

Bauleitplanung der Stadt Harsewinkel:

**Begründung mit Umweltbericht
zum Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“**

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

Juni 2023

Bearbeitung:

Stadt Harsewinkel
Münsterstraße 14
33428 Harsewinkel

Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH
Berliner Straße 70, 33330 Gütersloh

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

Teil I: Begründung

1.	Einführung	6
2.	Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich	8
3.	Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen	9
3.1	Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation	9
3.2	Landes- und Regionalplanung	10
3.3	Flächennutzungsplan	16
3.4	Naturschutz und Landschaftspflege, Wald	16
3.5	Gewässer	17
3.6	Boden	17
3.7	Altlasten und Kampfmittel	18
3.8	Denkmalschutz und Denkmalpflege	19
3.9	Land- und Forstwirtschaft	20
3.10	Freizeit und Erholung	20
4.	Planungsziele und Plankonzept	20
4.1	Planungsziele der beteiligten Kommunen	20
4.2	Städtebauliche Rahmenplanung für den Teilbereich Nord	23
5.	Inhalte und geplante Festsetzungen des Bebauungsplans	32
5.1	Art der baulichen Nutzung	32
5.2	Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	35
5.3	Örtliche Bauvorschriften	37
5.4	Erschließung und Verkehr	39
5.4.1	Binnenerschließung	39
5.4.2	Einbindung in das klassifizierte Straßensystem	39
5.4.3	Ruhender Verkehr	51
5.4.4	ÖPNV-Anbindung	52
5.4.5	Bahnanschluss Güterverkehr	53
5.4.6	Fuß- und Radwege	54
5.4.7	Fazit – Gesamtstrategie Mobilität	55
5.5	Immissionsschutz	56
5.6	Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft	67
5.7	Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Belange des Waldes	72
6.	Umweltrelevante Auswirkungen	74
6.1	Umweltprüfung und Umweltbericht	74
6.2	Bodenschutz und Flächenverbrauch	75

6.3	Artenschutzrechtliche Prüfung	76
6.4	Eingriffsregelung	79
6.5	Klimaschutz und Klimaanpassung	80
7.	Bodenordnung	81
8.	Flächenbilanz	82
9.	Verfahrensablauf und Planentscheidung	82

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1:	Integriertes Handlungskonzept Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“, Entwicklungskonzept	7
Abb. 2:	Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, 36. Änderung Auszug (2017)	11
Abb. 3:	Auszug Regionalplan OWL – Entwurf 2020, 05.10.2020	15
Abb. 4:	Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 1, Nov. 2020	26
Abb. 5:	Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 2, Nov. 2020	27
Abb. 6:	Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 3, Nov. 2020	29
Abb. 7:	Auszug aus Anlage A.14 dieser Begründung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022 – Folie 43	49

Teil II: Umweltbericht

Umweltbericht (Entwurf) zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ und 21. Flächennutzungsplan-Änderung, Unterlagen zur Beteiligung gemäß §§ 3(2) und 4(2) BauGB (Entwurf), Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Dezember 2022, inkl. Nachtrag zum Satzungs-/Feststellungsbeschluss Juni 2023

