (s. dort, Kapitel 5) gibt es gemäß Gutachter viele Maßnahmen, die in einem Gewerbe- und Industriegebiet dazu beitragen können, weniger Kfz-Verkehr zu erzeugen als bisher angesetzt. Durch den Neubau können zudem frühzeitig Strukturen und ggf. auch Flächen für zusätzliche Mobilitätsangebote berücksichtigt werden.

Ergebnis - Gesamtbetrachtung und ein ganzheitliches Konzept

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 Gewerbestandorts 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.

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 leistungstärkere 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 / Goppeler Straße / Südfeld).
- Ggf. punktuell Querschnittsverbreiterung bei besonders problematischen Streckenabschnitten wie beispielsweise entlang der L 927.

Die notwendigen Ertüchtigungen der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 in den Bauleitplanverfahren Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel wurden im Zuge der Erschließungsplanung vorbereitet und mit dem Straßenbaulastträger grundsätzlich abgestimmt. Die entsprechend im Plangebiet benötigten Flächen werden nach dem heutigen Sachstand in den beiden Entwurfsplänen planungsrechtlich gesichert. Im Zuge der abschließenden Entwurfserarbeitung sind die Planbereiche des Bebauungsplans Nr. 400 (Stadt Gütersloh) und des Bebauungsplans Nr. 85 (Stadt Harsewinkel) zur Sicherung neuer Haltstellen auf der Südseite der B 513 geringfügig erweitert worden. Die Neuordnung der südlichen Haltstellen wurden dabei in der Erschließungsplanung mit den relevanten Stellen abgestimmt.

Angesichts der vorhandenen Belastung und der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme, die wie dargestellt größer ausfällt als der Anstieg durch die vorliegende Planung im Teilbereich Nord, sowie der atypischen Verkehrsströme des Gewerbegebiets im Vergleich zu den allgemeinen Verkehren gehen die Städte Gütersloh und Harsewinkel davon aus, dass entsprechende Regelungen zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung sachgerecht und angemessen abgestimmt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Ergänzend zu der Untersuchung aus Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt und in der Untersuchung September 2022 zusammengefasst (siehe Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung). Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen gleichzeitig als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Auf die ausführlichen Darstellungen dazu in Kapitel 5.4.2 der Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

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 Werktage 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 – 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-Zählenden), die Abschnitte nicht 1:1 deckungsgleich sind oder die DTV-Werte wie oben dargelegt nicht direkt mit den DTV-w-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.

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 (siehe dazu Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

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 im vorliegenden Bauleitplanverfahren 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. 400 und Nr. 85 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 qualitätvoller 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.

Bezüglich der seitens ADFC geforderten **Stärkung des ÖPNV** werden in den Planungen Nr. 400 der Stadt Gütersloh sowie Nr. 85 der Stadt Harsewinkel die u. a. **neue Bushaltestellen** planerisch vorbereitet und planungsrechtlich gesichert (beidseitig der B 513). Dabei sind die Haltestellen so angeordnet, dass der Radverkehr zwischen Fahrbahn und den neuen Haltestellen vorbeifahren kann, ohne durch wartende Busse behindert zu werden. Klarstellend sei diesbezüglich festgehalten, dass für die planungsrechtliche Sicherung der Haltestelle im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 400 einige Bäume nicht zum Erhalt festgesetzt werden und im Zuge der Baumaßnahmen zugunsten der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes entfallen müssen. Im Zuge der Abwägung der beiden Belange untereinander erachtet die Stadt Gütersloh dieses Vorgehen für zielführend und damit gerechtfertigt. Von den neuen Bushaltestellen auf der Nordseite der B 513 können die Fußgänger sicher und vom Kfz-Verkehr abgesetzt innerhalb der beiden Planstraßen den Teilbereich Nord erreichen. Über die künftig LSA-gesteuerten Knotenpunkte im Bereich Am Stellbrink und Main Gate wird eine sichere Querung über die B 513 auf die Südseite sichergestellt.

Der Hinweis bezüglich einer kostenlosen **Schnellbuslinie** zwischen Gütersloh und Harsewinkel sowie der Verknüpfung mit dem künftigen Personenverkehrsangebot auf der TWE-Strecke wird zur Kenntnis genommen. Regelungen resp. Angebote in diesem Sinne können jedoch auf der vorliegenden Bauleitplanebene nicht definiert, sollen jedoch oben dargelegt im Zuge der allgemeinen Entwicklung des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden. Dabei sind insbesondere die konkrete Entwicklung und Ansiedlung der künftigen Betriebe im Teilbereich Nord und der daraus entstehende Bedarf zu berücksichtigen. Eine Bus-Durchfahrt durch den Teilbereich Nord ist aus Sicht der beteiligten Kommunen jedoch nicht zielführend und notwendig. Durch das verbesserte Haltestellenangebot ist eine qualitätsvolle Abdeckung des Teilbereichs Nord sichergestellt. Alle Gewerbeflächen sind deutlich unter 500 m von den beiden Haltestellen entfernt. Eine Durchwegung würde zu einer erhöhten Versiegelung, zu zusätzlichen Rodungsmaßnahmen und zu Mehrverkehr innerhalb des Teilbereichs Nord führen. Dies ist aus Sicht der Stadt Gütersloh nicht zielführend.

An der Stelle sei jedoch festgehalten, dass aufgrund des deutlich größeren Entwicklungspotentials südlich der B 513 eine direkte Buslinienführung durch den Teilbereich Süd grundsätzlich denkbar und zielführend sein kann. Eine abschließende Prüfung hat jedoch u. a. in den entsprechenden, noch abzuwartenden Planverfahren zu erfolgen.

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.

Zu prüfen ist auch, ob frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement vorbereitet werden kann, sobald die ersten Unternehmen feststehen. Im Zuge der geplanten Gesamtentwicklung des Hauptgebiets südlich der B 513 werden sich aufgrund der Größenordnung im Gegensatz zu dem vorliegenden ersten untergeordneten Bauabschnitt nördlich der B 513 hier konkretere Möglichkeiten ergeben. Der zentrale Anschlusspunkt für den ÖPNV und für die Verknüpfung mit betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen wird voraussichtlich das frühere Main Gate sein. Auch aus diesem Grund wird die Hapterschließung für den vorliegenden ersten Abschnitt nördlich der B 513 auf Grundlage der gemeinsamen städtebaulichen Rahmenplanung im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel mit einer entsprechenden LSA-Kreuzung genau dort vorgesehen.

Zusammenfassend geht die Stadt Gütersloh davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung) 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.

3. Einwendung 3 (Schreiben vom 31.03.2021)

- A) [...] in vorbezeichneter Angelegenheit nehmen wir Bezug auf die uns mit Schreiben vom 04.03.2021 übersandten Unterlagen und den beigefügten Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 400.

Wir haben erhebliche Bedenken, dass unmittelbar im Bereich des Wohnhauses [...] eine großflächige Gewerbefläche ausgewiesen wird, ohne dass im Ansatz erkennbar ist, dass die sich daraus ergebende Immissionskonfliktlage ausreichend beachtet worden ist. In dem Entwurf heißt es lediglich „Gewerbegebiet mit Nutzungseinschränkungen“, ohne dass den Unterlagen entnommen werden kann, mit welchen Schallemissionen hier zu rechnen ist.

Der Abstand zwischen dem Gewerbegebiet und dem Grundstück [...] besteht nicht, hier wird das Gewerbegebiet unmittelbar an das Hausgrundstück [...] angeschlossen.

Selbstverständlich verkennen wir nicht, dass die Stadt Gütersloh ein Planungsermessen hat und derartige Flächen auch be- und überplanen kann, wir halten jedoch eine derartig intensive Gewerbegebietsausweisung in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem genehmigten Wohnhaus für in hohem Maße problematisch.

Dem Entwurf kann nicht entnommen werden, welche Schallleistungspegel dort zu erwarten sind. Es ist aber denkbar, dass über die in diesem Bereich befindliche Zufahrt („Planstraße B“) ein nicht unerheblicher Teil von Schwerlastverkehr fließen wird. Es ist nicht

erkennbar, welche Maßnahmen zur Verhinderung von Schallemissionen getroffen werden.

Wir widersprechen deshalb nachdrücklich namens und im Auftrag [...] der vorgelegten Planung.

- B) Die Stellungnahme ist im Zuge der (möglichst) frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(1) BauGB auf Basis des ersten städtebaulichen Rahmenplans ohne konkrete Planinhalte erstellt worden. Die Sorgen von Anliegern im direkten Umfeld des Planvorhabens sind nachvollziehbar. Den nachbarschaftlichen Belangen wird aus Sicht der Kommune durch das im Entwurf des Bebauungsplans nunmehr verankerte Plankonzept sachgerecht Rechnung getragen.

- **Zur Ausgangslage:** Für die angrenzende Wohnbebauung nordöstlich des Bachlaufs wird grundsätzlich der Schutzanspruch der Streubebauung im Außenbereich analog zu einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO in dem nicht eingeschränkt und „gesund“ im Sinne des BauGB gewohnt werden kann, zugrunde gelegt.

Der gliedernde Bachlauf grenzt das Plangebiet ab und wird durch einen i. W. 20 m breiten Streifen ergänzt, der in Höhe der angrenzenden Wohnbebauung im Osten auf über 30 m erweitert wird.

Die Planstraße B ist dort abgerückt (gut 40 m Abstand zum Wohnhaus) und wird zudem mit einem Wendeplatz versehen, so dass hierdurch nur der kleinteilige östliche Gebietsabschnitt erschlossen wird. Hierdurch wird somit auch nur in sehr begrenztem Umfang Verkehr ausgelöst. Die Verkehrsbelastungen dürften mit der früheren Soldatensiedlung – wenn überhaupt – nicht wesentlich geringer gewesen sein. Die neue Planstraße B liegt zudem nicht näher an dem genannten Wohnhaus als die ehemalige, zwischenzeitlich zurückgebaut Erschließungsstraße der Siedlung Parsevalstraße.

Somit nimmt das Plankonzept sehr deutlich Rücksicht auf die dortige Wohnnutzung im Außenbereich.

- **Lärm, Emissionen:**

Die umfassenden Informationen zum Immissionsschutz sind in Kapitel 5.5 der Bebauungsplanbegründung dargelegt worden, hierauf und auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan mit der weiteren Bestandsaufnahme wird Bezug genommen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist nach den Bestandsaufnahmen zur Frage der **Vorbelastungen** zusammenfassend im Plangebiet und im Umfeld festzuhalten, dass Immissionen durch **bestehendes Gewerbe** im näheren Umfeld nicht vorliegen. Eine Vorbelastung besteht jedoch besonders aufgrund des Kfz-Verkehrs auf der B 513. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich landwirtschaftliche Hofanlagen. Auf das Plangebiet und das zur Rede stehende Wohnhaus wirken darüber hinaus heute ortsübliche Emissionen aus der Landwirtschaft im weiteren Umfeld ein. Erkenntnisse über **sonstige relevante Quellen oder Immissionen**, die ggf. eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor.

Die heute noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet sowie Hofstellen und Streubebauung im relevanten Umfeld – also auch das Wohnhaus Am Stellbrink 83 – sind als **planungsrechtlicher Außenbereich gemäß § 35 BauGB** einzustufen. Streubebauung im Außenbereich besitzt im Regelfall einen **Schutzanspruch** analog zu Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO. Zu berücksichtigen sind hier die regelmäßig anzusetzenden Immissionsrichtwerte von 60/45 dB(A) tags/nachts für Wohnnutzungen im Mischgebieten gemäß TA Lärm.

Grundlage für die Prüfung der durch die Planung regelmäßig zu erwartenden Gewerbeemissionen ist die frühzeitig im Planverfahren erstellte schalltechnische Untersuchung, die als Anlage zur Bebauungsplanbegründung beigelegt ist (siehe Anlage A.3

Bebauungsplanbegründung). Gegenstand der Untersuchung war primär der nördliche Teilbereich des geplanten Gewerbeparks gemäß gemeinsamer Rahmenplanung in Harsewinkel und Gütersloh. Ergänzend wurden gutachterlich aber auch die südlich der B 513 gelegenen Potenzialflächen einbezogen, um Abhängigkeiten und Planungsspielräume im Rahmen der Überlegungen für den Gesamtstandort Gewerbepark Konversion Flugplatz im Norden und im Süden der B 513 frühzeitig erkennen und berücksichtigen zu können.

Im nördlichen Teilbereich des geplanten Gewerbeparks und im Plangebiet Nr. 400 sind gemäß Schallgutachten nach heutigem Stand u. a. das Wohnhaus Am Stellbrink 83 relevant (s. Gutachten, u. a. Anlage 2). Diese Immissionsorte befinden sich heute im Außenbereich und haben gemäß TA Lärm einen zu beachtenden Immissionsrichtwert von 60/45 dB(A) tags/nachts.

Das Gutachten baut auf dem Gesamtkonzept für die beiden Bebauungspläne Nr. 85 in Harsewinkel und Nr. 400 Gütersloh auf. Angesichts der Nähe der betroffenen Immissionspunkte im Umfeld wurde von Gutachter und Kommunen festgestellt, dass eine Industriegebietsnutzung (GI) gemäß § 9 BauNVO nicht darstellbar ist, weil der Störgrad dieses Baugebietstyps zu hoch ist. In der Konsequenz kommt im Plangebiet ein Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO in Frage.

Vor diesem Hintergrund wurden im Gutachten sachgerecht für die festgesetzten GE-Baugebiete flächenhafte typische GE-Emissionspegel (60/45 dB(A)/m² tags/nachts) in Ansatz gebracht. Ausgenommen davon ist die östlich gelegene Fläche direkt angrenzend an den Immissionsort Am Stellbrink Nr. 83. Angesichts der direkten Nachbarschaft sind gemäß Untersuchung zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse an der Stelle typische Emissionspegel für eingeschränktes Gewerbe anzusetzen, die das Wohnen im Sinne des § 6 BauNVO nicht wesentlich stören (Störgrad eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO: 55/40 dB(A)/m² tags/nachts).

Unter Zugrundelegung der Ausgangsdaten wurden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Dies geschieht gemäß Gutachter unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Entfernung, Luftabsorption, Topografie und Boden- sowie Meteorologiedämpfung sowie für die Schallabschirmung von Hochbauten und sonstigen Hindernissen. Berücksichtigt wird dabei jeweils die am stärksten betroffene Geschossebene 1. Obergeschoss. Im Ergebnis kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die anzusetzenden Immissionsrichtwerte im Sinne der TA Lärm an allen angrenzenden Wohnhäusern eingehalten und unterschritten werden. Das gilt vorliegend explizit auch für das Wohnhaus Am Stellbrink 83 (s. Gutachten, u. a. Anlage 3, Blatt 1 und 2).

Die geplante Gewerbegebietsentwicklung im Plangebiet kann gemäß Gutachter grundsätzlich im Einklang mit den nachbarlichen Lärmschutzrechten durchgeführt werden.

Auf dieser Grundlage entscheidet sich die Stadt Gütersloh für die Entwicklung und Festsetzung des Baugebiets als Gewerbegebiet GE gemäß § 8 BauNVO resp. als eingeschränktes Gewerbegebiet im direkten Gegenüber zum Immissionsort Am Stellbrink 83. Dieses entspricht zwar nicht vollumfänglich der regionalplanerischen Zielsetzung, idealerweise in den im Regionalplan festgelegten GIB möglichst weitgehend Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO zu entwickeln, berücksichtigt aber die konkret vor Ort zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen. Eine teilweise Entwicklung eines (eingeschränkt nutzbaren) Industriegebiets ist hier angesichts der Wohnnutzungen im Umfeld und mit Blick auf die angestrebte Entwicklung des Flugplatzgeländes insgesamt nicht möglich.

Die Stadt Gütersloh bewertet die gutachterlichen Aussagen als nachvollziehbar und sachgerecht und teilt die Einschätzungen und Ergebnisse des Gutachtens. Im Planverfahren ist hierzu bisher kein weiterer Untersuchungsbedarf entstanden.

Zu Thema **Verkehrslärm** ist festzuhalten, dass u. a. durch das Abrücken der Planstraße und durch den abgehängten Wirtschaftsweg hier keine erhöhten Belastungen gesehen werden. Der Gutachter hat im Bereich des Wohnhauses Am Stellbrink 83 für den planinduzierten Verkehr im Prognosenull-Fall Pegelwerte von 55,6/48,7 dB(A) tags/nachts und im Prognoseplan-Fall 56,0/48,9 dB(A) tags/nachts (siehe Anlage A.6 Bebauungsplanbegründung) errechnet. Die Werte liegen damit deutlich unter den einschlägigen Grenzwerten der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) für Außenbereichswohne (analog Mischgebiete) von 64/54 dB(A) tags/nachts. Hierzu ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, dass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind, wenn mindestens die für Mischgebiete festgelegten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung.

Im Bebauungsplanentwurf wurden Festsetzungen aufgenommen, die ebenfalls die Belastung im Umfeld mindern:

- **Licht, Lichtverschmutzung:** Im Planentwurf werden Regelungen zur Beleuchtung von Fassaden, Außenanlagen, Fahrstraßen und Stellplatzanlagen im Gewerbegebiet aufgenommen (Ausrichtung der Beleuchtung, Vermeidung von Blendwirkungen, Leuchtmittel mit geringem Blaulicht- bzw. UV-Anteil). Aufgrund der umgebenden umfangreichen Grünstreifen, die nicht beleuchtet werden dürfen, ergeben sich hier jeweils deutliche Schutzwirkungen gegenüber der umgebenden Streubebauung im Außenbereich.
- **Wertvoller Baumbestand:** Der ökologisch wertvolle Baumbestand im Plangebiet wird zu einem erheblichen Teil erhalten (siehe Plankonzept). Dies trifft auch auf den Baumbestand westlich des genannten Wohnhauses zu.
- **Pflanzmaßnahmen und Gewässerrenaturierung:** Im Plangebiet werden umfangreiche Festsetzungen zur Gehölzanlage im Plangebiet und zu Dachbegrünungen aufgenommen. Zudem ist eine großflächige Bachrenaturierung mit qualitätsvollen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die umweltfachliche, wasserwirtschaftliche und klimatische Belange in besonderer Weise berücksichtigt.
- **Steuerung von zusätzlichen Fragestellungen durch Kaufverträge:** Die Kommunen bzw. die GFG können durch den weitgehenden Erwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5) der Grundstücksflächen im Zuge der Auswahl der späteren Unternehmen und des Grundstücksverkehrs zusätzliche qualitäts- und umweltbezogene Regelungen in den Kaufverträgen aufnehmen.

Zusammenfassend werden die nachbarlichen Belange aus Sicht der Kommune und der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH in erheblichen Umfang berücksichtigt.

4. Einwendung 4 (Schreiben vom 26.04.2021)

- A) [...] ich möchte mich klar für ein möglichst nachhaltiges Gewerbegebiet mit einem Gemeinschaftsparkhaus als Kooperation zwischen Harsewinkel und Gütersloh aussprechen, das gut erreichbar in diesem Industriegebiet gebaut werden soll. Die angesiedelten Firmen und auch die Bestandsgebäude (auf der anderen Straßenseite) sollen keine eigenen Mitarbeiterparkplätze bekommen.

Denn:

Nach Erkenntnissen der Wissenschaft muss die Menge der Autos in den nächsten Jahren um 50 % reduziert werden. Wie schaffen wir das?

Indem wir aufhören, das Auto als einzig mögliche Mobilitätsform zu betrachten. Indem wir den Autos den Platz zuweisen, den sie künftig haben sollen: Etwas weiter hinten. Wer mit dem Auto zur Arbeit kommt, der läuft auf dem Gelände noch ein paar Meter. Bei jedem Wetter. Schadet ja auch niemandem.

Wer hingegen mit dem Fahrrad kommt, fährt bis direkt vor seinen Arbeitsplatz.

Komme ich aus GT-Mitte, aus Marienfeld oder Harsewinkel, überlegen sich einige Mitarbeiter auf Dauer, ob sie nicht lieber das Fahrrad benutzen statt noch zu laufen, vor allem dann, wenn sie sehen, dass andere bis direkt vor die Tür radeln.

Wie stellt sich das dar:

- Es muss hier eine enge Zusammenarbeit der Städte Harsewinkel und Gütersloh stattfinden
- Jedes Gewerbegrundstück kann ohne eigene Parkplätze deutlich kleiner sein als sonst, es wird dadurch günstiger
- Wir können dadurch vielleicht sogar eine größere Zahl von Betrieben ansiedeln, da jeder weniger Platz verbraucht
- Kleinere Firmen könnten wie ein Doppelhaus gebaut werden und sich die Anlieferungsfläche, den evtl. notwendigen LKW-Stellplatz oder auch den Empfangsbereich teilen
- Wir schaffen durch bessere Ausnutzung der Flächen möglicherweise mehr Arbeitsplätze und erhalten mehr Gewerbesteuer bei gleicher Flächenversiegelung!
- Wir arbeiten aktiv an einer Verkehrswende
- Die Mitarbeiter zahlen die Stellplätze direkt selber und sind dann die Profiteure der Nichtanmietung. Fahrgemeinschaften lohnen sich doppelt und spürbar. Jede Fahrgemeinschaft ist ja eine Chance für eine Familie, einen Zweitwagen abzuschaffen. Auch mit dem Fahrrad zu fahren bringt auf die Art direkt jeden Monat einen deutlich messbaren Vorteil. Bei z.B. 30 Euro eingesparten Stellplatzkosten ist bei Nichtnutzung des Stellplatzes das halbe Monatsticket für den Bus schon bezahlt.
- In einigen Jahren könnte – wenn die Verkehrswende in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist - das Parkhaus nicht mehr ausgelastet sein. Zeitgleich wäre es dann ein guter Standort für ein öffentliches „Park and Ride“-Parkhaus: Wer nach Gütersloh rein will oder umgekehrt von Gütersloh nach Harsewinkel möchte parkt in diesem Parkhaus und kann mit dem Parkticket Bus und Bahn kostenfrei nutzen. Das funktioniert in anderen Städten (Utrecht) sehr gut. Der wertvolle Lebensraum in der Innenstadt bleibt so den Menschen vorbehalten, nicht mehr wie jetzt den Abstellflächen für Autos. Die gefahrenen Autokilometer werden reduziert. Die Businfrastruktur die wir dort sowieso brauchen kann direkt weiter genutzt werden.
- Vielleicht kann so ein Parkhaus in einer Art Modulbauweise gebaut werden, dass es also zunächst klein geplant und bei Bedarf aufgestockt (oder rückgebaut!) wird
- Ist ein Parkhaus nicht finanzierbar oder noch nicht finanzierbar oder ist der Standort auf der anderen Seite der Straße besser (kann dort aber noch nicht verwirklicht werden da diese Flächen momentan noch nicht verplant werden), kann – aber nur dann - optional ein Gemeinschaftsparkplatz die Lösung sein. Auch hier fallen Stellplatzgebühren an (gleiches Prinzip wie Parkhaus), wird die Fläche nur geschottert, kann sie bei Minderbedarf oder Erstellung des Parkhauses auf der anderen Straßenseite rückgebaut und renaturiert oder nachträglich als Gewerbefläche oder zu anderen Zwecken genutzt werden.
- Ein ökologisch vorbildliches Industriegebiet kann für Gütersloh und Harsewinkel zu Marketingzwecken genutzt werden, die Städte bekommen eine Vorbildfunktion.

- Nicht mehr jede Firma mit eigenen Parkplätzen auszustatten ist eine zukunftsorientierte Maßnahme. Bei Firmen mit Schichtbetrieb zählt sich das doppelt aus: In der Regel kommt die eine Schicht, wenn die andere noch nicht weg ist, was – ohne Parkhaus - in der Übergangszeit zu einem doppelten Stellplatzbedarf bei den Firmen führen würde. Haben wir aber ein Parkhaus und mehrere Firmen haben Schichtwechsel, könnten die Firmen diesen zeitlich leicht versetzen (jede Firma wechselt mit einer halben Stunde Zeitversatz), so dass auf einem Gemeinschaftsstellplatz im Vergleich zum Einzelbedarf mit deutlich weniger Stellfläche ausgekommen werden kann.
- Sinnvoll wäre es auch, Firmen zu suchen, die nicht nur Logistik betreiben wollen sondern an Nachhaltigkeit interessiert sind. Firmen, die zukunftsorientiert arbeiten WOLLEN:
- Zwingend vorgeschrieben sein müssen PV-Nutzung in großem Stil, Fassadenbegrünung oder auch PV an der Fassade, Regenwasserversickerung etc.. Die Statik der Gebäude muss direkt so ausgelegt sein, dass sie das zusätzliche Gewicht von flächendeckender PV tragen kann. Möchte der /die BauherrIn nicht selber das Dach bestücken, kann das eine externe Firma übernehmen (oder die Sonnenwende-Bürgerenergie-Genossenschaft aus Harsewinkel). Eine Verpflichtung zur Stromerzeugung muss es aber geben.
- Bauen in die Höhe statt in die Breite muss eine maßgebliche Vorgabe sein! Die Versiegelungsfläche pro Firma muss so klein wie möglich gehalten werden. Dass Firmen gerne so günstig bauen möchten wie möglich darf kein Kriterium dafür sein, dass mehr Fläche verbraucht wird als unbedingt erforderlich.

Grundstücke, auf denen noch Gewerbe angesiedelt werden kann, sind quasi die letzten Juwelen, die wir haben. Damit wohl überlegt umzugehen sollte – aus meiner Sicht – absolut zwingend befolgt werden.

Denn wenn wir weiter alles so machen, wie wir es immer gemacht haben, dann werden wir wieder genau das bekommen, was wir immer bekommen haben. (Molière)
Wohin uns das geführt hat, ist offensichtlich:
An den Rand der Klimakrise

Mit der Bitte um Kenntnisnahme und mit der Hoffnung auf Umsetzung

- B) Die Anregungen und Hinweise bezüglich des Umgangs mit Stellplätzen betreffen eine wichtige Fragestellung, die parallel zur Bauleitplanung bereits intensiv in der Planung und in den Gremien der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erörtert worden ist.

Ein haushälterischer Umgang mit dem begrenzten Gut Boden bedeutet für die Stadt Gütersloh u. a. im vorliegenden Bauleitplanverfahren die bestmögliche Nutzung des Flächenangebots für die zentralen Produktions-/Arbeitsprozesse von Gewerbebetrieben. Dazu gehören beispielsweise notwendige Produktionshallen und/oder Verwaltungsbereiche. Die Stadt teilt grundsätzlich die Einschätzung des Einwenders, dass große Stellplatzflächen einer haushälterischen Nutzung entgegenlaufen. Klarzustellen gilt es hinsichtlich der Versiegelung, dass ein Parkhaus im Bereich der beiden aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 400 in Gütersloh und Nr. 85 in Harsewinkel den Flächenverbrauch hinsichtlich der Nutzung Parken reduzieren würde. Diese „gewonnene“ Fläche könnte jedoch im Rahmen der maximal zulässigen GRZ von 0,8, durch andere bauliche Maßnahmen wie z. B. ergänzende Flächen für die Verwaltung und/oder für Produktionsprozesse entwickelt und damit der genannten Zielsetzung entsprochen werden. Insofern würde sich der Versiegelungsgrad durch den Verzicht auf dezentrale Stellplatzanlagen und bei gleichzeitiger Realisierung eines Parkhauses nicht einfach reduzieren. Ggf. wäre diese sogar noch größer, weil ebenerdige Stellplätze im Vergleich zu beispielsweise einer Produktionshalle auch sickertfähig ausgestaltet werden können. Maßgebend für die Versiegelung bleibt die zulässige GRZ, die sich im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Gut Boden bewusst an der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO orientiert. Eine entsprechende

Reduzierung der GRZ hätte zwar eine Reduzierung der Versiegelung zur Folge, gleichzeitig würde jedoch der Entwicklungsspielraum der künftigen Betriebe eingeschränkt und angesichts des großen Gewerbeflächenbedarfs (s. dazu auch Kapitel 3 Bebauungsplanbegründung) den Druck auf weitere Flächen im Außenbereich erhöhen.

Die Umsetzung von Parkhäusern in Plangebiet und damit das „Gewinnen“ von Flächen innerhalb konkreter Gebiete für „hochwertigere“ Nutzungen (z. B. Produktion oder Verwaltung) als z. B. flächenintensive, ebenerdige Stellplatzanlagen, kann jedoch das Flächenanforderungs für neue Entwicklungen in Kommunen insgesamt reduzieren (ohne dies vorliegend zu quantifizieren). Insofern können dichte Stellplatzanordnungen wie beispielsweise ein Parkhaus durchaus positive Effekte hinsichtlich des Versiegelungsgrads haben, aber unter den genannten Rahmenbedingungen eher auf der gesamtstädtischen Ebene. Insofern argumentiert die Stadt vorliegend nicht grundsätzlich gegen die Realisierung von Parkhäusern/-decks zur Abdeckung des Stellplatzbedarfs in gewerblichen/industriellen Entwicklungsbereichen. Entscheidend ist jedoch der konkrete Einzelfall, die damit einhergehende Plangebietsgröße respektive der daraus resultierende Stellplatzbedarf in Abhängigkeit zu den künftigen Unternehmensansiedlungen sowie die planungsrechtlichen Regelungsmöglichkeiten. Dabei gilt es eine Vielzahl von Aspekten/Fragen zu berücksichtigen.

Gemäß § 12(6) BauNVO können oberirdische Stellplätze und Garagen für ein Baugebiet ausgeschlossen werden, z. B. zur Förderung der Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen oder Parkhäusern. Die landesrechtlichen Vorgaben bez. Stellplatznachweis dürfen jedoch nicht tangiert werden, siehe § 12(7) BauNVO. Demzufolge ist eine eigene Festsetzung notwendig, welche die landesrechtlichen Vorgaben sicherstellt. Dies kann theoretisch gemäß § 9(1) Nr. 22 „Flächen für Gemeinschaftsanlagen“ BauGB erfolgen, indem Gemeinschaftsstellplätze und/oder Gemeinschaftsgaragen festgesetzt werden. Zwingend notwendig ist dann jedoch eine räumliche Verortung dieser Festsetzung. Eine Festsetzung nach § 9(1) Nr. 22 BauGB würde eine Regelung nach § 12(6) BauNVO nicht mehr notwendig machen.

Schwierig/problematisch ist in diesem Zusammenhang die notwendige/sinnvolle/zweckmäßige Größe (Fläche, mögliche Höhenentwicklung resp. Geschossigkeit) einer solchen Festsetzung zur Abdeckung des Stellplatzbedarfs, weil im Sinne des vorliegenden Angebotsplans zum Satzungsbeschluss ja nicht abschließend bekannt ist, welche Betriebe sich ansiedeln und welchen Stellplatzbedarf diese haben. Eine diesbezüglich notwendige städtebauliche Begründung wäre schwierig – es stellt sich die Frage der Praktikabilität und nicht zuletzt der Rechtssicherheit. Zudem sind Unternehmen dynamisch in Ihrer Entwicklung oder es kommt zu ganzen Betriebswechseln. Das führt zu permanentem Mehr- oder Minderbedarf an Stellplätzen. Eine relativ statisches Parkhaus für den gesamten Teilbereich Nord kann aus Sicht der Kommunen nur ungenügend auf diese Veränderungen reagieren. Dies gilt auch für eine flexible Parkhauslösung im Sinne einer Modulbauweise. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass versucht wird, zur Umgehung des Parkhauses innerhalb des Plangebietes und im Umfeld „wild“ zu parken, was wiederum entsprechende Regelungen, Vorkehrungen, Kontrollen und Sanktionen erfordern würde

Aus den genannten Gründen und Unsicherheiten wird im vorliegenden Einzelfall auf die planungsrechtliche Vorgabe für Gemeinschaftsstellplätze und/oder Gemeinschaftsgaragen begründet verzichtet. Regelungen/Angebote in diesem Sinne sollen jedoch u. a. im Zuge des anstehenden Grundstückverkehrs außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens abgestimmt und falls zweckdienlich vertraglich geregelt werden. Dabei gilt es insgesamt eine nachhaltige Entwicklung anzustreben, die u. a. umweltfachlich wie auch technisch und wirtschaftlich Aspekte berücksichtigt. Auf die nachfolgenden Ausführungen bez. Ansiedlungspolitik, Steuerung von Fragestellungen durch Kaufverträge wird verwiesen.

Die weiteren Anregungen sind im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens durch das Plankonzept und durch entsprechende textliche Festsetzungen sowie durch die wasserwirtschaftlichen Themen mit Verlegung des Welplagebachs und durch naturschutzfachliche

Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt worden bzw. können im Zuge der Gebietsentwicklung weiter berücksichtigt werden. Zu den einzelnen Punkten:

- **Ansiedlungspolitik, Steuerung von Fragestellungen durch Kaufverträge:** Die Kommunen bzw. die GFG können durch den weitgehenden Erwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen B-Plan Nr. 400 Stadt Gütersloh und B-Plan Nr. 85 Stadt Harsewinkel exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5 in B-Plan Nr. 400 und westlicher Wirtschaftsweg in B-Plan Nr. 85) der Grundstücksflächen im Zuge der Auswahl der späteren Unternehmen und des Grundstücksverkehrs zusätzliche qualitäts- und umweltbezogene Regelungen in den Kaufverträgen aufnehmen. Dieses betrifft die Auswahl der Unternehmen ebenso wie Qualitätsaspekte in der Umsetzung.
- **Dachbegrünung, PV-Anlagen, Pflanzmaßnahmen und Gewässerrenaturierung:** Im Plangebiet werden umfangreiche Festsetzungen zu Dachbegrünungen, die auch mit PV-Anlagen kombiniert werden können, zur Gehölzanlage im Plangebiet (siehe u. a. textliche Festsetzung B.4.7: Baumpflanzungen auf den Betriebsgrundstücken und C.2.1 Baumpflanzungen bei Sammelstellplatzanlagen) etc. aufgenommen. Es ist zu erwarten, dass auf den bei Gewerbebauten sehr häufig anzutreffenden flachen oder flach geneigten Dächern Solaranlagen aus energietechnischer Sicht grundsätzlich sinnvoll (aufgeständert) anzubringen sind. Die Kommunen bzw. die GFG werden Regelungen zur Umsetzung von Solaranlagen (Photovoltaikanlagen und/oder solarthermische Anlagen) im Zuge des Grundstückverkehrs mit den künftigen Betrieben definieren. Die konkreten Anforderungen dazu werden vertraglich (z. B. Grundstückskaufvertrag und städtebaulicher Vertrag) geregelt. Falls externe Unternehmen oder Genossenschaften Dachflächen mieten möchten, um dort entsprechend PV-Anlagen zu errichten und zu betreiben, können die Kommunen und die GFG die Kontakte entsprechend begleiten und fördern.

Ergänzend wird auf die großflächige Bachrenaturierung mit qualitätvollen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen verwiesen, die umweltfachliche, wasserwirtschaftliche und klimatische Belange in besonderer Weise berücksichtigt.

- Auf eine Vorgabe zur **Fassadenbegrünung** wird im vorliegenden Einzelfall begründet verzichtet. Gerade angesichts der sich verschärfenden Klima- sowie der aktuellen Energiekrise wird die Möglichkeit Sonnenergie über die Installation von Solaranlagen an den potenziell sehr großen Gewerbefassaden zu gewinnen höher gewichtet als der mögliche Kühleffekt einer Fassadenbegrünung für die Gebäude und/oder das direkte Umfeld. Zudem haben Untersuchungen dargelegt, dass die funktionsfähige Installation sowie langfristige Sicherstellung von Fassadengrün nur unter großem technischen Aufwand und entsprechend hohen Investitions- sowie Betriebskosten einhergehen. Über eine maximal mögliche Fassadenhöhe von mehrheitlich rund 16 m bis 22 m im vorliegenden Plangebiet wären voraussichtlich auch Verankerungssysteme in den Fassaden sowie Bewässerungssysteme notwendig. Anders als Dachbegrünungen beinhalten Fassadenbegrünungen auch – wenn überhaupt – nur geringe wasserwirtschaftliche Vorteile. Aus Sicht der Stadt steht im vorliegenden Plangebiet der Aufwand nicht mehr im Verhältnis zu den möglichen gestalterischen oder mikroklimatischen Vorteilen einer Fassadenbegrünung. Der Bebauungsplan überlässt es jedoch den Unternehmen/Betrieben Fassadenbegrünung in ihre konkrete Objektplanung zu integrieren.

Alternativ zur Fassadenbegrünung wird im vorliegenden Gebiet eine Festsetzung für **ergänzende Baumpflanzungen auf allen Betriebsgrundstücken** definiert (siehe textliche Festsetzung B.4.7). Zur Durchgrünung des Plangebiets und positiven Unterstützung des örtlichen Kleinklimas analog einer Fassadenbegrünung ist mindestens ein standortheimischer oder klimaresilienter Laubbaum je angefangene 1.500 m² Baugrundstück anzupflanzen, fachgerecht zu pflegen, dauerhaft zu erhalten und bei Ausfall in der folgenden Pflanzperiode zu ersetzen. Damit sind die Solarpotentiale an den tlw. sehr großen Gewerbefassadenflächen weiterhin optimal nutzbar und gleichzeitig erfolgt eine qualitätsvolle Durchgrünung sowie Verbesserung des Mikroklimas. Je nach Bedarf und konkreter betrieblicher Situation können diese Baumpflanzungen auch mit

dem Ziel erfolgen, die Fassaden und damit die künftigen Gebäude in der heißen Jahreszeit zu verschatten und damit zu kühlen.

- **Flächensparendes Bauen:** Im Plangebiet wird unter dem Aspekt flächensparendes Bauen insbesondere auch eine höhere Bebauung als bisher üblich angestrebt. Zugelassen werden auf den großen „Kernflächen“ in den Planbereichen in Gütersloh und in Harsewinkel Bauhöhen bis zu rund 22 m Höhe und sechs Vollgeschosse, in den kleinteiliger zugeschnittenen Bereichen in Gütersloh aber immerhin noch Bauhöhen bis zu rund 16 m Höhe und fünf Vollgeschosse. Die Gesamt-GRZ 0,8 im Sinne des Orientierungswerts der aktuellen Fassung des § 17 BauNVO wird für die erschlossenen Bereiche flächensparend festgesetzt. Die Bauhöhe und die angestrebte Verdichtung werden durch die Eingrünung, durch die umfangreichen Grünflächen und durch die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen in ihren Auswirkungen aufgefangen.
- **Entwässerungskonzept:** 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 untersucht (siehe Anlage A.9 Bebauungsplanbegründung). Aufgrund der Bodenverhältnisse (nicht ausreichender Stauraum) ist eine Versickerung jedoch nicht oder nur in begrenztem Maße möglich. Aus diesem Grund wird im Entwurf, aufbauend auf den Vorentwurfsüberlegungen, planerisch ein neues zentrales Regenrückhaltebecken (Erdbecken) im westlichen Bereich des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel vorgesehen. Vorgeschaltet wird dem Rückhaltebecken ein Regenklärbecken.

Im Rahmen der Entwurfserarbeitung wurde ein detailliertes **Entwässerungskonzept** (siehe Anlage A.11 Bebauungsplanbegründung) für das vorliegende Bauleitplanverfahren und gleichzeitig für den Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel erarbeitet. Als Rahmenbedingung wurden folgende Eckpunkte mit den Fachbehörden definiert:

- Das im Plangebiet anfallende Abwasser und Niederschlagswasser wird im Trennsystem abgeführt,
- die gedrosselte Einleitung erfolgt in den Welpelgebach,
- das anfallende Niederschlagswasser ist auf den natürlichen Abfluss von 5,0 l/(s*ha) gedrosselt abzuleiten,
- das anzulegende Regenrückhaltebecken wird dabei in direktem örtlichem Bezug zum Welpelgebach angeordnet,
- das Niederschlagswasser soll vor der Einleitung in das Fließgewässer vorbehandelt werden,
- das nördlich des Plangebietes verlaufende Gewässer soll umstrukturiert bzw. renaturiert werden.

Das Konzept wurde darauf aufbauend getrennt in den Kategorien Schmutz- und Niederschlagswasser erarbeitet.

Schmutzwasser

Die Ableitung des im Plangebiet anfallenden Schmutzwassers erfolgt durch einen herzustellenden Schmutzwasserkanal. Beide Bebauungsplangebiete erhalten zur Ableitung des Schmutzwassers jeweilige Schmutzwassersammler, die sich entlang der geplanten Verkehrs- und Wegeflächen erstrecken (Planstraßen A und B sowie zentraler Fuß-/Radweg). Von östlicher Richtung (B-Plan Nr. 400), sowie von westlicher Richtung (B-Plan Nr. 85) kommend, treffen die Sammler auf Höhe des Nottebrockswegs zusammen. Von dort aus verläuft der geplante Schmutzwasserkanal in Richtung Süden und kreuzt die B 513 bis zu einem Pumpwerk. Das Schmutzwasser wird im Anschluss über ein geplantes Pumpwerk bzw. eine Druckrohrleitung in Richtung Gütersloh abgeführt. Beide Planbereiche sind demnach hinsichtlich Schmutzwasser erschlossen.

Niederschlagswasser

Das auf den Gewerbeflächen und den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser wird über einen neuen Regenwasserkanal abgeleitet. Dieser wird in den geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sowie im Bereich des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel über eine öffentliche Grünfläche parallel zur B 513 geführt. Der langfristige Betrieb ist demnach sichergestellt. Das Niederschlagswasser wird über den Kanal bis zur westlich gelegenen Niederschlagswasserbehandlungsanlage (Regenklärbecken) geführt. Anschließend wird das Wasser über ein Pumpwerk in das nachgeschaltete Regenrückhaltebecken gehoben und vor der Einleitung in den nördlich verlaufenden Bach auf den natürlichen Landabfluss von 5 l/(s*ha) gedrosselt. Aufgrund der flach ausgebildeten Topografie, den örtlichen Zwangspunkten wie z. B. die Bahntrasse oder die Sohlenhöhe der Vorflut und der Länge des Regenwasserkanals ist aus Sicht der beteiligten Kommunen das Konzept mit dem Pumpwerk eine sachgerechte und zielführende Lösung. Alternativ hätten zur Ableitung des Niederschlagswassers ohne Pumpwerk unverhältnismäßig große Auffüllungen im Plangebiet und den Betriebsgrundstücken erfolgen müssen. Die Kommunen entscheiden sich begründet gegen diese sehr aufwendige und kostenintensive Möglichkeit.

Aufgrund der genannten Zwangspunkte wurde eine maximale Nennweite des Regenwassersammlers von DN 1000 bestimmt. Der geplante Regenwasserkanal ist durch die Begrenzung in der Nennweite und dem Gefälle jedoch hydraulisch nicht leistungsfähig genug, um das gesamte Niederschlagswasser des Plangebietes ungedrosselt aufzunehmen. Infolgedessen gelten für künftige Grundstückseigentümer gesonderte Anforderungen zur Einleitung in den öffentlichen Regenwasserkanal. Das Niederschlagswasser der Baugrundstücke darf gemäß Entwässerungskonzept ausschließlich gedrosselt in den öffentlichen Regenwasserkanal eingeleitet werden. Das dadurch erforderliche Rückhaltevolumen kann beispielsweise in offenen Erdbecken oder unterirdischen Füllkörperanlagen nachgewiesen werden. Grundsätzlich sind bei der Planung und Errichtung der Grundstücksentwässerungsanlagen die Anforderungen aus den einschlägigen Normen, Richtlinien und Regelwerken zu beachten. Die entsprechenden Nachweise sind auf der konkreten Umsetzungsebene gemäß jeweiliger kommunaler Entwässerungssatzung zu führen. Aus Sicht der Kommunen ist dieser konzeptionelle Ansatz aufgrund der Rahmenbedingungen vor Ort sachgerecht und zielführend.

Ergänzend hält der Fachplaner fest, dass das auf den Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser ebenfalls dezentral versickert werden kann. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist im Plangebiet aufgrund der Flurabstände zum Grundwasser und der Bodeneigenschaften jedoch nur begrenzt möglich. Für die dezentrale Versickerung sind die unterschiedlichen Bodenverhältnisse, sowie die für die Versickerungsanlagen relevanten Flurabstände zum Grundwasser zu berücksichtigen. Hierzu sind im Einzelfall weitergehende hydrogeologische Untersuchungen betriebsbezogen durchzuführen. Grundsätzlich bedarf die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer die Zustimmung der Unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh. Je nach Höhenlage bzw. Gestaltung der Außenanlagen müssen sich die Grundstückseigentümer im Bedarfsfall mit einer geeigneten Rückstausicherung gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanal sichern.

Verpflichtend vorgegeben ist im Bebauungsplanentwurf die **sickerfähige Ausgestaltung von Pkw-Stellplätzen** (siehe textliche Festsetzung C.2.2). Ergänzend dazu definiert der Entwurf weitere Begrünungsanforderungen (z. B. Baumpflanzungen bei Sammelstellplatzanlagen, siehe textliche Festsetzung C.2.1), sichert umfassend den erhaltenswerten Gehölzbestand sowie Frei-/Grünflächen. Alles Regelungen, die einer Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort dienen.

5. Einwendung 5 (Schreiben vom 05.08.2022)

- A) [...] bei den Vorbereitungen zu den Grundstückstauschen ist der Wunsch entstanden, ob die Bebauungsfläche begradigt werden könnte. Vorschlag anbei. Ich hoffe, dass Sie trotz der schlechten Farbwiedergabe den Vorschlag verstehen.
- B) Die Anregung zur Begradigung und damit Erweiterung der überbaubaren Grundstücksflächen ist aus Sicht einer möglichst optimalen gewerblichen Flächenverwertbarkeit grundsätzlich nachvollziehbar. Vorliegend stehen diese jedoch der kommunalen Zielsetzung entgegen, im vorliegenden Plangebiet u. a. entlang der B 513 den prägenden Gehölzbestand zu erhalten und diesen planungsrechtlich zu sichern (§ 9 (1) Nr. 25b BauGB). Durch den Erhalt soll das Plangebiet insbesondere gegliedert, eine qualitätsvolle Adressbildung entlang der B 513 entwickelt und der Eingriff der Gebietsentwicklung gemindert werden. Darauf aufbauend sind im Entwurf der prägende Baumbestand an der Stelle zum Erhalt und die überbaubaren Grundstücksflächen mit einem Abstand von 1,5 m festgesetzt. Eine Entwicklung gewerblicher Hochbauten fokussiert sich damit auf die Nordostseite des prägenden Baumbestands. An der Stelle eröffnet der Planentwurf umfassende Entwicklungsoptionen. Die Stadt erachtet dieses Vorgehen als sachgerecht, zielführend und verhältnismäßig. Auf den Bebauungsplan, die umfassende Bebauungsplanbegründung und den Umweltbericht wird ergänzend verwiesen.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 15.03.2021)

- A) [...] durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.
- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Bundeswehr berührt, jedoch bisher nicht beeinträchtigt werden. Im Verfahren wird sich zeigen, ob die Sach- und Rechtslage weiterhin so bewertet wird. Die Behörde wird weiter beteiligt.

Im Beteiligungsverfahren zur parallel erfolgenden 19. FNP-Änderung (siehe dort) hat das Bundesamt im Schreiben vom 15.03.2021 angemerkt, *dass grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass bauliche Anlagen – einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 m nicht überschreiten. Sollte entgegen dieser Einschätzung diese Höhe überschritten werden, wird in jedem Einzelfalle um Zuleitung der Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - zur Prüfung gebeten.* Hierzu ist anzumerken, dass ggf. für Schornsteine eine Ausnahme bis zu einer Gesamthöhe von ca. 31 bis 37 m zugelassen werden könnte. Hierzu wurde daher ein entsprechender Hinweis in den Planunterlagen zur dann erforderlichen Beteiligung der Bundeswehr aufgenommen.

2. Fernstraßen-Bundesamt (Schreiben vom 27.04.2021)

- A) [...] vielen Dank für die Beteiligung in vorstehender Angelegenheit. Wir bitten Sie, Ihr Stellungnahmeersuchen der Autobahn GmbH des Bundes zuzuleiten, so dass diese im Verfahren beteiligt werden kann.
Das Fernstraßen-Bundesamt ist ab dem 1. Januar 2021 die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 FStrG. Für die vorbezeichneten Straßen nimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und ist in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. In diesem Umfang wirkt sie auch bei der Erstellung von Bebauungsplänen mit, was eine spätere gesonderte Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes bei der Vorhabensrealisierung erübrigt. Sollten wir bei unserer Vorprüfung betroffene Belange im voran dargestellten Zuständigkeitsbereich übersehen haben, bitten wir Sie höflich um einen entsprechenden Hinweis.
- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Im Verfahren wird sich zeigen, ob die Sachlage weiterhin so bewertet wird. Die Behörde wird weiter beteiligt. Zuständig ist in der konkreten Situation der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, der entsprechend eingebunden ist (siehe unten).

3. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld **(Schreiben vom 30.04.2019)**

- A) Die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen die gemeinsame Entwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“. Die Bauleitverfahren beziehen sich auf den nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh mit einer Größe von knapp 20 ha (Bruttobauland).

Gegen die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, vom Grundsatz her keine Bedenken.

Bezüglich der Aufstellung des Bebauungsplanes 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzlich dürfen durch diese beabsichtigte Bauleitplanung der Straßenbauverwaltung keine zusätzlichen Kosten entstehen. Dies impliziert auch die Unterhaltungsmehraufwendungen (Ablöse).

Die verkehrliche Anbindung des gesamten nördlichen Plangebietes an das klassifizierte Straßennetz (B 513) soll über die zwei bestehenden Anschlusspunkte im Bereich der Straße „Oester“ und des Knotenpunktes B 513 / Am Stellbrink erfolgen.

Die Bundesstraße 513 ist im Bereich des Plangebietes mit über 14.000 KFZ/d und einem Schwerverkehrsanteil von über 5 % sehr stark belastet.

Sofern aus verkehrlichen Gründen die Verkehrsqualität, die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs entlang der B 513 einschließlich der benachbarten Knotenpunkte negativ beeinträchtigt wird, sind zu Lasten der Stadt – soweit erforderlich – geeignete verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen vorzusehen. Auch in diesem Zusammenhang dürfen der Straßenbauverwaltung keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 513/Am Stellbrink sind mit der RNL OWL im Detail abzustimmen. Aus dieser Prüfung ergibt sich die erforderliche Knotenpunktsfläche, die auch einen evtl. Ausbau notwendig machen kann. Dies würde zu einem größeren Flächenbedarf führen, für den die Darstellung der Verkehrsflächen im Bebauungsplan nicht ausreicht. Die notwendige Knotenpunktausführung ist im Bebauungsplan darzustellen und planrechtlich abzusichern.

Zudem sind die erforderlichen Sichtfelder nicht im Nutzungsplan eingetragen und es fehlt der textliche Hinweis, dass diese von baulichen Anlagen (z.B. die Sicht behindernde Einfriedungen und Bepflanzungen, Werbeflächen) und Pflanzgeboten freigehalten werden, sofern diese die Höhe von 80 cm übersteigen (§11 Abs. 2 FStrG).

Die bestehenden Zufahrten genießen nur Bestandsschutz. Bei Umnutzung, Abriss, Anbau oder Neubau gilt das absolute Anbauverbot und sind diese Flächen rückwärtig zu erschließen. Die rückwärtige Erschließung muss jetzt schon im Plan dargestellt und gesichert werden.

Die Anbaubeschränkungszone entlang der B 513 ist nicht im Plan dargestellt. Die Kennzeichnung der Anbauverbotszone fehlt.

Zudem sind Vorgaben und Umfang des § 9 Bundesfernstraßengesetz in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht enthalten.

Die Breite der Anbauverbots- und -beschränkungszone ist gesetzlich vorgegeben (FStrG § 9) und es kann sich nicht darüber abgestimmt werden (s. Begründung S. 26 u.a.).

In den textlichen Festsetzungen fehlt der Hinweis, dass in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom zukünftigen Fahrbahnrand der B 513, keine Werbeanlagen errichtet wer-

den dürfen (§ 9 Abs. 6 FStrG). Zudem bedürfen Werbeanlagen innerhalb der Anbaubeschränkungszone (40 m vom Fahrbahnrand) grundsätzlich der gesonderten Zustimmung der Straßenbauverwaltung.

Da die Belange des Anbauverbotes der Bundesstraße im Plan noch nicht dargestellt und damit umgesetzt sind, bestehen insofern grundsätzlich Bedenken. Der Bebauungsplan ist nicht unter Mitwirkung der Straßenbauverwaltung zustande gekommen.

Diese Bedenken können ausgeräumt werden, wenn die entsprechenden Hinweise zum absoluten Anbauverbot umgesetzt und im Plan dargestellt werden.

An die klassifizierte Straße (B 513) angrenzende Bauvorhaben sind aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so zu beleuchten und durch ausreichend hohe und dichte Einfriedigungen, Bepflanzung o. ä. zum Schutze der Verkehrsteilnehmer abzuschildern, dass der übergeordnete Verkehr in Züge der L B 513 weder geblendet noch abgelenkt wird.

Jegliche Immissionsschutzforderungen, die sich infolge der beabsichtigten Flächenfestsetzungen ergeben, werden von hieraus nicht anerkannt.

Den Grundsätzen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Baugesetzbuches entsprechend sind eigenverantwortlich geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen.

Solange die vorgenannten Punkte nicht berücksichtigt sind, bestehen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, gegen die vorliegende Bauleitplanung erhebliche Bedenken.

Ansonsten gilt:

☒ Bitte beteiligen Sie mich am weiteren Verfahren.

☒ Die Rechtskraft bitte ich mir mitzuteilen

- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Diese ist zur städtebaulichen Rahmenplanung, die als Vorentwurfsplanung den Beteiligten gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB zu Grunde gelegen hatte, erstellt worden. In dieser Rahmenplanung konnten die genannten Detailfragen zu einem erheblichen Teil noch nicht bearbeitet werden. Die Belange der Straßenbauverwaltung sind im Zuge der Erarbeitung des Planentwurfs weiter geprüft und soweit bisher möglich abgestimmt worden.

Zu den einzelnen in der Stellungnahme angesprochenen Punkten ist nach dem bisherigen Planungsstand festzuhalten:

Zu: Kosten

Die Straßenbaumaßnahmen werden – nach Abstimmung der Knotenpunktplanungen mit der Fachbehörde – durch die Kommunen bzw. durch die Gewerbetpark Flugplatz Gütersloh GmbH durchgeführt. Hierzu sind entsprechende Kostenregelungen mit der Straßenbauverwaltung abzuschließen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelungen sachgerecht und angemessen festgelegt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Zu: verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen im weiteren Straßennetz

Die Erschließungsplanung ist zum Entwurf ausgearbeitet worden. Hierzu erfolgen ggf. auch noch parallel zu den Vorbereitungen der Entwurfsberatungen weitere Detailabstimmungen auf Ebene des Straßenbauentwurfs mit der Fachbehörde. Das klassifizierte Straßennetz mit der B 513 und deren Verknüpfungen mit dem weiteren Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen ist für die Aufnahme der in der Region bzw. überregional entstehenden Verkehre vorgesehen. Eine pauschale Verantwortung kann hier nicht von einzelnen Kommunen übernommen werden.

Im Verkehrsgutachten (vgl. 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 und Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, August 2021) ist deutlich dargelegt worden, dass die Hauptverkehrsknotenpunkte im Umfeld des Flughafengeländes auf der B 513, B 61, L 927 und L 788 in den verkehrlichen Spitzenstunden im **Bestand** zum Teil nicht ausreichende Verkehrsqualitäten aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt auf Marienfelder Straße (B 513) und Nordring (B 61, KP3). 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 sowie 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 Juni 2020, S. 60, Tabelle 7). Dies ist insbesondere im Prognose-Planfall 1c mit der kleinsten Entwicklungsfläche von 20 ha der Fall.

Angesichts der vorhandenen Belastung und der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme, die wie dargestellt größer ausfällt als der Anstieg durch die vorliegende Planung im Teilbereich Nord, gehen die Städte Gütersloh und Harsewinkel davon aus, dass entsprechende Regelungen zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung sachgerecht und angemessen abgestimmt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Zu: Knotenpunktplanung, Sichtfelder, Anbauverbots- und -beschränkungszone, Werbeanlagen, Licht/Beleuchtung

In der städtebaulichen Rahmenplanung als Vorentwurf konnten die genannten Detailfragen wie dargelegt noch nicht aufgenommen werden. Im Planentwurf sind die Punkte Knotenpunktplanung, Sichtfelder, Anbauverbots- und -beschränkungszone, Werbeanlagen, Licht/Beleuchtung auf Grundlage der vom Ingenieurbüro Röver vorgelegten Ausbauplanung und nach weiterer Abstimmung aufgenommen worden. Zum Thema Beleuchtung wird eine lichtabschirmende Heckenpflanzung in den Baugebieten GE₃ und GE₄ aufgenommen.

Die Anbauverbots- und die Anbaubeschränkungszone entlang der B 513 sind nachrichtlich in den Planentwurf übernommen worden, die nunmehr im Entwurf festgesetzte Baugrenze hält einen Abstand von 20 m zum befestigten Straßenrand ein (= Anbauverbotszone, Bezugslinie Fahrbahnrand gemäß ALKIS-Daten Kreis Gütersloh, August 2020). Zudem sind entsprechende Hinweise im Planentwurf auf Werbeanlagen und auf die fachgesetzlichen Vorgaben in der Randlage zur B 513 aufgenommen worden. Somit wird den Vorgaben und Anregungen im Planentwurf grundsätzlich entsprochen.

Es ist richtig, dass die Breite der Anbauverbotszone und der Anbaubeschränkungszone zunächst gesetzlich vorgegeben ist (§ 9 Abs. 1 und 2 FStrG). Gemäß § 9 Abs. 1 und 2

FStrG gelten die Absätze 1 bis 5 jedoch nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplans entspricht ..., der ... unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist.

Die Straßenbaubehörde hatte in einem Vorgespräch über Grundlagen des Planverfahrens, Erschließungsvarianten und die Frage der Radwegetrasse insofern sinngemäß bestätigt, dass in einem konkreten Einzelfall nach Klärung der relevanten Fragen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ggf. Abweichungen in Frage kommen können. Daher war die kritisierte Aussage nicht falsch.

Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 sind im Zuge der vertieften Erschließungsplanung überprüft, mit dem Straßenbaulastträger grundsätzlich abgestimmt und die entsprechend erforderlichen Knotenpunktfächen in den beiden Bebauungsplanentwürfen Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harzewinkel planungsrechtlich gesichert worden. Es wird davon ausgegangen, dass damit diese Anregungen bzw. Vorgaben von Straßen.NRW weitestgehend erfüllt werden können.

Zu: Bestehende Zufahrten und Bestandsschutz

Es wird nochmals zur Kenntnis genommen, dass bestehende Zufahrten nur Bestandsschutz genießen. Dieses betrifft zunächst die aufzugebenden Nutzungen im Bereich der von den Kommunen bzw. von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH übernommenen und neu zu veräußernden Flächen (Aufgabe der ehem. Kfz-Werkstatt auf Flurstück 98, ehem. Marienfelder Straße 384).

Als **Sonderfall ist das Anwesen Marienfelder Straße 378** (Flurstücke 191, 192) zu bewerten. Diese Immobilie verfügt über eine aktive Genehmigung als Schank- und Speisewirtschaft in Form einer Diskothek mit Wohnung im Obergeschoss. Der aktuelle Betreiber hat das Gewerbe im Jahr 2017 angemeldet, der Betrieb war allerdings 2020/2021 pandemiebedingt geschlossen. Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH steht auch hier in einem engen Kontakt mit der Eigentümerfamilie, die mitgeteilt hat, dass der Diskothek-/Gastronomiebetrieb bis auf weiteres aufrechterhalten werden soll. Diese gewerbliche Nutzung mit Wohnnutzung wird durch die Teilfläche GE₅ aus Sicht der Stadt sachgerecht und sinnvoll überplant, so dass neben dem Bestandsschutz auch eine gewerbliche Folgenutzung grundsätzlich denkbar wird. Übergeordnetes Ziel ist die gewerbliche Entwicklung des Standorts nach den Zielen der Landesplanung und gemäß des erheblichen Gewerbeflächenbedarfs. Störungsempfindliche Nutzungen, insbesondere eine spätere Wohnnutzung ohne Gewerbebetrieb sind in dieser Lage im bisherigen Außenbereich, direkt an der B 513 und künftig eingebunden in den Gewerbebestandort städtebaulich nicht sinnvoll und zu vermeiden. Die Überplanung als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO ist somit sinnvoll.

Auf die genehmigten Nutzungen mit Bestandsschutz wird durch den gegenüber den übrigen GE-Festsetzungen erweiterten Nutzungskatalog Rücksicht genommen. Hier bemühen sich Stadt und Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH um Regelungen – auch für gewerbliche Folgenutzungen mit ggf. weniger Verkehrsaufkommen – im Sinne der betroffenen Eigentümerfamilie. Hierzu erfolgen weitere Abstimmungen mit Straßen.NRW.

Grundsätzlich besteht für die Eigentümer die Möglichkeit die genehmigten Nutzungen fortzuführen. Dabei ist der Stadt grundsätzlich bewusst, dass bei Umnutzung, Abriss, Anbau oder Neubau das Anbauverbot gemäß § 8a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zum Tragen kommt. Abschließend zu prüfen wäre jedoch die Fallkonstellation, wenn durch eine Änderung der Genehmigungslage im Vergleich zum aktuellen Stand weniger Verkehr über die bestehende Zufahrt abgewickelt würde. Die Frage wird an der Stelle aufgeworfen, weil in § 8a(1) FStrG dargelegt wird, dass eine Änderung auch vorliegt, wenn eine Zufahrt oder ein Zugang gegenüber dem bisherigen Zustand einem erheblich größeren oder einem andersartigen Verkehr als bisher dienen soll. Im Umkehrschluss würde dies aus Sicht der

Stadt bedeuten, dass die genannte Fallkonstellation mit weniger Verkehr ggf. kein Anbauverbot auslösen würde.

Unabhängig davon bleibt wie dargelegt das übergeordnete Ziel, die gewerbliche Entwicklung des Standorts Marienfelder Straße 378 (Flurstücke 191, 192) nach den Zielen der Landesplanung und gemäß des erheblichen Gewerbeflächenbedarfs. Dies könnte einerseits durch eine Integration der Flurstücke 191, 192 in die nördlich vorbereiteten Gewerbeflächen erfolgen. Die Erschließung der beiden Flurstücke wäre demnach über die Planstraße A sichergestellt und entlang der B 513 käme das Anbauverbot zum Tragen.

Die Gewerbepark Flugplatz GmbH hat zwischenzeitlich die Flurstücke Nr. 147 und Nr. 190 erworben. Dabei wurden bezüglich des Flurstücks Nr. 190 auch die ehemaligen ergänzenden rechtlichen Regelungen (Stichwort Nießbrauchrecht) aufgehoben. Das Flurstück Nr. 98 befand sich schon seit längerem im Besitz der GmbH. Zudem wurde zwischen der Flugplatz GmbH und dem Eigentümer des Flurstücks Nr. 102 ein Flächentausch in der Form umgesetzt, dass das Eigentum der GmbH nunmehr vom Flurstück Nr. 191 bis zu der Wendeanlage der Planstraße A reicht und eine Erschließung der Flurstücke Nr. 191 und 192 darüber sichergestellt ist. Eine direkte rückwärtige Erschließung stellt diese Option jedoch nicht dar. Die rückwärtige Erschließung des Standorts Marienfelder Straße 378 wird somit sichergestellt und kann im Zuge der Grundstücksvermarktung der Flurstücke Nr. 102 (Teil der neu im Eigentum der Flugplatz GmbH steht), Nr. 98, Nr. 147 und Nr. 190 durch die Gewerbepark Flugplatz GmbH abschließend gesteuert werden. Planungsrechtlich wird in diesem Sinne ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) von der Wendeanlage der Planstraße A, über den festgesetzten Fuß- und Radweg sowie im weiteren südlichen Verlauf über die Grundstücke Nr. 147 und Nr. 190 festgesetzt. Dieses Recht gilt jedoch nur zu Gunsten gewerblicher Folgenutzungen im GE5 (gilt nicht für genehmigte Nutzungen vor Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 400 und für Vergnügungsstätten im GE5) und zu Gunsten der Versorgungsträger einschließlich der Stadt Gütersloh. Die Lage minimiert die Zerschneidung der Gewerbeflächen, sichert den Erhalt der festgesetzten Bäume und wird demnach städtebaulich begrüßt.

Eine rückwärtige Erschließung über die Planstraße B, in Fortsetzung über den Fuß-/Radweg sowie entlang der Ostseite der festgesetzten privaten Grünfläche wird nicht als sinnvoll eingestuft, weil für die Erreichbarkeit der beiden Flurstücke eine Querung der Grünfläche erfolgen und in diesem Zusammenhang prägender und wertvoller Baumbestand entfallen müsste.

Es wird davon ausgegangen, dass damit diese Anregungen bzw. Vorgaben von Straßen.NRW bezüglich einer rückwärtigen Erschließung des Standortes Marienfelder Straße Nr. 378 erfüllt werden können.

Zu: Immissionsschutzforderungen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die gewerblichen Bauflächen sind entlang der B 513 im Süden durch verkehrliche Immissionen vorbelastet. In den Randlagen können ggf. die Lärm-Grenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete erreicht oder überschritten werden. Arbeitsplätze in Bürogebäuden und in Betriebseinrichtungen sind daher grundsätzlich so anzuordnen, dass hier ungesunde Arbeitsverhältnisse vermieden werden. Die Anforderungen können in den Baugenehmigungsverfahren jeweils geeignet durch entsprechende Abstände der Bauvorhaben, durch Abschirmungen durch Baukörper etc. oder ergänzend durch passive Maßnahmen nachgewiesen und berücksichtigt werden.

Betriebswohnungen sind in den Teilflächen GE₁, GE₂, GE₃ und GE₄ unzulässig. Betriebswohnungen gemäß § 8(3) BauNVO können nur im GE₅ aufgrund des Bestands ggf. als Ausnahme zugelassen werden. Diese können hier rückwärtig angeordnet und/oder durch Grundrisslösungen oder mit passiven Schallschutzmaßnahmen so angeordnet werden, dass im Einzelfall hier vertretbare Lösungen zu finden sind.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen werden keine eventuellen späteren zusätzlichen Forderungen gegenüber der Straßenbauverwaltung erwartet.

Auf die ausführlichen Darlegungen zum Thema Immissionsschutz in Kapitel 5.5 der Bebauungsplanbegründung sowie den Umweltbereich wird Bezug genommen. Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse der Gutachter als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Ergänzender Festsetzungsbedarf wird vorliegend nicht gesehen.

Zusammenfassend werden somit die Punkte der Stellungnahme durch die ausgearbeitete Entwurfsplanung weitestgehend berücksichtigt, Abstriche erfolgen im Bereich der Teilfläche GE₅ aufgrund des vorhandenen Bestands. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, wird am weiteren Verfahren beteiligt, die Rechtskraft wird zu gegebener Zeit mitgeteilt.

4. Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL (Schreiben vom 05.05.2021)

- A) [...] forstbehördliche Belange sind durch die Aufstellung des Bebauungsplanes betroffen. Im Kreuzungsbereich Nottebrocksweg und Marienfelder Straße handelt es sich bei dem mittlerweile aufgelichteten Baumbestand um eine Waldfläche. In den bereits erfolgten Vorabstimmungen war dies mitgeteilt worden. Zur Umsetzung der Planung ist eine geeignete Ersatzaufforstungsfläche im Plangebiet oder außerhalb zu benennen. Aus hiesiger Sicht könnte dafür im nördlichen Bereich des Plangebietes nördlich der geplanten Bachumlegung eine Aufforstungsfläche angelegt werden. Diese müsste mit dem Plansymbol für Wald festgesetzt werden.
Ich bitte hier um weitere Abstimmung im Planverfahren.
Die Festsetzungen im Plangebiet zum überwiegenden Erhalt der vorhandenen gebietsprägenden Bäume/gliedernden Grünbereiche sowie der Neuanlage am Ostrand wird begrüßt und unterstützt.
- B) Die Stellungnahme und die allgemeine Zustimmung zum Grünordnungskonzept werden zur Kenntnis genommen.
Die gemäß Landesbetrieb als Waldfläche eingestufte Fläche im Knotenbereich B 513/Nottebrocksweg mit einem heute nur noch vorhandenen Restbestand an Bäumen wird überplant, um hier im zentralen Plangebiet die Flächen gewerblich zu nutzen. Der entsprechende Ausgleich im Sinne des Forstgesetzes wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren mit dem Landesbetrieb abgestimmt und durch den privaten Eigentümer rechtlich gesichert. Als Maßnahme zum Ausgleich wurde eine Aufforstung (ca. 2.000 m²) im Bereich Gemarkung Borgholzhausen, Flur 64, Flurstücke Nr. 157, 188, 189 (tlw.) und 190 (tlw.) definiert.

5. Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33 (Schreiben vom 09.04.2021)

- A) [...] für die parallel anstehende Flächennutzungsplanänderung wird gegenwärtig das landesplanerische Anhörungsverfahren gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz im Dezernat 32 des Hauses (Regionalplanung) durchgeführt.
Die nachfolgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange erfolgt daher unter der Voraussetzung einer positiven Entscheidung in diesem Verfahren.
Es erfolgte eine Prüfung der Bereiche Immissionsschutz (nur Achtungsabstände nach KAS-18), kommunales Abwasser sowie Agrarstruktur und allgemeine Landeskultur.
Bedenken oder Anregungen hierzu werden nicht vorgebracht.
Zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gem. § 2 Abs.4 BauGB können keine Informationen gegeben werden.
- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Das landesplanerische Anhörungsverfahren gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz ist abgeschlossen, die positive Stellungnahme ist mit Datum vom 30.04.2021 (Aktenzeichen 32.202.21.4-4098) eingegangen.

6. Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 (Schreiben vom 11.03.2021)

- A) [...] aus luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen. Ich rege jedoch an, dass Sie sich mit der BIMA in Verbindung setzen, da evtl. militärische Luftfahrtbelange betroffen sein können.
- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für das südlich des Plangebietes gelegene ehemalige Flugplatzgelände hat das Luftfahrtamt der Bundeswehr als zuständige militärische Luftfahrtbehörde am 11.04.2019 den Rechtsstatus des Militärflugplatzes Gütersloh für beendet erklärt. Zugleich ist die luftverkehrsrechtliche Anlage- und Betriebsgenehmigung erloschen und die nach § 12 Luftverkehrsgesetz festgelegten Bauschutzbereiche wurden aufgehoben. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) ist intensiv an den gesamten Planverfahren beteiligt und hat wesentliche Flächen an die Kommunen bzw. an die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH veräußert. Sie wird auch im Rahmen der Behördenbeteiligung an der Bauleitplanung beteiligt. Eine eventuelle Betroffenheit von militärischen Luftfahrtbelangen ist auch in diesem Prozess nicht mehr vorgetragen worden.

7. Kreis Gütersloh (Schreiben vom 27.04.2021)

- A) [...] zum Vorhaben der Stadt Gütersloh nimmt der Kreis Gütersloh wie folgt Stellung:

Der Kreis Gütersloh stimmt dem Bebauungsplan 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ grundsätzlich zu. Im weiteren Verfahren sind die Bedenken der Fachabteilungen auszuräumen, Auflagen zu beachten und Hinweise zu berücksichtigen. Einzelheiten entnehmen Sie bitte den Stellungnahmen der Fachabteilungen.

Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten.

Hausintern habe ich die Fachabteilungen

- 0.2 = Kreispolizeibehörde - Direktion Verkehr
- 0.5.4 = Wirtschaftsförderung
- 2.4.5 = Gesundheit, Trinkwasser, Hygiene und Umwelt
- 4.1 = Geoinformation, Kataster und Vermessung
- 4.2.3 = Bauen, Wohnen, Immissionen - Untere Immissionsschutzbehörde
- 4.4.1 = Tiefbau - Untere Wasserbehörde
- 4.4.2 = Tiefbau - Kultur- und Wasserbau
- 4.4.3 = Tiefbau - Straßenbau
- 4.4.4 = Tiefbau - ÖPNV
- 4.5 = Mobilitätsmanagement
- 4.5.1 = Umwelt - Abfall- und Bodenschutz
- 4.5.2 = Umwelt - Untere Naturschutzbehörde

beteiligt, bitte beachten Sie die eingegangenen Stellungnahmen/Hinweise.

Die Abteilungen haben sich wie folgt geäußert:

Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Stellungnahme analog zum Antrag der Stadt Harsewinkel Gewerbepark Welplagebach (85):

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen grundsätzlich Bedenken aufgrund der zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrsströme.

Die umliegenden Knotenpunkte B 61 / B 513, B 513 / L 927, B 61 / L 788 und L 788 / L 927 sind zu Verkehrsspitzenzeiten bereits jetzt am Limit und müssten evtl. durch weitere Fahrstreifen ertüchtigt werden.

Die L 927 (Tecklenburger Weg / Groppler Straße / Südfeld) ist vor allem aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite und der Baumbestände direkt am Fahrbahnrand für den Begegnungsverkehr von Lkw ungeeignet. Dies belegen die Unfallzahlen.

Die umliegenden Gemeindestraßen Nottebrocksweg, Am Stellbrink, Auf der Kosten, Oester, Südfeld und Pixeler Straße sind noch schmaler und sollten für den Lieferverkehr für das geplante Gewerbegebiet nicht zur Verfügung stehen.

Die Zufahrt zu dem Gewerbegebiet sollte unter Berücksichtigung der parallel zur B 513 geplanten RVA durch eine LSA geregelt werden.

Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Im Rahmen der Trinkwasserüberwachung sind im Kreis Gütersloh Probleme erkennbar und folgenschwer, die auch auf zu hohe Versiegelungen zurückzuführen sind. Auch im Rahmen dieser Planungen ist mit einer GRZ von 0,8 eine aus Sicht der Abteilung Gesundheit viel zu hohe Versiegelungsrate vorgesehen. Die hohe Versiegelung ist eine ECHTE, nachweisbare, konkrete, kommunalübergreifende Problematik. Versickerndes Wasser dient der Grundwasserneubildung und damit der Trinkwasserneubildung. Zusätzlich sind die Einflüsse hoher Flächenversiegelungen auch auf klimatische Veränderungen nicht mehr wegzudiskutieren.

- Deswegen sollte die Gewerbefläche mit einer festgelegten Gesamtsumme von max. GRZ = 0,6 ausgewiesen werden, mit der eindeutigen Festlegung, dass Überschreitungen NUR nach eingehender Prüfung, nur auf Antrag und mit konkreten umzusetzenden Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen genehmigt werden können (siehe hier das Zitat eines Gerichtsurteiles in ähnlichem Fall).

So würde man für die Überschreitungen über die GRZ = 0,6 hinaus, Umwelt-/Klimaschutzmaßnahmen entsprechend als Ausgleichsmaßnahmen nach § 17 Abs 2 BauNVO einfordern können und sollen. Eine bewusst niedrigere zulässige GRZ (als § 17 Abs 1 BauNVO es vorgibt) hätte den Vorteil, dass man auf die notwendigen Überschreitungen und die umwelt- und klimaschonenden Maßnahmen planungsrechtlich konkret Einfluss nehmen könnte. Außerdem würden Betriebserweiterungen in der fernerer Zukunft leichter möglich sein, weil dann noch „Luft nach oben“ wäre.

- Vor dem Hintergrund der vorhandenen Klimaveränderungen sind Begrünungsmaßnahmen (z.B. Dach- und Fassadenbegrünungen, begrünte Stellplatzanlagen, Baumpflanzungen zur Beschattung) und Maßnahmen zur Verringerung der Versiegelung (z.B. wasserdurchlässige Pflasterung, Umgebungsgrünflächen ohne Schotter) konkret im Bebauungsplan festzusetzen und nicht nur zu empfehlen. Die Verringerung der Versiegelung wirkt zudem den Folgen von Starkregenereignissen entgegen. An dieser Stelle sei nochmals betont, dass durch die Verringerung der Versiegelung die Grundwasser- und damit auch die Trinkwasserneubildung gefördert wird.

Auf dem Flughafengelände sind der Abteilung Gesundheit sechs Vertikal-Brunnen bekannt (Versorgung der ehemaligen Kaserne mit Trinkwasser), die in Zukunft der öffentlichen Wasserversorgung dienen sollen und in das Versorgungsnetz der Stadtwerke Gütersloh eingebunden werden sollen. Das dazugehörige Wasserwerk soll nach derzeitigem Kenntnisstand auch zukünftig zu diesem Zweck genutzt werden. Wenn dies wirklich der Fall wäre, wären den Brunnen auch Wasserschutzzonen/ein Wasserschutzgebiet zu zuordnen. Diese de facto vorhandenen Wasserschutzzonen/Wasserschutzgebiet sind wahrscheinlich aus militärischen Gründen nicht ausgewiesen worden. Im ungünstigsten Fall muss im Gewerbegebiet von "Bauen im Wasserschutzgebiet" mit entsprechenden erheblichen Auflagen ausgegangen werden.

- Daher muss vor Ausweisung des Gewerbegebietes die Frage geklärt werden, wo die Wasserschutzzonen/das Wasserschutzgebiet für die Brunnen konkret liegen und welche räumliche Ausdehnung diese haben. Die Klärung wäre nur erforderlich, wenn die Brunnen für die öffentliche Wasserversorgung auch wirklich genutzt werden sollen.

Aus Gesundheitsvorsorgegründen ist die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen, da altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen bereits nachgewiesen wurden und weitere Verunreinigungen nicht auszuschließen sind.

Ergänzend bzgl. der oben erfolgten Ausführungen zur GRZ, hier das Zitat aus dem genannten Gerichtsurteil:

„3. Die Überschreitung einer zulässigen Grundflächenzahl von 0,6 auf 0,71 ist als nicht mehr geringfügig anzusehen. 4. Will eine Gemeinde vom Gesetz vorgegebene Abweichungsmöglichkeiten von ihren planerischen Festsetzungen ausschließen - wie es für § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO in § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO vorgesehen ist -, muss sie dies in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans so eindeutig und unmissverständlich zum Ausdruck bringen, dass kein Spielraum für andere Auslegungen eröffnet wird.“

Siehe Hessischer Verwaltungsgerichtshof 3. Senat

Entscheidungsdatum: 05.03.2019

Aktenzeichen: 3 B 1518/18

ECLI: ECLI:DE:VGHHE:2019:0305.3B1518.18.00

Dokumenttyp: Beschluss

Quelle: Hessen

Normen: § 16 BauNVO, § 19 Abs 4 BauNVO, § 36 Abs 1 S 1 BauGB"

Abteilung Bauen Wohnen Immissionen - Untere Immissionsschutzbehörde

Aus der Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes habe ich keine grundsätzlichen Bedenken.

Die planungsrechtliche Beurteilung des Wohnhauses Marienfelderstr 348 ist im weiteren Verfahren durchzuführen.

Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Eine abschließende Beurteilung der Niederschlagswassersituation ist nicht möglich, da hierzu noch keine abschließenden Angaben gemacht werden. Es bestehen zu den ersten dargestellten Überlegungen zum jetzigen Zeitpunkt jedoch keine grundsätzlichen Bedenken.

Es ist für den B-Plan 85 der Stadt Harzewinkel und den B-Plan 400 der Stadt Gütersloh ein gemeinsames Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken im Plangebiet des B-Plans 85 geplant. Von dort soll gedrosselt in die Vorflut eingeleitet werden. Soll über das RRB das gesamte anfallende Niederschlagswasser im Plangebiet entsorgt werden oder nur das Niederschlagswasser der öffentlichen Bereiche (Planstraße)?

Im Zuge der Klimafolgenanpassung sollte hier die Möglichkeit genutzt werden (z.B. mittels Dachflächenbegrünung) um zusätzlichen Retentionsraum zu schaffen um bei Starkregereignissen die vorhandenen Entsorgungsnetze zu entlasten. Daher sollte die Dachflächenbegrünung im B-Plan fest vorgeschrieben werden.

Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es bestehen derzeit keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan.

Der Änderungsbereich befindet sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Schlangenbaches bzw. Welplagebaches. Gemäß § 78 Absatz 1 Nummer 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete untersagt. Nach § 78 Absatz 8 WHG gilt diese Regelung ebenfalls für vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete. Im vorliegenden Falle handelt es sich jedoch nicht um eine Neuaufstellung, sondern um eine Änderung des Bebauungsplanes. Somit sind die Vorgaben des § 78 Absatz 3 WHG zu berücksichtigen.

Gemäß § 78 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) hat die Gemeinde bei der Änderung eines Bauleitplanes in der Abwägung nach § 1 (7) Baugesetzbuch insbesondere

1. die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger,
2. die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und
3. die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben im Verfahren zu berücksichtigen.

Ich weise darauf hin, dass für die Errichtung der baulichen Anlagen im Bauantragsverfahren die Belange des Hochwasserschutzes ebenfalls berücksichtigt werden müssen, da nach § 78 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz u.a. die Errichtung baulicher Anlagen verboten ist.

Im Einzelfall kann dann nach § 78 Absatz 5 WHG eine Genehmigung vom Verbot erteilt werden, wenn das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
- den Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt UND
- hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Der Welplagebach ist ein meldepflichtiges Gewässer im Sinne des Maßnahmenprogramms. Nach Umsetzungsfahrplan ist hier ein Strahlursprung vorhanden. Gemäß § 38 Wasserhaushaltsgesetz i.V.m. § 31 Absatz 5 LWG NRW wird ein Gewässerrandstreifen von 20 Metern festgesetzt. In diesem Bereich, gemessen ab Böschungsoberkante des Baches, ist die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen (auch Zäune, Parkplätze, geschotterte Flächen, etc.) verboten. Der Gewässerrandstreifen ist als Wasserfläche mit Zweckbestimmung „Schutz für Oberflächengewässer“ darzustellen.

Die Antragstellerin hat im Zuge des Verfahrens bereits Überlegungen getroffen, wie ortsnahe ein Ausgleich des verloren gehenden Rückhalteriums möglich ist. Dies ist in dem Begründungsentwurf (Stand Januar 2021) und in dem Entwurf des Umweltberichtes (Stand 22.01.2021) beschrieben. Der Welplagebach soll in drei Abschnitten umgelegt und naturnah gestaltet werden. In diesem Rahmen soll der durch die Anfüllung von Teilen des geplanten Gewerbegebiets (Herstellen der Hochwasserfreiheit bei einem HQ 100) hervorgerufene Retentionsraumverlust ausgeglichen werden. Dieser soll durch die Abgrabungen im Zuge der Bachumlegung ausgeglichen werden. Der Entwicklungskorridor des Welplagebaches entlang des geplanten Gewerbegebiets soll rund 20 m breit sein.

Für die Umlegung und naturnahe Gestaltung des Welplagebaches wird ein Genehmigungsverfahren gemäß § 68 WHG notwendig.

Für die bauliche Inanspruchnahme von Flächen des festgesetzten Überschwemmungsgebiets Welplagebach ist ergänzend ein Genehmigungsverfahren nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich.

Mobilitätsmanagement

Analog zum Antrag aus Harsewinkel gibt es hinsichtlich des Mobilitätsmanagements des Planungsgebiets folgenden Hinweis:

Die Verkehrsuntersuchung zum Entwicklungsvorhaben kommt u.a. zu folgender Bewertung:

„Bei einer ausschließlichen Bewertung der Verkehrsabläufe an den vier betrachteten Hauptverkehrsknotenpunkten in den Spitzenstunden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nach dem (HBS) besteht bereits im Bestand Handlungsbedarf. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten.“ (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 inter-kommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020, S. 68).

Angesichts dieser Bewertung sollten umfassende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung des zu erwartenden Mehraufkommens an Verkehr geprüft und umgesetzt werden. Wie teilweise in der Begründung bereits erwähnt, zählen hierzu insbesondere:

- Reaktivierung der bestehenden Gleisanbindung
- Reduktion der gewerblichen Verkehrsflächen bzw. Zentralisierung der Verkehrseinrichtungen (z.B. Parkhäuser / Parkdecks)
- Logistik- und Belieferungskonzept
- Optimierung der Zuwegung für den Fuß- und Radverkehr
- Optimierung der ÖPNV-Anbindung
- Umfassende betriebliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Im Bereich des Mitarbeiterverkehrs wird der Erfolg dieser Maßnahmen stark von dem Engagement der Unternehmen abhängen. Es sollte daher frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement in die Wege geleitet werden. Hierzu ist die Möglichkeit zu prüfen,

eine/n Gewerbegebietsmanager/in einzusetzen. Diese Position kann entweder von kommunaler Seite oder aus dem Unternehmenverbund heraus besetzt werden. Alternativ kann eine externe Stelle mit dem Management betraut werden. Je nachdem welcher Weg verfolgt wird, bieten sich unterschiedliche Vorgehensweisen an. Eine Möglichkeit ist etwa, dass die beteiligten Unternehmen eine Immobilien- und Standortgemeinschaft gründen, die als Trägerin einer solchen Stelle fungiert. In jedem Fall sollten die beteiligten Kommunen bzw. die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH Initiatorin eines solchen Prozesses sein.

Abteilung Umwelt - Untere Naturschutzbehörde

Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch die artenschutzrechtlichen Belange den geplanten Vorhaben auf der Grundlage des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 400 "Gewerbepark Konversion Flugplatz" nicht grundsätzlich entgegenstehen. Erforderliche CEF-Maßnahmen sind im weiteren Verfahren zu konkretisieren und entsprechend festzusetzen.

Nach dem vorgelegten Entwurf bleiben die markanten Gehölzbestände erhalten und werden langfristig gesichert. Die naturnahe Verlegung des Welpagebaches in Verbindung mit der Schaffung des erforderlichen neuen Retentionsvolumens ist eine hochwertige Kompensationsmaßnahme. Ob die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausreichend dimensioniert sind, werden die konkreteren Planungen und Bilanzierungen im weiteren Verfahren zeigen.

B) Zur zusammenfassenden Aussage des Kreises Gütersloh:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Kreis Gütersloh dem Bebauungsplan – unter Hinweis auf die Bedenken, Auflagen und Hinweise der Fachämter – grundsätzlich zustimmt.

Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Die Bedenken aufgrund der zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrsströme werden zur Kenntnis genommen. Die Fragestellungen sind frühzeitig von den beteiligten Kommunen und von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH untersucht worden.

Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020:

Die verkehrlichen Auswirkungen und die Fragen der Verträglichkeit im Straßennetz sind im ersten Gutachten im Sommer 2020 untersucht und zusammengefasst worden (vgl. 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, Stand Vorentwurf Bebauungsplan).

In diesem Gutachten ist dargelegt worden, dass die **Hauptverkehrsknotenpunkte** im Umfeld des Flughafengeländes auf B 513, B 61, L 927 und L 788 in den verkehrlichen Spitzenstunden im Bestand zum Teil nicht ausreichende Verkehrsqualitäten aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt Marienfelder Straße (B 513) und Nordring (B 61, KP3). Der Knoten ist im Sinne der Verkehrsqualitätenbetrachtung stark belastet. Es bestehen teilweise längere Rot- und damit Wartephasen 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, durch die Zunahmen im Pendlerverkehr sowie durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur im Norden und Nord-Osten von Gütersloh (Lückenschluss A 33 und Ortsumgehung Ummeln) deutlich zunehmen werden. Dabei ist unabhängig von den betrachteten Prognosefällen im Gutachten der jeweils größere Anteil der Verkehrszunahme der allgemeinen Entwicklung zuzuschreiben (siehe Verkehrsuntersuchung Juni 2020, S. 60, Tabelle 7). Dies ist insbesondere im Prognose-Planfall 1c mit der kleinsten Entwicklungsfläche von 20 ha der Fall.

Zudem belastet der Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet Teilbereich Nord die untersuchten Knotenpunkte im Bereich der Stadt Gütersloh atypisch. Das bedeutet, dass in den untersuchten Spitzenstunden der im nördlichen Plangebiet zu erwartende Ziel- und Quellverkehr aus bzw. nach Gütersloh tendenziell entgegengesetzt zum Hauptverkehrsstrom des allgemeinen Verkehrs morgens nach bzw. abends aus Gütersloh heraus fließt. Das bedeutet, dass z. B. in der Morgenspitzenstunde am KP3 Marienfelder Straße / Nordring der größere Verkehrsanteil in Richtung Stadt fließt, die Verkehre aus Richtung Gütersloh in Richtung Plangebiet Teilbereich Nord aber in entgegengesetzter Richtung. Es kommt demnach durch das Plangebiet dort nicht zu einer Verschärfung der am stärksten belasteten Fahrspuren.

Der von der Kreispolizeibehörde angesprochene problematische **Streckenabschnitt der L 927** (Tecklenburger Weg / Goppeler Straße / Südfeld) ist den Kommunen bekannt und wurde im ersten Verkehrsgutachten dokumentiert (s. dort, Kapitel 2.2.3 / 2.2.4 / 5.2). Grundsätzlich ist bezüglich der Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens festzuhalten, dass gemäß gutachterlicher Betrachtung insgesamt über die Hälfte der Ziel- und Quellverkehre aus dem nord-östlichen Umland des Flughafengeländes zu erwarten sind (u. a. Gütersloh, Verl, Bielefeld und Herford, s. dort, Kapitel 3.1). Im Gegensatz dazu ist unter Berücksichtigung der bestehenden Ziel- und Quellverkehrsbeziehungen der Pendler aus dem Westen (u. a. aus Versmold, Sassenberg und Warendorf) aus dieser Richtung nur mit maximal 5 % zu rechnen, die über die B 513 zu dem Gewerbegebiet fahren würden. Aus dem bzw. in den Süden und damit u. a. über die L 927 ist in etwa mit einem Drittel des Verkehrsaufkommens und damit deutlich weniger als über die östliche Hauptroute B in das nord-östliche Umland zu rechnen.