– Gliederung siehe dort –

Teil III: Anlagen

- A.1 Stadt Gütersloh, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und pp a|s architekten stadtplaner GmbH: Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ Integriertes Handlungskonzept (IHK), Juni 2016
- A.2 Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Historische Erkundung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2019
- A.3 Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barrack“, 05.01.2021
- A.4 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet, Juni 2020
- A.5 Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebs Oester 56 im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Mariendorfer Straße in Harsewinkel, 07.02.2017
- A.6 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021
- A.7 Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barrack“; hier Plan induzierter Verkehr, 09.11.2021 inkl. ergänzende Stellungnahme zum Wohnhaus Am Stellbrink 83 vom 29.11.2021
- A.8 Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH: Blatt 1 Städtebauliche Rahmenplanung (Stand Vorentwurf) „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet der Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz – Teilbereich Nord, Rheda-Wiedenbrück, Januar 2021
- A.9 Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH: Bestandskarte „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ Interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet der Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz – Teilbereich Nord, Rheda-Wiedenbrück, November 2021
- A.10 Erdbaulabor Schemm GmbH: Baugrundtechnische Stellungnahme zum Kanal- und Straßenbau und zur Versickerungsmöglichkeit, Borgholzhausen, 02.12.2021
- A.11 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Konzeptionelle verkehrstechnische Planung der Erschließungsknotenpunkte auf der B 513 im Zuge der Entwicklung des Teilbereich Nord, September 2021
- A.12 Röver, beratende Ingenieure VBI: Erschließungsplanung/Entwässerungskonzept mit Bauhöhen, Gütersloh, September 2022

- A.13 Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH: Eingriffsbilanzierung, Entwurf zur Offenlage, Herford, Dezember 2022
- A.14 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022
- A.15 RP Schalltechnik, Molenseten 3, 49086 Osnabrück: Entwicklung von Gewerbeflächen am Standort nördlich der B 513 „Princess Royal Barracks“, Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs, 31.10.2022
- A.16 Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH: Artenschutzbeitrag, Herford, Dezember 2022
- A.17 Plan-Zentrum Umwelt, Straßburger Straße 38, 44623 Herne: Nebenfläche Flugplatz Gütersloh (Teilfläche A, Maßnahme Mitte), Orientierende Untersuchung incl. Detailuntersuchung Verbrennungsmulde, Juni 2021
- A.18 Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH, Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ der Stadt Harsewinkel, 17.04.2023
- A.19 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Stellungnahme bezüglich Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB von Straßen.NRW vom 06.04.2023 und vom Kreis Gütersloh (hier insb. Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr) vom 07.03.2023, 02.05.2023

Teil I: Begründung

1. Einführung

Im Rahmen des Abzugs der britischen Streitkräfte aus Deutschland wurde im Jahr 2016 der von der British Army genutzte **Militärflugplatz** Gütersloh, zuletzt Princess Royal Barracks, freigegeben. Betroffen sind auch die Siedlung Parsevalstraße nördlich des Flugplatzgeländes, die von Angehörigen der britischen Streitkräfte bewohnt wurde und weitere Sport- sowie Freizeitnutzungen der britischen Streitkräfte. Diese Siedlung Parsevalstraße wurde temporär als Unterkunft für Geflüchtete in der Stadt Gütersloh genutzt. Eine militärische oder luftverkehrstechnische Nachnutzung ist für das Gelände nicht mehr vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Konversionsprozess seitens der Stadt Harsewinkel in Abstimmung mit der Stadt Gütersloh und der Gemeinde Herzebrock-Clarholz initiiert, um die ehemals militärisch genutzten Flächen einer zivilen Nutzung entsprechend den kommunalen Bedarfen zuzuführen.

Im Zuge des anstehenden Konversionsprozesses wurden bereits vorbereitend verschiedene Untersuchungen bezüglich möglicher Folgenutzungen durchgeführt. Unter anderem wurde ein **Integriertes Handlungs- und Strukturkonzept (IHK)** mit ergänzendem städtebaulichem Rahmenplan erarbeitet.¹ Das Integrierte Handlungskonzept Konversion Flugplatz Gütersloh „Princess Royal Barracks“ beinhaltet alle Flächen, die im Rahmen der Konversion überplant werden sollen und wurde am 14.12.2016 als Grundlage für die weiteren Abstimmungs- und Planverfahren vom Rat der Stadt Harsewinkel beschlossen. Schwerpunktmäßig wird darin aufgezeigt, dass eine sinnvolle Nachnutzung als regional bedeutsamer interkommunaler Industrie- und Gewerbestandort gegeben ist. Wohnnutzungen werden aufgrund der siedlungsstrukturell isolierten Lage und landesplanerischen Vorgaben als nicht sinnvoll eingestuft. Die naturschutzwürdigen Flächen des Flugplatzes sollen gesichert werden.