Die Bewertung der L 927 nach den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) zeigt jedoch, dass die nach den Fahrbahnbreiten abzuleitenden Einsatzgrenzen für eine verträgliche Belastung im Kfz- und Schwerverkehr bereits im Bestand deutlich überschritten werden. Eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung auf der L 927 durch eine Gewerbegebietsentwicklung auf dem Flughafengelände und dadurch zu erwartende Zunahme von Wirtschafts- und Schwerverkehren sollte daher auf der L 927 gemäß gutachterlicher Einschätzung möglichst vermieden werden.

Auf die bestehenden räumlichen Herausforderungen im Bereich der L 927 (schmale Straßenverkehrsfläche, straßenbegleitende Baumbestände, kurviger Straßenverlauf, zahlreiche Zufahrten) wird bereits heute mittels umfassender Ordnungsinformationen/-maßnahmen hingewiesen bzw. reagiert (z. B. Richtungstafeln, Hinweisschilder auf besondere Eng-/Gefahrenstellen, Geschwindigkeitsbeschränkungen). Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen mit Baumbeständen beidseits des Straßenabschnitts ist eine allgemeine Verbreiterung der Strecke im Zuge der vorliegenden Entwicklung des Teilbereichs Nord (rund 18 ha GE-Flächen) nicht Ziel der beteiligten Kommunen. Ein weitgehender Verlust der Straßenbaumbestände wäre städtebaulich und naturschutzfachlich kritisch. Insofern sind aus Sicht der Kommunen weiterhin auf der Ordnungsebene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abzustimmen und umzusetzen. Ggf. ist bei be-

sonders problematischen Abschnitten auch die Möglichkeit einer Querschnittsverbreiterung zu prüfen und eine entsprechende Umsetzung mit den betroffenen Eigentümern und dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Dies kann aus Sicht der Kommunen in begründeten Fällen auch unter Entnahme von einzelnen Gehölzbeständen erfolgen. Sinnvollerweise werden in solchen Fallkonstellationen gleichzeitig auch Ersatzpflanzungen vorgesehen, um den Alleecharakter langfristig zu sichern.

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. Dieses gilt analog auch für die Streckenabschnitt entlang der L 927. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten bzw. bedarf aus gutachterlicher Sicht einer Gesamtverkehrsbetrachtung. Dies betrifft auch die vorliegende Entwicklung der Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden beiden Bauleitplanverfahren Nr. 400 in Gütersloh und Nr. 85 in Harsewinkel.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021:

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021).

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.

Hinsichtlich der **Knotenpunkte** wurden eine detailliertere und differenzierte Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation durchgeführt. Dabei wurden die zeitliche Ebene (Schwachlastzeiten neben den Spitzenstunden), die räumliche Ebene (Umlegung der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre auf die unterschiedlichen Routen und Knotenpunktzufahrten) sowie das zukünftige Mobilitätsverhalten der Beschäftigten (in Abhängigkeit von zusätzlichen Mobilitätsangeboten und einer sich verändernden Arbeitswelt) untersucht. Die relevanten umliegenden Knotenpunkte sind im ergänzenden Gutachten nochmals detailliert untersucht worden. Im Kern wurden bezüglich der Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Routen und Knoten festgehalten, dass alle zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrsströme an den Hauptverkehrsknotenpunkten zu einer Verschärfung der Verkehrssituation in den Spitzenstunden führen. Dies trifft insbesondere für die Knotenpunkte auf der B 61 in Gütersloh zu.

Zudem wurden die ausschließlich lokale Bewertung der **Verkehrsqualität** in den Spitzenstunden nach starren Grenzwerten für die mittlere Wartezeit an Hauptverkehrsknotenpunkten von Landes- und Bundesstraßen gemäß HBS aus verkehrsgutachterlicher Sicht durch weitere Betrachtungsebenen ergänzt (s. dort, Kapitel 3.2). Als Fazit der ergänzenden Betrachtung hinsichtlich der Kriterien und Grenzwerte der Verkehrsqualitätsstufen gemäß HBS kann festgehalten werden, dass sowohl das Kriterium der mittleren Wartezeit als auch die Aussagekraft durch eine lokale Betrachtung von einzelnen Knotenpunkten „am Ende einer Route“ im Zuge der geplanten Entwicklung einer 18 ha großen Fläche abgewogen werden sollten. Gemäß gutachterlicher Einschätzung ist auch zu beachten, dass die Qualitätsstufe E stets im Dialog mit dem Baulastträger unter Berücksichtigung

des räumlichen und zeitlichen Ausmaßes der Verkehrssituation in den Spitzen diskutiert werden muss und nicht per se zum Ausschluss von Entwicklungsmaßnahmen führt.

Bezüglich der Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem **Fahrrad** hält der Gutachter fest, dass diese über die B 513 grundsätzlich möglich ist, aber hier natürlich große Sicherheitsdefizite bestehen (s. dort, Kapitel 4). Dafür ist eine Anbindung des Plangebiets für den Fahrradverkehr über andere Routen gut möglich, auch wenn dieses etwas längere Wegstrecken bedingt. Zu nennen sind insbesondere aus Richtung Gütersloh die attraktive Verbindung aus der Innenstadt heraus über den Ohlbrocksweg und aus Richtung Marienfeld über den Bereich Oester und Nottebrocksweg.

Im Zuge eines **betrieblichen Mobilitätsmanagement** (s. dort, Kapitel 5) gibt es gemäß Gutachter viele Maßnahmen, die in einem Gewerbe- und Industriegebiet dazu beitragen können, weniger Kfz-Verkehr zu erzeugen als bisher angesetzt. Durch den Neubau können zudem frühzeitig Strukturen und ggf. auch Flächen für zusätzliche Mobilitätsangebote berücksichtigt werden.

Ergebnis - Gesamtbetrachtung und ein ganzheitliches Konzept

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.

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 leistungstärkere 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 / Goppeler Straße / Südfeld).
- Ggf. punktuell Querschnittsverbreiterung bei besonders problematischen Streckenabschnitten wie beispielsweise entlang der L 927.

Die notwendigen Ertüchtigungen der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 in den Bauleitplanverfahren Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel wurden im Zuge der Erschließungsplanung vorbereitet und mit dem Straßenbaulastträger grundsätzlich abgestimmt. Die entsprechend im Plangebiet benötigten Flächen werden nach dem heutigen Sachstand in den beiden Entwurfsplänen planungsrechtlich gesichert. Im Zuge der abschließenden Entwurfserarbeitung sind die Planbereiche des Bebauungsplans Nr. 400 (Stadt Gütersloh) und des Bebauungsplans Nr. 85 (Stadt Harsewinkel) zur

Sicherung neuer Haltstellen auf der Südseite der B 513 geringfügig erweitert worden. Die Neuordnung der südlichen Haltstellen wurden dabei in der Erschließungsplanung mit den relevanten Stellen abgestimmt.

Angesichts der vorhandenen Belastung und der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme, die wie dargestellt größer ausfällt als der Anstieg durch die vorliegende Planung im Teilbereich Nord, sowie der atypischen Verkehrsströme des Gewerbegebiets im Vergleich zu den allgemeinen Verkehren gehen die Städte Gütersloh und Harsewinkel davon aus, dass entsprechende Regelungen zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung sachgerecht und angemessen abgestimmt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Ergänzend zu der Untersuchung aus Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt und in der Untersuchung September 2022 zusammengefasst (siehe Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung). Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen gleichzeitig als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Auf die ausführlichen Darstellungen dazu in Kapitel 5.4.2 der Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

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 Werktage 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 – 6.000 Fahrten höher. 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-Zählenden), die Abschnitte nicht 1:1 deckungsgleich sind oder die DTV-Werte wie oben dargelegt nicht direkt mit den DTV-w-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.

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 (siehe dazu Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

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 im vorliegenden Bauleitplanverfahren 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. 400 und Nr. 85 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 qualitätvoller 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 Bahnhofpunkts 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.

Zu prüfen ist auch, ob frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement vorbereitet werden kann, sobald die ersten Unternehmen feststehen. Im Zuge der geplanten Gesamtentwicklung des Hauptgebiets südlich der B 513 werden sich aufgrund der Größenordnung im Gegensatz zu dem vorliegenden ersten untergeordneten Bauabschnitt nördlich der B 513 hier konkretere Möglichkeiten ergeben. Der zentrale Anschlusspunkt für den ÖPNV und für die Verknüpfung mit betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen wird voraussichtlich das frühere Main Gate sein. Auch aus diesem Grund wird die Hapterschließung für den vorliegenden ersten Abschnitt nördlich der B 513 auf Grundlage der gemeinsamen städtebaulichen Rahmenplanung im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel mit einer entsprechenden LSA-Kreuzung genau dort vorgesehen.

Zusammenfassend geht die Stadt Gütersloh davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung) 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.

Die umliegenden kleinen Gemeindestraßen bzw. Wirtschaftswege im Außenbereich sind nicht als Erschließung für den motorisierten Lieferverkehr des vorliegenden Plangebiets vorgesehen. Dies gilt insbesondere für den Nottebrocksweg.

Die Knotenpunkte für die Erschließung des Gewerbegebiets werden mit Lichtsignalanlagen (LSA) geplant, der Zeitpunkt des Vollausbaus und der Inbetriebnahme der LSA ist noch mit den Beteiligten abzustimmen.

Zu: Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Die angeregte maximale Gesamtversiegelung von 0,6 ist so zu verstehen, dass keine Überschreitungen durch Betriebsflächen, Nebenanlagen etc. gemäß § 19(4) BauNVO bis zur sog. Kappungsgrenze mit einer Gesamt-GRZ 0,8 zugelassen werden sollen. Somit wären also 40 % der Grundstücksfläche freizuhalten und nicht zu versiegeln. Die im Bebauungsplan-Entwurf festgesetzte GRZ von 0,8 bedeutet dagegen, dass die o. g. Kappungsgrenze mit einer Gesamt-GRZ 0,8 einzuhalten ist. Überschreitungen können ggf. nur geringfügig gemäß § 19(4) Satz 2 BauNVO – z. B. mit Auflagen im Sinne der Anregung der Abt. Gesundheit zugelassen werden.

Die Problematik der Versiegelung ist absolut nachvollziehbar. In der Bauleitplanung ist die Versiegelung daher auf das notwendige Maß zu begrenzen, bereits ganz oder teilweise versiegelte Flächen sind vorzugsweise zu nutzen. Diese Aspekte sprechen zunächst grundsätzlich für die Konversionsfläche Flugplatz Gütersloh, wobei der vorliegende nördliche Bauabschnitt durch die Wohnanlage für Militärpersonal, durch Hofanlage, Gewerbe

und Sportanlagen bisher nur teilweise versiegelt war. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeiten von potenziellen Flächen in den Kommunen und des ganz erheblichen Flächenbedarfs wird der nunmehr verfügbar gemachte nördliche Teilabschnitt entwickelt.

Die geforderte GRZ 0,6 „über alles“ würde aber zunächst bedeuten, dass in einem Plangebiet ein ggf. erheblicher Erschließungsaufwand zusätzlich besteht bzw. dass die verfügbare Baufläche vorzeitig ausgeschöpft ist und dann weitere Bauflächen (häufig in den Außenbereich hinein) benötigt werden. Die an Bedingungen gekoppelte spätere zusätzliche Bauoption begegnet z. B. unter dem Aspekt Planungsrecht und Verlässlichkeit für die Unternehmen, für Nachbarn und Umwelt sowie bzgl. der regionalplanerisch begrenzten Flächenkontingente erheblichen Vorbehalten. Im Ergebnis ist hier eine abschließende, eindeutige Regelung im Bebauungsplan geboten.

Eine pauschale Forderung nach einer reduzierten Gesamt-GRZ hat also durchaus auch negative Folgewirkungen für den Belang Bodenschutz und darüber hinaus bei weiteren Bauflächen erst recht für andere Belange wie Naturschutz und Landschaftspflege, Belange der betroffenen Bevölkerung durch größere Flächenkontingente etc. Zudem würde Bauland noch teurer.

Notwendig ist also eine Betrachtung im Einzelfall und ein Gesamtkonzept zugeschnitten auf das konkrete Planungsziel und auf die konkrete Situation. Im vorliegenden Plangebiet werden unter diesem Aspekt insbesondere folgende Punkte angestrebt:

- Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO ...
- ... mit einer kompakten Ausnutzung der erschlossenen Flächen,
- ... zugleich aber auch mit einer Freihaltung und Entwicklung von wertvollen Gehölzbeständen und Freiflächen im Plangebiet und im Umfeld,
- eine Gesamt-GRZ 0,8 im Sinne des Orientierungswerts der aktuellen Fassung des § 17 BauNVO und eine konzentrierte – auch höhere – flächensparende Bebauung.
- Aufnahme umfangreicher Festsetzungen zur Gehölzanlage im Plangebiet, zu Dachbegrünungen sowie
- Steuerung des Grundstücksverkehrs durch die GFG mit zusätzlichen qualitäts- und umweltbezogenen Regelungen in den Kaufverträgen.
- Plankonzept verbunden mit einer umfangreichen Bachrenaturierung und mit naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen, die umweltfachliche, wasserwirtschaftliche und klimatische Belange in besonderer Weise berücksichtigen.
- Entwässerungskonzept mit zentralem Regenrückhaltebecken (Erdbecken) im westlichen Bereich des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harzewinkel aufgrund der ungünstigen Bodenverhältnisse (nicht ausreichender Stauraum) und nur begrenzten Versickerungsmöglichkeiten. Vorgeschaltet wird dem Rückhaltebecken ein Regenklärbecken.

Der ergänzende Hinweis auf den Beschluss des Hessischen VGH vom 05.03.2019 betrifft i. Ü. eine völlig andere Fallkonstellation. Dort ging es um eine Baugenehmigung für ein Wohnbauvorhaben mit 44 Wohneinheiten und Tiefgarage in einem Mischgebiet mit einer im Bebauungsplan ausdrücklich als Höchstgrenze festgesetzten GRZ 0,4 und um die Frage, in welchem Umfang sich dort die Genehmigungsbehörde über die Planinhalte hinwegsetzen darf. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Kreis Gütersloh derart anders gelagerte Fallgestaltungen ohne Bezug zur vorliegenden Planungsaufgabe hier zitiert.

Zusammenfassend soll den Anregungen zwecks Reduzierung der Gesamt-GRZ auf den bebaubaren Grundstücken nicht gefolgt werden. Die genannten Maßnahmen streben einen sinnvollen Kompromiss zwischen Eingriff/Versiegelung sowie Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen an, die bereits jetzt eindeutig im Bebauungsplan geregelt werden und auch dem Klima- und Wasserhaushalt dienen. Auf die Umweltprüfung wird Bezug genommen. Eine pauschale enge Begrenzung auf eine Gesamt-GRZ von 0,6 mit eventuellen

Ausnahme- oder Befreiungsregelungen kann ein abgewogenes Plankonzept nicht ersetzen. Eine Mindernutzung erschließbarer Flächen widerspricht zudem dem Ziel der kompakten Siedlungsentwicklung. Auf die Ziele und Grundsätze der Landesplanung im LEP und in Regionalplan sowie im Regionalplan-Entwurf OWL 2020 wird in diesem Sinne ebenfalls Bezug genommen.

Bezüglich des Hinweises zur Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem südlich des Plangebietes gelegenen ehemaligen Flugplatzgelände ist festzustellen, dass während der militärischen Nutzung für den Standort eine autarke Trinkwasserversorgung ohne Anbindung an das öffentliche Netz betrieben wurde. Der letzte wasserrechtliche Bescheid des Kreises Gütersloh an die britischen Streitkräfte, vertreten durch die Bundesrepublik Deutschland, diese vertreten durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, vom 11.12.2012 erlaubte eine Grundwasserentnahme aus sechs Brunnen von maximal 420.000 m³/a. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden hierfür nicht ausgewiesen. Nach Beendigung der militärischen Nutzung hat der Kreis Gütersloh mit Datum vom 25.09.2017 der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben einen neuen wasserrechtlichen Bescheid für eine befristete Grundwasserentnahme aus sechs Brunnen von nicht mehr als 175.200 m³/a erteilt. Diese aktuell erlaubte Grundwasserentnahme beläuft sich damit auf deutlich weniger als die Hälfte der Grundwasserentnahme während der militärischen Nutzung. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden auch in diesem Zusammenhang nicht ausgewiesen. Die Grundwasserentnahme diene i. W. der Versorgung der bis Ende 2020 in der Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße untergebrachten Flüchtlinge. Bis Ende 2022 wird i. W. das Impfzentrum bzw. die Impfstelle des Kreises Gütersloh, Marienfelder Straße 351, auf diese Weise versorgt.

Mit den Stadtwerken Gütersloh ist eine kontinuierliche Vorabstimmung bezüglich des temporären Weiterbetriebs des Wasserwerks und der vorhandenen Trinkwasserbrunnen auf dem Flugplatzgelände sowie der Anlage neuer Trinkwasserbrunnen auf und in der Nähe des Flugplatzgeländes, auch zur öffentlichen Versorgung, erfolgt. Demnach werden zukünftige Trinkwasserbrunnenstandorte das geplante Gewerbe- und Industriegebiet nördlich und südlich der B 513 berücksichtigen. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden für eine öffentliche Trinkwasserversorgung bisher nicht ausgewiesen. In den entsprechenden wasserrechtlichen Verfahren ist dieser Belang zu beachten.

Der Hinweis der Abteilung Gesundheit des Kreises Gütersloh, dass altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen bereits nachgewiesen wurden und weitere Verunreinigungen nicht auszuschließen sind, hat insbesondere für das ehemalige Flugplatzgelände und die hier betriebene Trinkwassergewinnung und -aufbereitung zu gelten.

Für ehemals an die Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem Flugplatzgelände angeschlossene Bereiche des Plangebietes wurde eine neue Trinkwasserversorgung organisiert bzw. kann im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Gewerbegebietes ein Anschluss an die öffentliche Trinkwasserversorgung umgesetzt werden. Der Hinweis, dass aus Gesundheitsvorsorgegründen die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen sei, wurde in den Hinweisen auf der Plankarte des Bebauungsplans ergänzt. Aufgrund der vom Kreis genannten, aber nicht spezifizierten Verdachtsmomente außerhalb des vorliegenden Plangebiets, wird dies als zweckdienlich und ausreichend eingestuft.

Vorgesehen ist im Plangebiet eine zentrale Trinkwasserversorgung. Diese erfolgt im vorliegenden Plangebiet Nr. 400 sowie auch im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel durch die neue geplante Trinkwasserringleitung. Diese wird im Bereich der Planstraßen, des zentralen Fuß-/Radwegs sowie im Bebauungsplan Nr. 85 parallel zur B 513 durch die öffentliche Verkehrsgrünfläche geführt. Bereits nachgewiesene altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen im Plangebiet sind nicht bekannt.

Zu: Abteilung Bauen Wohnen Immissionen - Untere Immissionsschutzbehörde

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen werden. Auf das Plankonzept mit Schallgutachten und Festsetzung der Bauflächen als Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO wird verwiesen.

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

Im Plangebiet befindet sich der **Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378**, der weiter als Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und als Diskothek (Anbau) genutzt werden soll und für den im Zuge der Festsetzung als Teilfläche GE5 auch entsprechende Sonderregelungen getroffen werden sollen (s. Kapitel 3.1, 5.1 und 5.4 Bebauungsplanbegründung). Die Wohnnutzung im heutigen Außenbereich gemäß § 35 BauGB stellt zunächst einen im Zuge der Gewerbeplanung zu beachtenden Immissionspunkt dar, auch wenn die Eigentümer weiter eine (klein-)gewerbliche Nutzung als Schank- und Speisewirtschaft mit Diskothek betreibt oder mittel- bis langfristig eine gewerbliche Folgenutzung am Standort mit einer Neuordnung der Erschließung anstrebt.

Rückwärtig schließt dort ein **kleiner Bungalow** mit temporärer Wohnnutzung an, für den bisher ein Nießbrauchrecht und ein Wegerecht über das Gaststättengelände bestanden hat (Marienfelder Straße Nr. 378a, Flurstück 190). Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH hat jedoch diese Flächen zwischenzeitlich erworben, das Nießbrauchrecht wird 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).

Die heute noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet sowie 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 ganz überwiegenden Flächen sind inzwischen von den Kommunen bzw. von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erworben worden, der (artenschutzrechtlich im Winterhalbjahr erforderliche) Rückbau der sog. Parsevalsiedlung ist bereits erfolgt. Ausgenommen ist hier neben einer Freifläche im Westen der B 513 nur der o. g. Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378, der daher auch als Sonderfall im Immissionsschutzkonzept und im Zuge der Festsetzungen gemäß § 9 BauGB bzw. gemäß BauNVO überplant wird.

Aus Sicht des Immissionsschutzes hält der Gutachter zur Frage der **Vorbelastungen** im Plangebiet und im Umfeld zusammenfassend fest, dass diese für das Planungsziel „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ zusammenfassend als nicht problematisch bewertet werden (s. Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung).

Bezüglich Gewerbelärm und den damit verbundenen **Auswirkungen der Planung** wird auf die ausführlichen Erläuterungen in der Bebauungsplanbegründung unter Kapitel 5.5c) verwiesen. Gemäß Gutachter können tags die Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) bei allen Immissionsorten eingehalten werden. Nachts können jedoch an den Immissionsorten im Umfeld die Richtwerte von 45 dB(A) z. T. deutlich überschritten werden, wenn wie oben darlegt die südlichen Teilflächen des Flugplatzgeländes i. W. als idealtypisches Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO vorgesehen werden würden. Daher kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass im südlichen Teilbereich keine großflächigen „lupenreinen“ Industriegebiete entwickelt werden können, sondern dass im späteren Planverfahren hier eine weitergehende gebietsbezogene Gliederung erforderlich wird.

Die Stadt Gütersloh bewertet die gutachterlichen Aussagen als nachvollziehbar und sachgerecht und teilt die Einschätzungen und Ergebnisse des Gutachtens. Im Planverfahren ist hierzu bisher kein weiterer Untersuchungsbedarf entstanden.

Eine **Sonderrolle** nimmt das Anwesen **Marienfelder Straße Nr. 378** mit Gaststätte, Wohnnutzung im Obergeschoss und Diskothek im Anbau ein, dessen bestandsgeschützte Nutzungen im Zuge der Planung nicht unmittelbar aufgegeben werden sollen. Erweiterungen, Umbauten oder Nutzungsänderungen – sofern diese im Rahmen im bisherigen Außenbereich des § 35 BauGB überhaupt möglich wären – sind hier bezüglich der Anbindung an die B 513 aus Sicht des Straßenbaulastträgers kritisch und voraussichtlich nicht oder allenfalls nur sehr eingeschränkt zulässig. Durch den Bebauungsplan Nr. 400 soll daher im Zuge der angestrebten Überplanung als Gewerbegebiet hier eine alternative Erschließung rückwärtig mit Anbindung an die Planstraße A angeboten werden (s. Kapitel 5.4.1 Bebauungsplanbegründung).

In der schallgutachterlichen Untersuchung wird für diesen Bereich schalltechnisch keine gewerbliche Emissionsfläche angesetzt (i. W. Flurstücke 192, 191 und Gehölzbestand auf Flurstück 98). Dafür werden aber im Sinne der „Prüfung auf der sicheren Seite“ die im Entwurf festgesetzten, unmittelbar angrenzenden Grünflächen mit dem waldähnlichen Baumbestand (Flurstücke 190 tlw., 147 tlw.) vollständig als GE-Emissionsfläche angesetzt. Die spätere schalltechnische Belastung der Wohnung durch Gewerbe wird also im Mischgebietsbereich unterhalb der hier gutachterlich ermittelten Größenordnung liegen.

Die Stadt hat erwogen, die bisherige Nutzung in die Planung zu übernehmen (z. B. als Mischgebiet (MI) oder als allgemeines Wohngebiet (WA)) oder das Grundstück nicht zu überplanen. Diese Überlegungen würden aber dazu führen, dass auf lange Sicht ein städtebaulich unerwünschtes Nebeneinander emissionsträchtiger Nutzungen (Gewerbe) und teilweise schutzbedürftiger Nutzungen festgeschrieben würde. Die heutige Wohnnutzung über der Gaststätte könnte dann ggf. noch erweitert werden, was auch aus schalltechnischer Sicht an der B 513 kritisch sein kann. Derartige Festschreibungen oder Entwicklungen entsprechen nicht der städtebaulichen Zielsetzung mit Schaffung hochwertiger Gewerbeflächen im Plangebiet.

Die Stadt entscheidet sich deshalb für die gewerbliche Überplanung des Immissionsorts Marienfelder Straße Nr. 378. Obwohl diese Wohnnutzung Marienfelder Straße 378 dann im Plangebiet nach der Überplanung als Gewerbegebiet gemäß der Regelung der TA Lärm künftig nicht mehr das Schutzniveau eines Außenbereichsgrundstücks, sondern nur noch den herabgesetzten Schutz im Gewerbegebiet genießen wird, ergeben sich gemäß Gutachter dann zu erwartende Lärmimmissionen wie dargelegt im Rahmen des im Außenbereich anzusetzenden, heute schon zulässigen Belastungsmaßes von 60/45 dB(A) tags/nachts.

Bei einer Ausnutzung der neu möglichen gewerblichen Nutzung auf der heute gutachterlich nicht angerechneten Fläche würde sich im Bereich der heutigen Wohnnutzung ggf. ein höherer Beurteilungspegel über 60/45 dB(A) tags/nachts ergeben, während sich die Immissionspegel an den übrigen Immissionsorten im Norden und Osten hierdurch nicht ändern. Auch wenn der Beurteilungspegel dann in der Größenordnung der zulässigen Pegel für betriebsbezogenes Wohnen im Gewerbegebiet liegt, bewertet die Stadt dieses Ergebnis noch als angemessen, da dies nur durch die gewerbliche Nutzung des eigenen Grundstücks zustande kommen würde. Diese wird zudem voraussichtlich nur durch das neue Erschließungsangebot gemäß Bebauungsplan Nr. 400 möglich. Die Grundstückseigentümer haben das Maß der eigenen Belastung somit selbst in der Hand und erlangen durch die Überplanung mit der Option einer rückwärtigen Erschließung auch Vorteile im Gegensatz zur heutigen Situation im Außenbereich mit der auf den Bestandsschutz bezogenen Anbindung an die B 513.

Diese Überplanung wird daher als planerischer Kompromiss einerseits im Sinne der Rücksichtnahme auf die bislang zulässige und ggf. weiter ausgeübte Wohnnutzung der Eigentümer bzw. im Sinne der wirtschaftlich besser möglichen Folgenutzung der Immobilie Marienfelder Straße 378 und andererseits der eindeutigen städtebaulichen Zielsetzung „Gewerbegebiet“ gesehen.

Zu: Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Es wird zur Kenntnis genommen, dass zu den damals erörterten dargestellten ersten Überlegungen keine grundsätzlichen Bedenken bestanden. Die Entwässerungsplanung wurde weiter ausgearbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt.

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 untersucht (siehe Anlage A.9 Bebauungsplanbegründung). Aufgrund der Bodenverhältnisse (nicht ausreichender Stauraum) ist eine Versickerung jedoch nicht oder nur in begrenztem Maße möglich. Aus diesem Grund wird im Entwurf, aufbauend auf den Vorentwurfsüberlegungen, planerisch ein neues zentrales Regenrückhaltebecken (Erdbecken) im westlichen Bereich des angrenzenden Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel vorgesehen. Vorgeschaltet wird dem Rückhaltebecken ein Regenklärbecken.

Im Rahmen der Entwurfserarbeitung wurde ein detailliertes Entwässerungskonzept (siehe Anlage A.11 Bebauungsplanbegründung) für das vorliegende Bauleitplanverfahren und gleichzeitig für den Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel erarbeitet. Als Rahmenbedingung wurden folgende Eckpunkte mit den Fachbehörden definiert:

- Das im Plangebiet anfallende Abwasser und Niederschlagswasser wird im Trennsystem abgeführt,
- die gedrosselte Einleitung erfolgt in den Welplagebach,
- das anfallende Niederschlagswasser ist auf den natürlichen Abfluss von 5,0 l/(s*ha) gedrosselt abzuleiten,
- das anzulegende Regenrückhaltebecken wird dabei in direktem örtlichem Bezug zum Welplagebach angeordnet,
- das Niederschlagswasser soll vor der Einleitung in das Fließgewässer vorbehandelt werden,
- das nördlich des Plangebietes verlaufende Gewässer soll umstrukturiert bzw. renaturiert werden.

Das Konzept wurde darauf aufbauend getrennt in den Kategorien Schmutz- und Niederschlagswasser erarbeitet.

Schmutzwasser

Die Ableitung des im Plangebiet anfallenden Schmutzwassers erfolgt durch einen herzustellenden Schmutzwasserkanal. Beide Bebauungsplangebiete erhalten zur Ableitung des Schmutzwassers jeweilige Schmutzwassersammler, die sich entlang der geplanten Verkehrs- und Wegeflächen erstrecken (Planstraßen A und B sowie zentraler Fuß-/Radweg).

Von östlicher Richtung (B-Plan Nr. 400), sowie von westlicher Richtung (B-Plan Nr. 85) kommend, treffen die Sammler auf Höhe des Nottebrockswegs zusammen. Von dort aus verläuft der geplante Schmutzwasserkanal in Richtung Süden und kreuzt die B 513 bis zu einem Pumpwerk. Das Schmutzwasser wird im Anschluss über ein geplantes Pumpwerk

bzw. eine Druckrohrleitung in Richtung Gütersloh abgeführt. Beide Planbereiche sind demnach hinsichtlich Schmutzwasser erschlossen.

Niederschlagswasser

Das auf den Gewerbeflächen und den öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser wird über einen neuen Regenwasserkanal abgeleitet. Dieser wird in den geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sowie im Bereich des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harzewinkel über eine öffentliche Grünfläche parallel zur B 513 geführt. Der langfristige Betrieb ist demnach sichergestellt. Das Niederschlagswasser wird über den Kanal bis zur westlich gelegenen Niederschlagswasserbehandlungsanlage (Regeklärbecken) geführt. Anschließend wird das Wasser über ein Pumpwerk in das nachgeschaltete Regenrückhaltebecken gehoben und anschließend vor der Einleitung in den nördlich verlaufenden Bach auf den natürlichen Landabfluss von 5 l/(s*ha) gedrosselt. Aufgrund der flach ausgebildeten Topografie, den örtlichen Zwangspunkten wie z. B. die Bahntrasse oder die Sohlenhöhe der Vorflut und der Länge des Regenwasserkanals ist aus Sicht der beteiligten Kommunen das Konzept mit dem Pumpwerk ein sachgerechte und zielführende Lösung. Alternativ hätten zur Ableitung des Niederschlagswassers ohne Pumpwerk unverhältnismäßig große Auffüllungen auf im Plangebiet und den Betriebsgrundstücken erfolgen müssen. Die Kommunen entscheiden sich begründet gegen diese sehr aufwendige und kostenintensive Möglichkeit.

Aufgrund der genannten Zwangspunkte wurde eine maximale Nennweite des Regenwassersammlers von DN 1000 bestimmt. Der geplante Regenwasserkanal ist durch die Begrenzung in der Nennweite und dem Gefälle jedoch hydraulisch nicht leistungsfähig genug, um das gesamte Niederschlagswasser des Plangebietes ungedrosselt aufzunehmen. Infolgedessen gelten für künftige Grundstückseigentümer gesonderte Anforderungen zur Einleitung in den öffentlichen Regenwasserkanal. Das Niederschlagswasser der Baugrundstücke darf gemäß Entwässerungskonzept ausschließlich gedrosselt in den öffentlichen Regenwasserkanal eingeleitet werden. Aus der hydraulischen Kapazität des öffentlichen Regenwasserkanals ergibt sich, abzüglich des Bemessungsabflusses der öffentlichen Verkehrs- und Wegeflächen, ein Drosselabfluss von 22 l/(s*ha) bezogen auf die Grundstücksflächen. Das dadurch erforderliche Rückhaltevolumen kann beispielsweise in offenen Erdbecken oder unterirdischen Füllkörperanlagen nachgewiesen werden. Grundsätzlich sind bei der Planung und Errichtung der Grundstücksentwässerungsanlagen die Anforderungen aus den einschlägigen Normen, Richtlinien und Regelwerken zu beachten. Die entsprechenden Nachweise sind auf der konkreten Umsetzungsebene gemäß jeweiliger kommunaler Entwässerungssatzung zu führen. Aus Sicht der Kommunen ist dieser konzeptionelle Ansatz aufgrund der Rahmenbedingungen vor Ort sachgerecht und zielführend.

Ergänzend hält der Fachplaner fest, dass das auf den Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser ebenfalls dezentral versickert werden kann. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist im Plangebiet aufgrund der Flurabstände zum Grundwasser und der Bodeneigenschaften jedoch nur begrenzt möglich. Für die dezentrale Versickerung sind die unterschiedlichen Bodenverhältnisse, sowie die für die Versickerungsanlagen relevanten Flurabstände zum Grundwasser zu berücksichtigen. Hierzu sind im Einzelfall weitergehende hydrogeologische Untersuchungen durchzuführen. Die Versickerungsanlagen sind im Regelfall nach dem Arbeitsblatt DWA-A 138 zu bemessen. Grundsätzlich bedarf die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer die Zustimmung der Unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh.

Je nach Höhenlage bzw. Gestaltung der Außenanlagen müssen sich die Grundstückseigentümer im Bedarfsfall mit einer geeigneten Rückstausicherung gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanal sichern.

Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrs- und Wegeflächen kann ungedrosselt in den öffentlichen Regenwasserkanal eingeleitet werden.

Regenklärung

Da es sich bei den Betriebs- und öffentlichen Verkehrsflächen um befahrene Flächen in einem Gewerbegebiet handelt, ist das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser vor der Einleitung in die Vorflut entsprechend vorzubehandeln. Die Vorbehandlung des Niederschlagswassers soll zentral in einer unterirdischen Behandlungsanlage (RKB) vor der Einleitung in den Welplagebach erfolgen.

Die geplante Anlage ist auf Grundlage der Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh, sowie den aktuellen Empfehlungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) Nordrhein-Westfalen dimensioniert. Bemessungsgrundsatz ist bei der Niederschlagswasserbehandlungsanlage eine kritische Regenspende von 15 l/(s*ha) , sowie einer Oberflächenbeschickung von 4 m/h .

Die Kommunen entscheiden sich aufgrund der betrieblichen Sicherung der Anlage vorliegend bewusst für eine zentrale Klärung auf öffentlichem Grund.

Im Planentwurf aufgenommene Maßnahmen/Festsetzungen wie umfangreicher Gehölzerhalt, Neuanpflanzungen, Dachflächenbegrünung auf den Hauptgebäuden (Büro-/Verwaltungsgebäuden und Produktions-/Lagerhallen) sowie Garagen und Carports etc. leisten auch einen Beitrag zur Anpassung an die künftigen klimatischen Rahmenbedingungen. Die nunmehr umfassend vorgegebene Dachflächenbegrünung stellt zudem ein großes zusätzliches Retentionsvolumen dar und entlastet bei Starkregenereignissen die vorhandenen/geplanten Entsorgungsnetze.

Zu: Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es wird zur Kenntnis genommen, dass derzeit keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen. Die Fragen des Umgangs mit der umfassend geplanten **Gewässerrenaturierung** auf den Grünflächen im Norden, der Kompensation bzw. der Neuanlage von wasserwirtschaftlich und naturschutzfachlich wertvoll gestaltetem Retentionsraum und der Geländemodellierung im Bereich der neu festgesetzten Gewerbegebiete sind intensiv mit den Fachbehörden erörtert worden. Derzeit wird hierfür wie abgestimmt das separate wasserrechtliche Verfahren gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) 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 ist mit Schreiben des Kreises Gütersloh vom 12.12.2022 erfolgt.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Bauleitplanung eine Neuplanung und anders als in der Stellungnahme in dem formalen Ergänzungsteil als Textbaustein aufgenommen keine Änderung eines Bebauungsplans darstellt und tatsächlich teilweise in das festgesetzte **Überschwemmungsgebiet** des Schlangenbachs bzw. Welplagebachs eingreift. Zwar ist, wie von der Behörde festgestellt, zunächst gemäß § 78(1) WHG die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete untersagt. Gemäß § 78(2) WHG *kann die zuständige Behörde aber abweichend die Ausweisung neuer Baugebiete ausnahmsweise zulassen, wenn bestimmte, im Gesetz aufgeführte Bedingungen zur Standortfrage, zum Hochwasserschutz einschl. Volumenausgleich und Sicherung der Neubauvorhaben, zu ggf. Betroffenen im Umfeld etc. insgesamt erfüllt sind.* Vor diesem Hintergrund werden u. a. die oben genannten, sehr umfassenden Maßnahmen der Gewässerrenaturierung durchgeführt. Auf das wasserrechtliche Verfahren gemäß § 68 WHG und auf die weiteren Aussagen in der Begründung zur Bauleitplanung wird Bezug genommen.

Der Welplagebach wird mittels Wasserflächen gemäß § 9(1) Nr. 16a BauGB und umfassenden Maßnahmenflächen gemäß § 9(1) Nr. 20 BauGB in einer Breite von grundsätzlich

20 m planungsrechtlich gesichert und langfristig geschützt. Die Maßnahmenflächen dienen dabei der Sicherung eines gewässerbegleitenden naturnahen Entwicklungskorridors (Breite mind. 20,0 m) entlang des Schlangenbachs/Welplagebachs. Gleichzeitig wird der festgesetzte schützenswerte Altbaumbestand erhalten. Die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen (auch Zäune, Parkplätze, geschotterte Flächen, etc.) innerhalb der Flächen ist unzulässig. Den Vorgaben des Kreises zum Erhalt und Schutz des Gewässers kann somit umfassend Rechnung getragen und gleichzeitig die Entwicklung der Saumbereiche mittels der definierten Maßnahmen im Bebauungsplan zielgerichtet vorgegeben und gesteuert werden. Auf die Festsetzung des Gewässerrandstreifens als Wasserfläche, die lediglich den allgemeinen Schutz des Gewässers verfolgt, soll damit begründet verzichtet 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). Aus Sicht der Kommunen sind die kumulativen Anforderungen gemäß § 78(2) WHG gegeben. Der Antrag nach § 78(2) WHG wurde parallel zu den Bauleitplanverfahren gestellt. Auf die diesbezüglich ausführlichen Antragsunterlagen wird entsprechend verwiesen. 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 festgesetzte Überschwemmungsgebiet bestehen, bis die Bezirksregierung Detmold als Obere Wasserbehörde eine Änderungsverordnung erlässt.

Zu: Mobilitätsmanagement

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH haben die verkehrlichen Fragen soweit heute möglich intensiv weiter geprüft und abgestimmt. Grundsätzlich wird auf bereits gesagtes unter „Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr“ verwiesen. Die ausführlichen Hinweise bezüglich eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagement werden zur Kenntnis genommen und sind parallel zur Bauleitplanung zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.

Zu: Abteilung Umwelt - Untere Naturschutzbehörde

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Belange sind intensiv weiterbearbeitet und mit der Fachbehörde abgestimmt worden. Die erforderlichen CEF-Maßnahmen für Fledermäuse sind bereits mit entsprechenden Gebäuden in den gewässernahen Grünzonen umgesetzt worden. Die konkreten Planungen und Bilanzierungen sind vertieft worden und wurden im Zuge der Entwurfserarbeitung mit den Beteiligten im Detail abgestimmt.

Im Ergebnis der Eingriffsbilanzierung (siehe Anlage A.12 Bebauungsplanbegründung) für den Bebauungsplan Nr. 400 wurde ein rechnerischer Kompensationsbedarf in Höhe von 201.716 ökologischen Wertigkeiten (öW) ermittelt. Da jedoch die Eingriffsbilanzierung für den im interkommunalen Zusammenhang stehenden Bebauungsplan Nr. 85 auf Harsewinkler Stadtgebiet einen rechnerischen Kompensationsüberschuss in Höhe von 327.954 öW ergeben hat (siehe Anlage zur Begründung des eigenständigen Planverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel), können die für beide Planverfahren in der Summe nachzuweisenden Kompensationsleistungen gedeckt werden. Damit sind die Eingriffe des vorliegenden Planverfahrens ausgeglichen und planungsrechtlich gesichert.

Aufgrund der Rahmenbedingungen in der Ortslage und der umfassenden Neuentwicklung der Bauflächen werden nach heutigem Stand keine durchgreifenden Argumente gesehen, die einen Verzicht auf wesentliche Ausgleichsmaßnahmen rechtfertigen könnten.

Im Gesamtsummenspiel der beiden für den interkommunalen Gewerbestandort aufgestellten Bebauungspläne (Nr. 400 in Gütersloh und Nr. 85 in Harsewinkel) verbleibt weiterhin ein Kompensationsüberschuss von 126.238 öW. Diesen kann sich die Gewerbestandort Flugplatz Gütersloh GmbH als Flächeneigentümer z. B. in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh als „Ökokonto“ anerkennen lassen, sodass darüber z. B. ggf. anteilig die absehbaren Kompensationsbedarfe, für die derzeit perspektivisch in einem weiteren Schritt vorgesehene Fortführung und Weiterentwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriestandorts südlich der Marienfelder Straße gedeckt werden könnten.

Auf die Aussagen in der Begründung zur Bauleitplanung sowie im Umweltbereich wird Bezug genommen.

8. Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstellen Gütersloh/Münster/Warendorf (Schreiben vom 26.04.2021 und 23.04.2021)

A) Schreiben vom 26.04.2021

Dem o. g. Planvorhaben stehen keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken entgegen, obwohl landwirtschaftliche Nutzfläche überplant wird.

Da die Änderung des Flächennutzungsplanes allerdings die gemeinsame Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets (GIB) der Städte Gütersloh und Harsewinkel betrifft, wird vorsorglich auf die Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer vom 23.04.2021 zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Harsewinkel und zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ hingewiesen. Eine Kopie der Stellungnahme zur Änderung des FNP ist als Anlage diesem Schreiben beigelegt.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die Agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

Schreiben vom 23.04.2021 (Stellungnahme zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Harsewinkel)

Dem o. g. Planvorhaben stehen wesentliche landwirtschaftliche / agrarstrukturelle Bedenken entgegen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch die Überplanung des Gebietes ca. 15 ha landwirtschaftliche Nutzfläche unwiderruflich verloren gehen. Von dem Flächenverlust ist vor allem ein in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet ansässiger Landwirt betroffen, dem ein Drittel seiner bewirtschafteten Fläche verloren gehen würde.

So wird er im Bereich der neu ausgewiesenen gewerblichen Baufläche ca. 7 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, davon 5,6 ha intensiv bewirtschaftetes Ackerland, verlieren. Desweiteren werden durch die abschnittsweise Verlegung des Welplagebaches und die damit verbundene Neuausweisung von Retentionsflächen und der Anlage von Sekundärräuen, ein 5,4 ha großer Ackerschlag und eine 2,6 ha große Grünlandfläche zusätzlich und unwiderruflich der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen.

Der betroffene landwirtschaftliche Betrieb existiert an dem Standort seit Generationen und wird derzeit im Nebenerwerb geführt. Der Umfang der von ihm bewirtschafteten Fläche ist

für einen Nebenerwerbsbetrieb überdurchschnittlich. Dementsprechend haben die Einnahmen aus der landwirtschaftlichen Tätigkeit einen substantiellen Anteil am Gesamteinkommen und können bei Betrieben dieser Größenordnung zwischen 25 und 30 % liegen (Quelle: „Die wirtschaftliche Lage der landwirtschaftlichen Betriebe“, Buchführungsergebnisse der Testbetriebe des Wirtschaftsjahres 2018/2019; Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft). Der Verlust der Flächen wird für den Landwirt und seine Familie daher mit deutlichen, finanzielle Einbußen einhergehen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Verlust kurz- bis mittelfristig durch die Zupacht freiwerdender Flächen ausgeglichen werden kann. Weiterhin ist anzumerken, dass die betreffenden Flächen in arrondierter Lage zur Hofstelle liegen und somit eine unmittelbare Bewirtschaftung ermöglichen. Sollte der betroffene Landwirt zukünftig auf weiter entfernte Flächen ausweichen müssen, ist aufgrund höherer Wegekosten, Rüstzeiten, höherer Maschinen- und Arbeitskosten mit insgesamt höheren Bewirtschaftungskosten je Flächeneinheit zu rechnen.

Zudem liegt die Hofstelle des Landwirtes zwischen den neu ausgewiesenen Grünflächen mit der Zweckbestimmung für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Wasserflächen (siehe Abbildung 1). Auf der Hofstelle befindet sich unter anderem ein Mastschweinstall mit 500 Mastplätzen der sich in ca. 60 m Entfernung zu der größeren der beiden Grünflächen befindet. Zusätzlich grenzt bzw. liegt die Hofstelle in Teilen in dem bereits festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Es bestehen daher erhebliche Bedenken bezüglich der betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten wie z.B. die Erweiterung der Stallanlagen.

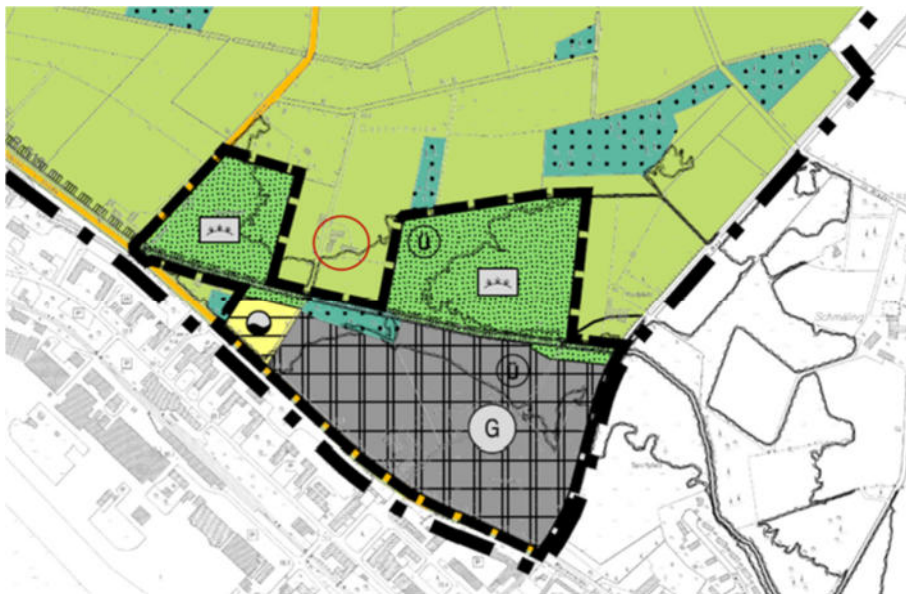


Abbildung 1 Darstellung der 21. Änderung des Flächennutzungsplans; rot markiert: Hofstelle des betroffenen Landwirts

Drüber hinaus ist die Planung von Trink- und Brauchwassergewinnung in diesem Planungsbereich in Vorbereitung, dem eine Wasserschutzgebietsausweisung folgen könnte. Das birgt weitere Nutzungseinschränkungen und wird die ohnehin angespannte agrarstrukturelle Situation zusätzlich verschärfen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

Das integrierte Handlungskonzept „Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks““ sieht ebenfalls die gewerbliche Nutzung des südlich der B 513 liegenden Areals vor, welches u.a. die ehemaligen Britischen Mannschaftsunterkünfte umfasst. Aus landwirtschaftlicher Sicht ist zu bedauern, dass dieser Abschnitt nicht für die Erschließung des Gewerbegebietes priorisiert wird. Dies insbesondere unter dem Aspekt, dass der Erhalt und die Verbesserung der Flächenausstattung für die Landbewirtschaftung ein Ziel des aktuellen Regionalplanes für den Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld ist.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass für das vorliegende Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 400 in Gütersloh keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken bestehen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die frühere Nutzung von erheblichen Teilflächen als Siedlungsbereich und als Sportfläche zu verweisen.

Da der planerische Kontext mit der Flächenentwicklung im westlich anschließenden Stadtgebiet Harsewinkel zu beachten ist wird die von der Landwirtschaftskammer zu der dortigen Planung kritische Stellungnahme vom 23.04.2021 zur 21. FNP-Änderung der Stadt Harsewinkel ebenfalls beigelegt.

Die Kommunen und die Gewerbetpark Flugplatz Gütersloh GmbH stehen im gesamten Planungsprozess in einem engen Kontakt mit dem betroffenen Landwirt, der als Lohnunternehmer die Hofstelle im Nebenerwerb betreibt. Neben der Frage der bisherigen Bewirtschaftung von Flächen spielen Zugänglichkeit, Gewässerrenaturierung etc. hierbei eine Rolle. Hier sind jeweils gemeinsam Lösungen unter sachgerechter Berücksichtigung der Belange der Beteiligten gefunden worden. Die wirtschaftliche Gefährdung des Betriebs wurde hier nicht gesehen. Dagegen kommt die Möglichkeit der Unterhaltung der umfangreichen (Grünland-)Flächen für Ausgleichsmaßnahmen durch den Betrieb in Frage.

Zur frühzeitigen Klärung der möglichen Geruchsimmissionen im Plangebiet durch den genannten Betrieb wurde eine gutachterliche Untersuchung entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigelegt ist und dort zu beachten ist (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).

Der bestehende Betrieb Oester 56 weist einen genehmigten Tierbestand vom 500 Mastschweinen auf. Zur Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsabsichten wurde im Gutachten zudem ein Stallneubau mit 1.000 Mastplätzen angesetzt. Der potenzielle Neubau wird im Gutachten südlich der Hofstelle, direkt gegenüber der kleinen Waldfläche im Plangebiet Nr. 85 angerechnet. Aus Sicht der Stadt wird damit den denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten sachgerecht Rechnung getragen. Im Ergebnis würden die Gewerbeflächen nur randlich in der Größenordnung des Immissionswerts der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiet in Höhe von 15 % der Jahresstunden belastet. Die höher belasteten Bereiche liegen im der zu erhaltenden Waldfläche im Plangebiet und des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens westlich des Wirtschaftswegs. Zu Einzelheiten wird auf die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigelegte Gutachten verwiesen.

Somit ist das Planvorhaben mit der gemeinsamen und nach wie vor sehr sinnvollen Haupterschließung mit dem zentralen Knotenpunkt in Höhe des Main Gates unter diesem Aspekt grundsätzlich umsetzbar.

Bezüglich der Hinweise zur Planung von Trink- und Brauchwassergewinnung sowie der Wasserschutzgebietsausweisung geht die Stadt davon aus, dass diese sich auf Bereiche östlich des Plangebietes beziehen. Mit den Stadtwerken Gütersloh ist eine kontinuierliche Vorabstimmung bezüglich des temporären Weiterbetriebs des Wasserwerks und der vor-

handenen Trinkwasserbrunnen auf dem Flugplatzgelände sowie der Anlage neuer Trinkwasserbrunnen auf und in der Nähe des Flugplatzgeländes, auch zur öffentlichen Versorgung, erfolgt. Demnach werden zukünftige Trinkwasserbrunnenstandorte das geplante Gewerbe- und Industriegebiet nördlich und südlich der B 513 berücksichtigen. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden bisher nicht ausgewiesen. In den entsprechenden wasserrechtlichen Verfahren ist dieser Belang zu beachten. Für ehemals an die Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem Flugplatzgelände angeschlossene Bereiche des Plangebietes wurde eine neue Trinkwasserversorgung organisiert bzw. kann im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Gewerbegebietes ein Anschluss an die öffentliche Trinkwasserversorgung umgesetzt werden. Ergänzend wird auf der Planentwurfskarte ein Hinweis dargestellt, dass aus Gesundheitsvorsorgegründen die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen ist. Vorgesehen ist im Plangebiet eine zentrale Trinkwasserversorgung.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

9. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Schreiben vom 29.04.2021)

- A) [...] für die Beteiligung der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld anlässlich des oben genannten Verfahrens bedanken wir uns.

Der Bebauungsplan dient der Entwicklung des ehemaligen militärischen Areals am Flugplatz Gütersloh. Hierzu streben die Kommunen Herzebrock-Clarholz, Harsewinkel und Gütersloh eine Entwicklung als regional bedeutsamer interkommunaler Wirtschaftsstandort an. Eine Nachnutzung in Form eines interkommunalen Gewerbegebietes wird von unserer Seite ausdrücklich unterstützt.

Die kommunale Planung ermöglicht in Form einer Angebotsplanung für Wirtschaftsflächen eine hohe Flexibilität für die weitere Ausgestaltung des Standortes durch die Wirtschaftsförderungen des Kreises und der Kommunen. Aus Sicht der IHK stellt das Vorhaben zur gewerblichen Entwicklung des Flugplatzes Gütersloh eines der wichtigsten Konversionsprojekte und industriellen Flächenvorhaben des Kreises für die kommenden Jahre dar.

Entgegen der noch im Entwicklungskonzept von 2015 festgestellten, eher moderaten Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen in der Region, hat sich diese inzwischen deutlich verstärkt. Seit Jahren gibt es insbesondere im Kreis Gütersloh und der angrenzenden Stadt Bielefeld durch die sehr dynamische wirtschaftliche Entwicklung eine hohe Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen, die nur zum Teil gedeckt werden kann. Insbesondere besteht eine hohe Nachfrage nach industriell nutzbaren Flächen, sodass wir empfehlen, über die gewerbliche Nutzung (GE bzw. GEN) hinaus an geeigneten Stellen industrielle Nutzungen (GI) auszuweisen. Entsprechend der Variantenplanung halten wir die Variante 1 ebenfalls als am sinnvollsten.

Der Standort ist durch eine Gleisanbindung an die TWE-Strecke angebunden. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, das Gebiet über mehrere Verkehrsträger zu erschließen und insbesondere im später folgenden südlich angrenzenden Plangebiet Industrie- und Logistikbetriebe mit entsprechenden Transportbedarfen zu gewinnen. Auch ermöglicht die bestehende Strecke perspektivisch eine Erschließung über den schienengebundenen ÖPNV.

Die Orientierung der Grundflächenzahl und Baumassenzahl an der Obergrenze der möglichen Nutzung schafft eine effiziente und flächensparende Nutzung und wird im neuen

Regionalplan ausdrücklich gefordert. Wir unterstützen dieses Anliegen im Sinne einer nachhaltigen gewerblichen Entwicklung des Standortes.

Die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes dient der Sicherung und Entwicklung des Standortes. Sie ist auf die 26. Regionalplanänderung sowie den Entwurf des neuen Regionalplanes hin angepasst. Wir begrüßen die Änderung des Flächennutzungsplanes und sehen hierin eine sinnvolle Umsetzung der überörtlichen Planung. Sie schafft einen guten Ausgleich von Siedlungsentwicklung und Umwelt. Die industrielle und gewerbliche Entwicklung des Konversionsstandortes schafft dringend benötigte Gewerbeflächen und liegt im hohen Interesse der Region Ostwestfalen.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung und bitten um weitere Einbeziehung ins Planverfahren.

- B) Die Aussagen der IHK, die Einschätzung der Nachfragesituation und die Bewertung des vorliegenden Gewerbestandorts als Konversionsfläche werden zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung wird aufgrund der geschilderten Situation in der Region durchgeführt.

Zum Immissionsschutzkonzept ist festzuhalten, dass in dem Planbereich nördlich der B 513 mit Blick auf die umgebenden Wohnnutzungen im Außenbereich und angesichts der zu beachtenden Planungsperspektiven im Plangebiet südlich der B 513 die Festsetzung eines GI-Gebiets nicht sinnvoll möglich sind. Hierzu wird auf das Schallgutachten und auf die Erläuterungen in der Planbegründung Bezug genommen.

10. Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile – Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit (Schreiben vom 15.03.2021)

- A) [...] Durch das markierte Planungsgebiet verläuft unsere Richtfunkstrecke HY1324-HY0720. Um einen ordnungsgemäßen Richtfunkbetrieb zu gewährleisten dürfen Neubauten im Bereich der Richtfunktrasse nicht höher als 30 m errichtet werden. Außerdem ist darauf zu achten das in der Bauphase keine Baukräne in das Funkfeld hinein schwenken.

In der Anlage "Gütersloh Flugplatz_Trassenschutz Report" finden Sie in der Datei "Trassendaten.csv" die Daten der beschriebenen Richtfunkstrecke. Die beigefügten Shapes sind im Koordinatensystem WGS84 und können in ein Geo-Daten Programm geladen werden.

Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung. Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Telekom - Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH, in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an:

Ericsson Services GmbH
Prinzenallee 21
40549 Düsseldorf
oder per Mail an:
bauleitplanung@ericsson.com.

- B) Die Richtfunktrasse wurde im Planentwurf zeichnerisch in der Plankarte und textlich in den Hinweisen aufgenommen. Die Ericsson Services GmbH wurde ebenfalls beteiligt und hat mit Schreiben vom 22.03.2021 mitgeteilt, dass keine Einwände bzw. spezielle Planungsvorgaben bestehen.

11. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15 (Schreiben vom 22.04.2021)

- A) [...] die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Zur o. a. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationslinien (Tk-Linien) der Telekom, die aus beigefügten Plänen ersichtlich sind. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Tk-Linien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplans so gering wie möglich gehalten werden.

Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen:

Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Tk-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

Wir bitten deshalb, konkrete Maßnahmen so auf die vorhandenen Tk-Linien abzustimmen, dass eine Veränderung oder Verlegung der Tk-Linien vermieden werden kann. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Tk-Linien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Tk-Linien jederzeit möglich ist. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Tk-Linien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Für eine gegebenenfalls zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Tk-Linien der Telekom vorzusehen.

Zur eventuellen Versorgung neu zu errichtender Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Tk-Linien im Plangebiet erforderlich. Die Telekom orientiert sich beim Ausbau ihrer Festnetzinfrasturktur unter anderem an den technischen Entwicklungen und Erfordernissen. Insgesamt werden Investitionen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant. Der Ausbau der Deutschen Telekom erfolgt nur dann, wenn dies aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint. Dies bedeutet aber auch, dass die Deutsche Telekom da, wo bereits eine Infrastruktur eines alternativen Anbieters besteht oder geplant ist, nicht automatisch eine zusätzliche, eigene Infrastruktur errichtet. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf von Maßnahmen im Plangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der im Briefkopf genannten Adresse so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

- B) Es wird festgehalten, dass keine konkreten Bedenken gegen die vorliegende Planung vorgetragen worden sind. Die Hinweise sind im Zuge der Umsetzung zu beachten bzw. abzustimmen. Hausanschlussleitungen können hier nicht sinnvoll im Bebauungsplan dargestellt werden. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

12. Netzgesellschaft Gütersloh mbH (Schreiben vom 21.04.2021)

- A) [...] die Netzgesellschaft Gütersloh mbH handelt in Vertretung der Stadtwerke Gütersloh GmbH.

Seitens der Netzgesellschaft Gütersloh bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes.

Die bestehenden Transformatorenstandorte sollen erhalten bleiben und die Stromversorgung auch für die zukünftige Bebauung sicherstellen. Die Standorte sollen im Verfahren als Versorgungsfläche gemäß § 9 (1) Nr. 12 BauGB festgesetzt werden.

Gerade die Trafostation an der Zeppelinstr. ist in einem so guten Zustand, dass ein Abriss nicht vermittelbar ist. Durch den angrenzenden Fuß- und Radweg und der Nähe zur Planstr. B und des östlichen Teils der Planstr. A kann der Standort fast als optimal bezeichnet werden. Außerdem ist so sichergestellt, dass in der Phase des Rückbaus und der Neugestaltung des Gewerbegebietes zu jeder Zeit eine geeignete Stromversorgung zur Verfügung steht. Dennoch muss berücksichtigt werden, dass der Strombedarf sicherlich weitersteigen wird. Aus diesem Grund muss die noch festzusetzende Versorgungsfläche für den Standort einer Doppelstation (ca. 5,80 x 3,80 m) geeignet sein.

Die Anbindung der Trafostation an unser 10-kV-Netz erfolgt über eine Leitungstrasse, die parallel zum Grünzug innerhalb des Bebauungsplangebietes verläuft, der quasi die Marienfelder Str. mit dem neu herzustellenden Fuß- und Radweg "verbindet". Diese Leitungstrasse muss mit einem Leitungsrecht versehen und im Rahmen der späteren Veräußerungen grundbuchlich gesichert werden. Details sind der Anlage 2 zu entnehmen. Sollte der Fuß- und Radweg, der die Planstraßen A und B verbindet, nicht öffentlich werden, sind auch hierfür Leitungsrechte im Bebauungsplanverfahren festzusetzen.

Sollte der Nottebrocksweg, zukünftig mit der Bezeichnung Wirtschaftsweg, seinen Status als öffentliche Verkehrsfläche verlieren, ist auch hier ein Leitungsrecht für die Stadtwerke Gütersloh festzusetzen. Aus Sicht der Netzgesellschaft ist der Nottebrocksweg die Haupterschließungsachse in das Bebauungsplangebiet. Bei der weiteren Entwicklung des Bebauungsplanes bitten wir dies zu berücksichtigen.

Da gemäß neuem Konzessionsvertrag die Verlegung der Versorgungsleitungen sich zwingend an der DIN 1998 zu orientieren hat, müssen auch die Versorgungstrassen (Geh-/Radwege) eine entsprechende Größe aufweisen. Da letztendlich nicht feststeht, wer sich in dem neuen Gewerbegebiet ansiedelt, muss gerade im Strombereich dem mit einer ausreichend großen Leerrohrtrasse entgegengewirkt werden. Im nördlichen Bereich des Interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiet sollte hierfür ein Geh-/Radweg mit einer Breite von 2,50 m ausreichend sein.

Die Löschwasserversorgung für das Gewerbegebiet ist noch nicht abschließend mit den zu beteiligenden Fachabteilung der Stadt Gütersloh abgestimmt. Im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens muss diesbezüglich noch eine Einigung erzielt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass im Bereich der Planstr. A ein Löschwasserbehälter mit einer Größe von ca. 3 x 16 m benötigt wird. Sollte es bei der Notwendigkeit eines Löschwasserbehälters bleiben, ist die benötigte Fläche im Bebauungsplanverfahren festzulegen.

Wir möchten darauf hinweisen, dass wir im Umfeld des Plangebiets Gas- und Wasserversorgungsleitungen sowie Kabel zur Elektrizitätsversorgung verlegt haben. Bei Arbeiten in unmittelbarer Nähe dieser Versorgungsanlagen sind diese in Abstimmung mit der Netzgesellschaft Gütersloh besonders zu sichern.

Des Weiteren dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der vorhandenen Versorgungsleitungen beeinträchtigen oder gefährden können. Im Nahbereich der Leitungen dürfen keine Bäume gepflanzt werden. Die Versorgungseinrichtungen müssen jederzeit zugänglich bleiben.

Bei Abbrucharbeiten muss dafür gesorgt werden, dass die Netzanschlüsse vom Versorgungsnetz getrennt werden.

Vor dem Beginn von Arbeiten sind aktuelle Leitungsauskünfte bei der Netzgesellschaft Gütersloh einzuholen.

Haben Sie noch Fragen oder benötigen Sie weitere Informationen? Bitte rufen Sie uns an.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorliegende Planung bestehen. Im Zuge der Erschließungsplanung ist die Netzgesellschaft eingebunden worden, Erschließungsstrassen und hiermit verbundene Planinhalte sind weitgehend abgestimmt worden.

Die bestehenden Transformatorenstandorte bleiben erhalten, die Standorte werden als Versorgungsfläche gemäß § 9(1) Nr. 12 BauGB festgesetzt. Der Standort an der ehemaligen Zeppelinstraße wird auf eine Fläche von 10 x 16 m vergrößert und festgesetzt. Für die Anbindung der Trafostation an das 10 kV-Netz wird die parallel zum Grünzug innerhalb des Plangebiets zwischen Marienfelder Straße und dem neu herzustellenden Fuß- und Radweg verlaufende Leitungstrasse aufgenommen, mit einem Leitungsrecht versehen und im Rahmen der späteren Veräußerungen grundbuchlich gesichert.

Der Fuß- und Radweg zwischen den Wendeanlagen der Planstraßen A und B erhält eine Breite von 4 m, damit alle Ver-/Entsorgungstrassen hier untergebracht werden können.

Der Nottebrocksweg soll als Wirtschaftsweg weiterhin eine öffentliche Verkehrsfläche bleiben.

Im Zuge der Erschließungsplanung ist auch die Löschwasserversorgung mit den Fachbehörden abgestimmt worden. Die Löschwasserbereitstellung erfolgt im vorliegenden Plangebiet Nr. 400 sowie auch im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel durch die neue geplante Trinkwasserringleitung. Diese wird im Bereich der Planstraßen, des zentralen Fuß-/Radwegs sowie im Bebauungsplan Nr. 85 parallel zur B 513 durch die öffentliche Verkehrsgrünfläche geführt. Die entsprechenden technischen Regelwerke des DVGW, Arbeitsblatt W 405, sind entsprechend zu berücksichtigen resp. wurden berücksichtigt. 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. Eine frühzeitige Abstimmung der Objektplanungen mit den jeweils zuständigen Brandschutzingenieuren wird empfohlen. Auf der Plankarte ist dazu ein Hinweis ergänzt. Auf einen Löschwasserbehälter kann entsprechend verzichtet werden.

Die Hinweise auf die im Umfeld des Plangebiets vorhandenen Leitungstrassen, auf die Anforderungen an Baumpflanzungen etc. sowie auf die Maßnahmen im Zuge der Abbrucharbeiten werden zur Kenntnis genommen. Diese Anforderungen sind an die Beteiligten in der Erschließungsplanung weiterzuleiten und im Zuge der Umsetzung der Bauleitplanung zu beachten. Im Bebauungsplan selbst werden hierzu keine zusätzlichen Festsetzungen erforderlich.

13. Westnetz GmbH Münster (Schreiben vom 21.04.2021)

- A) [...] Als Anlage zu Ihrem Schreiben haben Sie uns den Entwurf der Planunterlagen zur Stellungnahme übermittelt.

Wir weisen darauf hin, dass sich innerhalb bzw. am Rande des Geltungsbereiches des o.g. Bebauungsplanes Info/Datenkabel befindet. Maßnahmen, die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Für den Dienstgebrauch und zur Berücksichtigung bei Ihren weiteren Planungen, übersenden wir Ihnen einen Planausschnitt, aus dem der Leitungsbestand ersichtlich ist.

Weitere Bedenken und Anregungen werden nicht geltend gemacht.

Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der innogy Netze Deutschland GmbH befindlichen Anlagen der Verteilnetze Strom und Gas.

- B) Konkrete Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Die Hinweise sind im Zuge der Umsetzung der Bauleitplanung zu beachten. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

14. Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen (Schreiben vom 26.03.2021)

- A) [...] das hier in Rede stehende Plangebiet befindet sich nicht in der Nähe einer Bundesautobahn. Belange der BAB sind daher nicht betroffen. Aufgrund der Nähe zur B 513 möchten wir Sie bitten, den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beteiligen, falls noch nicht geschehen.
- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL ist entsprechend eingebunden (siehe oben).

15. Ericsson Services GmbH (Schreiben vom 22.03.2021)

- A) [...] bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.
Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt.
Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein.
Richten Sie diese Anfrage bitte an:
Deutsche Telekom Technik GmbH
Ziegelleite 2-4
95448 Bayreuth
richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de

Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Best Mobile – Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit) ist entsprechend eingebunden (siehe oben).

16. Vodafone NRW GmbH (Schreiben vom 28.04.2021)

- A) [...] vielen Dank für Ihre Informationen.
Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.
Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

6. Einwendung 6 (Schreiben vom 10.03.2023)

- A) anlässlich der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ möchte ich als unmittelbarer Anwohner der B513 meine Anregungen zugunsten einer Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm an der B513 einbringen.

Die Erschließung und Entwicklung eines neuen Gewerbegebietes halte ich in Verbindung mit einem ausgereiften und zukunftsorientierten Verkehrskonzept, insbesondere einer Anbindung mit Bus, Bahn und Fahrrad, im Rahmen der Stadtentwicklung grundsätzlich für richtig und erforderlich.

In der Erschließung sehe ich jedoch auch Anlass, aktiv Maßnahmen zur Verbesserung der bereits heute existierenden Belastung durch Verkehrslärm zu ergreifen und eine zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm nicht billigend in Kauf zu nehmen. Meiner Auffassung nach sollte an dieser Stelle mit Hilfe aktiver Maßnahmen ein solider Grundstein für eine nachhaltige Umgestaltung des ehemaligen Flughafengeländes gelegt werden, ohne die Belastungen der Anwohner weiter zu erhöhen.

Die tendenzielle Zunahme der verkehrstechnischen Belastung und die dadurch unmittelbar einhergehende gestiegene Belastung durch Verkehrslärm an der B 513 lässt sich anhand der Verkehrszählungen in den Jahren 2005, 2010, 2015 sowie der Hochrechnung für das Jahr 2019 feststellen [3]. Die Konversion des ehemaligen Flughafens und Erschließung des Gewerbegebietes stellt hier eine erhebliche zusätzliche Belastung für die Anwohner da.

Dazu kommt noch eine (kleinere) zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Baugebiet „Am Dettmers Bach“, hier scheint eine mögliche Erschließung von der B513 ja noch nicht endgültig geklärt zu sein.

In der dem Bauantrag beiliegenden Verkehrszählung von 2021 [3] sowie dem Gutachten „Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten“ [1] basierend auf einer eintägigen Verkehrszählung wurde im Vergleich zu den vorherigen Verkehrszählungen eine gesunkene verkehrstechnische Belastung festgestellt. Meiner Ansicht nach lässt sich dieser Rückgang unmittelbar auf die Corona-Pandemie zurückführen.

In dieser Hinsicht erscheinen mir die neuen Gutachten [1, 2] leider als eine Art der Relativierung. So basiert das Gutachten „Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten“ [1] nur auf einer eintägigen Verkehrszählung. Infolgedessen lassen sich die ermittelten Kenngrößen wohl eher als eine Stichprobe ansehen. Die Daten der Verkehrszählung 2021 [3], die in dem vom Gutachten [1] als „S-3“ festgelegten Streckenabschnitt durchgeführt wurde, wurden im Gutachten nicht berücksichtigt.

Den Standpunkt der Stadt, die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar zu bewerten und diese als Grundlage für die Abwägung, insbesondere auch für die immissionsrechtliche Betrachtung zu übernehmen, kann ich somit nicht nachvollziehen. Mir fehlt an dieser Stelle eine saubere Bewertung des aktuell verringerten Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Es macht den Eindruck, als würden die geringeren Kennzahlen zur Relativierung der bei der Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebenen angespannten Gesamtverkehrssituation genutzt werden. Ich bezweifle sehr das die zukünftige Verkehrsbelastung der B 513 auf Vor-Corona Niveau sinkt. Eine zuverlässige Bestätigung des wachsenden Verkehrsaufkommens wird sicher die nächste Verkehrszählung im Jahr 2025 bringen. Das starke Wachstum der Stadt, wirtschaftlich und an Einwohnern, sowie die reduzierte „Auto Nutzungs Schwelle“ bei E-betriebene Autos wird das Verkehrsaufkommen sicherlich weiter antreiben.

Von der Stadt hätte ich mir einen faireren Umgang mit den Anwohnern der B 513 gewünscht. Eine Einordnung im aktuellen Entwurf der Begründung [4], die auf die ungewisse Nachhaltigkeit der 2022 festgestellten verringerten verkehrstechnischen Kennzahlen [1] hinweist, hätte ich als wünschenswert empfunden. Ein Entgegenkommen an die Anwohner der B 513, dass das festgestellte geringere Verkehrsaufkommen nicht in seiner Nachhaltigkeit bewertet werden kann und voraussichtlich für nicht allzu lange Zeit auf einem so geringen Niveau bleiben wird.

Trotz des verringerten Verkehrsaufkommens wurde im Gutachten eine Reihe an Gebäuden festgestellt, an denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bereits jetzt überschritten wird oder im Planfall überschritten werden würde [2]. Ergänzend wurde eine Belastung durch Verkehrslärm bereits 2019 in den Ergebnissen der Lärmkartierung (3. Runde) festgestellt [5].

Aus diesem Grund bringe ich den Vorschlag ein die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Teilstück der B 513 zwischen den Knotenpunkten (B 61/B 513) und (B 513/Holzheide) durchgängig auf 50 Km/h zu reduzieren.

- Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm bei steigendem Verkehrsaufkommen durch den geplanten Gewerbepark
- Abmildern der entstehenden Lärmbelastung durch hohes zusätzliches Aufkommen von Last- und Schwerlastverkehr (Intensivste Lärm Emission)
- Reduzierung von Verkehrsunfällen
- Verbesserung der Sicherheit insbesondere für die Anwohner, der isoliert liegenden Flüchtlingsunterkünfte und Sozialwohnungen an der Holzheide. Sie sind auf die Nutzung des Seitenstreifens angewiesen, um einzukaufen zu gehen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen.
Familien gehen täglich voll bepackt vom Einkaufen im Aldi oder Combi mit ihren kleinen Kindern zurück zu ihren Flüchtlingsunterkünften. Und die Autos und LKW's sausen mit teilweise 80-90 an ihnen vorbei.
Das wir diese Menschen an den Rand unserer Stadt und Gesellschaft geschoben haben ist das eine und schon schlimm genug, aber sie weiteren Gefahren auszusetzen und ihre Lärmbelastung zu ignorieren halte ich für fahrlässig.
- Verbesserung der Sicherheit auch auf dem Seitenstreifen der B513, dieser wird sehr häufig von Fußgängern, und Radfahrern mitbenutzt. Radfahrer queren in diesem Abschnitt insbesondere in den Sommermonaten häufig die B513 für ihre Radtouren in Richtung Dalke/Ems.
- Zeichen für Nachhaltigkeit und kleines Signal zur Verkehrswende

Ich würde mich freuen, wenn sie meine Anregung aufnehmen.

-
- [1] 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, September 2022
- [2] RP Schalltechnik: Entwicklung von Gewerbeflächen am Standort nördlich der B 513 „Princess Royal Barracks“, Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs, Osnabrück, 31.10.2022 (Anlage A.14)
- [3] Verkehrszählungen 2005-2021 ("<https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>")
- [4] Begründung mit Umweltbericht zur 19. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP 2020)
- [5] https://www.guetersloh.de/de-wAssets/docs/aktuelles/2019-10-28-Auswertung-der-Laermkarten-2019-Guetersloh-Version-II_compressed.pdf

- B) Im Bebauungsplanverfahren wurden bereits umfassende Gutachten u. a. bez. der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erarbeitet. Zu Einzelheiten wird auf die beigefügten Gutachten verwiesen. Dabei wurden, wie der Einwender korrekt darstellt, die jeweils neuen Infor-

mation einbezogen. Entscheidend ist jedoch, dass der Gutachter in der ersten Untersuchung eine Worst-Case-Betrachtung zugrunde gelegt hat (siehe Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020 (Anlage A.4 Bebauungsplanbegründung Nr. 400) und Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung)). Im Ergebnis kommt der Gutachter an der Stelle zur Einschätzung, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen (siehe Bebauungsplanbegründung Kapitel 5.5) die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können.

Die nachfolgende verkehrlichen Betrachtung (siehe Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten September 2022 (Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung Nr. 400 und Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) wurde in erster Linie als erforderliche Basis für die Lärmbetrachtung erstellt. Die konkreten Zählungen zeigen an der Stelle jedoch, dass 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. Aus Sicht der Stadt sind die Schritte nachvollziehbar und verständlich. Dabei ist auch das Thema Corona-Pandemie eingeflossen (Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung, Abschnitt: „Vergleich zu Werten aus der Untersuchung Juni 2020“).

Ergänzend dazu verweist die Stadt auf die Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW (s. nachfolgend) vom 06.04.2023. Die an der Stelle genannten nochmals niedrigeren Werte bestätigen die Relativierung der in der ersten Verkehrsuntersuchung vom Juni 2020 (Anlage A.4 Bebauungsplanbegründung Nr. 400) zugrunde gelegten Verkehrszahlen.

Die Stadt hat im Nachgang der Stellungnahme des Landesbetriebs eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme eingeholt, um die neuen Zahlen einzuordnen. Auf die Aussagen der ergänzenden Stellungnahme des Büros BSV (BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH: „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“, Aachen, 02.05.2023 – siehe Anlage A.19) wird verwiesen. Die Bebauungsplanbegründung wurde diesbezüglich unter Kapitel 5.4.6 Fazit – Gesamtstrategie Mobilität klarstellend ergänzt. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die dargestellten aktuellen Verkehrsbelastungen auf der B 513 (Zahlen von Straßen NRW gemäß Stellungnahme vom 06.04.2023) sowie 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.

Die für den vorliegenden Einzelfall vorgeschlagenen Empfehlungen des Gutachters sollen im Zuge der Umsetzung berücksichtigt und ein Verkehrsmonitoring nach Fertigstellung der Bauvorhaben auf dem Teilbereich Nord eingeführt werden.

Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Ergänzende Untersuchungen werden aus städtischer Sicht im Zuge der vorliegenden Bauleitplanung nicht für erforderlich gehalten. Auf die umfassenden Gutachten sowie die Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

Ergänzend hält der Einwender richtigerweise fest, dass trotz des verringerten Verkehrsaufkommens (siehe Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten September 2022 (Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung Nr. 400 und Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) in den darauf aufbauenden detaillierten Lärmuntersuchungen (RP Schalltechnik: Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs, 31.10.2022, Anlage A.14 Bebauungsplanbegründung) festgestellt wurde, dass an insgesamt 20 Gebäuden beidseits der B 513 die Schwellen- oder Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden. In Anlage 1.4

der Untersuchung sind die Gebäude detailliert aufgelistet, an denen diese Überschreitungen festgestellt worden sind. Als Fazit wird gutachterlich festgestellt, dass an den ermittelten 20 Gebäuden konkrete Schutzmaßnahmen zu untersuchen sind. Auf die ausführlichen Gutachten und die Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

Da es sich bei der vorliegenden Bauleitplanung um einen Angebotsplan handelt, kann vorerst nicht sicher vorhergesehen werden, welche Unternehmen sich im Plangebiet ansiedeln werden und ob die prognostizierten Verkehrs- und Geräuschbelastungen tatsächlich so eintreten. Zudem werden die (vollständigen) zusätzlichen Verkehrsbelastungen erst nach Inbetriebnahme aller Neuansiedlungen entstehen. Daher schlägt der Gutachter eine Kontrolle der prognostizierten Verkehre vor (Monitoring), die z. B. je nach Baufortschritt jährlich durch die beteiligten Kommunen erfolgen kann. Die Verkehre in der Bauzeit spielen angesichts der festgestellten geringen Zusatzbelastung noch keine entscheidende Rolle. Im schalltechnischen Rechenmodell ist dann festzustellen, ob je nach Verkehrsentwicklung zusätzliche Gebäude bzw. Fassaden Schallschutz beanspruchen können oder ob ggf. eine geringe Anzahl von Gebäuden von der Zusatzbelastung betroffen ist (s. schalltechnische Untersuchung, Kapitel 8). Somit können die tatsächlichen Entwicklungen und Folgen sinnvoll kontrolliert und bewältigt werden.

Aktiver Schallschutz würde bedeuten, dass entlang der B 513 in den entsprechenden Abschnitten Schallschutzanlagen als Wall, als Wand oder als Wall-/Wandkombination zu errichten wären. Durch diese könnten die gutachterlich ermittelten 20 besonders betroffenen Gebäude, aber auch weniger stark betroffene Gebäude ganz oder teilweise geschützt werden. Angesichts der städtebaulichen Rahmenbedingungen (besonders betroffen sind ja gerade die nahe oder direkt an der Straße stehenden Gebäude) sind größere Schutzanlagen jedoch in diesen Fällen nicht oder nur begrenzt möglich und auch städtebaulich durchaus kritisch zu bewerten. Angesichts der durch die Planung ausgelösten relativ geringen Erhöhungen der Pegel werden derartige Maßnahmen zudem insofern als unverhältnismäßig bewertet.

Vor diesem Hintergrund wird für die gemäß gutachterlicher Prüfung besonders betroffenen Gebäude ein verbesserter passiver Lärmschutz vorbereitet. Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH werden für die betroffenen Gebäude bzw. für die Eigentümerfamilien ein Fondmodell für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen („Lärmschutzfensterprogramm“) auflegen, durch das die dann gebotenen passiven Schallschutzmaßnahmen (insbes. Schallschutzfenster, passive Lüftungseinrichtungen) anteilig finanziert werden können.

Die Alternative bestünde ansonsten nur in einer maßgeblichen Reduzierung der Verkehrsmengen aus dem geplanten Gewerbegebiet. Eine teilweise Flächenrücknahme und die daraus resultierende Verkehrsreduzierung würde die Pegelerhöhung nur minimal mindern und die aus Sicht der Kommunen hier entscheidende Thematik der „marginalen Erhöhung“ der bereits vorhandenen Pegel um bzw. über den Schwellenwerten zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht lösen. Dieses wäre letztlich nur bei einem weitgehenden Verzicht auf das Planvorhaben („Null-Variante“) möglich. Angesichts des erheblichen gewerblichen Flächenbedarfs in den Kommunen sollen die Planungsziele jedoch beibehalten werden.

Der Einwender schläft vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Teilstück der B 513 zwischen den Knotenpunkten B 61/B 513 und B 513/Holzheide durchgängig auf 50 Km/h zu reduzieren. Grundsätzlich gilt es dazu festzuhalten, dass dieser Bereich nicht Teil des vorliegenden Planverfahrens ist und eine solche Regelung nicht auf Bauleitplanebene erfolgen kann. Grundsätzlich denkbar wäre eine Regelung auf der Ordnungsebene. Zuständig wäre der Straßenbaulastträger, vorliegend der Landesbetrieb Straßen NRW. Der Vollständigkeit halber verweist die Stadt auf eine Eingabe gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW auf Verlegung der Zufahrtsstraße für das Neubaugebiet "Marienfelder Straße

/ Am Dettmers Bach" Flurstück 317. Diese wurde im Ausschuss für Planung, Bauen und Immobilien am 21.02.2023 beraten (siehe Drucksachen-Nr. 62/2023). In der entsprechenden öffentlichen Mitteilungsvorlage wird ein Antwortschreiben des Landesbetriebes Straßen NRW zitiert. In diesem hält der Landesbetrieb fest, dass der gesamte Abschnitt bis zur Bundesstraße 61 als freie Strecke festgesetzt ist und keine Kriterien vorliegen dies (von ca. Station 5,500 bis Station 6,269 (Einmündung B 61)) in eine Ortsdurchfahrt zu ändern.

7. Einwendung 7 (Schreiben vom 07.02.2023)

- A) namens und im Auftrag [...], und unter Bezugnahme auf die in Ablichtung beigefügte Vertretungsvollmacht nehmen wir zu dem Entwurf des Bebauungsplans Nr. 400 „Gewerbe-park Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh wie folgt Stellung:

Unsere Mandantin ist Eigentümerin des Grundstücks [...], dieses Grundstück befindet sich knapp außerhalb des Bebauungsplangebiets, es grenzt aber unmittelbar an das Plangebiet an.

Bebaut ist das Grundstück unserer Mandantin mit einem Wohnhaus, das sie auch bewohnt.

Durch den geplanten Bebauungsplan wird unmittelbar an der Grenze zu dem Wohnhaus unserer Mandantin ein Gewerbegebiet geschaffen, in dem erhebliche Immissionen ausgehen können. Der Bebauungsplan sieht keine Lärmbegrenzungen vor, die sicherstellen, dass das Grundstück unserer Mandantin zukünftig keine Lärmimmissionen einbringen, die das Wohnen erheblich stören.

Wir rügen insofern, dass der Bereich des Bebauungsplans, der an das Grundstück unserer Mandantin grenzt (mit Planstraße B bezeichnet) keine derartigen Einschränkungen enthält.

In dem Bereich des Grundstücks unserer Mandantin wird ein eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt mit fünf Vollgeschossen sowie einer abweichenden Bauweise.

Nach der textlichen Festsetzung gibt es zwar in diesem Bereich zahlreiche Ausschlüsse, allerdings sind dort Gewerbebetriebe zulässig, die jedenfalls auch geeignet sind, die Wohnruhe zu beeinträchtigen.

Es fehlt zur Abgrenzung des Plangebiets im Bereich des Grundstücks unserer Mandantin an Lärmschutzaufgaben, die sicherstellen, dass die für allgemeines Wohngebiet zulässigen Werte nicht überschritten werden.

Wir regen deshalb an, den Bebauungsplan um entsprechende Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall zu ergänzen und die zulässigen Werte in diesem Bereich festzuschreiben.

Dies betrifft auch den möglichen Schwerlastverkehr im Bereich der „Planstraße B“.

- B) Die Sorgen von Anliegern im direkten Umfeld des Planvorhabens sind nachvollziehbar. Den nachbarschaftlichen Belangen wird aus Sicht der Kommune durch das im Entwurf des Bebauungsplans verankerte Plankonzept sachgerecht Rechnung getragen.
- **Zur Ausgangslage:** Für die angrenzende Wohnbebauung nordöstlich des Bachlaufs wird grundsätzlich der Schutzanspruch der Streubebauung im Außenbereich analog zu

einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO in dem nicht eingeschränkt und „gesund“ im Sinne des BauGB gewohnt werden kann, zugrunde gelegt.

Der gliedernde Bachlauf grenzt das Plangebiet ab und wird durch einen i. W. 20 m breiten Streifen ergänzt, der in Höhe der angrenzenden Wohnbebauung im Osten auf über 30 m erweitert wird.

Die Planstraße B ist dort abgerückt (gut 40 m Abstand zum Wohnhaus) und wird zudem mit einem Wendeplatz versehen, so dass hierdurch nur der kleinteilige östliche Gebietsabschnitt erschlossen wird. Hierdurch wird somit auch nur in sehr begrenztem Umfang Verkehr ausgelöst. Die Verkehrsbelastungen dürften mit der früheren Soldatensiedlung – wenn überhaupt – nicht wesentlich geringer gewesen sein. Die neue Planstraße B liegt zudem nicht näher an dem genannten Wohnhaus als die ehemalige, zwischenzeitlich zurückgebaute Erschließungsstraße der Siedlung Parsevalstraße.

Somit nimmt das Plankonzept sehr deutlich Rücksicht auf die dortige Wohnnutzung im Außenbereich.

▪ **Lärm, Emissionen:**

Die umfassenden Informationen zum Immissionsschutz sind in Kapitel 5.5 der Bebauungsplanbegründung dargelegt worden, hierauf und auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan mit der weiteren Bestandsaufnahme wird Bezug genommen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes ist nach den Bestandsaufnahmen zur Frage der **Vorbelastungen** zusammenfassend im Plangebiet und im Umfeld festzuhalten, dass Immissionen durch **bestehendes Gewerbe** im näheren Umfeld nicht vorliegen. Eine Vorbelastung besteht jedoch besonders aufgrund des Kfz-Verkehrs auf der B 513. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich landwirtschaftliche Hofanlagen. Auf das Plangebiet und das zur Rede stehende Wohnhaus wirken darüber hinaus heute ortsübliche Emissionen aus der Landwirtschaft im weiteren Umfeld ein. Erkenntnisse über **sonstige relevante Quellen oder Immissionen**, die ggf. eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor.

Die heute noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet sowie Hofstellen und Streubebauung im relevanten Umfeld – also auch das Wohnhaus Am Stellbrink 83 – sind als **planungsrechtlicher Außenbereich gemäß § 35 BauGB** einzustufen. Streubebauung im Außenbereich besitzt im Regelfall einen **Schutzanspruch** analog zu Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO. Zu berücksichtigen sind hier die regelmäßig anzusetzenden Immissionsrichtwerte von 60/45 dB(A) tags/nachts für Wohnnutzungen im Mischgebieten gemäß TA Lärm.

Grundlage für die Prüfung der durch die Planung regelmäßig zu erwartenden Gewerbeemissionen ist die frühzeitig im Planverfahren erstellte schalltechnische Untersuchung, die als Anlage zur Bebauungsplanbegründung beigelegt ist (siehe Anlage A.3 Bebauungsplanbegründung). Gegenstand der Untersuchung war primär der nördliche Teilbereich des geplanten Gewerbeparks gemäß gemeinsamer Rahmenplanung in Harzewinkel und Gütersloh. Ergänzend wurden gutachterlich aber auch die südlich der B 513 gelegenen Potenzialflächen einbezogen, um Abhängigkeiten und Planungsspielräume im Rahmen der Überlegungen für den Gesamtstandort Gewerbepark Konversion Flugplatz im Norden und im Süden der B 513 frühzeitig erkennen und berücksichtigen zu können.

Im nördlichen Teilbereich des geplanten Gewerbeparks und im Plangebiet Nr. 400 sind gemäß Schallgutachten nach heutigem Stand u. a. das Wohnhaus Am Stellbrink 83 relevant (s. Gutachten, u. a. Anlage 2). Diese Immissionsorte befinden sich heute im Außenbereich und haben gemäß TA Lärm einen zu beachtenden Immissionsrichtwert von 60/45 dB(A) tags/nachts.

Das Gutachten baut auf dem Gesamtkonzept für die beiden Bebauungspläne Nr. 85 in Harsewinkel und Nr. 400 Gütersloh auf. Angesichts der Nähe der betroffenen Immissionspunkte im Umfeld wurde von Gutachter und Kommunen festgestellt, dass eine Industriegebietsnutzung (GI) gemäß § 9 BauNVO nicht darstellbar ist, weil der Störgrad dieses Baugebietstyps zu hoch ist. In der Konsequenz kommt im Plangebiet ein Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO in Frage.

Vor diesem Hintergrund wurden im Gutachten sachgerecht für die festgesetzten GE-Baugebiete flächenhafte typische GE-Emissionspegel (60/45 dB(A)/m² tags/nachts) in Ansatz gebracht. Ausgenommen davon ist die östlich gelegene Fläche direkt angrenzend an den Immissionsort Am Stellbrink Nr. 83. Angesichts der direkten Nachbarschaft sind gemäß Untersuchung zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse an der Stelle typische Emissionspegel für eingeschränktes Gewerbe anzusetzen, die das Wohnen im Sinne des § 6 BauNVO nicht wesentlich stören (Störgrad eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO: 55/40 dB(A)/m² tags/nachts).