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

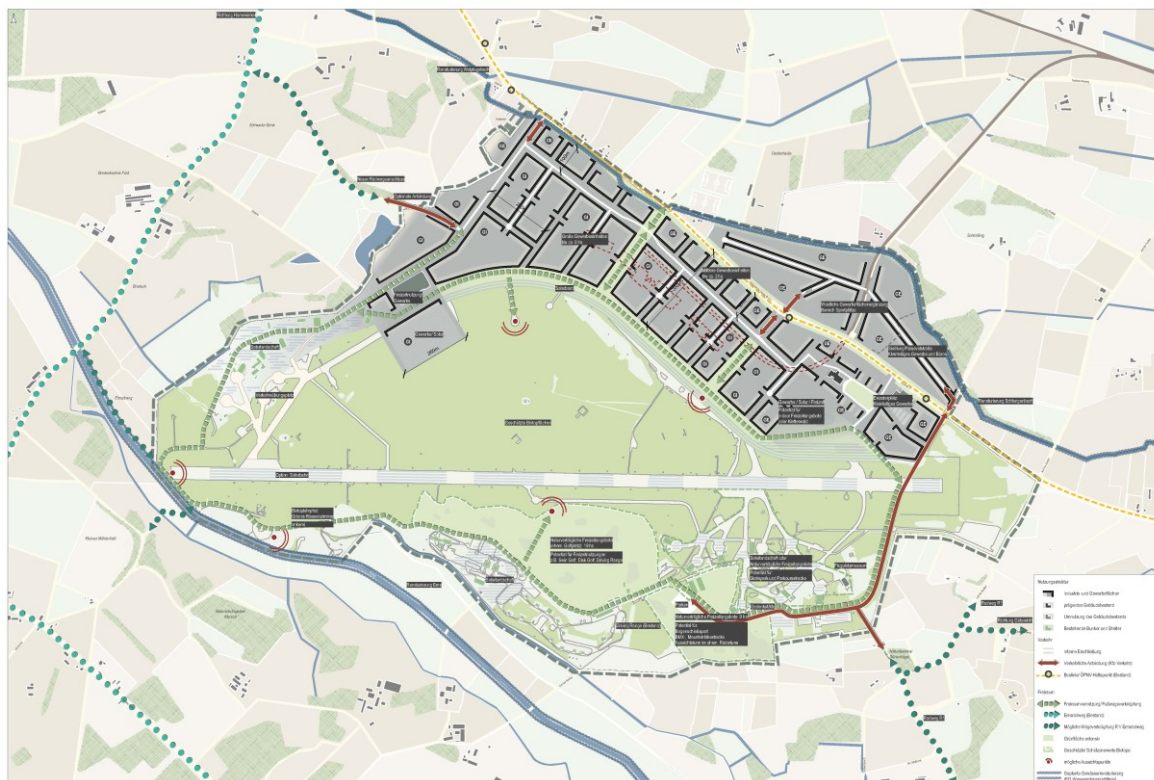


Abb. 1: Integriertes Handlungskonzept Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“, Entwicklungskonzept

Stadt Gütersloh, DSK mbH & Co. KG und pp a/s architekten stadtplaner GmbH
– ohne Maßstab –

▲ Nord

Die Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz streben an, die Flächen des Flugplatzes beidseits der B 513 gemeinsam als regionalbedeutsamen Wirtschaftsflächenstandort zu entwickeln. Im Rahmen ihrer öffentlichen Aufgaben soll das örtliche Angebot an Arbeitsplätzen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gestärkt und erhalten werden. Zur Verwirklichung des gemeinsamen Ziels haben die Kommunen am 26.01.2017 die **gemeinsame Gesellschaft „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH“** gegründet. Nach Schaffung der notwendigen Planungsrechte soll die GmbH die Flächen erschließen, revitalisieren und dem Markt zur Verfügung stellen. Insbesondere bezüglich Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen haben die drei betroffenen Kommunen Gütersloh und Harsewinkel eine vertragliche Regelung getroffen. Die Stadt Harsewinkel überträgt dabei ihre entsprechenden Pflichtaufgaben in Bezug auf den Gewerbepark Flugplatz Gütersloh auf die Stadt Gütersloh (s. Ratsbeschluss der Stadt Harsewinkel vom 06.10.2021, VL-221/2021).