Unter Zugrundelegung der Ausgangsdaten wurden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Dies geschieht gemäß Gutachter unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Entfernung, Luftabsorption, Topografie und Boden- sowie Meteorologiedämpfung sowie für die Schallabschirmung von Hochbauten und sonstigen Hindernissen. Berücksichtigt wird dabei jeweils die am stärksten betroffene Geschossebene 1. Obergeschoss. Im Ergebnis kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die anzusetzenden Immissionsrichtwerte im Sinne der TA Lärm an allen angrenzenden Wohnhäusern eingehalten und unterschritten werden. Das gilt vorliegend explizit auch für das Wohnhaus Am Stellbrink 83 (s. Gutachten, u. a. Anlage 3, Blatt 1 und 2).

Die geplante Gewerbegebietsentwicklung im Plangebiet kann gemäß Gutachter grundsätzlich im Einklang mit den nachbarlichen Lärmschutzrechten durchgeführt werden.

Auf dieser Grundlage entscheidet sich die Stadt Gütersloh für die Entwicklung und Festsetzung des Baugebiets als Gewerbegebiet GE gemäß § 8 BauNVO resp. als eingeschränktes Gewerbegebiet im direkten Gegenüber zum Immissionsort Am Stellbrink 83. Dieses entspricht zwar nicht vollumfänglich der regionalplanerischen Zielsetzung, idealerweise in den im Regionalplan festgelegten GIB möglichst weitgehend Industriegebiete gemäß § 9 BauNVO zu entwickeln, berücksichtigt aber die konkret vor Ort zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen. Eine teilweise Entwicklung eines (eingeschränkt nutzbaren) Industriegebiets ist hier angesichts der Wohnnutzungen im Umfeld und mit Blick auf die angestrebte Entwicklung des Flugplatzgeländes insgesamt nicht möglich.

Die Stadt Gütersloh bewertet die gutachterlichen Aussagen als nachvollziehbar und sachgerecht und teilt die Einschätzungen und Ergebnisse des Gutachtens. Im Zuge der Offenlage ist seitens der Fachbehörden dazu kein weiterer Untersuchungsbedarf gefordert worden.

Zu Thema **Verkehrslärm** ist festzuhalten, dass u. a. durch das Abrücken der Planstraße und durch den abgehängten Wirtschaftsweg hier keine erhöhten Belastungen gesehen werden. Der Gutachter hat im Bereich des Wohnhauses Am Stellbrink 83 für den planinduzierten Verkehr im Prognose-null-Fall Pegelwerte von 55,6/48,7 dB(A) tags/nachts und im Prognoseplan-Fall 56,0/48,9 dB(A) tags/nachts (siehe Anlage A.6 Bebauungsplanbegründung) errechnet. Die Werte liegen damit deutlich unter den einschlägigen Grenzwerten der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) für Außenbereichswohne (analog Mischgebiete) von 64/54 dB(A) tags/nachts. Hierzu ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, dass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind, wenn mindestens die für Mischgebiete festgelegten Grenzwerte eingehalten werden.

Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie in der Stellungnahme gefordert erachtet die Stadt weder lärmtechnisch für erforderlich noch als sachgerecht. Einerseits ist wie oben dargestellt im Zuge der Begutachtung der Nachweis erbracht worden, dass mit den getroffenen Festsetzungen im Bebauungsplan (eingeschränktes GE-Gebiet im direkten Gegenüber zur Einwenderin) den Schutzansprüchen der Einwenderin umfassend Rechnung getragen wird. Andererseits würde eine aktive Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall einen weiteren, aus immissionstechnischen Gründen nicht notwendigen, Eingriff darstellen. Ein solcher würde wiederum zum Verlust potenzieller Gewerbeflächen oder zu weiteren Eingriffen in die im vorliegenden Bebauungsplan im Nahbereich der Einwenderin festgesetzten Grünflächen/Gehölzstrukturen führen. Beide Optionen sind aus Sicht der Stadt weder notwendig und würden den vorliegenden Planungszielen entgegenstehen. Auf aktive Schallschutzmaßnahmen im Nahbereich der Einwenderin wird entsprechend verzichtet.

Der Stadt verweist an der Stelle nochmals auf die unter Abschnitt „Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB“, Ziffer 3. B) aufgeführten ergänzenden Bebauungsplanregelungen, welche zu einer Minderung der Belastung im Umfeld der Einwenderin führen.

Zusammenfassend werden die nachbarlichen Belange aus Sicht der Kommune und der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH in erheblichem Umfang berücksichtigt. Ergänzender Festsetzungsbedarf wird nicht gesehen.

8. Einwendung 8 (Schreiben vom 10.03.2023)

- A) in der vorbezeichneten Angelegenheit zeigen wir die rechtliche Vertretung der Interessen unseres Mitglieds, [...], an. Eine auf uns lautende Vollmacht fügen wir diesem Schreiben im Original bei. Wir beziehen uns auf die offengelegten Planunterlagen, zu denen wir nachfolgend namens und in Vollmacht unseres Mitglieds Stellung nehmen:

Unser Mitglied ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes, welcher nordwestlich des Planungsgebietes gelegen ist. Wie Ihnen bekannt ist, betreibt unser Mitglied auf seiner landwirtschaftlichen Hofstelle Schweinemast und plant Erweiterungsschritte in Form eines neuen Stallbauvorhabens mit 1.000 Mastplätzen.

Der landwirtschaftliche Betrieb unseres Mitglieds existiert an dem Standort Oester 56 seit Generationen und wird derzeit im Nebenerwerb geführt. Der Umfang der von ihm bewirtschafteten Fläche ist für einen Nebenerwerbsbetrieb überdurchschnittlich, vgl. auch Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Harrewinkel vom 23.04.2021. Die Einnahmen aus der landwirtschaftlichen Tätigkeit stellen einen substantiellen Anteil am Gesamteinkommen dar.

Wie durch die Landwirtschaftskammer zutreffend festgestellt, wird der mit der Ausweisung des Gewerbe- und Industriegebietes einhergehende Verlust der Flächen für unser Mitglied und seine Familie mit deutlichen, finanzielle Einbußen einhergehen. Auch aus Sicht unseres Mitglieds ist nicht zu erwarten, dass der Verlust kurz- bis mittelfristig durch die Zupacht freiwerdender Flächen ausgeglichen werden kann. Weiterhin ist anzumerken, dass die betreffenden Flächen in arrondierter Lage zur Hofstelle liegen und somit eine unmittelbare Bewirtschaftung ermöglichen. Sollte unser Mitglied zukünftig auf weiter entfernte Flächen ausweichen müssen, ist aufgrund höherer Wegekosten, Rüstzeiten, höherer Maschinen- und Arbeitskosten mit insgesamt höheren Bewirtschaftungskosten je Flächeneinheit zu rechnen.

Hinzu kommt, dass die Hofstelle zwischen den neu ausgewiesenen Grünflächen mit der Zweckbestimmung für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Wasserflächen gelegen ist. Auch diesbezüglich verweisen wir auf die vorgenannte Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW vom 23.04.2021.

Der vorhandene Mastschweinestall mit 500 Mastplätzen befindet sich in ca. 60 m Entfernung zu der größeren der beiden Grünflächen. Zusätzlich grenzt bzw. liegt die Hofstelle in Teilen in dem bereits festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Es bestehen daher auch seitens unseres Mitglieds erhebliche Bedenken bezüglich seiner betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere im Hinblick auf eine zukunftsfähige Erweiterung der Stallanlagen.

Die „Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebes [...] im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Marienfelder Straße in Harsewinkel“ vom 07.02.2017 legt für den geplanten Stall noch eine dem damaligen Stand der Technik entsprechende konventionelle Planung des Stallbaus mit Abluftschächten mit einer Höhe von 10 m und 3 m über Dachfirst sowie eine Austrittsgeschwindigkeit der gefassten Abluft in Höhe von $v \geq 7 \text{ m/s}$ zu Grunde. Nach den derzeit gültigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden wachsenden Anforderungen an eine tierwohlgerechte Tierhaltung und die damit verbundenen Anforderungen an den Stallbau, ist eine zukunftsfähige Entwicklung des Betriebes unseres Mitglieds unter Zugrundelegung einer derart konventionellen Planung evident nicht möglich.

Nur durch Erfüllung Tierwohlstandards der Haltungsstufen 3 und 4, welche zwingend Außenklimabereiche erfordern, wird in Zukunft eine Vermarktung der gemästeten Schweine und damit ein Fortbestehen des Betriebes möglich sein. Unser Mitglied beabsichtigt daher mittelfristig eine Erweiterung des Betriebes um einen 1.000 Mastplätze umfassenden, freigelüfteten Stallbau mit Ausläufen, welche ggf. im Einstreuverfahren betrieben werden sollen. Die Klimaregulation bzw. der Witterungsschutz soll durch Windschutznetze und -rollos in Buchtenbreite gewährleistet werden.

Solche freigelüfteten Mastschweineställe mit teil- bzw. vollperforiertem Auslauf sind durch ihre Aufteilung in einen Innen- und Außenbereich besonders tiergerecht. weisen jedoch anders als konventionelle, zwangsbelüftete Ställe, deutlich diffusere, bodennahe Abluftströme auf, was bei der Ermittlung der Geruchsemissionen zwingend zu berücksichtigen ist.

Als potenzieller Standort des geplanten Außenklimastalles kommt hier, entgegen der Annahme des Gutachters, aus logistischen und arbeitsorganisatorischen Gründen nur der nördlich des bestehenden konventionellen Stallbaus bzw. westlich der bestehenden Lagerhalle in Betracht. Insbesondere ist nur an diesem Standort eine Anbindung an das bestehende Fütterungssystem gegeben. Den potenziellen Standort haben wir in dem als Anlage 1 beigefügten Luftbild in roter Farbe eingezeichnet.

Vor dem Hintergrund des Vorstehenden fordern wir Sie daher namens und mit Vollmacht unseres Mitgliedes auf, die Geruchsbelastungsberechnungen zu überarbeiten und die Planabsichten unseres Mitgliedes in die Berechnungen einzubeziehen. Sofern sich daraus eine Überschreitung der zugelassenen Grenzwerte ergibt, sind Ihrerseits entsprechende Anpassungen der Planungen vorzunehmen.

Sollte eine Einbeziehung der Geruchsbelastungen durch den Erweiterungsschritt unseres Mitgliedes nicht erfolgen, so werden wir unserem Mitglied empfehlen, den Bebauungsplan nach Verabschiedung ggfs. mit einem Normenkontrollverfahren anzugreifen.

Weiterer Sachvortrag bleibt ausdrücklich vorbehalten.

- B) Grundsätzlich wird auf die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4(1) BauGB sowie die Abwägung dazu verwiesen (s. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 8. B)). Zusammenfassend wird folgendes festgehalten:

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH stehen im gesamten Planungsprozess in einem engen Kontakt mit dem betroffenen Landwirt, der als Lohnunternehmer die Hofstelle im Nebenerwerb betreibt. Neben der Frage der bisherigen Bewirtschaftung von Flächen spielen Zugänglichkeit, Gewässerrenaturierung etc. hierbei eine Rolle. Hier sind jeweils gemeinsam Lösungen unter sachgerechter Berücksichtigung der Belange der Beteiligten gefunden worden. Die wirtschaftliche Gefährdung des Betriebs wurde hier nicht gesehen. Dagegen kommt die Möglichkeit der Unterhaltung der umfangreichen (Grünland-)Flächen für Ausgleichsmaßnahmen durch den Betrieb in Frage.

Zur frühzeitigen Klärung der möglichen Geruchsimmissionen im Plangebiet durch den genannten Betrieb wurde eine gutachterliche Untersuchung entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigelegt ist und dort zu beachten ist (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).

Der bestehende Betrieb Oester 56 weist einen genehmigten Tierbestand vom 500 Mastschweinen auf. Zur Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsabsichten wurde im Gutachten zudem ein Stallneubau mit 1.000 Mastplätzen angesetzt. Der potenzielle Neubau wird im Gutachten südlich der Hofstelle, direkt gegenüber der kleinen Waldfläche im Plangebiet Nr. 85 angerechnet. Aus Sicht der Stadt wird damit den denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten sachgerecht Rechnung getragen. Im Ergebnis würden die Gewerbeflächen nur randlich in der Größenordnung des Immissionswerts der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiet in Höhe von 15 % der Jahresstunden belastet. Die höher belasteten Bereiche liegen im der zu erhaltenden Waldfläche im Plangebiet und des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens westlich des Wirtschaftswegs. Zu Einzelheiten wird auf die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigelegte Gutachten verwiesen.

Im Vorfeld der Satzungsberatung wurde eine ergänzende Ermittlung der Geruchsimmissionen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ der Stadt Harsewinkel durchgeführt (AKUS GmbH, Jöllenbecker Straße 536, 33739 Bielefeld, 17.04.2023). Dieses Gutachten wird im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ebenso als Anlage aufgeführt (s. Bebauungsplanbegründung B-Plan Nr. 400). Basis bilden die gemäß Stellungnahme konkret definierten Parameter (Anordnung, Anforderungen für die zu erwartenden wachsenden Anforderungen an eine tierwohlgerechte Tierhaltung und die damit verbundenen Anforderungen an den Stallbau) für einen neuen Maststall mit 1.000 Plätzen. Das Gutachten ist zudem im Sinne der neuen Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft, 2021 erstellt worden und ersetzt grundsätzlich das ältere Geruchsgutachten vom 07.02.2017. Im Ergebnis werden die Immissionswerte für Gewerbe- und Industriegebiete in Höhe von 15 % der Jahresstunden auch unter Berücksichtigung der neuen Stallplanung sowie den in der Stellungnahme definierten Anforderungen im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel und im vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel erreicht die Geruchsbelastung zwischen 2 – 9% der Jahresstunden und im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 400 maximal 5 %. Im Vergleich zur Betrachtung im Geruchsgutachten vom 17.02.2017 (AKUS GmbH, Jöllenbecker Straße 536, 33739 Bielefeld) und dem darin mitbetrachteten neuen Stall südlich der Hofstelle reduziert sich die Jahresbelastung im vorliegenden Bebauungsplan als auch im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel. Zu Einzelheiten wird auf

die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigefügte Gutachten verwiesen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB

19. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 13.02.2023)

- A) [...] vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.
- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine geänderte Sach- und Rechtslage hat sich diesbezüglich nicht ergeben. Ergänzender Handlungsbedarf auf der vorliegenden Bauleitplanebene liegt nicht vor.

20. Fernstraßen-Bundesamt (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) Das Fernstraßen-Bundesamt ist die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen, in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen, außerhalb der Ortsdurchfahrten der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Für die vorbezeichneten Straßen nimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und ist in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand, bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Bei der Durchführung von Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanverfahrens, wie vorliegend beim Bebauungsplanes Nr. 400 "Gewerbepark Konversion Flugplatz" der Stadt Gütersloh, entfällt eine direkte Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 12 InfrGG-BV erfolgt die Abgabe von Stellungnahmen zu Bebauungsplänen (§ 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßengesetzes) durch die Autobahn GmbH des Bundes. In diesen Verfahren ist daher zwingend die Autobahn GmbH des Bundes zu beteiligen. Diese nimmt die Belange des Trägers der Straßenbaulast als Träger öffentlicher Belange wahr. Die Autobahn GmbH des Bundes gibt eine Gesamtstellungnahme mit interner Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes unter Berücksichtigung der anbaurechtlichen Interessen ab. Entsprechend verweisen wir Sie hiermit ausdrücklich zuständigkeitshalber an die Autobahn GmbH des Bundes.

Bitte richten Sie Ihren Antrag mit den erforderlichen Dokumenten zwingend an die Autobahn GmbH des Bundes.

Ihre E-Mail wird nicht weitergeleitet.

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Die Behörde wird weiter beteiligt. Zuständig ist in der konkreten Situation der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, der entsprechend eingebunden ist (siehe unten).

21. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld (Schreiben vom 06.04.2023)

- A) Die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen die gemeinsame Entwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“. Die Bauleitverfahren beziehen sich auf den nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh mit einer Größe von knapp 20 ha (Bruttobauland).

Unsere Stellungnahme vom 30.04.2021 zu den Bauleitplanungen behält weiterhin ihre Gültigkeit.

Bisher ist die Gestaltung der Einmündung noch nicht mit uns im Detail abgestimmt worden. Es kann nicht beurteilt werden, ob der für den Knotenpunktausbau und die Bushaltestelle (Teilbereich B) notwendige Flächenbedarf (öffentliche Straßenverkehrsfläche) im vorliegenden Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt und hierüber gesichert ist.

Es ist unbedingt notwendig, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 513 gewährleistet bleibt.

Sollte der Verkehr an den Knotenpunkten der B 513/Erschließungsstraßen aufgrund des Bebauungsplans (BP 400) negativ beeinträchtigt werden, müssen geeignete verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen nachträglich zu Lasten der Stadt vorgesehen werden, ohne zusätzliche Kosten für die Straßenbauverwaltung. Dies impliziert auch die Unterhaltungsmehraufwendungen.

Die Ergebnisse der SVZ 2021 für die Bundesstraßen liegen mittlerweile vor und 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 %.

Basierend auf diesen neuen Zahlen sollten die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs der Knotenpunkte für den Analysefall, Prognosenullfall und Prognosemitfall nachgewiesen werden.

Falls sich Forderungen für die benachbarten Knotenpunkte aus diesen Ergebnissen ergeben, müssen diese zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung geregelt werden, jedoch darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht durch den B-Plan 400 negativ beeinträchtigt werden. Sollten künftig Defizite auftreten, sind geeignete Maßnahmen durch die Stadt zu ihren Lasten nachträglich zu ergreifen.

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte gibt es seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorliegende Bauleitplanung.

Bitte beteiligen Sie mich am weiteren Verfahren.

- B) Bezüglich Ausführungen zur Stellungnahme vom 30.04.2021 wird auf bereits gesagtes unter Kapitel Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 3. B) verwiesen.

Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 sind im Zuge der vertieften Erschließungsplanung auf Ebene der Bauleitplanung (nicht die finale Ausbauplanung) überprüft, mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt und die entsprechend erforderlichen Knotenpunktflächen in den beiden Bebauungsplanentwürfen Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel planungsrechtlich gesichert worden. Ergänzende Abstimmungen zwischen der Stadt Gütersloh und dem Landesbetrieb haben nach der Offenlage stattgefunden. Der Landesbetrieb hat dazu nochmals schriftlich (Mail vom 10.05.2023) Stellung genommen und regt in diesem Zusammenhang an, die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bereich der nördlichen Bushaltestelle am Knoten Am Stellbrink sowie der südlichen Bushaltestelle am Knoten Main-Gate geringfügig anzupassen. Konkret wird empfohlen, die Ränder der Straßenverkehrsflächen nicht abzuknicken, sondern parallel zum Fahrbahnrand festzusetzen.

Im Sinne der planerischen Vorsorge wird die Straßenverkehrsfläche beim Knoten Am Stellbrink entsprechend den Empfehlungen des Landesbetriebs geringfügig angepasst.

Die öffentliche Straßenverkehrsfläche erweitert sich demnach um ca. 23 m² und die Teilfläche GE4 reduziert sich entsprechend. Aus Sicht der Stadt sind die Grundzüge der Planung von dieser sehr kleinteiligen Verschiebung nicht betroffen. Es entsteht daraus auch kein grundsätzlich ansteigender Versiegelungsgrad und damit Ausgleichsbedarf. Eine Anpassung der naturschutzfachlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wird nicht erforderlich. Zudem ist die betroffene Fläche im Eigentum der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH. Eine Betroffenheit Dritter kann somit ausgeschlossen werden.

Letzteres stellt sich bei der empfohlenen kleinteiligen Erweiterung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche am Knoten Main-Gate anders dar. Die potenzielle Erweiterung tangiert die Eigentumsrechte Dritter. Angesichts dieser Tatsache verzichtet die Stadt Gütersloh begründet auf eine Anpassung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im vorliegenden Bauleitplanverfahren. Eine diesbezüglich Abstimmung soll jedoch im Zuge der anstehenden Entwicklung der Teilfläche Süd des Flugplatzes und/oder im Zuge der konkreten Umsetzung erfolgen. Ggf. erforderliche Maßnahmen sowie Festsetzungen können aus Sicht der Stadt Gütersloh sachgerecht in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren südlich der B 513 und/oder auf der Umsetzungsebene (finale Ausbauplanung) unter den Beteiligten abgestimmt werden.

Aus Sicht der Stadt ist dieses Vorgehen sachgerecht, verhältnismäßig und nachbarschaftsverträglich.

Es wird davon ausgegangen, dass damit diese Anregungen bzw. Vorgaben von Straßen.NRW erfüllt werden können. Ergänzender Handlungsbedarf im vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird nicht gesehen.

Die Straßenbaumaßnahmen werden durch die Kommunen bzw. durch die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH durchgeführt. Hierzu sind entsprechende Kostenregelungen mit der Straßenbauverwaltung abzuschließen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelungen sachgerecht und angemessen festgelegt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Das klassifizierte Straßennetz mit der B 513 und deren Verknüpfungen mit dem weiteren Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen ist für die Aufnahme der in der Region bzw. überregional entstehenden Verkehre vorgesehen. Eine pauschale Verantwortung kann hier nicht von einzelnen Kommunen übernommen werden.

Die Ergebnisse der SVZ 2021 für die Bundesstraßen werden zur Kenntnis genommen. Im Bebauungsplanverfahren wurden bereits umfassende Gutachten u. a. bez. der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erarbeitet. Zu Einzelheiten wird auf die beigefügten Gutachten verwiesen. Dabei wurden im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung höhere Verkehrszahlen als die in der vorliegenden Stellungnahme dargelegt berücksichtigt. Im Ergebnis kommt der Gutachter zur Einschätzung, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen (siehe Bebauungsplanbegründung Kapitel 5.5) die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung) 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 vom Landesbetrieb genannten nochmals niedrigeren Werte bestätigen diese Tendenz. Auf die diesbezüglich ergänzende Stellungnahme des Büros BSV (BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH: „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“, Aachen, 02.05.2023 – siehe Anlage A.19) wird verwiesen. Die Bebauungsplanbegründung wurde diesbezüglich unter Kapitel 5.4.6 Fazit – Gesamtstrategie Mobilität klarstellend ergänzt.

Die Stadt bewertet die getroffenen gutachterlichen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse insgesamt als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis der neuen Zahlen aus der detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) sowie den nochmals kleineren Zahlen des Landesbetriebs relativiert werden. Ergänzende Untersuchungen werden aus städtischer Sicht im Zuge der vorliegenden Bauleitplanung nicht für erforderlich gehalten. Die Stadt folgt jedoch der gutachterlichen Empfehlung (BSV 02.05.2023), im vorliegenden Einzelfall im Nachgang zur Bauleitplanung ein Verkehrsmonitoring hinsichtlich der verkehrlichen Verträglichkeit zu installieren. Ggf. erforderliche Maßnahmen können gemäß Einschätzung der Stadt sachgerecht in Abstimmung mit den Beteiligten (u. a. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld) auf der Umsetzungsebene diskutiert, abgestimmt und falls erforderlich umgesetzt werden.

22. Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL (Schreiben vom 23.02.2023)

- A) [...] gegen das bauplanungsrechtliche Verfahren werden keine forstbehördlichen Bedenken vorgetragen.
Die Waldumwandlung im Plangebiet ist bereits, durch die mit dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen abgestimmte Aufforstung als Maßnahme zum Ausgleich, vollständig kompensiert.
Der Schutz von Waldflächen, die an das Plangebiet angrenzen, mittels Abstandszonen wird von uns als sehr begrüßenswert erachtet.
- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen und begrüßt, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken.

23. Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33 (Schreiben vom 09.04.2021)

- A) [...] die vorgelegte Planung wurde hinsichtlich der Belange der Agrarstruktur, der allgemeinen Landeskultur, des Immissionsschutzes (nur Achtungsabstände nach KAS-18), des Grundwasserschutzes, des Hochwasserschutzes und des kommunalen Abwassers geprüft.

Als Träger öffentlicher Belange bestehen keine Bedenken.

Hinweise des Dezernates 53 (Immissionsschutz)

Ansprechpartner: Herr Diekmann, Tel.: 05231 71-5332

Die textliche Festsetzung B 1.1h schließt die Ansiedlung von Störfallbetrieben im GE aus, womit die Belange der Sicherheitsabstände nach Art. 13 Seveso III-Richtlinie i. V. m. § 50 BImSchG und Leitfaden KAS-18 zwangsläufig erfüllt werden, daher keine Bedenken seitens des Störfallrechts. Lärmschutz wurde nicht beurteilt.

Zusätzliche Hinweise des Dezernates 32 (Bezirksplanungsbehörde)

Ansprechpartner: Herr Hollah, Tel.: 05231 71-3215

Der 19. FNP-Änderung der Stadt Gütersloh "Gewerbepark Konversion Flughafen" wurde von hier am 30. April 2021 zugestimmt.

Gemäß der hier anhängenden Begründung zum Bebauungsplan entspricht die FNP-Darstellung der damaligen Anfrage gem. § 34 LPlG.

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken.

24. Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] aus ziviler, luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.
- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken.

25. Kreis Gütersloh (Schreiben vom 09.05.2023 (Hinweis: Das Schreiben vom 09.05.2023 ersetzt das Schreiben vom 07.03.2023))

- A) [...] aufgrund der ergänzenden Bewertungen des Verkehrsgutachters (Schreiben BSV vom 02.05.2023) ändert der Kreis Gütersloh seine Stellungnahme vom 07.03.2023 – abgegeben am 09.03.2023 über das Behördenportal - wie folgt:

Der Kreis Gütersloh stimmt dem Bebauungsplan Nr. 400 "Gewerbepark Konversion Flugplatz" zu, sofern die Anforderungen der Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau zum Schutz vor Überschwemmung erfüllt werden. Die Hinweise der Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde sind zu berücksichtigen. Die Anregungen der Abteilungen Umwelt - Klimaschutz und Planung sind aufzunehmen.

Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten.

Hausintern habe ich die Fachabteilungen

- Wirtschaftsförderungsgesellschaft - pro Wirtschaft GT GmbH
- 0.2 Kreispolizeibehörde - Direktion Verkehr
- 4.1 Geoinformation, Kataster und Vermessung
- 4.2.3 Bauen, Wohnen, Immissionen - Immissionsschutz
- 4.4.1 Tiefbau - Untere Wasserbehörde
- 4.4.2 Tiefbau - Kultur- und Wasserbau
- 4.4.3 Tiefbau - Straßenbau
- 4.4.4 Tiefbau - ÖPNV
- 4.5.1 Umwelt - Abfall- und Boden
- 4.5.2 Umwelt - Naturschutz
- 4.5.3 Umwelt - Klimaschutz und Planung
- 6.2.6 Gesundheit – Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

beteiligt, bitte beachten Sie die eingegangenen Stellungnahmen/Hinweise.

Die Abteilungen haben sich wie folgt geäußert:

Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Aufgrund meiner Bedenken bzw. Hinweise hat die Stadt Gütersloh ein weiteres Gutachten nachgereicht und die Absicht des regelmäßigen, halbjährigen Monitorings der betroffenen LSA Knotenpunkte erklärt.

Straßen NRW hat ebenfalls aufgrund meiner angemahnten fehlenden RVA an der B 513 der Umgestaltung der B 513 zugestimmt.

Somit wurden die verkehrspolizeilichen Bedenken berücksichtigt und ausgeräumt.

Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es bestehen keine Bedenken mehr gegen die im Bebauungsplan beschriebenen Vorhaben.

Die im Bebauungsplan beschriebenen Bauvorhaben befinden sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Schlangenbaches/Welplagebaches. Im Einzelfall kann nach § 78 Absatz 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine Genehmigung vom Bebauungsverbot erteilt werden, wenn das Vorhaben Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine Genehmigung vom Bebauungsverbot erteilt werden, wenn das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
- den Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Die Erfüllung der kumulativen Anforderungen wurden im Genehmigungsverfahren nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz am 29.08.2022 nachgewiesen.

Die Umlegung und naturnahe Gestaltung des berichtspflichtigen Gewässers Schlangenbach/Welplagebach innerhalb eines 20 m breiten Entwicklungskorridors mit Strahlursprung ist in einem Genehmigungsverfahren nach § 68 WHG am 12.12.2022 genehmigt worden.

Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Unter 4.6 der textlichen Festsetzung sollte "mindestens extensiv zu begrünen" in "extensiv zu begrünen" geändert werden. Intensive Dachbegrünung muss in Trockenphasen ggf. aktiv gewässert werden. Dies gilt es im Sinne der Nachhaltigkeit zu vermeiden.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Pumpen von Niederschlagswasser grundsätzlich kritisch gesehen wird.

Sollte die Möglichkeit bestehen, über z.B. offenen Gäben statt tief verlegter Kanäle oder durch ein unterirdisches RRB das Pumpen in das RRB zu vermeiden, sollte hier umgeplant werden. Ein Drosselabfluss durch leerpumpen des RRB mit kombiniertem Notüberlauf würde die notwendige Pumpenleistung verringern.

Abteilung Umwelt - Umwelt - Klimaschutz und Planung

Die Stellungnahme aus Sicht des Mobilitätsmanagements vom März 2021 zum interkommunalen Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Flugplatzgelände gilt auch für die erste Ausbaustufe (Teilbereich Nord).

Die Hauptverkehrsstraßen- und Knotenpunkte sind laut Verkehrsgutachten auch ohne das geplante Gewerbegebiet an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Es sind daher geeignete Maßnahmen zu treffen, um ein zu erwartendes Mehraufkommens an Verkehr zu vermeiden bzw. zu verlagern (vgl. dazu Verkehrsgutachten BSV, Juni 2020).

Maßnahmen hierfür werden u.a. in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung für die erste Aufbaustufe (Stand Juli 2021) dargestellt.

Hervorzuheben ist, dass eine Erreichbarkeit des Teilbereiches Nord mit dem Fahrrad und die Standortanbindung an das vorhandene Radnetz geprüft wurde. Im Ergebnis wurde

festgestellt, dass im Bestand aus/ in alle Richtungen eine gute Radverkehrsanbindung zum Gewerbegebiet gibt. Die Förderung des Pendlerverkehrs mit dem Rad, wäre daher aus Sicht des Mobilitätsmanagements eine Möglichkeit zur Reduzierung des MIV. Es ist zu empfehlen, frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement für die erste Ausbaustufe einzurichten.

Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Im dargelegten B-Plan werden die Festsetzungen von Dachbegrünungs-Pflicht, von Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern außerhalb der ausgewiesenen Baufensters begrüßt.

B) Zur zusammenfassenden Aussage des Kreises Gütersloh:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Kreis Gütersloh dem Bebauungsplan – unter Hinweis auf Auflagen und Hinweise der Fachämter – grundsätzlich zustimmt.

Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die verkehrlichen Bedenken berücksichtigt und ausgeräumt wurden (siehe dazu Stellungnahme Kreis Gütersloh vom 07.03.2023). Auf die Aussagen der ergänzenden Stellungnahme des Büros BSV (BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH: „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“, Aachen, 02.05.2023 – siehe Anlage A.19) wird verwiesen. Die Bebauungsplanbegründung wurde daraufhin unter Kapitel 5.4.6 Fazit – Gesamtstrategie Mobilität klarstellend ergänzt. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die dargestellten aktuellen Verkehrsbelastungen auf der B 513 (Zahlen von Straßen NRW gemäß Stellungnahme vom 06.04.2023) sowie 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.

Die für den vorliegenden Einzelfall vorgeschlagenen Empfehlungen des Gutachters sollen im Zuge der Umsetzung berücksichtigt und ein Verkehrsmonitoring nach Fertigstellung der Bauvorhaben auf dem Teilbereich Nord eingeführt werden. Zu Einzelheiten wird auf die Bebauungsplanbegründung und auf die dort beigefügten Gutachten sowie das vorliegende Kapitel Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 7. B) verwiesen.

Zu: Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen. Hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken.

Zu: Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Der vorliegende Bebauungsplan definiert grundsätzlich den notwendigen sachgerechten Rahmen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Als Angebotsplan definiert er hinsichtlich der Qualität der Dachbegrünung lediglich den unteren Rahmen. Mit der Formulierung/Regelung „mindestens extensiv“ eröffnet er im Sinn der Angebotsplanung ganz bewusst auch Spielraum nach oben. Diesen erachtet die Stadt als zielführend und sachgerecht. Nur so können ggf. auch umfassendere, ökologisch hochwertigere Dachbegrünungslösungen im Einzelfall realisiert werden. Die festgesetzte Mindestsubstrathöhe von 10 cm bildet im Normalfall die Basis für extensive Bepflanzungen. Intensive Bepflanzungen erfordern oftmals stärkere Substrathöhen, die im Umkehrschluss auch wieder mehr Niederschlagswasser speichern können. Dadurch kann die Wasserversorgung der Pflanzen verbessert und gleichzeitig die Verdunstung sowie der Wasserabfluss verzögert werden.

Die Regelung trägt damit auch der notwendigen Flexibilität für die Betriebe auf der Umsetzungsebene Rechnung. An der textlichen Festsetzung wird festgehalten.

Bezüglich des teilweise notwendigen Pumpens des anfallenden Niederschlagswassers wird auf die Erschließungs-/Entwässerungsplanung sowie die Bebauungsplanbegründung verwiesen (siehe insbesondere Anlage A.11 Bebauungsplanbegründung). Die Planungen wurden umfassend mit den Fachbehörden entwickelt und abgestimmt und im vorliegenden Einzelfall als beste Lösung taxiert. Maßgeblich dabei waren die tlw. großen Lauflängen, die schwach ausgeprägte Topografie und die Zwangspunkte (Bahntrasse, Einleitung Vorflut). Eine Entwässerung im Freigefälle wäre nur unter Einbezug massiver Geländeaufschüttungen möglich. Die Stadt erachtet diese Möglichkeit als nicht zielführend und zweckdienlich. U.a. weil der dafür notwendige Ressourceneinsatz (besonders Material, Transport, Kosten) unverhältnismäßig groß wäre. Aufgrund dessen hat die Stadt Gütersloh in Zusammenarbeit mit der Stadt Harsewinkel diesen Ansatz zwar geprüft, ihn jedoch verworfen. Offene Entwässerungsgräben stellen im vorliegenden Einzelfall aus funktionalen Gründen keine Option dar. Dazu haben sich die Kommunen bewusst für einen offenen und möglichst naturnahen Rückhaltebereich entschieden um die den Bereich optimal in die Landschaft zu integrieren und um ergänzend qualitätsvolle Biotopstrukturen zu schaffen.

Zu: Abteilung Umwelt - Umwelt - Klimaschutz und Planung

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH haben die verkehrlichen Fragen soweit möglich intensiv geprüft und abgestimmt. Grundsätzlich wird auf bereits gesagtes unter Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB Ziffer 7. B) „Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr“ verwiesen. Im Ergebnis kommt der Verkehrsgutachter zur Einschätzung, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen (siehe Bebauungsplanbegründung Kapitel 5.5) die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Auf die umfassenden Gutachten wird verwiesen (siehe besonders Anlagen A4, A5, A10, A13 vorliegende Bebauungsplanbegründung). Gemäß Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW im Zuge der Offenlage (s. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB, Ziffer 21.) ist ergänzend nochmals von einer niedrigeren Verkehrsbelastung auszugehen. Auf bereits Gesagtes unter Ziffer 25. B) Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr wird ergänzend verwiesen.

Die ausführlichen Hinweise bezüglich eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagement werden zur Kenntnis genommen und sind parallel zur Bauleitplanung zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.

Zu: Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen. Hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken.

26. Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstellen Gütersloh/Münster/Warendorf (Schreiben vom 05.03.2023)

- A) Dem o. g. Planvorhaben stehen keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken entgegen, obwohl landwirtschaftliche Nutzfläche überplant wird. Da die Aufstellung des BPlan´s Nr. 400 allerdings die gemeinsame Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe und Industriegebiets (GIB) der Städte Gütersloh und Harsewinkel betrifft, wird vorsorglich auf die bereits erfolgte Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer vom 23.04.2021 zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt

Harsewinkel und zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ hingewiesen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die Agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass für das vorliegende Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 400 in Gütersloh keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken bestehen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die frühere Nutzung von erheblichen Teilflächen als Siedlungsbereich und als Sportfläche zu verweisen.

Ansonsten wird aufgrund der gleichlautenden Stellungnahme wie im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4(1) BauGB auf bereits Gesagtes unter Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 8. B) verwiesen. Ergänzender Handlungsbedarf wird auf der vorliegenden Bebauungsplanebene nicht gesehen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

27. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Schreiben vom 08.03.2023)

- A) [...] für die Beteiligung der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld anlässlich des oben genannten Verfahrens bedanken wir uns.

Mit Schreiben vom 29. April 2021 haben wir uns zuletzt zum Planverfahren geäußert. An unserer Stellungnahme halten wir auch weiterhin fest. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft stellt die Planung eines der zentralen Projekte zur Sicherung von dringend benötigten Gewerbeflächen im Kreis Gütersloh dar und wird von uns ausdrücklich unterstützt. Nach Flächen im Plangebiet gibt es eine sehr hohe Nachfrage von Seiten der Unternehmen, sodass wir uns für eine zügige Umsetzung der Planung aussprechen.

Bitte beziehen Sie uns auch im weiteren Planverfahren mit ein.

- B) Die Aussagen der IHK, die Einschätzung der Nachfragesituation und die Bewertung des vorliegenden Gewerbestandorts als Konversionsfläche werden zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung wird aufgrund der geschilderten Situation in der Region durchgeführt.

Zum Immissionsschutzkonzept ist festzuhalten, dass in dem Planbereich nördlich der B 513 mit Blick auf die umgebenden Wohnnutzungen im Außenbereich und angesichts der zu beachtenden Planungsperspektiven im Plangebiet südlich der B 513 die Festsetzung eines GI-Gebiets nicht sinnvoll möglich sind. Hierzu wird auf das Schallgutachten und auf die Erläuterungen in der Planbegründung Bezug genommen.

28. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15 (Schreiben vom 01.03.2023)

- A) Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik

GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Gegen den vorgelegten. Bebauungsplan Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh bestehen grundsätzlich keine Einwände.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien (TK-Linien) der Telekom, die aus dem beigefügten Lageplan ersichtlich sind. Diese versorgen die vorhandene Bebauung. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – sind betroffen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes so gering wie möglich gehalten werden.

Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen:

Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

Wir bitten deshalb, konkrete Maßnahmen so auf die vorhandenen Telekommunikationslinien abzustimmen, dass eine Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien vermieden werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Weitere Kabelauskünfte erhalten Sie unter der E-Mail-Adresse Planauskunft.West1@telekom.de oder im Internet unter <https://trassenauskunftkabel.telekom.de>

- B) Es wird festgehalten, dass keine konkreten Bedenken gegen die vorliegende Planung vorgebracht worden sind. Die Hinweise sind im Zuge der Umsetzung zu beachten bzw. abzustimmen. Hausanschlussleitungen können hier nicht sinnvoll im Bebauungsplan dargestellt werden. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

29. Netzgesellschaft Gütersloh mbH (Schreiben vom 09.03.2023)

- A) [...] die Netzgesellschaft Gütersloh mbH handelt in Vertretung der Stadtwerke Gütersloh GmbH.

Der erneuten Auslegung des Bebauungsplanes sind keine zusätzlichen Informationen zu entnehmen, die zu einer Änderung bzw. Ergänzung der Stellungnahme vom 21.04.2021 der Netzgesellschaft Gütersloh führen. Aufgrund des noch nicht abschätzbaren Leistungsanstiegs im neuen Gewerbegebiet sollte der Trafostandort am Nottebrocksweg aber auf ca. 8 m x 6 m vergrößert werden. Damit besteht die Möglichkeit, einen höheren Leistungsbedarf im Plangebiet zu decken.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorliegende Planung bestehen. Im Zuge der Erschließungsplanung ist die Netzgesellschaft eingebunden worden, Erschließungsstrassen und hiermit verbundene Planinhalte sind weitgehend abgestimmt worden.

Die bestehenden Transformatorenstandorte bleiben erhalten, die Standorte werden als Versorgungsfläche gemäß § 9(1) Nr. 12 BauGB festgesetzt. Der Standort an der ehemaligen Zeppelinstraße wird auf eine Fläche von 10 x 16 m vergrößert und festgesetzt. Der bestehende Standort am Nottebrocksweg wurde im Entwurf mit einer Fläche von 4,0 x 6,25 m bestandsorientiert festgesetzt. Der Standort liegt auf einer Fläche, die im Eigentum der Flugplatz GmbH steht. Im Sinne der Netzgesellschaft wird die Fläche sehr kleinteilig auf 6 x 8 m vergrößert. Die Grundzüge der Planung sind von dieser sehr geringfügigen Vergrößerung nicht betroffen. Nachteilige Folgen für angrenzende Eigentümer liegen aus Sicht der Stadt ebenfalls nicht vor, da bereits die im Zuge der Entwurfsplanung festgesetzte Fläche sowie die nunmehr geringfügig vergrößerte Fläche von öffentlichen Flächen (öff. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Wirtschaftsweg und öff. Maßnahmenfläche) umgeben sind. Die Begründung und der Umweltbericht werden dazu klarstellend ergänzt und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz aktualisiert. Das Ausgleichserfordernis erhöht sich somit von ehemals 201.716 ökologischen Werteinheiten (öW) (Stand Entwurf) auf 201.877 öW. Da sich im Zuge der Umsetzung des Harsewinkler B-Plans Nr. 85 ein rechnerischer Kompensationsüberschuss in Höhe von 327.954 öW ergeben hat (siehe Anlage zur Begründung des eigenständigen Planverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel), können die genannten Kompensationsbedarfe hier weiterhin gedeckt werden. Details in diesem Zusammenhang werden vertraglich geregelt. Aus Sicht der Stadt ist diese sehr untergeordnete Anpassung sowie das Vorgehen sachgerecht und verhältnismäßig.

30. Westnetz GmbH Münster (Schreiben vom 24.02.2023)

- A) [...] als Anlage zu Ihrem Schreiben haben Sie uns den Entwurf der Planunterlagen zur Stellungnahme übermittelt.
Wir weisen darauf hin, dass sich innerhalb bzw. am Rande des Geltungsbereiches des o.g. Bebauungsplanes Infokabel bzw. Datenkabel befinden. Maßnahmen die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Für den Dienstgebrauch und zur Berücksichtigung bei Ihren weiteren Planungen, übersenden wir Ihnen einen Planausschnitt, aus dem der Leitungsbestand ersichtlich ist.
Weitere Bedenken und Anregungen werden nicht geltend gemacht.
Diese Stellungnahme erfolgt für das 0,4-10kV-Verteilnetz und das Gas-Verteilnetz als Eigentümerin und für Steuer-/Fernmeldekabel im Namen und Auftrag der „Westnetz Kommunikationsleitungen GmbH & Co. KG“.
- B) Konkrete Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Die Hinweise sind im Zuge der Umsetzung der Bauleitplanung zu beachten. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

31. Ericsson Services GmbH (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.
Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt.
Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom in Ihre Anfrage mit ein.

Richten Sie diese Anfrage bitte an:
Deutsche Telekom Technik GmbH
Ziegelsteile 2-4
95448 Bayreuth
richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de
Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Best Mobile – Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit) ist entsprechend eingebunden (siehe oben).

32. Vodafone NRW GmbH (Schreiben vom 03.03.2023)

- A) [...] Wie sie wissen, ist Vodafone (ehem. Unitymedia) allgemein an koordinierten Mitverlegungen unserer zukunftssicheren Breitband-Glasfaserinfrastruktur (FTTB, Fibre to the Building) in Neubau-Erschließungen interessiert. Beim o.g. Bauvorhaben sehen wir die Wirtschaftlichkeit für einen Ausbau jedoch leider als nicht gegeben, weswegen wir von einer Mitverlegung in diesem Fall absehen müssen.

Weiterhin bitten wir Sie uns bei neuen Informationen in laufenden Verfahren und für Koordinierungsgespräche (wenn möglich bitte mit Angabe der o.g. Vorgangsnr.) sowie auch bei zukünftigen Bauvorhaben frühzeitig zu beteiligen und uns über unser zentrales Eingangstor zu informieren:

E-Mail: ZentralePlanung.ND@vodafone.com

Vodafone wird digital und bittet daher nur noch um digitale Anfragen.

Bei Rückfragen und auch weiteren Anfragen/Anregungen etc. können Sie sich gerne an uns wenden.

- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

33. Landesbüro der Naturschutzverbände: BUND (Schreiben vom 09.03.2023)

- A) [...] namens und in Vollmacht des anerkannten Naturschutzverbandes Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND) werden zum o. g. Planverfahren folgende Bedenken geäußert und Anregungen gegeben:

Allgemeine und grundsätzliche Hinweise

- Zunächst einmal wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Vielzahl der dem Planvorhaben beigelegten Unterlagen (über 30 unterschiedliche Pläne, Texte, Gutachten usw. zu unterschiedlichen fachlichen Themenfeldern, z. T. komplexen und zudem noch z. T. komplizierten Einzelthemen) nur eine grobe Durchsicht möglich gewesen ist. Mehr geben weder der Zeitrahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit noch der etwa vierwöchentliche Zeitrahmen für die Abgabe der Stellungnahme her.
- Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken bzgl. des Planvorhabens. Die unterschiedlichen Themenbereiche des Klimaschutzes, des Arten- und Naturschutzes und zahlreicher anderer Umweltsektoren werden nach erster und grober Einschätzung – z.

B. in Begründungen, Umweltberichten, Beiträgen zum Artenschutz, in der Eingriffsbilanzierung usw. – qualitativ angemessen ausgeführt und bewertet. Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan und bisher vorgesehene Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden bei entsprechender Umsetzung als dafür geeignet angesehen, die Umweltbeeinträchtigungen abzumildern bzw. auszugleichen.

- Es wird empfohlen, eine **Umweltbaubegleitung** für das Projekt Gewerbepark einzurichten, welche die Bauarbeiten und Maßnahmenumsetzungen begleitet, um zu gewährleisten, dass dem Umweltschutz und dem Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen dienende Maßnahmen langfristig ihre Funktion erfüllen. Wichtig dabei sind nicht nur die enge Abstimmung zwischen der Umweltbaubegleitung und den Fachbehörden bei der Maßnahmenumsetzung, sondern insbesondere auch das **Monitoring**, ausgehend vom jeweiligen Maßnahmenbeginn bis hin zur erfolgreichen dauerhaften Umsetzung (u. a. Dokumentation durch Fotos, Beschreibung durchgeführter Maßnahmen, Datenerfassung zur Entwicklung). Zeitraum und Art bzw. Qualität für das Monitoring sind mit den Fachbehörden abzuklären.
- Ein Baustein des Klimaschutzkonzeptes des Kreises Gütersloh ist die nachhaltige Planung von Bau- und Gewerbegebieten. Als ein Schwerpunkt wurden **Leitlinien für das Planen nachhaltiger Gewerbegebiete** entwickelt und im Zusammenhang mit der Fortführung des Klimaschutzkonzeptes des Kreises inzwischen auch beschlossen. Diese Leitlinien sollen als Planungsempfehlungen für angehörige Kommunen sowie weitere interessierte Dritte dienen. Die Leitlinien stellen die Ausgangslage, den Handlungsbedarf und übergeordnete Vorgaben – insbesondere für die Themenfelder Klimaschutz, Anpassung an die Klimawandelfolgen, Biodiversität sowie Ressourcen- und Flächenschutz – ausführlich, konkret und überzeugend dar. Es wird als dringend erforderlich angesehen, dass diese Leitlinien auch in Gütersloh zeitnah zum Einsatz kommen, d. h. kommunalen Planern, Architekten und politischen Entscheidungsträgern schon jetzt als Planungsgrundlage dienen und bei der Entwicklung des Gewerbeparks beachtet und konsequent umgesetzt werden.
- In den textlichen Festsetzungen wird auf **die Auslage von Richtlinien und Regelwerken** hingewiesen. Hier sollten die städtischen Artenschutzleitlinien, die städtischen Energieleitlinien und die Leitlinien des Kreises Gütersloh für die Planung nachhaltiger Gewerbegebiete (jeweils die aktuelle Version) exemplarisch genannt werden.

Arten- und Naturschutz / Biodiversität / Eingriffskompensation

- Die grünordnerischen Festsetzungen (u. a. Dachbegrünung, Erhalt und Pflanzung von Bäumen und Hecken, Vorlage von Freiflächengestaltungsplänen) werden begrüßt. Ebenso werden Maßnahmen zum Artenschutz und zum Ausgleich (z. B. Dachbegrünung, Errichtung der Fledermausquartiere, naturnahe Auengestaltung beim Welplagebach) sowie **Angaben und Hinweise zum Artenschutz** (z. B. tierverträgliche Beleuchtung, Durchlässigkeit für Kleintiere bei Einfriedungen, Hinweis auf städtische Artenschutzleitlinie) in den Festsetzungen und der Begründung ausdrücklich begrüßt.
- Die Artenschutzthematik ist im Rahmen der konkreten Projektplanung und Projektumsetzung natürlich weiterhin zu berücksichtigen. Hierfür wird vorgeschlagen, bei der Projektplanung und Projektumsetzung das Konzept des **Animal-Aided Design (= AAD)** bzw. Elemente davon exemplarisch anzuwenden. Dieser Gewerbepark könnte dann als Vorbild für zukünftige Projekte, Bebauungspläne bzw. Gewerbe- und Siedlungsbereiche in Gütersloh dienen. Eine Darstellung des Gesamtkonzeptes AAD ist unter folgenden Links zu finden:
https://www.bfn.de/sites/default/files/2021-09/AAD_Broschuere_0.pdf
https://www3.ls.tum.de/fileadmin/w00bds/toek/_my_direct_uploads/230130_AAD-Muc.pdf
- Im Plangebiet verläuft eine Bahntrasse, die bestandsorientiert gesichert wird. Bahngleise sind im Stadtgebiet potentielle Standorte für **Reptilien**. Es ist noch zu klären, inwieweit Reptilien an diesem Standort eine Rolle spielen. Informationen dazu könnten dem städtischen Fachbereich Umweltschutz zur Verfügung stehen (Reptilienkartierung).

Nachhaltigkeit / Klimawandel+Stadtklima / Klimaschutz+Energie / Boden+Wasser

- Es wird begrüßt, dass bei der Umsetzung von baulichen Anlagen Solaranlagen zu installieren sind, wobei die konkreten Anforderungen über Grundstückskaufverträge und städtebauliche Verträge geregelt werden. Welche konkreten Formulierungen (z. B. Flächenanteile, Kombination mit Dachbegrünung, technische Aspekte) kommen hierfür zur Anwendung?
- **Fassadenbegrünungen** mit Kletter- und Rankpflanzen sollten aus stadtklimatischen Gründen und wegen ihrer Vorteile bzgl. der Artenvielfalt für alle Gebäudefassaden (vollständig oder in Anteilen) festgesetzt werden, die aufgrund der Gebäudeausrichtung (z. B. Nordfassaden) oder aufgrund der Verschattung durch benachbarte Gebäude oder Bäume nicht für die Installation von Solaranlagen genutzt werden können. Und an für Solaranlagen geeigneten Fassaden könnten abschnittsweise Kombinationen von Solaranlagen und Fassadenbegrünungen vorgesehen werden.
- Als besorgniserregend ist im Zusammenhang mit dem **Schutzgut Boden bzw. Fläche** die für die gesamte Region OWL (vgl. Regionalplanentwurf) weiter fortgesetzte Bodenversiegelung mit entsprechend negativen Auswirkungen auf weitere Sektoren (wie z. B. Klima, Biodiversität, Grundwasser, Gesundheit, landwirtschaftliche Nutzung) zu beurteilen. Ein nicht unerheblicher Anteil an Fläche und Freiraum geht für andere Nutzungen bzw. verschiedene Schutzgüter verloren, das gilt auch für dieses Vorhaben. Hier sind – auf die Stadt bezogen – **endlich und überaus dringend kommunale und regionale Grenzwerte für Neuversiegelungen erforderlich**, die dann auch verbindlich einzuhalten sind. Denn Boden / Fläche / Freiraum und Grundwasser sind knappe und endliche Schutzgüter, die auch für die zukünftigen Generationen in angemessener Menge und guter Qualität zur Verfügung stehen müssen.
- Absenkungen von Grundwasser sollten nur zu bestimmten Vegetationszeiten stattfinden und nur so durchgeführt werden, dass abgepumptes Wasser wieder dem Grundwasser zugeführt wird.
- Bei Erdarbeiten anfallendes Material ist aus Gründen des Ressourcen- und Klimaschutzes sowie zur Verminderung von Lkw-Transport- und Lkw-Leerfahrten nach Möglichkeit direkt vor Ort einzusetzen.
- Für Baumaßnahmen könnte eine Mindestquote für den **Einsatz von Recyclingbaustoffen** überlegt werden. Ebenso könnte Wert darauf gelegt werden, dass beim Bauen vorwiegend **nachhaltige Baustoffe** verwendet werden. Neubauten sind weitgehend so zu errichten, dass die eingesetzten Baustoffe, Materialien und Produkte kreislauffähig sind. Eine **digitale Erfassung der eingesetzten Baustoffe und Baustoffqualitäten** erleichtert eine zukünftige Wiederverwertung.

Formaler Hinweis:

Den anerkannten Naturschutzverbänden ist die Entscheidung im Verfahren bekanntzugeben und dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW in Oberhausen zu übermitteln. Das Landesbüro ist zur Entgegennahme dieser Entscheidung durch die anerkannten Naturschutzverbände bevollmächtigt.

B) Zu: Allgemeine und grundsätzliche Hinweise

Es wird zur Kenntnis genommen, dass bezüglich des Planvorhabens grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Die Empfehlungen bezüglich Umweltbegleitung und Monitoring sowie das Beachten der Leitlinien für das Planen nachhaltiger Gewerbegebiete als Baustein des Klimaschutzkonzepts des Kreises Gütersloh werden zur weiteren Beachtung in der Umsetzung an die Beteiligten weitergegeben.

Zu: Arten- und Naturschutz / Biodiversität / Eingriffskompensation

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Festsetzungen zu den Themen Grünordnung, Artenschutz und Ausgleich ausdrücklich begrüßt werden. Die weiterführenden Empfehlungen werden zur weiteren Beachtung in der Umsetzung an die Beteiligten weitergegeben.

Im Ergebnis der Beteiligungsverfahren gemäß § 4(2) BauGB hat sich gezeigt, dass aus Reptilienkartierungen, die beim Fachbereich Umweltschutz der Stadt Gütersloh dokumentiert werden, im südlichen Randbereich der Trasse eine einzelne Blindschleiche gesichtet wurde (Zufallsfund im Jahr 2016). Weitere Nachweise sowie regelmäßige Vorkommen von Reptilien sind nicht bekannt.

Da das Bahngleis bestandsorientiert gesichert bzw. im Bebauungsplan auf einer Breite von rund 10 m gemäß § 9(1) Nr. 11 BauGB festgesetzt und auch im FNP entsprechend dargestellt wird, werden möglicherweise hier vorkommende Individuen der Artengruppe Reptilien die Strukturen auch weiterhin nutzen können. Auch potenzielle Austauschfunktionen über diese Strukturen werden sich im Vergleich zur Bestandsituation nicht verschlechtern.

Es sind keine nachteiligen Veränderungen durch die Umsetzung der Planungen für den Raum erkennbar. Erhebliche Beeinträchtigungen für Tiere im Sinne der Eingriffsregelung sowie des gesetzlichen Artenschutzes des § 44 BNatSchG sind unter Berücksichtigung der im Umweltbericht genannten Maßnahmen weiterhin auszuschließen. Gleiches gilt für das Eintreten eines Schadens, der erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands von Arten und natürlichen Lebensräumen für die im Sinne des Umweltschadensgesetz (USchadG) zu berücksichtigen Arten hat.

Darüber hinaus besteht aus Sicht der Stadt kein Bedarf an weiteren Untersuchungen und/oder die Erforderlichkeit ergänzender Maßnahmen im vorliegenden Bauleitplanverfahren.

Zu: Nachhaltigkeit / Klimawandel+Stadtklima / Klimaschutz+Energie / Boden+Wasser

Vorliegend handelt es sich um eine Angebotsplanung. Die künftigen Betriebe und deren energetischen Erfordernisse sind dementsprechend noch nicht absehbar. Aus diesen Gründen wird eine abschließende Entscheidung bezüglich der Energieversorgung erst im Zuge der konkreten Planungen auf Umsetzungsebene erfolgen können. Hinsichtlich der Umsetzbarkeit sollen die Regelungen des Bebauungsplans dem nicht vorgreifen, um mit Blick auf die dynamischen Entwicklungen im Energie- und Wärmebereich angemessen und flexibel reagieren zu können. Vorgesehen ist jedoch eine vertragliche Regelung (z. B. Grundstückskaufvertrag und städtebaulicher Vertrag) zur Umsetzung von Solaranlagen (Photovoltaikanlagen und/oder solarthermische Anlagen). Auf der Plankarte ist dazu bereits im Entwurf ein Hinweis ergänzt worden. Die konkrete Ausgestaltung der vertraglichen Regelung kann sachgerecht auf der Umsetzungsebene unter den Beteiligten erfolgen. Aufgrund rechtlicher Unsicherheiten wird im vorliegenden Planverfahren bewusst auf eine Festsetzung zur Nutzung solarer Strahlungsenergie verzichtet.

Bereits im Bebauungsplanentwurf ist dargelegt worden, weshalb im vorliegenden Einzelfall auf die Festsetzung einer Fassadenbegrünung begründet verzichtet wird. Auf das Kapitel 5.7 der Bebauungsplanbegründung wird nochmals verwiesen. Alternativ wurde dazu eine ergänzende Festsetzung zur Baumpflanzung auf allen Betriebsgrundstücken definiert. Die Stadt erachtet dieses Vorgehen weiterhin als zielführend und sachgerecht. Auf die Aufnahme einer Festsetzung zur Fassadenbegrünung soll weiterhin verzichtet werden.

Die Hinweise zum Schutzgut Boden beziehungsweise Fläche werden zur Kenntnis genommen. Bezüglich Bodenversiegelung und Standortentscheidung wird auf die umfassenden Vorarbeiten im Zuge der entsprechenden 36. Regionalplanänderungen und die Ausgleichsdiskussion und -regelungen im vorliegenden Planverfahren (s. besonders Umweltbericht) verwiesen. Ergänzende Regelungen werden vorliegend aus Sicht der Stadt für nicht erforderlich gehalten.

Die Hinweise bezüglich Grundwasser, Erdarbeiten und Baustoffe werden zur weiteren Beachtung in der Umsetzung an die Beteiligten weitergegeben.

Zu: Formaler Hinweis

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die entsprechenden Stellen im Verfahren beteiligt.

34. LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld (Schreiben vom 09.02.2023)

- A) [...] mit dem im Plan enthaltenen Hinweis auf die Meldepflicht von neu entdeckten Bodendenkmälern sind die Belange der Bodendenkmalpflege bereits bei der Planung hinreichend berücksichtigt werden.

Wir bitten jedoch, den in der Begründung und in der Planzeichnung enthaltenen Hinweis zum Verhalten bei der Entdeckung von kultur- oder erdgeschichtlichen Funden oder Befunden, durch den folgenden aktuellen Hinweis zu ersetzen.

„Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen/Außenstelle Bielefeld (Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39; E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@l.org) unverzüglich anzuzeigen.

Das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Die Obere Denkmalbehörde kann die Frist verlängern, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist (5 16 Abs. 2 DSchG NRW). Gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer sowie den sonstigen Nutzungsberechtigten eines Grundstücks, auf dem Bodendenkmäler entdeckt werden, kann angeordnet werden, dass die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden sind (5 16 Abs. 4 DSchG NRW).“

- B) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Begründung sowie der Plankarte klarstellend angepasst. Festsetzungen im Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

2. 19. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP 2020)
Anregungen gemäß §§ 2(2), 3(1), 4(1), 3(2), 4(2) BauGB und Vorschläge der Verwaltung zur Behandlung der Stellungnahmen

Lfd. A = Anregung bzw. Stellungnahme

Nr. B = Vorschläge der Verwaltung zur Behandlung der Stellungnahmen

Beteiligung der Nachbarkommunen gemäß § 2(2) BauGB

1. Stadt Rheda-Wiedenbrück (Schreiben vom 27.04.2021)

- A) [...] die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden zur 19. Änderung des Flächennutzungsplans keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

2. Gemeinde Herzebrock-Clarholz (Schreiben vom 20.04.2021)

- A) [...] Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz äußert keine Anregungen oder Bedenken zu der Planung.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

3. Stadt Rheda-Wiedenbrück (Schreiben vom 01.03.2023)

- A) [...] die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat im Rahmen der öffentlichen Auslegung der 19. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Gütersloh keine Anregungen vorzubringen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB

1. Einwendung 1, Bürgerinitiative „Schutzgut Mensch“ (Schreiben vom 23.04.2021)

- A) [...] wir als Bürgerinitiative „Schutzgut Mensch“ möchten einige Anregungen zugunsten eines zukunftsorientierten Flächennutzungsplanes einbringen.
- Das geplante Gewerbegebiet birgt wirtschaftlichen Chancen, aber die Umweltbelastungen werden zunehmen.
- Wir erwarten bei der Planung von Ihnen, die Umweltbelastungen durch planungsverbindliche Schritte auf ein Minimum zu begrenzen.
- Vor dem Hintergrund zunehmender Emissionen wird Lärm als besonders große, störende Umweltbelastung aufgenommen. Durch die B 513 sind die Anlieger bereits einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, die durch das Gewerbegebiet noch weiter zunehmen wird.
- Wir erwarten formulierte Richtlinien, die einen baulichen Schallschutz einfordern, der über die gesetzlichen Mindestanforderungen für ein solches Gewerbegebiet hinausgeht.
- Ebenso ist es dringlich erforderlich, auch einer zunehmenden Lichtverschmutzung vorzubeugen und durch Regelungen den Nachthimmel über dem Gewerbegebiet nicht durch künstliche Beleuchtung erhellen zu lassen.
- Die potentiellen Bebauungsflächen weisen einen ökologisch wertvollen Baumbestand auf, der erhalten bleiben muss. Im Hinblick auf das Klima haben gerade ältere Bäume eine gute CO₂ Bindungskapazität. Um eine Tonne CO₂ aufnehmen zu können, muss eine Buche etwa 80 Jahre wachsen.
- Das heißt: Pro Jahr bindet eine Buche 12,5 kg CO₂.
- Sie müssten also 80 Bäume pflanzen, um jährlich eine Tonne CO₂ durch Bäume wieder zu kompensieren.
- Zu beachten ist, dass Bäume in den ersten Jahren nach Pflanzung eher geringe Biomassevorräte anlegen. Erst mit zunehmendem Alter wird vermehrt CO₂ gebunden (Aussage Dr. Daniel Klein/ Universität Münster).
- Aus diesem Grund fordern wir, dass gefälltete Bäume standortnah und nicht nur nach rechtlichen, sondern nach zukünftigen Klimaschutzstandards ersetzt werden. Zu diesen Standards trägt ebenso eine flächendeckende und naturnahe Dachbegrünung bei. Dadurch erhoffen wir uns einen kleinen Schritt in Richtung sinnvolle Regenwassernutzung und Artenvielfalt.

Laut Aussage der Flughafen GmbH gäbe es eine Vielzahl von Bewerbern für diese Grundstücke und somit Möglichkeiten Ihrerseits, eine positive Einflussnahme auf die gewerbliche Entwicklung nehmen zu können.

Zusammengefasst erwarten wir von Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates, dass sie mit der aktuellen Änderung des Flächennutzungsplanes Gewerbegebiet am Weplagebach folgende Anforderungen noch über die gesetzlichen Richtlinien hinaus umsetzen:

- **Lärmschutz**
- **Baumschutz**
- **Klimaschutz**
- **Artenschutz (z. B. Fledermäuse, Insekten, ...)**

Wir appellieren an Ihre Verantwortung für die nächsten Generationen.

- B) Die Sorgen und Anregungen der Initiative und insbesondere der Anlieger im direkten Umfeld des Planvorhabens sind nachvollziehbar. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden durch das Plankonzept und durch entsprechende textliche Festsetzungen sowie durch die wasserwirtschaftlichen Themen mit Verlegung des Weplagebachs und durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen viele Punkte aus der Stellungnahme aufge-

griffen. Ergänzend dazu sind im Zuge der Entwurfserarbeitung umfassende Untersuchungen (siehe Anlagen Begründung zum Bebauungsplan Nr. 400) besonders hinsichtlich Verkehr und Immissionsschutz durchgeführt worden. Die wichtigsten Themen/Punkte werden nachfolgend zusammengefasst. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf die beiden letztgenannten Themen gelegt. Auf die umfassenden Unterlagen (Bebauungsplan, Begründung, Gutachten und Umweltbericht) wird verwiesen:

- **Verkehr**

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 Begründung zum Bebauungsplan Nr. 400). 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 Gütersloh und Harsewinkel 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 (siehe Anlage A.4 Bebauungsplanbegründung). 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 folgende 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). 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.

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 steht jedoch der **Teilbereich Nord** zur Entwicklung an. Bezüglich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des umliegenden Straßennetzes ist demnach primär dieser Bereich zu prüfen. In der Verkehrsuntersuchung (Stand Juni 2020) wird diesem Entwicklungsschritt eine Fläche von rund 20 ha zugrunde gelegt. 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. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel hat sich die **Gewerbeentwicklungsfläche auf rund 18 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 Gütersloh und Harsewinkel.

Die Stadt Gütersloh und die Stadt Harsewinkel 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 so-

wie 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 verwiesen.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine **ergänzende Verkehrsuntersuchung** durchgeführt (siehe Anlage A.5 Bebauungsplanbegründung).

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 Gewerbestandorts 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.

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 leistungstärkere 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 / Goppeler 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 im vorliegenden Bauleitplanverfahren 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. 400 und Nr. 85 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 qualitätvoller 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 Bahnhalt punkts 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 schienen gebundenen 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.

Festzuhalten ist, dass durch die anstehende Wiedereinführung eines schienen gebundenen 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 schienen gebundenen 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 Gütersloh davon aus, dass durch die konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Auf die ergänzenden Ausführungen dazu in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 400 wird verwiesen.

Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten September 2022

Ergänzend zu der Untersuchung aus Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt und in der Untersuchung September 2022 zusammengefasst (siehe Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung). Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen gleichzeitig als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Auf die ausführlichen Darstellungen dazu in Kapitel 5.4.2 der Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

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 Werktage 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 – 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-w-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.

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 (siehe dazu Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

Fazit - Gesamtstrategie Mobilität

Um den Standort Gütersloh und 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) 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 Gütersloh und Harsewinkel im Teilbereich Nord voranzutreiben.

Zusammenfassend geht die Stadt Gütersloh weiterhin davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden sowie weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung 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.

▪ **Lärm, Emissionen**

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 schädlicher 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 der Bebauungsplanbegründung 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.

Städtebauliche Rahmenbedingungen – Nutzungen im Plangebiet und im Umfeld

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

Im Plangebiet befindet sich der **Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378**, der weiter als Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und als Diskothek (Anbau) genutzt werden soll und für den im Zuge der Festsetzung als Teilfläche GE5 auch entsprechende Sonderregelungen getroffen werden sollen (s. Kapitel 3.1, 5.1 und 5.4 Bebauungsplanbegründung). Die Wohnnutzung im heutigen Außenbereich gemäß § 35 BauGB stellt zunächst einen im Zuge der Gewerbeplanung zu beachtenden Immissionspunkt dar, auch wenn die Eigentümer weiter eine (klein-)gewerbliche Nutzung als Schank- und Speisewirtschaft mit Diskothek betreibt oder mittel- bis langfristig eine gewerbliche Folgenutzung am Standort mit einer Neuordnung der Erschließung anstrebt.

Rückwärtig schließt dort ein **kleiner Bungalow** mit temporärer Wohnnutzung an, für den bisher ein Nießbrauchrecht und ein Wegerecht über das Gaststättengelände bestanden hat (Marienfelder Straße Nr. 378a, Flurstück 190). Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH hat jedoch diese Flächen zwischenzeitlich erworben, das Nießbrauchrecht wird 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).

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

Im Umfeld des Plangebiets im Außenbereich gemäß § 35 BauGB befindet sich direkt nordöstlich des Plangebiets bzw. nördlich des Welpelgebachs ein **kleines Wohnhaus** (Am Stellbrink 83). Im Nordwesten am Nottebrocksweg schließt an der Bahntrasse bzw. am Schlangenbach **eine größere Hofanlage** mit Reitplätzen an. 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, im Westen folgt der erste Bauabschnitt des Gewerbeparks auf dem Gebiet der Stadt Harsewinkel (Bebauungsplan Nr. 85).

Die heute noch vorhandenen Gebäude im Plangebiet sowie 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 ganz überwiegenden Flächen sind im vorliegenden Planbereich inzwischen von den Kommunen bzw. von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH erworben worden, der (artenschutzrechtlich im Winterhalbjahr erforderliche) Rückbau der sog. Parsevalsiedlung ist bereits erfolgt. Ausgenommen ist hier nur der o. g. Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378, der daher auch als Sonderfall im Immissionsschutzkonzept und im Zuge der Festsetzungen gemäß § 9 BauGB bzw. gemäß BauNVO überplant wird.

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

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 und für eventuelle betriebsbezogene Wohnnutzungen im geplanten Gewerbegebiet (GE5), 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 Regelungen 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. Eine ggf. für das vorliegende Gewerbegebiet des Bebauungsplans Nr. 400 auf Gütersloher Stadtgebiet sehr problematische, nah angrenzende Massentierhaltung oder entsprechende Planungen sind im angrenzenden Umfeld derzeit nicht bekannt. Im Nordwesten des Harsewinkeler Plangebiets liegt dagegen ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung (Oester 56), dessen Geruchsemissionen auf das dortige Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 einwirken. Daher wurde frühzeitig eine gutachterliche Untersuchung der Geruchsmissionen entsprechend der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigelegt wird und dort zu beachten ist.³

Erkenntnisse über **sonstige relevante Quellen oder Immissionen**, die ggf. eine durchgreifende Relevanz für die Planung besitzen könnten, liegen nach derzeitigem Kenntnisstand 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.

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.

Bezüglich der **Auswirkungen des Vorhabens „Gewerbepark Konversion Flugplatz“** ist festzuhalten, dass angesichts der umgebenden Nutzungen mit Streubebauung, der bestehenden Wohnnutzung im Plangebiet (Gebäudekomplex Marienfelder Straße Nr. 378 (Gaststätte mit zugehöriger Wohnnutzung und Diskothek)), 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 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“)**). Zur Kontrolle der prognostizierten Verkehre und der konkreten Betroffenheit der einzelnen Gebäude resp. Immissionsorte entlang

³

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

der B 513 schlägt der Gutachter ein Monitoring vor, dies kann z. B. je nach Baufortschritt jährlich durch die beteiligten Kommunen erfolgen. Die Stadt bewertet die getroffenen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse als nachvollziehbar und folgt den gutachterlichen Empfehlungen.

Rahmenbedingungen und Anforderungen sind im Umweltbericht (s. dort, insbesondere Kapitel 2.3.1) aufgenommen worden und werden in den immissionsschutzfachlichen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 400 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. 400 erarbeitet (s. dort).

Auf dieser Grundlage wird das Plangebiet als **Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO** festgesetzt (GE1 bis GE4). Die gewerbliche Überplanung der Immobilie **Marienfelder Straße 378** wird als planerischer Kompromiss einerseits im Sinne der Rücksichtnahme auf die bislang zulässige und ggf. weiter ausgeübte Wohnnutzung der Eigentümer bzw. im Sinne der wirtschaftlich besser möglichen Folgenutzung der Immobilie Marienfelder Straße 378 und andererseits der eindeutigen städtebaulichen Zielsetzung „Gewerbegebiet“ gesehen. **Zum Schutz der direkt angrenzenden Wohnnutzung Am Stellbrink 83** wird im nordöstlichen Bereich des vorliegenden Bebauungsplans ein **eingeschränktes Gewerbegebiet** (GE_N, Störgrad MI) definiert. Der Schutzanspruch der Wohnnutzung ist damit auch im Zuge der anstehenden gewerblichen Entwicklung sichergestellt. Zugrunde gelegt wird grundsätzlich der Schutzanspruch der Streubebauung im Außenbereich analog zu einem Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO in dem nicht eingeschränkt und „gesund“ im Sinne des BauGB gewohnt werden kann. Ein Industriegebiet gemäß § 9 BauNVO wird vorliegend nicht festgesetzt. Gleichwohl ist auch zu bedenken, dass das Schallschutzkonzept die Perspektive für eine südliche Entwicklung mit dort in Teilbereichen möglichen, ggf. eingeschränkten Industriegebieten gemäß § 9 BauNVO „nicht verbauen“ soll. Die Planungsspielräume hierfür sollen erhalten bleiben.

- **Licht, Lichtverschmutzung:** Im Planentwurf werden Regelungen zur Beleuchtung von Fassaden, Außenanlagen, Fahrstraßen und Stellplatzanlagen im Gewerbegebiet aufgenommen (Ausrichtung der Beleuchtung, Vermeidung von Blendwirkungen, Leuchtmittel mit geringem Blaulicht- bzw. UV-Anteil). Aufgrund der umgebenden umfangreichen Grünstreifen, die nicht beleuchtet werden dürfen, ergeben sich hier jeweils deutliche Schutzwirkungen gegenüber der umgebenden Streubebauung im Außenbereich.
- **Wertvoller Baumbestand:** Der ökologisch wertvolle Baumbestand im Plangebiet wird zu einem erheblichen Teil erhalten (siehe Plankonzept). Ergänzend dazu werden im Bebauungsplanentwurf zur Durchgrünung des Gebiets sowie zur positiven Unterstützung eines qualitativ hochwertigen Kleinklimas Baumpflanzvorgaben festgesetzt (siehe u. a. textliche Festsetzung B.4.7: Baumpflanzungen auf den Betriebsgrundstücken und C.2.1 Baumpflanzungen bei Sammelstellplatzanlagen).
- **Pflanzmaßnahmen und Gewässerrenaturierung:** Im Plangebiet werden umfangreiche Festsetzungen zur Gehölzanlage im Plangebiet und zu Dachbegrünungen aufgenommen. Zudem ist eine großflächige Bachrenaturierung mit qualitativ hochwertigen natur-schutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die umweltfachliche, wasserwirtschaftliche und klimatische Belange in besonderer Weise berücksichtigt.
- **Steuerung von zusätzlichen Fragestellungen durch Kaufverträge:** Die Kommunen bzw. die GFG können durch den weitgehenden Erwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen B-Plan Nr. 400 Stadt Gütersloh und B-Plan Nr. 85 Stadt Harsewinkel exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5 in B-Plan Nr. 400 und westlicher Wirtschaftsweg in B-Plan Nr. 85) der Grundstücksflächen im Zuge der Auswahl der späteren Unternehmen und des Grundstücksverkehrs zusätzliche qualitäts- und umweltbezogene

Regelungen in den Kaufverträgen aufnehmen. So sollen bei der Umsetzung von baulichen Anlagen Solaranlagen (Photovoltaikanlagen und/oder solarthermische Anlagen) installiert werden. Die konkreten Anforderungen dazu werden vertraglich (z. B. Grundstückskaufvertrag und städtebaulicher Vertrag) geregelt.

Zusammenfassend wird im Plangebiet ein wesentlich höherer Standard bezüglich der Platinhalte und der Regelungen über den Grunderwerb (aktuell gesamte Plangebietsflächen exkl. Flurstücke Nr. 191 und 192, Teilfläche GE5) als bisher üblich angestrebt. Auf den Bebauungsplan, die umfassende Bebauungsplanbegründung und den Umweltbericht wird ergänzend verwiesen.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 15.03.2021)

- A) [...] durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt.
Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.
Grundsätzlich gehe ich davon aus, dass bauliche Anlagen – einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 m nicht überschreiten.
Sollte entgegen meiner Einschätzung diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfalle mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - zur Prüfung zuzuleiten.
- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Bundeswehr berührt, jedoch bisher nicht beeinträchtigt werden. Der Hinweis auf die Bauhöhe von 30 m wird ergänzend im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens aufgegriffen. Im Verfahren wird sich zeigen, ob die Sach- und Rechtslage weiterhin so bewertet wird. Die Behörde wird weiter beteiligt. Auf FNP-Ebene besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

2. Fernstraßen-Bundesamt (Schreiben vom 12.03.2021)

- A) [...] in der vorbezeichneten Angelegenheit haben Sie uns zur Verfahrensbeteiligung einen Download- bzw. Beitrittslink gesandt, wofür wir Ihnen danken. Aufgrund der Sicherheitsanforderungen unseres Netzwerks sowie der hierdurch bedingten Einschränkungen und der Vielzahl von Beteiligungen bitten wir Sie, uns die Unterlagen zur Beteiligung gesondert zukommen zu lassen. Dies können Sie gern vorzugsweise per Mail an uns versenden oder an die im Briefbogen benannten Postadresse am Standort Leipzig.

Für die Beurteilung der Betroffenheit der anbaurechtlichen Belange ist ein Lageplan mit den gekennzeichneten Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen, eine Projektkurzbeschreibung und die Mitteilung der Maße des Vorhabens bzw. der Abstände zum Straßenrand erforderlich.

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich auf FNP-Ebene keine Anregungen und Bedenken. Im Verfahren wird sich zeigen, ob die Sachlage weiterhin so bewertet wird. Die Behörde wird weiter beteiligt. Zuständig ist in der konkreten Situation der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, der entsprechend eingebunden ist (siehe unten).

3. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld (Schreiben vom 30.04.2019)

- A) [...] Die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen die gemeinsame Entwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“. Die Bauleitverfahren beziehen sich auf den nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh mit einer Größe von knapp 20 ha (Bruttobauland).

Gegen die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes bestehen seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, vom Grundsatz her keine Bedenken.

Bezüglich der Aufstellung des Bebauungsplanes 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ nehmen wir wie folgt Stellung:

..... (siehe Beratungsunterlagen zum Bebauungsplan Nr. 400)

- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gegen die 19. FNP-Änderung werden keine Bedenken vorgetragen.

4. Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL (Schreiben vom 05.05.2021)

- A) [...] forstbehördliche Belange sind von der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes im Hinblick auf die Einbeziehung des kleinflächigen Waldbestandes im südwestlichen Plangebiet, Marienfelder Straße / Ecke Nottebrocksweg betroffen.
Ich verweise hier auf die folgende Abstimmung im Bebauungsplanverfahren.
Grundsätzliche Bedenken gegen die Planänderung werden nicht vorgetragen.

- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Gegen die 19. FNP-Änderung werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen.

5. Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33 (Schreiben vom 09.04.2021)

- A) [...] für die anstehende Flächennutzungsplanänderung wird gegenwärtig das landesplanerische Anhörungsverfahren gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz im Dezernat 32 des Hauses (Regionalplanung) durchgeführt.
Die nachfolgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange erfolgt daher unter der Voraussetzung einer positiven Entscheidung in diesem Verfahren.
Es erfolgte eine Prüfung der Bereiche Immissionsschutz (nur Achtungsabstände nach KAS-18), kommunales Abwasser sowie Agrarstruktur und allgemeine Landeskultur.
Bedenken oder Anregungen hierzu werden nicht vorgebracht.
Zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gem. § 2 Abs.4 BauGB können keine Informationen gegeben werden.
- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Das landesplanerische Anhörungsverfahren gem. § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz ist abgeschlossen, die positive Stellungnahme ist mit Datum vom 30.04.2021 (Aktenzeichen 32.202.21.4-4098) eingegangen.

6. Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 (Schreiben vom 11.03.2021)

- A) [...] aus luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen. Ich rege jedoch an, dass Sie sich mit der BIMA in Verbindung setzen, da evtl. militärische Luftfahrtbelange betroffen sein können.
- B) Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für das südlich des Plangebietes gelegene ehemalige Flugplatzgelände hat das Luftfahrtamt der Bundeswehr als zuständige militärische Luftfahrtbehörde am 11.04.2019 den Rechtsstatus des Militärflugplatzes Gütersloh für beendet erklärt. Zugleich ist die luftverkehrsrechtliche Anlage- und Betriebsgenehmigung erloschen und die nach § 12 Luftverkehrsgesetz festgelegten Bauschutzbereiche wurden aufgehoben. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) ist intensiv an dem gesamten Planverfahren beteiligt und hat wesentliche Flächen an die Kommunen bzw. an die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH veräußert. Sie wird auch im Rahmen der Behördenbeteiligung an der Bauleitplanung beteiligt. Eine eventuelle Betroffenheit von militärischen Luftfahrtbelangen ist in diesem Prozess auch nicht mehr vorgetragen worden.

7. Kreis Gütersloh (Schreiben vom 27.04.2021)

- A) [...] zum Vorhaben der Stadt Gütersloh nimmt der Kreis Gütersloh wie folgt Stellung:

Der Kreis Gütersloh stimmt der 19. Änderung Flächennutzungsplan (FNP 2020) grundsätzlich zu. Im weiteren Verfahren sind die Bedenken der Fachabteilungen auszuräumen und die Hinweise zu berücksichtigen. Einzelheiten entnehmen Sie bitte den Stellungnahmen der Fachabteilungen.

Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten.

Hausintern habe ich die Fachabteilungen

- 0.2 = Kreispolizeibehörde – Direktion Verkehr
- 0.5.4 = Wirtschaftsförderung
- 2.4.5 = Gesundheit, Trinkwasser, Hygiene und Umwelt
- 4.1 = Geoinformation, Kataster und Vermessung
- 4.2.3 = Bauen, Wohnen, Immissionen – Untere Immissionsschutzbehörde
- 4.4.1 = Tiefbau - Untere Wasserbehörde
- 4.4.2 = Tiefbau - Kultur- und Wasserbau
- 4.4.3 = Tiefbau - Straßenbau
- 4.4.4 = Tiefbau - ÖPNV
- 4.5 = Mobilitätsmanagement
- 4.5.1 = Umwelt - Abfall- und Bodenschutz
- 4.5.2 = Umwelt - Untere Naturschutzbehörde

beteiligt, bitte beachten Sie die eingegangenen Stellungnahmen/Hinweise.

Die Abteilungen haben sich wie folgt geäußert:

Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Stellungnahme analog zum Antrag der Stadt Harsewinkel Gewerbepark Welplagebach (85):

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen grundsätzlich Bedenken aufgrund der zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrsströme.

Die umliegenden Knotenpunkte B 61 / B 513, B 513 / L 927, B 61 / L 788 und L 788 / L 927 sind zu Verkehrsspitzenzeiten bereits jetzt am Limit und müssten evtl. durch weitere Fahrstreifen ertüchtigt werden.

Die L 927 (Tecklenburger Weg / Groppler Straße / Südfeld) ist vor allem aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite und der Baumbestände direkt am Fahrbahnrand für den Begegnungsverkehr von Lkw ungeeignet. Dies belegen die Unfallzahlen.

Die umliegenden Gemeindestraßen Nottebrocksweg, Am Stellbrink, Auf der Kosten, Oester, Südfeld und Pixeler Straße sind noch schmaler und sollten für den Lieferverkehr für das geplante Gewerbegebiet nicht zur Verfügung stehen.

Die Zufahrt zu dem Gewerbegebiet sollte unter Berücksichtigung der parallel zur B 513 geplanten RVA durch eine LSA geregelt werden.

Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Die F-Plan-Fläche ist derzeit zur Hälfte als landwirtschaftliche Fläche deklariert und die andere Hälfte ist - als militärische Fläche - nicht genauer im Flächennutzungsplan festgelegt. Mit Umwidmung der landwirtschaftlichen Fläche als Gewerbefläche sollte im Gegenzug der Tausch einer noch nicht verplanten Fläche zurück in landwirtschaftliche Fläche in dem derzeitigen F-Plan der Stadt angedacht werden.

Außerdem sollte die Fläche des Gewerbes klar von der Fläche des Überschwemmungsgebietes planungsrechtlich getrennt werden, um die Auflagen für den "Bau im Überschwemmungsgebiet" in diesem Bereich klar und unmissverständlich ohne Spielraum für Auslegungen (siehe Gerichtsurteil weiter unten) festlegen zu können und sollen.

Die klimatischen Veränderungen sind nicht mehr wegzudiskutieren und mit der Ressource landwirtschaftliche Fläche, Boden, Erholungsraum, Grünraum muss sparsam umgegangen werden.

Im Rahmen der Trinkwasserüberwachung sind im Kreis Gütersloh Probleme erkennbar und folgeschwer, die auch auf zu hohe Versiegelungen zurückzuführen sind. Auch im Rahmen dieser Planungen ist mit einer GRZ von 0,8 eine aus Sicht der Abteilung Gesundheit viel zu hohe Versiegelungsrate vorgesehen. Die hohe Versiegelung ist eine ECHTE, nachweisbare, konkrete, kommunalübergreifende Problematik. Versickerndes Wasser dient der Grundwasserneubildung und damit der Trinkwasserneubildung. Zusätzlich sind die Einflüsse hoher Flächenversiegelungen auch auf klimatische Veränderungen nicht mehr wegzudiskutieren.

- Deswegen sollte die Gewerbefläche mit einer festgelegten Gesamtsumme von max. GRZ = 0,6 ausgewiesen werden, mit der eindeutigen Festlegung, dass Überschreitungen NUR nach eingehender Prüfung, nur auf Antrag und mit konkreten umzusetzenden Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen genehmigt werden können (siehe hier das Zitat eines Gerichtsurteiles in ähnlichem Fall). So würde man für die Überschreitungen über die GRZ = 0,6 hinaus, Umwelt-/Klimaschutzmaßnahmen entsprechend als Ausgleichsmaßnahmen nach § 17 Abs 2 BauNVO einfordern können und sollen. Eine bewusst niedrigere zulässige GRZ (als § 17 Abs 1 BauNVO es vorgibt) hätte den Vorteil, dass man auf die notwendigen Überschreitungen und die umwelt- und klimaschonenden Maßnahmen planungsrechtlich konkret Einfluss nehmen könnte. Außerdem würden Betriebserweiterungen in der fernen Zukunft leichter möglich sein, weil dann noch „Luft nach oben“ wäre.
- Vor dem Hintergrund der vorhandenen Klimaveränderungen sind Begrünungsmaßnahmen (z.B. Dach- und Fassadenbegrünungen, begrünte Stellplatzanlagen, Baumpflanzungen zur Beschattung) und Maßnahmen zur Verringerung der Versiegelung

(z.B. wasserdurchlässige Pflasterung, Umgebungsgrünflächen ohne Schotter) konkret im Bebauungsplan festzusetzen und nicht nur zu empfehlen. Die Verringerung der Versiegelung wirkt zudem den Folgen von Starkregenereignissen entgegen. An dieser Stelle sei nochmals betont, dass durch die Verringerung der Versiegelung die Grundwasser- und damit auch die Trinkwasserneubildung gefördert wird.

Auf dem Flughafengelände sind der Abteilung Gesundheit sechs Vertikal-Brunnen bekannt (Versorgung der ehemaligen Kaserne mit Trinkwasser), die in Zukunft der öffentlichen Wasserversorgung dienen sollen und in das Versorgungsnetz der Stadtwerke Gütersloh eingebunden werden sollen. Das dazugehörige Wasserwerk soll nach derzeitigem Kenntnisstand auch zukünftig zu diesem Zweck genutzt werden. Wenn dies wirklich der Fall wäre, wären den Brunnen auch Wasserschutzzonen/ein Wasserschutzgebiet zuzuordnen. Diese de facto vorhandenen Wasserschutzzonen/Wasserschutzgebiet sind wahrscheinlich aus militärischen Gründen nicht ausgewiesen worden. Im ungünstigsten Fall muss im Gewerbegebiet von „Bauen im Wasserschutzgebiet“ mit entsprechenden erheblichen Auflagen ausgegangen werden.

- Daher muss vor Ausweisung des Gewerbegebietes die Frage geklärt werden, wo die Wasserschutzzonen/das Wasserschutzgebiet für die Brunnen konkret liegen und welche räumliche Ausdehnung diese haben. Die Klärung wäre nur erforderlich, wenn die Brunnen für die öffentliche Wasserversorgung auch wirklich genutzt werden sollen.

Aus Gesundheitsvorsorgegründen ist die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen, da altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen bereits nachgewiesen wurden und weitere Verunreinigungen nicht auszuschließen sind.

Ergänzend bzgl. der oben erfolgten Ausführungen zur GRZ, hier das Zitat aus dem genannten Gerichtsurteil:

„3. Die Überschreitung einer zulässigen Grundflächenzahl von 0,6 auf 0,71 ist als nicht mehr geringfügig anzusehen. 4. Will eine Gemeinde vom Gesetz vorgegebene Abweichungsmöglichkeiten von ihren planerischen Festsetzungen ausschließen - wie es für § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO in § 19 Bebauungsplans so eindeutig und unmissverständlich zum Ausdruck bringen, dass kein Spielraum für andere Auslegungen eröffnet wird.“

Siehe Hessischer Verwaltungsgerichtshof 3. Senat

Entscheidungsdatum: 05.03.2019

Aktenzeichen: 3 B 1518/18

ECLI: ECLI:DE:VGHE:2019:0305.3B1518.18.00

Dokumenttyp: Beschluss

Quelle: Hessen

Normen: § 16 BauNVO, § 19 Abs 4 BauNVO, § 36 Abs 1 S 1 BauGB“

Abteilung Bauen Wohnen Immissionen - Untere Immissionsschutzbehörde

Aus der Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes habe ich keine grundsätzlichen Bedenken.

Die lärmtechnische Betrachtung des Wohnhauses Nr. 378 als Immissionsort und Emissionsort (Diskothek) ist im laufenden Verfahren zu bewerten.

Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es bestehen derzeit keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes.