Der erste Entwicklungsschritt für den interkommunalen Gewerbe- und Industriestandort ist mit der im März 2017 eingeleiteten **36. Regionalplanänderung** zur Entwicklung des vorliegenden Plangebiets nördlich der B 513 als GIB begonnen worden (auf die Unterlagen wird verwiesen). In diesem Bereich hat die Gesellschaft bereits die Flächen von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) übernommen. Mit den im nördlichen Teilbereich zwischen den öffentlichen Flächen (BImA-Flächen, B 513) eingebundenen privaten Grundeigentümern wurden ebenfalls Gespräche hinsichtlich der geplanten Entwicklung geführt. Ziel ist, die privaten Flächen in die Entwicklung sinnvoll einzubeziehen, um angemessene Nachnutzungsmöglichkeiten zu eröffnen und den Gewerbestandort sinnvoll zu arrondieren.

Zur **bauleitplanerischen Entwicklung** des Bereichs sind jeweils zwei getrennte Verfahren zur Änderung der Flächennutzungspläne und Erstaufstellung der Bebauungspläne in Harsewinkel und

Gütersloh erforderlich. Die Planverfahren werden jeweils von den beiden Kommunen in enger Abstimmung durchgeführt. Dies betrifft besonders die Erschließung, die technische Ver- und Entsorgung und die zeitliche Abwicklung der Bauleitplanverfahren.

Der Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ wird als sog. Angebotsplan in einem **Regelverfahren gemäß §§ 2, 10 BauGB** aufgestellt. Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Harsewinkel stellt das Plangebiet i. W. als Fläche für die Landwirtschaft und untergeordnet als Waldfläche dar und wird entsprechend im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB geändert (21. FNP-Änderung).

2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ liegt im Südosten der Stadt Harsewinkel und nordwestlich der Kernstadt Gütersloh, beidseits der Stadtgrenze zwischen Harsewinkel und Gütersloh, die entlang der Bahntrasse verläuft. Der gesamte Teilbereich Nord des Interkommunalen Gewerbegebiets umfasst in den beiden Stadtgebieten Harsewinkel und Gütersloh rund 34 ha und liegt nördlich des eigentlichen Flugplatzgeländes und der Bundesstraße B 513. Das Gesamtgebiet erstreckt sich von der Straße Am Stellbrink im Südosten bis an die an die Straße Oester angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen und die danach beginnende Streubebauung im Nordwesten.

Die angestrebte weitere Entwicklung des eigentlichen Flugplatzgeländes südlich der Marienfelder Straße (B 513) ist nicht Teil dieses ersten Planungsabschnitts, ist jedoch sachgerecht bei allen Fragen wie Erschließung, Ver- und Entsorgung, Immissionsschutz, Naturschutz entsprechend zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen, um die langfristige Gesamtentwicklung zu ermöglichen und spätere Einschränkungen zu vermeiden.

Das Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Gütersloh nördlich der Marienfelder Straße (B 513) umfasst etwa 22,1 ha und wird wie folgt begrenzt:

- Im Südosten durch die außerhalb des Plangebiets liegende, derzeit nicht genutzte Trasse des Anschlussgleises vom südlich gelegenen Flugplatzgelände zur nördlich gelegenen Strecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) und den angrenzenden Geltungsbereich des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh,
- im Südwesten durch die Marienfelder Straße (B 513) und das ehemalige Flugplatzgelände und
- im Norden durch teils landwirtschaftlich genutzte Flächen, Waldbestand mit Streubebauung sowie den Verlauf des Welplagebachs (Hinweis: Der Bachlauf hat in verschiedenen Quellen unterschiedliche Namen, wie z. B. Schlangenbach, Welplagebach oder auch Reinkebach. In der Folge wird grundsätzlich die Namensbeschreibung Welplagebach verwendet)

Die genauen Abgrenzungen des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 85 ergeben sich aus der Plankarte.