Der Änderungsbereich befindet sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Schlangenbaches bzw. Welplagebaches. Gemäß § 78 Absatz 1 Nummer 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete untersagt. Nach § 78 Absatz 8 WHG gilt diese Regelung ebenfalls für vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete. Im vorliegenden Falle handelt es sich jedoch nicht um eine Neuaufstellung, sondern um eine Änderung des Bebauungsplanes. Somit sind die Vorgaben des § 78 Absatz 3 WHG zu berücksichtigen.

Gemäß § 78 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) hat die Gemeinde bei der Änderung eines

Bauleitplanes in der Abwägung nach § 1 (7) Baugesetzbuch insbesondere

- 1.) die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger,
- 2.) die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und
- 3.) die hochwasserangepasst Errichtung von Bauvorhaben im Verfahren zu berücksichtigen.

Ich weise darauf hin, dass für die Errichtung der baulichen Anlagen im Bauantragsverfahren die Belange des Hochwasserschutzes ebenfalls berücksichtigt werden müssen, da nach § 78 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz u.a. die Errichtung baulicher Anlagen verboten ist.

Im Einzelfall kann dann nach § 78 Absatz 5 WHG eine Genehmigung vom Verbot erteilt werden, wenn das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
- den Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt UND
- hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Der Welplagebach ist ein meldepflichtiges Gewässer im Sinne des Maßnahmenprogramms. Nach Umsetzungsfahrplan ist hier ein Strahlursprung vorhanden. Gemäß § 38 Wasserhaushaltsgesetz i.V.m. § 31 Absatz 5 LWG NRW wird ein Gewässerrandstreifen von 20 Metern festgesetzt. In diesem Bereich, gemessen ab Böschungsoberkante des Baches, ist die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen (auch Zäune, Parkplätze, geschotterte Flächen, etc.) verboten. Der Gewässerrandstreifen ist als Wasserfläche mit Zweckbestimmung „Schutz für Oberflächengewässer“ darzustellen.

Die Antragstellerin hat im Zuge des Verfahrens bereits Überlegungen getroffen, wie ortsnah ein Ausgleich des verloren gehenden Rückhalteraums möglich ist. Dies ist in dem Begründungsentwurf (Stand Januar 2021) und in dem Entwurf des Umweltberichtes (Stand 22.01.2021) beschrieben. Der Welplagebach soll in drei Abschnitten umgelegt und naturnah gestaltet werden. In diesem Rahmen soll der durch die Anfüllung von Teilen des geplanten Gewerbegebiets (Herstellen der Hochwasserfreiheit bei einem HQ 100) hervorgerufene Retentionsraumverlust ausgeglichen werden. Dieser soll durch die Abgrabungen im Zuge der Bachumlegung ausgeglichen werden. Der Entwicklungskorridor des Welplagebaches entlang des geplanten Gewerbegebiets soll rund 20 m breit sein.

Für die Umlegung und naturnahe Gestaltung des Welplagebaches wird ein Genehmigungsverfahren gemäß § 68 WHG notwendig.

Für die bauliche Inanspruchnahme von Flächen des festgesetzten Überschwemmungsgebiets Welplagebach ist ergänzend ein Genehmigungsverfahren nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich.

Mobilitätsmanagement

Die Verkehrsuntersuchung zum Entwicklungsvorhaben kommt u.a. zu folgender Bewertung:

„Bei einer ausschließlichen Bewertung der Verkehrsabläufe an den vier betrachteten Hauptverkehrsknotenpunkten in den Spitzenstunden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nach dem (HBS) besteht bereits im Bestand Handlungsbedarf. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten.“ (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 inter-kommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020, S. 68).

Angesichts dieser Bewertung sollten umfassende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung des zu erwartenden Mehraufkommens an Verkehr geprüft und umgesetzt werden. Wie teilweise in der Begründung bereits erwähnt, zählen hierzu insbesondere:

- Reaktivierung der bestehenden Gleisanbindung
- Reduktion der gewerblichen Verkehrsflächen bzw. Zentralisierung der Verkehrseinrichtungen (z.B. Parkhäuser / Parkdecks)
- Logistik- und Belieferungskonzept
- Optimierung der Zuwegung für den Fuß- und Radverkehr
- Optimierung der ÖPNV-Anbindung
- Umfassende betriebliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Im Bereich des Mitarbeiterverkehrs wird der Erfolg dieser Maßnahmen stark von dem Engagement der Unternehmen abhängen. Es sollte daher frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement in die Wege geleitet werden. Hierzu ist die Möglichkeit zu prüfen, eine/n Gewerbegebietsmanager/in einzusetzen. Diese Position kann entweder von kommunaler Seite oder aus dem Unternehmenverbund heraus besetzt werden. Alternativ kann eine externe Stelle mit dem Management betraut werden. Je nachdem welcher Weg verfolgt wird, bieten sich unterschiedliche Vorgehensweisen an. Eine Möglichkeit ist etwa, dass die beteiligten Unternehmen eine Immobilien- und Standortgemeinschaft gründen, die als Trägerin einer solchen Stelle fungiert. In jedem Fall sollten die beteiligten Kommunen bzw. die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH Initiatorin eines solchen Prozesses sein.

Abteilung Umwelt – Untere Naturschutzbehörde

Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch die artenschutzrechtlichen Belange den geplanten Vorhaben auf der Grundlage der 19. FNP-Änderung nicht grundsätzlich entgegenstehen.

B) Zur zusammenfassenden Aussage des Kreises Gütersloh:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Kreis Gütersloh dem Bebauungsplan – unter Hinweis auf die Bedenken, Auflagen und Hinweise der Fachämter - grundsätzlich zustimmt.

Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr

Die Bedenken aufgrund der zusätzlich zu erwartenden motorisierten Verkehrsströme werden zur Kenntnis genommen. Die Fragestellungen sind frühzeitig von den beteiligten Kommunen und von der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH untersucht worden.

Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020:

Die verkehrlichen Auswirkungen und die Fragen der Verträglichkeit im Straßennetz sind im ersten Gutachten im Sommer 2020 untersucht und zusammengefasst worden (vgl. 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, Stand Vorentwurf Bebauungsplan).

In diesem Gutachten ist dargelegt worden, dass die **Hauptverkehrsknotenpunkte** im Umfeld des Flughafengeländes auf B 513, B 61, L 927 und L 788 in den verkehrlichen Spitzenstunden im Bestand zum Teil nicht ausreichende Verkehrsqualitäten aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Knotenpunkt Marienfelder Straße (B 513) und Nordring (B 61, KP3). 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, durch die Zunahmen im Pendlerverkehr sowie durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur im Norden und Nord-Osten von Gütersloh (Lückenschluss A 33 und Ortsumgehung Ummeln) deutlich zunehmen werden. Dabei ist unabhängig von den betrachteten Prognosefällen im Gutachten der jeweils größere Anteil der Verkehrszunahme der allgemeinen Entwicklung zuzuschreiben (siehe Verkehrsuntersuchung Juni 2020, S. 60, Tabelle 7). Dies ist insbesondere im Prognose-Planfall 1c mit der kleinsten Entwicklungsfläche von 20 ha der Fall.

Zudem belastet der Ziel- und Quellverkehr aus dem Plangebiet Teilbereich Nord die untersuchten Knotenpunkte im Bereich der Stadt Gütersloh atypisch. Das bedeutet, dass in den untersuchten Spitzenstunden der im nördlichen Plangebiet zu erwartende Ziel- und Quellverkehr aus bzw. nach Gütersloh tendenziell entgegengesetzt zum Hauptverkehrsstrom des allgemeinen Verkehrs morgens nach bzw. abends aus Gütersloh heraus fließt. Das bedeutet, dass z. B. in der Morgenspitzenstunde am KP3 Marienfelder Straße / Nordring der größere Verkehrsanteil in Richtung Stadt fließt, die Verkehre aus Richtung Gütersloh in Richtung Plangebiet Teilbereich Nord aber in entgegengesetzter Richtung. Es kommt demnach durch das Plangebiet dort nicht zu einer Verschärfung der am stärksten belasteten Fahrspuren.

Der von der Kreispolizeibehörde angesprochene problematische **Streckenabschnitt der L 927** (Tecklenburger Weg / Goppeler Straße / Südfeld) ist den Kommunen bekannt und wurde im ersten Verkehrsgutachten dokumentiert (s. dort, Kapitel 2.2.3 / 2.2.4 / 5.2). Grundsätzlich ist bezüglich der Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens festzuhalten, dass gemäß gutachterlicher Betrachtung insgesamt über die Hälfte der Ziel- und Quellverkehre aus dem nord-östlichen Umland des Flughafengeländes zu erwarten sind (u. a. Gütersloh, Verl, Bielefeld und Herford, s. dort, Kapitel 3.1). Im Gegensatz dazu ist unter Berücksichtigung der bestehenden Ziel- und Quellverkehrsbeziehungen der Pendler aus dem Westen (u. a. aus Versmold, Sassenberg und Warendorf) aus dieser Richtung nur mit maximal 5 % zu rechnen, die über die B 513 zu dem Gewerbegebiet fahren würden. Aus dem bzw. in den Süden und damit u. a. über die L 927 ist in etwa mit einem Drittel des Verkehrsaufkommens und damit deutlich weniger als über die östliche Hauptroute B in das nord-östliche Umland zu rechnen.

Die Bewertung der L 927 nach den aktuellen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) zeigt jedoch, dass die nach den Fahrbahnbreiten abzuleitenden Einsatzgrenzen für

eine verträgliche Belastung im Kfz- und Schwerverkehr bereits im Bestand deutlich überschritten werden. Eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung auf der L 927 durch eine Gewerbegebietsentwicklung auf dem Flughafengelände und dadurch zu erwartende Zunahme von Wirtschafts- und Schwerverkehren sollte daher auf der L 927 gemäß gutachterlicher Einschätzung möglichst vermieden werden.

Auf die bestehenden räumlichen Herausforderungen im Bereich der L 927 (schmale Straßenverkehrsfläche, straßenbegleitende Baumbestände, kurviger Straßenverlauf, zahlreiche Zufahrten) wird bereits heute mittels umfassender Ordnungsinformationen/-maßnahmen hingewiesen bzw. reagiert (z. B. Richtungstafeln, Hinweisschilder auf besondere Eng-/Gefahrenstellen, Geschwindigkeitsbeschränkungen). Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen mit Baumbeständen beidseits des Straßenabschnitts ist eine allgemeine Verbreiterung der Strecke im Zuge der vorliegenden Entwicklung des Teilbereichs Nord (rund 18 ha GE-Flächen) nicht Ziel der beteiligten Kommunen. Ein weitgehender Verlust der Straßenbaumbestände wäre städtebaulich und naturschutzfachlich kritisch. Insofern sind aus Sicht der Kommunen weiterhin auf der Ordnungsebene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abzustimmen und umzusetzen. Ggf. ist bei besonders problematischen Abschnitten auch die Möglichkeit einer Querschnittsverbreiterung zu prüfen und eine entsprechende Umsetzung mit den betroffenen Eigentümern und dem Straßenbaulastträger abzustimmen. Dies kann aus Sicht der Kommunen in begründeten Fällen auch unter Entnahme von einzelnen Gehölzbeständen erfolgen. Sinnvollerweise werden in solchen Fallkonstellationen gleichzeitig auch Ersatzpflanzungen vorgesehen, um den Alleecharakter langfristig zu sichern.

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. Dieses gilt analog auch für die Streckenabschnitt entlang der L 927. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten bzw. bedarf aus gutachterlicher Sicht einer Gesamtverkehrsbetrachtung. Dies betrifft auch die vorliegende Entwicklung der Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden beiden Flächennutzungsplanänderungsverfahren Nr. 19 in Gütersloh und Nr. 21 Harsewinkel sowie die parallel in Aufstellung befindlichen Bauleitplanverfahren Nr. 400 in Gütersloh und Nr. 85 in Harsewinkel.

Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021:

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine ergänzende Verkehrsuntersuchung durchgeführt (vgl. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021).

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.

Hinsichtlich der **Knotenpunkte** wurden eine detailliertere und differenzierte Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Verkehrssituation durchgeführt. Dabei wurden die zeitliche Ebene (Schwachlastzeiten neben den Spitzenstunden), die räumliche Ebene (Umlegung der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre auf die unterschiedlichen Routen und Knotenpunktzufahrten) sowie das zukünftige Mobilitätsverhalten der Beschäftigten (in Abhängigkeit von zusätzlichen Mobilitätsangeboten und einer sich verändernden Arbeitswelt) untersucht. Die relevanten umliegenden Knotenpunkte sind im ergänzenden Gutachten nochmals detailliert untersucht worden. Im Kern wurden bezüglich der Leistungsfähigkeit

der maßgeblichen Routen und Knoten festgehalten, dass alle zusätzlichen Ziel- und Quellverkehrsströme an den Hauptverkehrsknotenpunkten zu einer Verschärfung der Verkehrssituation in den Spitzenstunden führen. Dies trifft insbesondere für die Knotenpunkte auf der B 61 in Gütersloh zu.

Zudem wurden die ausschließlich lokale Bewertung der **Verkehrsqualität** in den Spitzenstunden nach starren Grenzwerten für die mittlere Wartezeit an Hauptverkehrsknotenpunkten von Landes- und Bundesstraßen gemäß HBS aus verkehrsgutachterlicher Sicht durch weitere Betrachtungsebenen ergänzt (s. dort, Kapitel 3.2). Als Fazit der ergänzenden Betrachtung hinsichtlich der Kriterien und Grenzwerte der Verkehrsqualitätsstufen gemäß HBS kann festgehalten werden, dass sowohl das Kriterium der mittleren Wartezeit als auch die Aussagekraft durch eine lokale Betrachtung von einzelnen Knotenpunkten „am Ende einer Route“ im Zuge der geplanten Entwicklung einer 18 ha großen Fläche abgewogen werden sollten. Gemäß gutachterlicher Einschätzung ist auch zu beachten, dass die Qualitätsstufe E stets im Dialog mit dem Baulastträger unter Berücksichtigung des räumlichen und zeitlichen Ausmaßes der Verkehrssituation in den Spitzen diskutiert werden muss und nicht per se zum Ausschluss von Entwicklungsmaßnahmen führt.

Bezüglich der Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem **Fahrrad** hält der Gutachter fest, dass diese über die B 513 grundsätzlich möglich ist, aber hier natürlich große Sicherheitsdefizite bestehen (s. dort, Kapitel 4). Dafür ist eine Anbindung des Plangebiets für den Fahrradverkehr über andere Routen gut möglich, auch wenn dieses etwas längere Wegstrecken bedingt. Zu nennen sind insbesondere aus Richtung Gütersloh die attraktive Verbindung aus der Innenstadt heraus über den Ohlbrocksweg und aus Richtung Marienfeld über den Bereich Oester und Nottebrocksweg.

Im Zuge eines **betrieblichen Mobilitätsmanagement** (s. dort, Kapitel 5) gibt es gemäß Gutachter viele Maßnahmen, die in einem Gewerbe- und Industriegebiet dazu beitragen können, weniger Kfz-Verkehr zu erzeugen als bisher angesetzt. Durch den Neubau können zudem frühzeitig Strukturen und ggf. auch Flächen für zusätzliche Mobilitätsangebote berücksichtigt werden.

Ergebnis - Gesamtbetrachtung und ein ganzheitliches Konzept

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 Gewerbestandorts 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.

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 / Goppeler Straße / Südfeld).
- Ggf. punktuell Querschnittsverbreiterung bei besonders problematischen Streckenabschnitten wie beispielsweise entlang der L 927.

Die notwendigen Ertüchtigungen der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 in den Bauleitplanverfahren Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel wurden im Zuge der Erschließungsplanung vorbereitet und mit dem Straßenbaulastträger grundsätzlich abgestimmt. Die entsprechend im Plangebiet benötigten Flächen werden nach dem heutigen Sachstand in den beiden Entwurfsplänen planungsrechtlich gesichert. Im Zuge der abschließenden Entwurfserarbeitung sind die Planbereiche des Bebauungsplans Nr. 400 (Stadt Gütersloh) und des Bebauungsplans Nr. 85 (Stadt Harsewinkel) zur Sicherung neuer Haltstellen auf der Südseite der B 513 geringfügig erweitert worden. Die Neuordnung der südlichen Haltestellen wurden dabei in der Erschließungsplanung mit den relevanten Stellen abgestimmt.

Angesichts der vorhandenen Belastung und der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme, die wie dargestellt größer ausfällt als der Anstieg durch die vorliegende Planung im Teilbereich Nord, sowie der atypischen Verkehrsströme des Gewerbegebiets im Vergleich zu den allgemeinen Verkehren gehen die Städte Gütersloh und Harsewinkel davon aus, dass entsprechende Regelungen zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung sachgerecht und angemessen abgestimmt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Ergänzend zu der Untersuchung aus Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt und in der Untersuchung September 2022 zusammengefasst (siehe Anlage A.13 Bebauungsplanbegründung). Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harsewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen gleichzeitig als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung. Auf die ausführlichen Darstellungen dazu in Kapitel 5.4.2 der Bebauungsplanbegründung wird verwiesen.

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 Werktage 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 – 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-w-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.

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 (siehe dazu Kapitel 5.5 Bebauungsplanbegründung). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

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 im vorliegenden Bauleitplanverfahren 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. 400 und Nr. 85 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 qualitätvoller 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 Bahnhalt punkts 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 schienen gebundenen 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 schienen gebundenen 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.

Zu prüfen ist auch, ob frühzeitig ein überbetriebliches Mobilitätsmanagement vorbereitet werden kann, sobald die ersten Unternehmen feststehen. Im Zuge der geplanten Gesamtentwicklung des Hauptgebiets südlich der B 513 werden sich aufgrund der Größenordnung im Gegensatz zu dem vorliegenden ersten untergeordneten Bauabschnitt nördlich der B 513 hier konkretere Möglichkeiten ergeben. Der zentrale Anschlusspunkt für den ÖPNV und für die Verknüpfung mit betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen wird voraussichtlich das frühere Main Gate sein. Auch aus diesem Grund wird die Haupteerschließung für den vorliegenden ersten Abschnitt nördlich der B 513 auf Grundlage der gemeinsamen städtebaulichen Rahmenplanung im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel mit einer entsprechenden LSA-Kreuzung genau dort vorgesehen.

Zusammenfassend geht die Stadt Gütersloh davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. besonders Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung)) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung)) 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.

Die umliegenden kleinen Gemeindestraßen bzw. Wirtschaftswege im Außenbereich sind nicht als Erschließung für den motorisierten Lieferverkehr des vorliegenden Plangebiets vorgesehen. Dies gilt insbesondere für den Nottebrocksweg.

Die Knotenpunkte für die Erschließung des Gewerbegebiets werden mit Lichtsignalanlagen (LSA) geplant, der Zeitpunkt des Vollausbaus und der Inbetriebnahme der LSA ist noch mit den Beteiligten abzustimmen.

Zu: Abteilung Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

Zur FNP-Änderung werden keine konkreten Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Die Abgrenzung Gewerbefläche – Grünzug richtet sich u. a. nach dem wasserrechtlichen Verfahren, das intensiv mit dem Kreis Gütersloh abgestimmt wird. Das unten in der Stellungnahme genannte Gerichtsurteil beinhaltet keinen erkennbaren konkreten Bezug zum vorliegenden Planungsfall auf FNP-Ebene. Der ergänzende Hinweis auf den Beschluss des Hessischen VGH vom 05.03.2019 betrifft eine völlig andere Fallkonstellation. Dort ging es um eine Baugenehmigung für ein Wohnbauvorhaben mit 44 Wohneinheiten und Tiefgarage in einem Mischgebiet mit einer im Bebauungsplan ausdrücklich als Höchstgrenze festgesetzten GRZ 0,4 und um die Frage, in welchem Umfang sich dort die Genehmigungsbehörde über die Planinhalte hinwegsetzen darf. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Kreis Gütersloh derart anders gelagerte Fallgestaltungen ohne Bezug zur vorliegenden Planungsaufgabe hier zitiert.

Zu den Hinweisen auf die klimatischen Veränderungen und auf die Umweltbelange sowie zum Bedarf und zur Standortfrage wird auf das Plankonzept mit Gewässerrenaturierung, umfassenden Grünflächen etc. und auf den Umweltbericht sowie auf den Bebauungsplan mit Begründung und auf die vorbereitende Regionalplan-Änderung verwiesen.

Zur angeregten maximale Gesamtversiegelung von 0,6 wird auf die Beratungsunterlagen zum Bebauungsplan verwiesen. Im Ergebnis ist eine Betrachtung im Einzelfall und ein Gesamtkonzept zugeschnitten auf das konkrete Planungsziel und auf die konkrete Situation notwendig. Das Plankonzept strebt einen sinnvollen Kompromiss zwischen Eingriff/Versiegelung sowie Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen an, die bereits jetzt eindeutig im Bebauungsplan (siehe dort) geregelt werden und auch dem Klima- und Wasserhaushalt dienen. Auf die Ziele und Grundsätze der Landesplanung im LEP und in Regionalplan sowie im Regionalplan-Entwurf OWL 2020 wird in diesem Sinne ebenfalls Bezug genommen.

Der Hinweis auf die sechs Vertikal-Brunnen wurde an die weiteren Beteiligten zur Klärung parallel zum weiteren Planverfahren weitergeleitet.

Bezüglich des Hinweises zur Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem südlich des Plangebietes gelegenen ehemaligen Flugplatzgelände ist festzustellen, dass während der militärischen Nutzung für den Standort eine autarke Trinkwasserversorgung ohne Anbindung an das öffentliche Netz betrieben wurde. Der letzte wasserrechtliche Bescheid des Kreises Gütersloh an die britischen Streitkräfte, vertreten durch die Bundesrepublik Deutschland, diese vertreten durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, vom 11.12.2012 erlaubte eine Grundwasserentnahme aus sechs Brunnen von maximal 420.000 m³/a. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurde hierfür nicht ausgewiesen. Nach Beendigung der militärischen Nutzung hat der Kreis Gütersloh mit Datum vom 25.09.2017 der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben einen neuen wasserrechtlichen Bescheid für eine befristete Grundwasserentnahme aus sechs Brunnen von nicht mehr als 175.200 m³/a erteilt. Diese aktuell erlaubte Grundwasserentnahme beläuft sich damit auf deutlich weniger als die Hälfte der Grundwasserentnahme während der militärischen Nutzung. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden auch in diesem Zusammenhang nicht ausgewiesen. Die Grundwasserentnahme diente i. W. der Versorgung der bis Ende 2020 in der Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße untergebrachten Flüchtlinge. Bis Ende 2022 wird i. W. das Impfzentrum bzw. die Impfstelle des Kreises Gütersloh, Marienfelder Straße 351, auf diese Weise versorgt.

Mit den Stadtwerken Gütersloh ist eine kontinuierliche Vorabstimmung bezüglich des temporären Weiterbetriebs des Wasserwerks und der vorhandenen Trinkwasserbrunnen auf dem Flugplatzgelände sowie der Anlage neuer Trinkwasserbrunnen auf und in der Nähe des Flugplatzgeländes, auch zur öffentlichen Versorgung, erfolgt. Demnach werden zu-

künftige Trinkwasserbrunnenstandorte das geplante Gewerbe- und Industriegebiet nördlich und südlich der B 513 berücksichtigen. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden für eine öffentliche Trinkwasserversorgung bisher nicht ausgewiesen. In den entsprechenden wasserrechtlichen Verfahren ist dieser Belang zu beachten.

Der Hinweis der Abteilung Gesundheit des Kreises Gütersloh, dass altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen bereits nachgewiesen wurden und weitere Verunreinigungen nicht auszuschließen sind, hat insbesondere für das ehemalige Flugplatzgelände und die hier betriebene Trinkwassergewinnung und -aufbereitung zu gelten.

Für ehemals an die Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem Flugplatzgelände angeschlossene Bereiche des Plangebietes wurde eine neue Trinkwasserversorgung organisiert bzw. kann im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Gewerbegebietes ein Anschluss an die öffentliche Trinkwasserversorgung umgesetzt werden. Der Hinweis, dass aus Gesundheitsvorsorgegründen die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen sei, wurde in den Hinweisen auf der Plankarte des Bebauungsplans ergänzt. Aufgrund der vom Kreis genannten, aber nicht spezifizierten Verdachtsmomenten außerhalb des vorliegenden Plangebiets, wird dies als zweckdienlich und ausreichend eingestuft.

Vorgesehen ist im Plangebiet eine zentrale Trinkwasserversorgung. Diese erfolgt im Plangebiet Nr. 400 sowie auch im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harzewinkel durch die neue geplante Trinkwasserringleitung. Diese wird im Bereich der Planstraßen, des zentralen Fuß-/Radwegs sowie im Bebauungsplan Nr. 85 parallel zur B 513 durch die öffentliche Verkehrsgrünfläche geführt. Bereits nachgewiesene altlastenbedingte Grundwasserverunreinigungen im Plangebiet sind nicht bekannt.

Zu: Abteilung Bauen Wohnen Immissionen - Untere Immissionsschutzbehörde

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen werden. Einzelheiten zur Fragestellung der bisherigen Nutzungen im Plangebiet werden auf Ebene des Bebauungsplans behandelt (siehe dort).

Zu: Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es wird zur Kenntnis genommen, dass derzeit keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen. Die Fragen des Umgangs mit der umfassend geplanten Gewässerrenaturierung auf den Grünflächen im Norden, der Kompensation bzw. der Neuanlage von wasserwirtschaftlich und naturschutzfachlich wertvoll gestaltetem Retentionsraum und der Geländemodellierung im Bereich der neu festgesetzten Gewerbegebiete sind intensiv mit den Fachbehörden erörtert worden. Derzeit wird hierfür wie abgestimmt das separate wasserrechtliche Verfahren gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) 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 erfolgte durch den Kreis Gütersloh mit Schreiben vom 12.12.2022.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Bauleitplanung eine Neuplanung und anders als in der Stellungnahme in dem formalen Ergänzungsteil als Textbaustein aufgenommen keine Änderung eines Bebauungsplans darstellt und tatsächlich teilweise in das festgesetzte **Überschwemmungsgebiet** des Schlangenbachs bzw. Welplagebachs eingreift. Zwar ist, wie von der Behörde festgestellt, zunächst gemäß § 78(1) WHG die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen im Bereich festgesetzter Überschwemmungsgebiete untersagt. Gemäß § 78(2) WHG *kann die zuständige Behörde aber abweichend die Ausweisung neuer Baugebiete aus-*

nahmsweise zulassen, wenn bestimmte, im Gesetz aufgeführte Bedingungen zur Standortfrage, zum Hochwasserschutz einschl. Volumenausgleich und Sicherung der Neubauvorhaben, zu ggf. Betroffenen im Umfeld etc. insgesamt erfüllt sind. Vor diesem Hintergrund werden u. a. die oben genannten, sehr umfassenden Maßnahmen der Gewässerrenaturierung durchgeführt. Auf das wasserrechtliche Verfahren gemäß § 68 WHG und auf die weiteren Aussagen in der Begründung zur Bauleitplanung wird Bezug genommen.

Der Welplagebach wird mittels Wasserflächen gemäß § 9(1) Nr. 16a BauGB und umfassenden Maßnahmenflächen gemäß § 9(1) Nr. 20 BauGB in einer Breite von grundsätzlich 20 m planungsrechtlich gesichert und langfristig geschützt. Die Maßnahmenflächen dienen dabei der Sicherung eines gewässerbegleitenden naturnahen Entwicklungskorridors (Breite mind. 20,0 m) entlang des Schlangenbachs/Welplagebachs. Gleichzeitig wird der festgesetzte schützenswerte Altbaumbestand erhalten. Die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen (auch Zäune, Parkplätze, geschotterte Flächen, etc.) innerhalb der Flächen ist unzulässig. Den Vorgaben des Kreises zum Erhalt und Schutz des Gewässers kann somit umfassend Rechnung getragen und gleichzeitig die Entwicklung der Saumbereiche mittels der definierten Maßnahmen im Bebauungsplan zielgerichtet vorgegeben und gesteuert werden. Auf die Festsetzung des Gewässerrandstreifens als Wasserfläche, die lediglich den allgemeinen Schutz des Gewässers verfolgt, soll damit begründet verzichtet 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). Aus Sicht der Kommunen sind die kumulativen Anforderungen gemäß § 78(2) WHG gegeben. Der Antrag nach § 78(2) WHG wurde parallel zu den Bauleitplanverfahren gestellt. Auf die diesbezüglich ausführlichen Antragsunterlagen wird entsprechend verwiesen. 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 festgesetzte Überschwemmungsgebiet bestehen, bis die Bezirksregierung Detmold als Obere Wasserbehörde eine Änderungsverordnung erlässt.

Zu: Mobilitätsmanagement

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH haben die verkehrlichen Fragen soweit heute möglich intensiv weiter geprüft und abgestimmt. Grundsätzlich wird auf bereits gesagtes unter „Zu: Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr“ verwiesen.

Die ausführlichen Hinweise bezüglich eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagement werden zur Kenntnis genommen und sind parallel zur Bauleitplanung zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen.

Auf FNP-Ebene ergeben sich hieraus keine weiteren Planinhalte.

Abteilung Umwelt - Untere Naturschutzbehörde

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Belange sind intensiv im Bebauungsplan-Verfahren weiter bearbeitet und mit der Fachbehörde abgestimmt worden. Die erforderlichen CEF-Maßnahmen für Fledermäuse sind bereits mit entsprechenden Gebäuden in den gewässernahen Grünzonen umgesetzt worden. Die konkreten Planungen und Bilanzierungen sind vertieft worden und werden im weiteren Bebauungsplan-Verfahren mit den Beteiligten im Detail abgestimmt (siehe dort). Auf FNP-Ebene besteht hier derzeit kein weiterer Handlungsbedarf.

8. Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstellen Gütersloh/Münster/Warendorf (Schreiben vom 26.04.2021 und 23.04.2021)

A) Schreiben vom 26.04.2021

Dem o. g. Planvorhaben stehen keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken entgegen, obwohl landwirtschaftliche Nutzfläche überplant wird.

Da die Änderung des Flächennutzungsplanes allerdings die gemeinsame Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets (GIB) der Städte Gütersloh und Harsewinkel betrifft, wird vorsorglich auf die Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer vom 23.04.2021 zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Harsewinkel und zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ hingewiesen. Eine Kopie der Stellungnahme zur Änderung des FNP ist als Anlage diesem Schreiben beigelegt.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die Agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

Schreiben vom 23.04.2021 (Stellungnahme zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Harsewinkel)

Dem o. g. Planvorhaben stehen wesentliche landwirtschaftliche / agrarstrukturelle Bedenken entgegen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch die Überplanung des Gebietes ca. 15 ha landwirtschaftliche Nutzfläche unwiderruflich verloren gehen. Von dem Flächenverlust ist vor allem ein in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet ansässiger Landwirt betroffen, dem ein Drittel seiner bewirtschafteten Fläche verloren gehen würde.

So wird er im Bereich der neu ausgewiesenen gewerblichen Baufläche ca. 7 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, davon 5,6 ha intensiv bewirtschaftetes Ackerland, verlieren. Desweiteren werden durch die abschnittsweise Verlegung des Welpagebaches und die damit verbundene Neuausweisung von Retentionsflächen und der Anlage von Sekundärräuen, ein 5,4 ha großer Ackerschlag und eine 2,6 ha große Grünlandfläche zusätzlich und unwiderruflich der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen.

Der betroffene landwirtschaftliche Betrieb existiert an dem Standort seit Generationen und wird derzeit im Nebenerwerb geführt. Der Umfang der von ihm bewirtschafteten Fläche ist für einen Nebenerwerbsbetrieb überdurchschnittlich. Dementsprechend haben die Einnahmen aus der landwirtschaftlichen Tätigkeit einen substantiellen Anteil am Gesamteinkommen und können bei Betrieben dieser Größenordnung zwischen 25 und 30 % liegen (Quelle: „Die wirtschaftliche Lage der landwirtschaftlichen Betriebe“, Buchführungsergebnisse der Testbetriebe des Wirtschaftsjahres 2018/2019; Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft). Der Verlust der Flächen wird für den Landwirt und seine Familie daher mit deutlichen, finanzielle Einbußen einhergehen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Verlust kurz- bis mittelfristig durch die Zupacht freiwerdender Flächen ausgeglichen werden kann. Weiterhin ist anzumerken, dass die betreffenden Flächen in arrondierter Lage zur Hofstelle liegen und somit eine unmittelbare Bewirtschaftung ermöglichen. Sollte der betroffene Landwirt zukünftig auf weiter entfernte Flächen ausweichen müssen, ist aufgrund höherer Wegekosten, Rüstzeiten, höherer Maschinen- und Arbeitskosten mit insgesamt höheren Bewirtschaftungskosten je Flächeneinheit zu rechnen.

Zudem liegt die Hofstelle des Landwirtes zwischen den neu ausgewiesenen Grünflächen mit der Zweckbestimmung für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Wasserflächen (siehe Abbildung 1). Auf der Hofstelle befindet sich unter anderem ein Mastschweinstall mit 500 Mastplätzen der sich in ca. 60 m Entfernung zu der größeren der beiden Grünflächen befindet. Zusätzlich grenzt bzw. liegt die Hofstelle in Teilen in dem bereits festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Es bestehen daher erhebliche Bedenken bezüglich der betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten wie z.B. die Erweiterung der Stallanlagen.

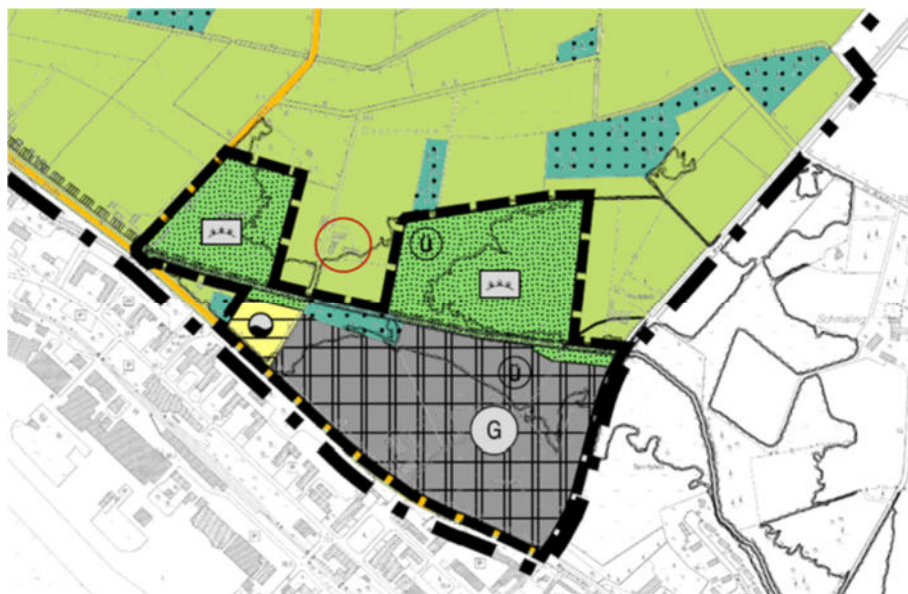


Abbildung 1 Darstellung der 21. Änderung des Flächennutzungsplans; rot markiert: Hofstelle des betroffenen Landwirten

Drüber hinaus ist die Planung von Trink- und Brauchwassergewinnung in diesem Planungsbereich in Vorbereitung, dem eine Wasserschutzgebietsausweisung folgen könnte. Das birgt weitere Nutzungseinschränkungen und wird die ohnehin angespannte agrarstrukturelle Situation zusätzlich verschärfen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

Das integrierte Handlungskonzept „Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks““ sieht ebenfalls die gewerbliche Nutzung des südlich der B 513 liegenden Areals vor, welches u.a. die ehemaligen Britischen Mannschaftsunterkünfte umfasst. Aus landwirtschaftlicher Sicht ist zu bedauern, dass dieser Abschnitt nicht für die Erschließung des Gewerbegebietes priorisiert wird. Dies insbesondere unter dem Aspekt, dass der Erhalt und die Verbesserung der Flächenausstattung für die Landbewirtschaftung ein Ziel des aktuellen Regionalplanes für den Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld ist.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass für das vorliegende Plangebiet der FNP-Änderung und des Bebauungsplans Nr. 400 in Gütersloh keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken bestehen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die frühere Nutzung von erheblichen Teilflächen als Siedlungsbereich und als Sportfläche zu verweisen.

Da der planerische Kontext mit der Flächenentwicklung im westlich anschließenden Stadtgebiet Harsewinkel zu beachten ist wird die von der Landwirtschaftskammer zu der dortigen Planung kritische Stellungnahme vom 23.04.2021 zur 21. FNP-Änderung der Stadt Harsewinkel ebenfalls beigelegt.

Die Kommunen und die Gewerbetreibende Flugplatz Gütersloh GmbH stehen im gesamten Planungsprozess in einem engen Kontakt mit dem betroffenen Landwirt, der als Lohnunternehmer die Hofstelle im Nebenerwerb betreibt. Neben der Frage der bisherigen Bewirtschaftung von Flächen spielen Zugänglichkeit, Gewässerrenaturierung etc. hierbei eine Rolle. Hier sind jeweils gemeinsam Lösungen unter sachgerechter Berücksichtigung der Belange der Beteiligten gefunden worden. Die wirtschaftliche Gefährdung des Betriebs wurde hier nicht gesehen. Dagegen kommt die Möglichkeit der Unterhaltung der umfangreichen (Grünland-)Flächen für Ausgleichsmaßnahmen durch den Betreiber in Frage.

Zur frühzeitigen Klärung der möglichen Geruchsimmissionen im Plangebiet durch den genannten Betrieb wurde eine gutachterliche Untersuchung entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigelegt ist und dort zu beachten ist (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).

Der bestehende Betrieb Oester 56 weist einen genehmigten Tierbestand von 500 Mastschweinen auf. Zur Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsabsichten wurde im Gutachten zudem ein Stallneubau mit 1.000 Mastplätzen angesetzt. Der potenzielle Neubau wird im Gutachten südlich der Hofstelle, direkt gegenüber der kleinen Waldfläche im Plangebiet Nr. 85 angerechnet. Aus Sicht der Stadt wird damit den denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten sachgerecht Rechnung getragen. Im Ergebnis würden die Gewerbeflächen nur randlich in der Größenordnung des Immissionswerts der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiet in Höhe von 15 % der Jahresstunden belastet. Die höher belasteten Bereiche liegen im der zu erhaltenden Waldfläche im Plangebiet und des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens westlich des Wirtschaftswegs. Zu Einzelheiten wird auf die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigelegte Gutachten verwiesen.

Somit ist das Planvorhaben mit der gemeinsamen und nach wie vor sehr sinnvollen Haupterschließung mit dem zentralen Knotenpunkt in Höhe des Main Gates unter diesem Aspekt grundsätzlich umsetzbar.

Bezüglich der Hinweise zur Planung von Trink- und Brauchwassergewinnung sowie der Wasserschutzgebietsausweisung geht die Stadt davon aus, dass diese sich auf Bereiche östlich des Plangebietes beziehen. Mit den Stadtwerken Gütersloh ist eine kontinuierliche Vorabstimmung bezüglich des temporären Weiterbetriebs des Wasserwerks und der vorhandenen Trinkwasserbrunnen auf dem Flugplatzgelände sowie der Anlage neuer Trinkwasserbrunnen auf und in der Nähe des Flugplatzgeländes, auch zur öffentlichen Versorgung, erfolgt. Demnach werden zukünftige Trinkwasserbrunnenstandorte das geplante Gewerbe- und Industriegebiet nördlich und südlich der B 513 berücksichtigen. Wasserschutzgebiete mit Wasserschutzzonen wurden bisher nicht ausgewiesen. In den entsprechenden wasserrechtlichen Verfahren ist dieser Belang zu beachten. Für ehemals an die Wassergewinnung und -aufbereitung auf dem Flugplatzgelände angeschlossene Bereiche des Plangebietes wurde eine neue Trinkwasserversorgung organisiert bzw. kann im Zusammenhang mit der Realisierung des geplanten Gewerbegebietes ein Anschluss an die öffentliche Trinkwasserversorgung umgesetzt werden. Ergänzend wird auf der Planentwurfskarte ein Hinweis dargestellt, dass aus Gesundheitsvorsorgegründen die Errichtung von zusätzlichen privaten Trinkwasserbrunnen zur Versorgung der einzelnen Betriebe auszuschließen ist. Vorgesehen ist im Plangebiet eine zentrale Trinkwasserversorgung.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

9. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Schreiben vom 29.04.2021)

- A) [...] für die Beteiligung der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld anlässlich des oben genannten Verfahrens bedanken wir uns.

Der Bebauungsplan dient der Entwicklung des ehemaligen militärischen Areals am Flugplatz Gütersloh. Hierzu streben die Kommunen Herzebrock-Clarholz, Harsewinkel und Gütersloh eine Entwicklung als regional bedeutsamer interkommunaler Wirtschaftsstandort an. Eine Nachnutzung in Form eines interkommunalen Gewerbegebietes wird von unserer Seite ausdrücklich unterstützt.

Die kommunale Planung ermöglicht in Form einer Angebotsplanung für Wirtschaftsflächen eine hohe Flexibilität für die weitere Ausgestaltung des Standortes durch die Wirtschaftsförderungen des Kreises und der Kommunen. Aus Sicht der IHK stellt das Vorhaben zur gewerblichen Entwicklung des Flugplatzes Gütersloh eines der wichtigsten Konversionsprojekte und industriellen Flächenvorhaben des Kreises für die kommenden Jahre dar.

Entgegen der noch im Entwicklungskonzept von 2015 festgestellten, eher moderaten Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen in der Region, hat sich diese inzwischen deutlich verstärkt. Seit Jahren gibt es insbesondere im Kreis Gütersloh und der angrenzenden Stadt Bielefeld durch die sehr dynamische wirtschaftliche Entwicklung eine hohe Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen, die nur zum Teil gedeckt werden kann. Insbesondere besteht eine hohe Nachfrage nach industriell nutzbaren Flächen, sodass wir empfehlen, über die gewerbliche Nutzung (GE bzw. GEN) hinaus an geeigneten Stellen industrielle Nutzungen (GI) auszuweisen. Entsprechend der Variantenplanung halten wir die Variante 1 ebenfalls als am sinnvollsten.

Der Standort ist durch eine Gleisanbindung an die TWE-Strecke angebunden. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, das Gebiet über mehrere Verkehrsträger zu erschließen und insbesondere im später folgenden südlich angrenzenden Plangebiet Industrie- und Logistikbetriebe mit entsprechenden Transportbedarfen zu gewinnen. Auch ermöglicht die bestehende Strecke perspektivisch eine Erschließung über den schienengebundenen ÖPNV.

Die Orientierung der Grundflächenzahl und Baumassenzahl an der Obergrenze der möglichen Nutzung schafft eine effiziente und flächensparende Nutzung und wird im neuen Regionalplan ausdrücklich gefordert. Wir unterstützen dieses Anliegen im Sinne einer nachhaltigen gewerblichen Entwicklung des Standortes.

Die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes dient der Sicherung und Entwicklung des Standortes. Sie ist auf die 26. Regionalplanänderung sowie den Entwurf des neuen Regionalplanes hin angepasst. Wir begrüßen die Änderung des Flächennutzungsplanes und sehen hierin eine sinnvolle Umsetzung der überörtlichen Planung. Sie schafft einen guten Ausgleich von Siedlungsentwicklung und Umwelt. Die industrielle und gewerbliche Entwicklung des Konversionsstandortes schafft dringend benötigte Gewerbeflächen und liegt im hohen Interesse der Region Ostwestfalen.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung und bitten um weitere Einbeziehung ins Planverfahren.

- B) Die Aussagen der IHK, die Einschätzung der Nachfragesituation und die Bewertung des vorliegenden Gewerbestandorts als Konversionsfläche werden zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung wird aufgrund der geschilderten Situation in der Region durchgeführt.

Zum Immissionsschutzkonzept ist festzuhalten, dass in dem Planbereich nördlich der B 513 mit Blick auf die umgebenden Wohnnutzungen im Außenbereich und angesichts der zu beachtenden Planungsperspektiven im Plangebiet südlich der B 513 die Festsetzung eines GI-Gebiets nicht sinnvoll möglich sind. Hierzu wird auf das Schallgutachten und auf die Erläuterungen in der Planbegründung zum Bebauungsplan verwiesen (siehe dort). Auf FNP-Ebene ergeben sich hieraus keine weiteren Planinhalte.

10. Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile – Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit (Schreiben vom 15.03.2021)

- A) [...] Durch das markierte Planungsgebiet verläuft unsere Richtfunkstrecke HY1324-HY0720. Um einen ordnungsgemäßen Richtfunkbetrieb zu gewährleisten dürfen Neubauten im Bereich der Richtfunktrasse nicht höher als 30 m errichtet werden. Außerdem ist darauf zu achten das in der Bauphase keine Baukräne in das Funkfeld hinein schwenken.

In der Anlage „Gütersloh 19 FNP_Trassenschutz Report“ finden Sie in der Datei „Trassendaten.csv“ die Daten der beschriebenen Richtfunkstrecke. Die beigefügten Shapes sind im Koordinatensystem WGS84 und können in ein Geo-Daten Programm geladen werden.

Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung.

Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen der Telekom – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH, in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an:

Ericsson Services GmbH
Prinzenallee 21
40549 Düsseldorf

oder per Mail an

bauleitplanung@ericsson.com

- B) Die Richtfunktrasse wurde im Planentwurf des Bebauungsplans Nr. 400 zeichnerisch in der Plankarte und textlich in den Hinweisen aufgenommen. Die Ericsson Services GmbH wurde ebenfalls beteiligt und hat mit Schreiben vom 22.03.2021 mitgeteilt, dass keine Einwände bzw. spezielle Planungsvorgaben bestehen. Auf FNP-Ebene ergeben sich hieraus keine weiteren Planinhalte.

11. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15 (Schreiben vom 22.04.2021)

- A) [...] die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.
Zur o. a. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Belange der Telekom sind von dieser Änderung nicht betroffen.

- B) Es wird festgehalten, dass keine konkreten Bedenken gegen die vorliegende Planung vorgetragen worden sind.

12. Westnetz GmbH Münster (Schreiben vom 16.04.2021)

- A) [...] als Anlage zu Ihrem Schreiben haben Sie uns den Entwurf der Planunterlagen zur Stellungnahme übermittelt.
Wir weisen darauf hin, dass sich innerhalb bzw. am Rande des Geltungsbereiches des o.g. Flächennutzungsplans ein Info/Datenkabel befindet. Maßnahmen die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Für den Dienstgebrauch und zur Berücksichtigung bei Ihren weiteren Planungen, übersenden wir Ihnen einen Planausschnitt, aus dem der Leitungsbestand ersichtlich ist.
Weitere Bedenken und Anregungen werden nicht geltend gemacht.
Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der innogy Netze Deutschland GmbH befindlichen Anlagen der Verteilnetze Strom und Gas.
- B) Konkreten Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Die Hinweise sind im Zuge der Umsetzung der Bauleitplanung zu beachten. Auf FNP-Ebene ergeben sich hieraus keine weiteren Planinhalte.

13. Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Westfalen (Schreiben vom 26.03.2021)

- A) [...] das hier in Rede stehende Plangebiet befindet sich nicht in der Nähe einer Bundesautobahn. Belange der BAB sind daher nicht betroffen. Aufgrund der Nähe zur B 513 möchten wir Sie bitten, den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu beteiligen, falls noch nicht geschehen.
- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL ist entsprechend eingebunden (siehe oben).

14. Ericsson Services GmbH (Schreiben vom 22.03.2021)

- A) [...] bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.
Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt.
Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein.
Richten Sie diese Anfrage bitte an:
Deutsche Telekom Technik GmbH
Ziegelte 2-4
95448 Bayreuth
richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de

Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich keine Anregungen und Bedenken. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Die Deutsche Telekom Technik GmbH (Best Mobile – Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit) ist entsprechend eingebunden (siehe oben).

15. Vodafone NRW GmbH (Schreiben vom 28.04.2021)

- A) [...] vielen Dank für Ihre Informationen.
Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.
Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

2. Einwendung 2 (Schreiben vom 10.03.2023)

- A) in der vorbezeichneten Angelegenheit zeigen wir die rechtliche Vertretung der Interessen unseres Mitglieds, [...], an. Eine auf uns lautende Vollmacht fügen wir diesem Schreiben im Original bei. Wir beziehen uns auf die offengelegten Planunterlagen, zu denen wir nachfolgend namens und in Vollmacht unseres Mitglieds Stellung nehmen:

Unser Mitglied ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes, welcher nordwestlich des Planungsgebietes gelegen ist. Wie Ihnen bekannt ist, betreibt unser Mitglied auf seiner landwirtschaftlichen Hofstelle Schweinemast und plant Erweiterungsschritte in Form eines neuen Stallbauvorhabens mit 1.000 Mastplätzen.

Der landwirtschaftliche Betrieb unseres Mitglieds existiert an dem Standort Oester 56 seit Generationen und wird derzeit im Nebenerwerb geführt. Der Umfang der von ihm bewirtschafteten Fläche ist für einen Nebenerwerbsbetrieb überdurchschnittlich, vgl. auch Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW zur 21. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Harrewinkel vom 23.04.2021. Die Einnahmen aus der landwirtschaftlichen Tätigkeit stellen einen substantiellen Anteil am Gesamteinkommen dar.

Wie durch die Landwirtschaftskammer zutreffend festgestellt, wird der mit der Ausweisung des Gewerbe- und Industriegebietes einhergehende Verlust der Flächen für unser Mitglied und seine Familie mit deutlichen, finanzielle Einbußen einhergehen. Auch aus Sicht unseres Mitglieds ist nicht zu erwarten, dass der Verlust kurz- bis mittelfristig durch die Zupacht freiwerdender Flächen ausgeglichen werden kann. Weiterhin ist anzumerken, dass die betreffenden Flächen in arrondierter Lage zur Hofstelle liegen und somit eine unmittelbare Bewirtschaftung ermöglichen. Sollte unser Mitglied zukünftig auf weiter entfernte Flächen ausweichen müssen, ist aufgrund höherer Wegekosten, Rüstzeiten, höherer Maschinen- und Arbeitskosten mit insgesamt höheren Bewirtschaftungskosten je Flächeneinheit zu rechnen.

Hinzu kommt, dass die Hofstelle zwischen den neu ausgewiesenen Grünflächen mit der Zweckbestimmung für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Wasserflächen gelegen ist. Auch diesbezüglich verweisen wir auf die vorgenannte Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW vom 23.04.2021.

Der vorhandene Mastschweinestall mit 500 Mastplätzen befindet sich in ca. 60 m Entfernung zu der größeren der beiden Grünflächen. Zusätzlich grenzt bzw. liegt die Hofstelle in Teilen in dem bereits festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Es bestehen daher auch seitens unseres Mitglieds erhebliche Bedenken bezüglich seiner betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere im Hinblick auf eine zukunftsfähige Erweiterung der Stallanlagen.

Die „Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebes [...] im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Marienfelder Straße in Harrewinkel“ vom 07.02.2017 legt für den geplanten Stall noch eine dem damaligen Stand der Technik entsprechende konventionelle Planung des Stallbaus mit Abluftschächten mit einer Höhe von 10 m und 3 m über Dachfirst sowie eine Austrittsgeschwindigkeit der gefassten Abluft in Höhe von $v \geq 7$ m/s zu Grunde. Nach den derzeit gültigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden wachsenden Anforderungen an eine tierwohlgerechte Tierhaltung und die damit verbundenen Anforderungen an den Stallbau, ist eine zukunftsfähige Entwicklung des Betriebes unseres Mitglieds unter Zugrundelegung einer derart konventionellen Planung evident nicht möglich.

Nur durch Erfüllung Tierwohlstandards der Haltungsstufen 3 und 4, welche zwingend Außenklimabereiche erfordern, wird in Zukunft eine Vermarktung der gemästeten Schweine und damit ein Fortbestehen des Betriebes möglich sein. Unser Mitglied beabsichtigt daher mittelfristig eine Erweiterung des Betriebes um einen 1.000 Mastplätze umfassenden, freigelüfteten Stallbau mit Ausläufen, welche ggf. im Einstreuverfahren betrieben werden sollen. Die Klimaregulation bzw. der Witterungsschutz soll durch Windschutznetze und -rollos in Buchtenbreite gewährleistet werden.

Solche freigelüfteten Mastschweineställe mit teil- bzw. vollperforiertem Auslauf sind durch ihre Aufteilung in einen Innen- und Außenbereich besonders tiergerecht. weisen jedoch anders als konventionelle, zwangsbelüftete Ställe, deutlich diffusere, bodennahe Abluftströme auf, was bei der Ermittlung der Geruchsemissionen zwingend zu berücksichtigen ist.

Als potenzieller Standort des geplanten Außenklimastalles kommt hier. entgegen der Annahme des Gutachters, aus logistischen und arbeitsorganisatorischen Gründen nur der nördlich des bestehenden konventionellen Stallbaus bzw. westlich der bestehenden Lagerhalle in Betracht. Insbesondere ist nur an diesem Standort eine Anbindung an das bestehende Fütterungssystem gegeben. Den potenziellen Standort haben wir in dem als Anlage 1 beigefügten Luftbild in roter Farbe eingezeichnet.

Vor dem Hintergrund des Vorstehenden fordern wir Sie daher namens und mit Vollmacht unseres Mitgliedes auf, die Geruchsbelastungsberechnungen zu überarbeiten und die Planabsichten unseres Mitgliedes in die Berechnungen einzubeziehen. Sofern sich daraus eine Überschreitung der zugelassenen Grenzwerte ergibt, sind Ihrerseits entsprechende Anpassungen der Planungen vorzunehmen.

Sollte eine Einbeziehung der Geruchsbelastungen durch den Erweiterungsschritt unseres Mitgliedes nicht erfolgen, so werden wir unserem Mitglied empfehlen, den Bebauungsplan nach Verabschiedung ggfs. mit einem Normenkontrollverfahren anzugreifen.

Weiterer Sachvortrag bleibt ausdrücklich vorbehalten.

- B) Grundsätzlich wird auf die Stellungnahme der Landwirtschaftskammer im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4(1) BauGB sowie die Abwägung dazu verwiesen (s. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 8. B)). Zusammenfassend wird folgendes festgehalten:

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH stehen im gesamten Planungsprozess in einem engen Kontakt mit dem betroffenen Landwirt, der als Lohnunternehmer die Hofstelle im Nebenerwerb betreibt. Neben der Frage der bisherigen Bewirtschaftung von Flächen spielen Zugänglichkeit, Gewässerrenaturierung etc. hierbei eine Rolle. Hier sind jeweils gemeinsam Lösungen unter sachgerechter Berücksichtigung der Belange der Beteiligten gefunden worden. Die wirtschaftliche Gefährdung des Betriebs wurde hier nicht gesehen. Dagegen kommt die Möglichkeit der Unterhaltung der umfangreichen (Grünland-)Flächen für Ausgleichsmaßnahmen durch den Betrieb in Frage.

Zur frühzeitigen Klärung der möglichen Geruchsimmissionen im Plangebiet durch den genannten Betrieb wurde eine gutachterliche Untersuchung entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, die dem Bebauungsplan-Verfahren Nr. 85 der Stadt Harsewinkel beigefügt ist und dort zu beachten ist (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).

Der bestehende Betrieb Oester 56 weist einen genehmigten Tierbestand vom 500 Mastschweinen auf. Zur Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsabsichten wurde im Gutachten zudem ein Stallneubau mit 1.000 Mastplätzen angesetzt. Der potenzielle Neubau wird im Gutachten südlich der Hofstelle, direkt gegenüber der kleinen Waldfläche im Plangebiet Nr. 85 angerechnet. Aus Sicht der Stadt wird damit den denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten sachgerecht Rechnung getragen. Im Ergebnis würden die Gewerbeflächen nur randlich in der Größenordnung des Immissionswerts der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiet in Höhe von 15 % der Jahresstunden belastet. Die höher belasteten Bereiche liegen im der zu erhaltenden Waldfläche im Plangebiet und des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens westlich des Wirtschaftswegs. Zu Einzelheiten wird auf die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigefügte Gutachten verwiesen.

Im Vorfeld der Satzungsberatung wurde eine ergänzende Ermittlung der Geruchsimmissionen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ der Stadt Harsewinkel durchgeführt (AKUS GmbH, Jöllenbecker Straße 536, 33739 Bielefeld, 17.04.2023). Dieses Gutachten wird im vorliegenden Bebauungsplanverfahren ebenso als Anlage aufgeführt (s. Bebauungsplanbegründung B-Plan Nr. 400). Basis bilden die gemäß Stellungnahme konkret definierten Parameter (Anordnung, Anforderungen für die zu erwartenden wachsenden Anforderungen an eine tierwohlgerechte Tierhaltung und die damit verbundenen Anforderungen an den Stallbau) für einen neuen Maststall mit 1.000 Plätzen. Das Gutachten ist zudem im Sinne der neuen Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft, 2021 erstellt worden und ersetzt grundsätzlich das ältere Geruchsgutachten vom 07.02.2017. Im Ergebnis werden die Immissionswerte für Gewerbe- und Industriegebiete in Höhe von 15 % der Jahresstunden auch unter Berücksichtigung der neuen Stallplanung sowie den in der Stellungnahme definierten Anforderungen im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel und im vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel erreicht die Geruchsbelastung zwischen 2 - 9% der Jahresstunden und im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 400 maximal 5 %. Im Vergleich zur Betrachtung im Geruchsgutachten vom 17.02.2017 (AKUS GmbH, Jöllenbecker Straße 536, 33739 Bielefeld) und dem darin mitbetrachteten neuen Stall südlich der Hofstelle reduziert sich die Jahresbelastung im vorliegenden Bebauungsplan als auch im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel. Zu Einzelheiten wird auf die Bauleitplanung im Stadtgebiet Harsewinkel und auf das dort beigefügte Gutachten verwiesen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

17. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

18. Fernstraßen-Bundesamt (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] Das Fernstraßen-Bundesamt ist die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen, in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen, außerhalb der Ortsdurchfahrten der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Für die vorbezeichneten Straßen nimmt die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und ist in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand, bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Bei der Durchführung von Bebauungsplan- und Flächennutzungsplanverfahrens, wie vorliegend bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Gütersloh (FNP 2020), entfällt eine direkte Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 12 InfrGG-BV erfolgt die Abgabe von Stellungnahmen zu Bebauungsplänen (§ 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßengesetzes) durch die Autobahn GmbH des Bundes. In diesen Verfahren ist daher zwingend die Autobahn GmbH des Bundes zu beteiligen. Diese nimmt die Belange des Trägers der Straßenbaulast als Träger öffentlicher Belange wahr. Die Autobahn GmbH des Bundes gibt eine Gesamtstellungnahme mit interner Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes unter Berücksichtigung der anbaurechtlichen Interessen ab.

Entsprechend verweisen wir Sie hiermit ausdrücklich zuständigkeitshalber an die Autobahn GmbH des Bundes.

Bitte richten Sie Ihren Antrag mit den erforderlichen Dokumenten zwingend an die Autobahn GmbH des Bundes

Ihre E-Mail wird nicht weitergeleitet.

- B) Die Aussage der Fachbehörde wird zur Kenntnis genommen, hieraus ergeben sich auf FNP-Ebene keine Anregungen und Bedenken. Die Behörde wird weiter beteiligt. Zuständig ist in der konkreten Situation der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, der entsprechend eingebunden ist (siehe unten).

19. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld
(Schreiben vom 06.04.2023)

- A) Die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen die gemeinsame Entwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „Gewerkepark Flugplatz Gütersloh“. Die Bauleitverfahren beziehen sich auf den nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh mit einer Größe von knapp 20 ha (Bruttobauland).

Unsere Stellungnahme vom 30.04.2021 zu den Bauleitplanungen behält weiterhin ihre Gültigkeit.

Bisher ist die Gestaltung der Einmündung noch nicht mit uns im Detail abgestimmt worden. Es kann nicht beurteilt werden, ob der für den Knotenpunktausbau und die Bushaltestelle (Teilbereich B) notwendige Flächenbedarf (öffentliche Straßenverkehrsfläche) im vorliegenden Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt und hierüber gesichert ist.

Es ist unbedingt notwendig, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 513 gewährleistet bleibt.

Sollte der Verkehr an den Knotenpunkten der B 513/Erschließungsstraßen aufgrund des Bebauungsplans (BP 400) negativ beeinträchtigt werden, müssen geeignete verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen nachträglich zu Lasten der Stadt vorgesehen werden, ohne zusätzliche Kosten für die Straßenbauverwaltung. Dies impliziert auch die Unterhaltungsmehraufwendungen.

Die Ergebnisse der SVZ 2021 für die Bundesstraßen liegen mittlerweile vor und 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 %.

Basierend auf diesen neuen Zahlen sollten die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs der Knotenpunkte für den Analysefall, Prognosenullfall und Prognosemitfall nachgewiesen werden.

Falls sich Forderungen für die benachbarten Knotenpunkte aus diesen Ergebnissen ergeben, müssen diese zwischen den Kommunen und der Straßenbauverwaltung geregelt werden, jedoch darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht durch den B-Plan 400 negativ beeinträchtigt werden. Sollten künftig Defizite auftreten, sind geeignete Maßnahmen durch die Stadt zu ihren Lasten nachträglich zu ergreifen.

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte gibt es seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorliegende Bauleitplanung.

Bitte beteiligen Sie mich am weiteren Verfahren.

- B) Bezüglich Ausführungen zur Stellungnahme vom 30.04.2021 wird auf bereits gesagtes unter Kapitel Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 3. B) verwiesen.

Die Gestaltung und Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte entlang der B 513 sind im Zuge der vertieften Erschließungsplanung auf Ebene der Bauleitplanung (nicht die finale Ausbauplanung) überprüft, mit dem Straßenbaulasträger abgestimmt und die entsprechend erforderlichen Knotenpunktflächen in den beiden Bebauungsplanentwürfen Nr. 400 der Stadt Gütersloh und Nr. 85 der Stadt Harsewinkel planungsrechtlich gesichert worden. Ergänzende Abstimmungen zwischen der Stadt Gütersloh und dem Landesbetrieb haben nach der Offenlage stattgefunden. Der Landesbetrieb hat dazu nochmals schriftlich (Mail vom 10.05.2023) Stellung genommen und regt in diesem Zusammenhang

an, die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bereich der nördlichen Bushaltestelle am Knoten Am Stellbrink sowie der südlichen Bushaltestelle am Knoten Main-Gate geringfügig anzupassen. Konkret wird empfohlen, die Ränder der Straßenverkehrsflächen nicht abzuknicken, sondern parallel zum Fahrbahnrand festzusetzen.

Im Sinne der planerischen Vorsorge wird die Straßenverkehrsfläche beim Knoten Am Stellbrink entsprechend den Empfehlungen des Landesbetriebs geringfügig angepasst. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche erweitert sich demnach um ca. 23 m² und die Teilfläche GE4 reduziert sich entsprechend. Aus Sicht der Stadt sind die Grundzüge der Planung von dieser sehr kleinteiligen Verschiebung nicht betroffen. Es entsteht daraus auch kein grundsätzlich ansteigender Versiegelungsgrad und damit Ausgleichsbedarf. Eine Anpassung der naturschutzfachlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wird nicht erforderlich. Zudem ist die betroffene Fläche im Eigentum der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH. Eine Betroffenheit Dritter kann somit ausgeschlossen werden.

Letzteres stellt sich bei der empfohlenen kleinteiligen Erweiterung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche am Knoten Main-Gate anders dar. Die potenzielle Erweiterung tangiert die Eigentumsrechte Dritter. Angesichts dieser Tatsache verzichtet die Stadt Gütersloh begründet auf eine Anpassung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im vorliegenden Bauleitplanverfahren. Eine diesbezüglich Abstimmung soll jedoch im Zuge der anstehenden Entwicklung der Teilfläche Süd des Flugplatzes und/oder im Zuge der konkreten Umsetzung erfolgen. Ggf. erforderliche Maßnahmen sowie Festsetzungen können aus Sicht der Stadt Gütersloh sachgerecht in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren südlich der B 513 und/oder auf der Umsetzungsebene (finale Ausbauplanung) unter den Beteiligten abgestimmt werden. Aus Sicht der Stadt ist dieses Vorgehen sachgerecht, verhältnismäßig und nachbarschaftsverträglich.

Es wird davon ausgegangen, dass damit diese Anregungen bzw. Vorgaben von Straßen.NRW erfüllt werden können. Ergänzender Handlungsbedarf im vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird nicht gesehen.

Die Straßenbaumaßnahmen werden durch die Kommunen bzw. durch die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH durchgeführt. Hierzu sind entsprechende Kostenregelungen mit der Straßenbauverwaltung abzuschließen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Regelungen sachgerecht und angemessen festgelegt werden können und dass die Bauleitplanung entsprechend fortgesetzt und abgeschlossen werden kann.

Das klassifizierte Straßennetz mit der B 513 und deren Verknüpfungen mit dem weiteren Straßennetz der Bundes- und Landesstraßen ist für die Aufnahme der in der Region bzw. überregional entstehenden Verkehre vorgesehen. Eine pauschale Verantwortung kann hier nicht von einzelnen Kommunen übernommen werden.

Die Ergebnisse der SVZ 2021 für die Bundesstraßen werden zur Kenntnis genommen. Im Bebauungsplanverfahren wurden bereits umfassende Gutachten u. a. bez. der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erarbeitet. Zu Einzelheiten wird auf die beigefügten Gutachten verwiesen. Dabei wurden im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung höhere Verkehrszahlen als die in der vorliegenden Stellungnahme dargelegt berücksichtigt. Im Ergebnis kommt der Gutachter zur Einschätzung, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 400 und durch die ergänzenden und weiterführenden Maßnahmen (siehe Bebauungsplanbegründung Kapitel 5.5) die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Gütersloh und Harsewinkel (s. Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a Bebauungsplanbegründung) 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 vom Landesbetrieb genannten nochmals niedrigeren Werte bestätigen diese Tendenz. Auf die diesbezüglich

ergänzende Stellungnahme des Büros BSV (BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH: „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“, Aachen, 02.05.2023 – siehe Anlage A.19) wird verwiesen. Die Bebauungsplanbegründung wurde diesbezüglich unter Kapitel 5.4.6 Fazit – Gesamtstrategie Mobilität klarstellend ergänzt.

Die Stadt bewertet die getroffenen gutachterlichen Annahmen, Aussagen und Ergebnisse insgesamt als nachvollziehbar und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis der neuen Zahlen aus der detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d Bebauungsplanbegründung) sowie den nochmals kleineren Zahlen des Landesbetriebs relativiert werden. Ergänzende Untersuchungen werden aus städtischer Sicht im Zuge der vorliegenden Bauleitplanung nicht für erforderlich gehalten. Die Stadt folgt jedoch der gutachterlichen Empfehlung (BSV 02.05.2023), im vorliegenden Einzelfall im Nachgang zur Bauleitplanung ein Verkehrsmonitoring hinsichtlich der verkehrlichen Verträglichkeit zu installieren. Ggf. erforderliche Maßnahmen können gemäß Einschätzung der Stadt sachgerecht in Abstimmung mit den Beteiligten (u. a. Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung OWL, HS Bielefeld) auf der Umsetzungsebene diskutiert, abgestimmt und falls erforderlich umgesetzt werden.

20. Landesbetrieb Wald und Holz NRW, Regionalforstamt OWL (Schreiben vom 23.02.2023)

- A) [...] gegen das bauplanungsrechtliche Verfahren werden keine forstbehördlichen Bedenken vorgetragen.
Die Waldumwandlung im Plangebiet ist bereits, durch die mit dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen abgestimmte Aufforstung als Maßnahme zum Ausgleich, vollständig kompensiert.
Der Schutz von Waldflächen, die an das Plangebiet angrenzen, mittels Abstandszonen wird von uns als sehr begrüßenswert erachtet.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

21. Bezirksregierung Detmold, Dezernat 33 (Schreiben vom 01.03.2023)

- A) [...] die vorgelegte Planung wurde hinsichtlich der Belange der Agrarstruktur, der allgemeinen Landeskultur, des Immissionsschutzes (nur Achtungsabstände nach KAS-18), des Grundwasserschutzes, des Hochwasserschutzes und des kommunalen Abwassers geprüft.

Als Träger öffentlicher Belange bestehen keine Bedenken.

Hinweise des Dezernates 53 (Immissionsschutz)

Ansprechpartner: Herr Diekmann, Tel.: 05231 71-5332

Die textliche Festsetzung B 1.1h schließt die Ansiedlung von Störfallbetrieben im GE aus, womit die Belange der Sicherheitsabstände nach Art. 13 Seveso III-Richtlinie i. V. m. § 50 BImSchG und Leitfaden KAS-18 zwangsläufig erfüllt werden, daher keine Bedenken seitens des Störfallrechts. Lärmschutz wurde nicht beurteilt.

Zusätzliche Hinweise des Dezernates 32 (Bezirksplanungsbehörde)

Ansprechpartner: Herr Hollah, Tel.: 05231 71-3215

Der 19. FNP-Änderung der Stadt Gütersloh "Gewerbepark Konversion Flughafen" wurde von hier am 30. April 2021 zugestimmt.

Gemäß der hier anhängenden Begründung zum Bebauungsplan entspricht die FNP-Darstellung der damaligen Anfrage gem. § 34 LPlG.

- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

22. Bezirksregierung Münster, Dezernat 26 (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] aus ziviler, luftrechtlicher Sicht werden gegen die geplanten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

23. Kreis Gütersloh (Schreiben vom 07.03.2023)

- A) [...] zum Vorhaben der Stadt Gütersloh nimmt der Kreis Gütersloh wie folgt Stellung:

Der Kreis Gütersloh stimmt der geplanten 19. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP 2020) - Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet der Kommunen GT, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz zu, sofern die Anforderungen der Abteilung Tiefbau - Kultur- und Wasserbau zum Schutz vor Überschwemmung erfüllt werden. Die Hinweise der Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde sind aufzunehmen.

Der Kreis Gütersloh wurde als Träger öffentlicher Belange in dem o. g. Verfahren um Stellungnahme gebeten.

Hausintern habe ich die Fachabteilungen

- Wirtschaftsförderungsgesellschaft - pro Wirtschaft GT GmbH
- 0.2 Kreispolizeibehörde - Direktion Verkehr
- 4.1 Geoinformation, Kataster und Vermessung
- 4.2.3 Bauen, Wohnen, Immissionen – Immissionsschutz
- 4.4.1 Tiefbau - Untere Wasserbehörde
- 4.4.2 Tiefbau - Kultur- und Wasserbau
- 4.4.3 Tiefbau – Straßenbau
- 4.4.4 Tiefbau – ÖPNV
- 4.5.1 Umwelt - Abfall- und Boden
- 4.5.2 Umwelt – Naturschutz
- 4.5.3 Umwelt - Klimaschutz und Planung
- 6.2.6 Gesundheit - Hygiene, Trinkwasser und Umwelt

beteiligt, bitte beachten Sie die eingegangenen Stellungnahmen/Hinweise.

Die Abteilungen haben sich wie folgt geäußert:

Kreispolizeibehörde - Direktion Verkehr

Gegen die Änderung des FNP bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die geäußerten Bedenken zu dem geplanten Gewerbegebiet und seiner verkehrlichen Auswirkungen, wurden im Rahmen der Stellungnahme zum B-Plan: 400 Konversion Flugplatz erläutert.

Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Es bestehen keine Bedenken mehr gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes.

Die zu bebauenden Flächen befinden sich teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Schlangenbaches/Welplagebaches. Im Einzelfall kann nach § 78 Absatz 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine Genehmigung vom Bebauungsverbot erteilt werden, wenn das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
- den Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Die Erfüllung der kumulativen Anforderungen wurden im Genehmigungsverfahren nach § 78 Wasserhaushaltsgesetz am 29.08.2022 nachgewiesen.

Die Umlegung und naturnahe Gestaltung des berichtspflichtigen Gewässers Schlangenbach/Welplagebach innerhalb eines 20m breiten Entwicklungskorridors mit Strahlursprung ist in einem Genehmigungsverfahren nach § 68 WHG am 12.12.2022 genehmigt worden.

Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Pumpen von Niederschlagswasser grundsätzlich kritisch gesehen wird. Sollte die Möglichkeit bestehen, über z.B. offenen Gäben statt tief verlegter Kanäle oder durch ein unterirdisches RRB das Pumpen in das RRB zu vermeiden, sollte hier umgeplant werden. Ein Drosselabfluss durch leerpumpen des RRB mit kombiniertem Notüberlauf würde die notwendige Pumpenleistung verringern.

B) Zu: Kreispolizeibehörde - Direktion Verkehr

Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Zu: Abteilung Tiefbau - Kultur und Wasserbau

Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

Zu: Abteilung Tiefbau - Untere Wasserbehörde

Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich. Die konkrete Entwässerungsplanung kann sachgerecht erst auf der verbindlichen Bauleitplanebene sowie der nachgelagerten Umsetzungsebene abschließend geklärt werden. Bezüglich der Hinweise oder Anregungen zu den Themen Niederschlagswasser, Rückhaltung, Notüberläufe und Pumpen wird entsprechend auf das Bebauungsverfahren Nr. 400 der Stadt und die konkrete Umsetzung verwiesen und an die Beteiligten weitergeleitet.

24. Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstellen Gütersloh/Münster/Warendorf (Schreiben vom 05.03.2023)

- A) Dem o. g. Planvorhaben stehen keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken entgegen, obwohl landwirtschaftliche Nutzfläche überplant wird.

Da die Änderung des Flächennutzungsplanes allerdings die gemeinsame Entwicklung eines interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets (GIB) der Städte Gütersloh und Harsewinkel betrifft, wird vorsorglich auf die bereits erfolgte Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer vom 23.04.2021 zur 21. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Harsewinkel und zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ hingewiesen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird darauf hingewiesen, dass nach Bundesnaturschutzgesetz § 15 bei der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf die Agrarstrukturellen Belange Rücksicht zu nehmen und vorrangig zu prüfen ist, ob der Ausgleich und Ersatz durch Maßnahmen der Entsiegelung, der Wiedervernetzung von Lebensräumen oder auch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen erbracht werden kann.

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass für das vorliegende Plangebiet der 19. FNP-Änderung in Gütersloh keine wesentlichen landwirtschaftlichen / agrarstrukturellen Bedenken bestehen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die frühere Nutzung von erheblichen Teilflächen als Siedlungsbereich und als Sportfläche zu verweisen.

Ansonsten wird aufgrund der gleichlautenden Stellungnahme wie im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4(1) BauGB auf bereits Gesagtes unter Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(1) BauGB, Ziffer 8. B) verwiesen. Ergänzender Handlungsbedarf wird auf der vorliegenden Bebauungsplanebene nicht gesehen.

Bezüglich der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht und auf das Maßnahmenkonzept im Zusammenhang mit der geplanten Gewässerverlegung und Renaturierung verwiesen.

25. Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (Schreiben vom 08.03.2023)

- A) [...] Mit Schreiben vom 29. April 2021 haben wir uns zuletzt zum Planverfahren geäußert. An unserer Stellungnahme halten wir auch weiterhin fest. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft stellt die Planung eines der zentralen Projekte zur Sicherung von dringend benötigten Gewerbeflächen im Kreis Gütersloh dar und wird von uns ausdrücklich unterstützt. Nach Flächen im Plangebiet gibt es eine sehr hohe Nachfrage von Seiten der Unternehmen, sodass wir uns für eine zügige Umsetzung der Planung aussprechen. Bitte beziehen Sie uns auch im weiteren Planverfahren mit ein. Bei Fragen bin ich gern für Sie da. Sie erreichen mich am besten per E-Mail oder gern auch telefonisch.

- B) Die Aussagen der IHK, die Einschätzung der Nachfragesituation und die Bewertung des vorliegenden Gewerbebestands als Konversionsfläche werden zur Kenntnis genommen. Die Bauleitplanung wird aufgrund der geschilderten Situation in der Region durchgeführt.

Zum Immissionsschutzkonzept ist festzuhalten, dass in dem Planbereich nördlich der B 513 mit Blick auf die umgebenden Wohnnutzungen im Außenbereich und angesichts der zu beachtenden Planungsperspektiven im Plangebiet südlich der B 513 die Festsetzung eines GI-Gebiets nicht sinnvoll möglich sind. Hierzu wird auf das Schallgutachten und auf die Erläuterungen in der Planbegründung Bezug genommen.

26. Westnetz GmbH Münster (Schreiben vom 24.02.2023)

- A) [...] als Anlage zu Ihrem Schreiben haben Sie uns den Entwurf der Planunterlagen zur Stellungnahme übermittelt.

Wir weisen darauf hin, dass sich innerhalb bzw. am Rande des Geltungsbereiches des o.g. Flächennutzungsplan Datenkabel bzw. Infokabel befinden. Maßnahmen die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Für den Dienstgebrauch und zur Berücksichtigung bei Ihren weiteren Planungen, übersenden wir Ihnen einen Planausschnitt, aus dem der Leitungsbestand ersichtlich ist.

Weitere Bedenken und Anregungen werden nicht geltend gemacht.

Diese Stellungnahme erfolgt für das 0,4-10kV-Verteilnetz und das Gas-Verteilnetz als Eigentümerin und für Steuer-/Fernmeldekabel im Namen und Auftrag der „Westnetz Kommunikationsleitungen GmbH & Co. KG“.

- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

27. Ericsson Services GmbH (Schreiben vom 06.02.2023)

- A) [...] bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.

Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt.

Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom in Ihre Anfrage mit ein.

Richten Sie diese Anfrage bitte an:

Deutsche Telekom Technik GmbH

Ziegelleite 2-4

95448 Bayreuth

richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de

Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.

- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

28. Vodafone NRW GmbH (Schreiben vom 06.03.2023)

- A) [...] Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.

- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.

29. Landesbüro der Naturschutzverbände: BUND (Schreiben vom 09.03.2023)

- A) [...] namens und in Vollmacht des anerkannten Naturschutzverbandes Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND) werden zum o. g. Planverfahren folgende Bedenken geäußert und Anregungen gegeben:

Allgemeine und grundsätzliche Hinweise

- Zunächst einmal wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Vielzahl der dem Planvorhaben beigefügten Unterlagen (über 30 unterschiedliche Pläne, Texte, Gutachten usw. zu unterschiedlichen fachlichen Themenfeldern, z. T. komplexen und zudem noch z. T. komplizierten Einzelthemen) nur eine grobe Durchsicht möglich gewesen ist. Mehr geben weder der Zeitrahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit noch der etwa vierwöchentliche Zeitrahmen für die Abgabe der Stellungnahme her.
- Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken bzgl. des Planvorhabens. Die unterschiedlichen Themenbereiche des Klimaschutzes, des Arten- und Naturschutzes und zahlreicher anderer Umweltsektoren werden nach erster und grober Einschätzung – z. B. in Begründungen, Umweltberichten, Beiträgen zum Artenschutz, in der Eingriffsbilanzierung usw. – qualitativ angemessen ausgeführt und bewertet. Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan und bisher vorgesehene Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden bei entsprechender Umsetzung als dafür geeignet angesehen, die Umweltbeeinträchtigungen abzumildern bzw. auszugleichen.
- Es wird empfohlen, eine **Umweltbaubegleitung** für das Projekt Gewerbepark einzurichten, welche die Bauarbeiten und Maßnahmenumsetzungen begleitet, um zu gewährleisten, dass dem Umweltschutz und dem Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen dienende Maßnahmen langfristig ihre Funktion erfüllen. Wichtig dabei sind nicht nur die enge Abstimmung zwischen der Umweltbaubegleitung und den Fachbehörden bei der Maßnahmenumsetzung, sondern insbesondere auch das **Monitoring**, ausgehend vom jeweiligen Maßnahmenbeginn bis hin zur erfolgreichen dauerhaften Umsetzung (u. a. Dokumentation durch Fotos, Beschreibung durchgeführter Maßnahmen, Datenerfassung zur Entwicklung). Zeitraum und Art bzw. Qualität für das Monitoring sind mit den Fachbehörden abzuklären.
- Ein Baustein des Klimaschutzkonzeptes des Kreises Gütersloh ist die nachhaltige Planung von Bau- und Gewerbegebieten. Als ein Schwerpunkt wurden **Leitlinien für das Planen nachhaltiger Gewerbegebiete** entwickelt und im Zusammenhang mit der Fortführung des Klimaschutzkonzeptes des Kreises inzwischen auch beschlossen. Diese Leitlinien sollen als Planungsempfehlungen für angehörige Kommunen sowie weitere interessierte Dritte dienen. Die Leitlinien stellen die Ausgangslage, den Handlungsbedarf und übergeordnete Vorgaben – insbesondere für die Themenfelder Klimaschutz, Anpassung an die Klimawandelfolgen, Biodiversität sowie Ressourcen- und Flächenschutz – ausführlich, konkret und überzeugend dar. Es wird als dringend erforderlich angesehen, dass diese Leitlinien auch in Gütersloh zeitnah zum Einsatz kommen, d. h. kommunalen Planern, Architekten und politischen Entscheidungsträgern schon jetzt als Planungsgrundlage dienen und bei der Entwicklung des Gewerbeparks beachtet und konsequent umgesetzt werden.
- In den textlichen Festsetzungen wird auf **die Auslage von Richtlinien und Regelwerken** hingewiesen. Hier sollten die städtischen Artenschutzleitlinien, die städtischen Energieleitlinien und die Leitlinien des Kreises Gütersloh für die Planung nachhaltiger Gewerbegebiete (jeweils die aktuelle Version) exemplarisch genannt werden.

Arten- und Naturschutz / Biodiversität / Eingriffskompensation

- Die grünordnerischen Festsetzungen (u. a. Dachbegrünung, Erhalt und Pflanzung von Bäumen und Hecken, Vorlage von Freiflächengestaltungsplänen) werden begrüßt. Ebenso werden Maßnahmen zum Artenschutz und zum Ausgleich (z. B. Dachbegrünung, Errichtung der Fledermausquartiere, naturnahe Auengestaltung beim Welplage-

bach) sowie **Angaben und Hinweise zum Artenschutz** (z. B. tierverträgliche Beleuchtung, Durchlässigkeit für Kleintiere bei Einfriedungen, Hinweis auf städtische Artenschutzleitlinie) in den Festsetzungen und der Begründung ausdrücklich begrüßt.

- Die Artenschutzthematik ist im Rahmen der konkreten Projektplanung und Projektumsetzung natürlich weiterhin zu berücksichtigen. Hierfür wird vorgeschlagen, bei der Projektplanung und Projektumsetzung das Konzept des **Animal-Aided Design (= AAD)** bzw. Elemente davon exemplarisch anzuwenden. Dieser Gewerbepark könnte dann als Vorbild für zukünftige Projekte, Bebauungspläne bzw. Gewerbe- und Siedlungsbereiche in Gütersloh dienen. Eine Darstellung des Gesamtkonzeptes AAD ist unter folgenden Links zu finden:

https://www.bfn.de/sites/default/files/2021-09/AAD_Broschuere_0.pdf

https://www3.ls.tum.de/fileadmin/w00bds/toek/_my_direct_uploads/230130_AAD-Muc.pdf

- Im Plangebiet verläuft eine Bahntrasse, die bestandsorientiert gesichert wird. Bahngleise sind im Stadtgebiet potentielle Standorte für **Reptilien**. Es ist noch zu klären, inwieweit Reptilien an diesem Standort eine Rolle spielen. Informationen dazu könnten dem städtischen Fachbereich Umweltschutz zur Verfügung stehen (Reptilienkartierung).

Nachhaltigkeit / Klimawandel+Stadtklima / Klimaschutz+Energie / Boden+Wasser

- Es wird begrüßt, dass bei der Umsetzung von baulichen Anlagen Solaranlagen zu installieren sind, wobei die konkreten Anforderungen über Grundstückskaufverträge und städtebauliche Verträge geregelt werden. Welche konkreten Formulierungen (z. B. Flächenanteile, Kombination mit Dachbegrünung, technische Aspekte) kommen hierfür zur Anwendung?
- **Fassadenbegrünungen** mit Kletter- und Rankpflanzen sollten aus stadtklimatischen Gründen und wegen ihrer Vorteile bzgl. der Artenvielfalt für alle Gebädefassaden (vollständig oder in Anteilen) festgesetzt werden, die aufgrund der Gebäudeausrichtung (z. B. Nordfassaden) oder aufgrund der Verschattung durch benachbarte Gebäude oder Bäume nicht für die Installation von Solaranlagen genutzt werden können. Und an für Solaranlagen geeigneten Fassaden könnten abschnittsweise Kombinationen von Solaranlagen und Fassadenbegrünungen vorgesehen werden.
- Als besorgniserregend ist im Zusammenhang mit dem **Schutzgut Boden bzw. Fläche** die für die gesamte Region OWL (vgl. Regionalplanentwurf) weiter fortgesetzte Bodenversiegelung mit entsprechend negativen Auswirkungen auf weitere Sektoren (wie z. B. Klima, Biodiversität, Grundwasser, Gesundheit, landwirtschaftliche Nutzung) zu beurteilen. Ein nicht unerheblicher Anteil an Fläche und Freiraum geht für andere Nutzungen bzw. verschiedene Schutzgüter verloren, das gilt auch für dieses Vorhaben. Hier sind – auf die Stadt bezogen – **endlich und überaus dringend kommunale und regionale Grenzwerte für Neuversiegelungen erforderlich**, die dann auch verbindlich einzuhalten sind. Denn Boden / Fläche / Freiraum und Grundwasser sind knappe und endliche Schutzgüter, die auch für die zukünftigen Generationen in angemessener Menge und guter Qualität zur Verfügung stehen müssen.
- Absenkungen von Grundwasser sollten nur zu bestimmten Vegetationszeiten stattfinden und nur so durchgeführt werden, dass abgepumptes Wasser wieder dem Grundwasser zugeführt wird.
- Bei Erdarbeiten anfallendes Material ist aus Gründen des Ressourcen- und Klimaschutzes sowie zur Verminderung von Lkw-Transport- und Lkw-Leerfahrten nach Möglichkeit direkt vor Ort einzusetzen.
- Für Baumaßnahmen könnte eine Mindestquote für den **Einsatz von Recyclingbaustoffen** überlegt werden. Ebenso könnte Wert darauf gelegt werden, dass beim Bauen vorwiegend **nachhaltige Baustoffe** verwendet werden. Neubauten sind weitgehend so zu errichten, dass die eingesetzten Baustoffe, Materialien und Produkte kreislauffähig sind. Eine **digitale Erfassung der eingesetzten Baustoffe und Baustoffqualitäten** erleichtert eine zukünftige Wiederverwertung.

Formaler Hinweis:

Den anerkannten Naturschutzverbänden ist die Entscheidung im Verfahren bekanntzugeben und dem Landesbüro der Naturschutzverbände NRW in Oberhausen zu übermitteln. Das Landesbüro ist zur Entgegennahme dieser Entscheidung durch die anerkannten Naturschutzverbände bevollmächtigt.

B) Zu: Allgemeine und grundsätzliche Hinweise

Es wird zur Kenntnis genommen, dass bezüglich des Planvorhabens grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Die Hinweise und Anregungen betreffen die konkrete Umsetzungsebene und werden zur weiteren Beachtung in der Umsetzung an die Beteiligten weitergegeben. Ergänzend wird aufgrund der gleichlautenden Stellungnahme auf bereits Gesagtes zum verbindlichen Bebauungsplan Nr. 400 unter Kapitel Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB, Ziffer 34 B) verwiesen.

Der formale Hinweis zur Beteiligung wird zur Kenntnis genommen und die entsprechenden Stellen im Verfahren beteiligt.

30. LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld (Schreiben vom 09.02.2023)

- A) [...] mit dem im Plan enthaltenen Hinweis auf die Meldepflicht von neu entdeckten Bodendenkmälern sind die Belange der Bodendenkmalpflege bereits bei der Planung hinreichend berücksichtigt werden.

Wir bitten jedoch, den in der Begründung und in der Planzeichnung enthaltenen Hinweis zum Verhalten bei der Entdeckung von kultur- oder erdgeschichtlichen Funden oder Befunden, durch den folgenden aktuellen Hinweis zu ersetzen.

„Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt/Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder der LWL-Archäologie für Westfalen/Außenstelle Bielefeld (Am Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel.: 0521 52002-50; Fax: 0521 52002-39; E-Mail: lwl-archaeologie-bielefeld@l.org) unverzüglich anzuzeigen.

Das entdeckte Bodendenkmal und die Entdeckungsstätte sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Obere Denkmalbehörde die Entdeckungsstätte vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Die Obere Denkmalbehörde kann die Frist verlängern, wenn die sachgerechte Untersuchung oder die Bergung des Bodendenkmals dies erfordern und dies für die Betroffenen zumutbar ist (5 16 Abs. 2 DSchG NRW). Gegenüber der Eigentümerin oder dem Eigentümer sowie den sonstigen Nutzungsberechtigten eines Grundstücks, auf dem Bodendenkmäler entdeckt werden, kann angeordnet werden, dass die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung des Bodendenkmals sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung weiterer auf dem Grundstück vorhandener Bodendenkmäler zu dulden sind (5 16 Abs. 4 DSchG NRW).“

- B) Es wird zur Kenntnis genommen, dass bezüglich des Planvorhabens grundsätzlich keine Bedenken bestehen. Der Hinweis wird in der Begründung klarstellend angepasst. Auf der Plankarte zur 19. FNP-Änderung wird auf die Ergänzung des Hinweises verzichtet. Im Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh wird dieser jedoch klarstellend angepasst (s. dort).

31. Netzgesellschaft Gütersloh GmbH (Schreiben vom 09.03.2023)

- A) [...] die Netzgesellschaft Gütersloh mbH handelt in Vertretung der Stadtwerke Gütersloh GmbH.
Der erneuten Auslegung des Flächennutzungsplans sind keine zusätzlichen Informationen zu entnehmen, die zu einer Änderung bzw. Ergänzung der Stellungnahme vom 21.04.2021 der Netzgesellschaft Gütersloh führen.
- B) Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgetragen. Änderungsbedarf bei der 19. Änderung des Flächennutzungsplans oder anderweitige Maßnahmen werden nach heutigem Stand nicht erforderlich.