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Die städtebauliche und landschaftsräumliche Situation im Plangebiet wird sowohl durch den ehemaligen Flugplatz und Militärstandort südlich der Marienfelder Straße (B 513) als auch durch den umgebenden offenen Landschaftsraum nördlich der B 513 mit überwiegend intensiver landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Das Umfeld weist außerdem vereinzelte Hofstellen, Streubebauung, Gehölzstreifen und einzelne Wäldchen auf.

Die im Bebauungsplan Nr. 85 überplanten Flächen wurden weitgehend intensiv landwirtschaftlich oder als Grünlandflächen genutzt. Von der B 513 führt ein Erschließungsstich zu der ehemaligen Hofstelle (zwischenzeitlich abgebrochen) sowie zu der ehemaligen Sporthalle und zu früheren Außensportflächen der britischen Streitkräfte. Im Westen durchquert eine weitere Hofzufahrt das Gebiet. Hier ist an der nördlichen Plangebietsgrenze außerdem ein zu erhaltener Waldbestand vorhanden. Im direkten Umfeld entlang der nördlichen Plangebietsgrenze bestehen mehrere Wohnnutzungen/Hofanlagen mit angeschlossenen Ackerflächen und vereinzelt Gehölzbeständen. Im Osten grenzen die Bahntrasse sowie der Nottebrocksweg an der Gemarkungsgrenze das Plangebiet ab. An der nördlichen Plangebietsgrenze fließt in Richtung Nordwesten der Welpagebach. Entlang der Plangebietsränder und teilweise innerhalb gliedern einige wenige Gehölzstrukturen den Planbereich.

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

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

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

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

Im Plangebiet bestehen keine rechtskräftigen Bebauungspläne. Der Bereich ist einerseits Teil des Außenbereichs und andererseits Teil der ehemaligen militärischen Nutzungen und den dazu geltenden Regelungen.

3.2 Landes- und Regionalplanung

a) Landesentwicklungsplan

Die Stadt Harsewinkel ist im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) als **Grundzentrum** eingestuft worden. Der Planbereich des Bebauungsplans Nr. 85 ist im LEP als **Freiraum** dargestellt und z. T. Gebiet zum Schutz des Wassers. Die nördlich angrenzenden Flächen sind ebenfalls als Freiraum dargestellt, die Flächen des Flugplatzes als Siedlungsraum (inkl. großflächiger Infrastruktureinrichtungen).

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

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

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

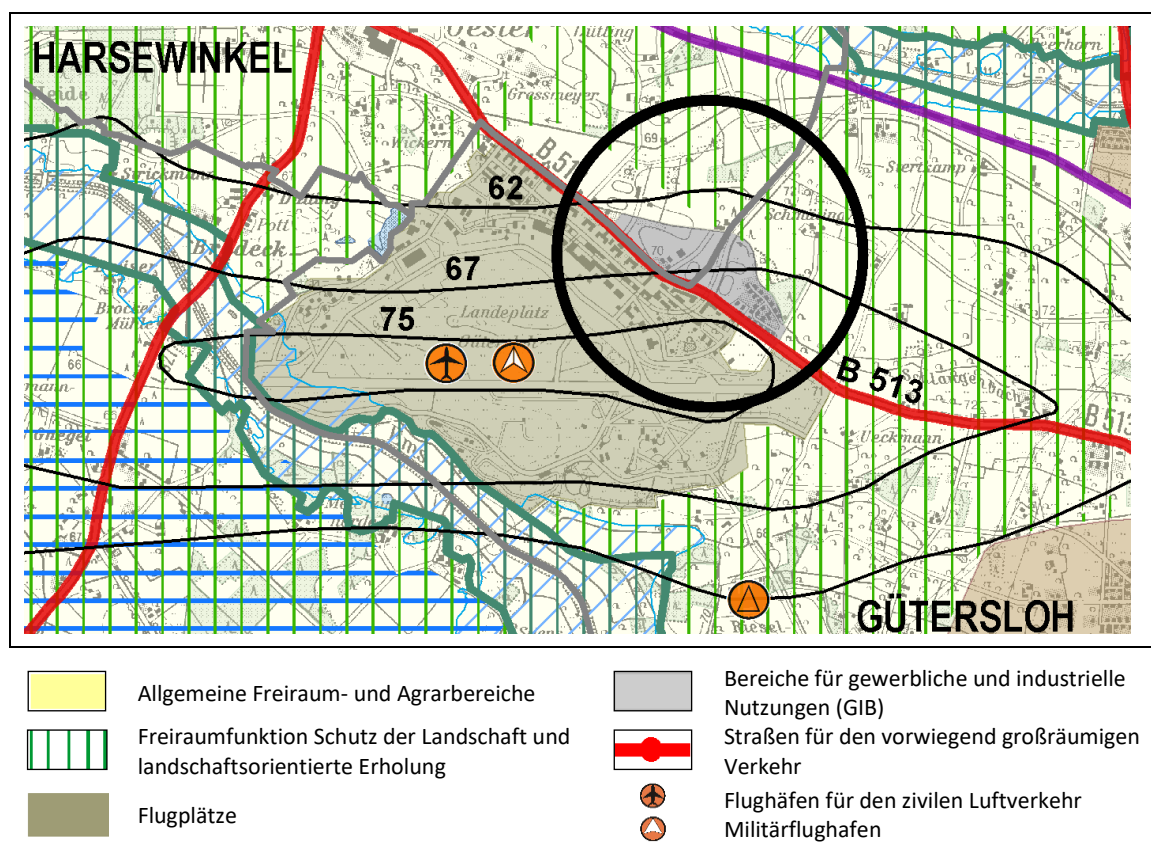


Abb. 2: Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, 36. Änderung Auszug (2017)
– ohne Maßstab –

△ Nord

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

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

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

Aus regionalplanerischer Sicht ist die 36. Änderung des Regionalplans aus mehreren Gründen geboten, die vorhandene Konversionsfläche muss einer adäquaten Nachfolgenutzung zugeführt werden. Sie ist Teil des Konversionsprozesses und damit der Entwicklungsstrategie für den Flugplatz

Gütersloh. Die Umsetzung dieser Fläche erfolgt in interkommunaler Zusammenarbeit der drei benachbarten – von der Konversion betroffenen – Kommunen. Die 36. Änderung dient dabei auch als wirtschaftlicher Einstieg in den Konversionsprozess des Flughafens selbst. Dieser ist eine komplexe, mit einem hohen finanziellen Risiko verbundene und langfristige Aufgabe, die entsprechend vorbereitet werden muss. Ergänzend hält die Regionalplanungsbehörde fest, dass der Bedarf für die Änderung gegeben ist, da in dieser Teilregion des Kreises Gütersloh ein Fehlbedarf an gewerblich-industriell nutzbaren Wirtschaftsflächen besteht.

Insbesondere die Problematik, dass es aktuell Engpässe für eine Wirtschaftsflächenentwicklung für größere gewerbliche und industrielle Betriebe in den Städte Harsewinkel und Gütersloh gibt, wird sowohl in dem Gewerbe- und Industrieflächenkonzept für den Kreis Gütersloh (2017)² als auch in dem Integrierten Handlungskonzept³ für den ehemaligen Flugplatz Gütersloh thematisiert. In beiden Gutachten wird ferner darauf hingewiesen, dass sich diese Flächenengpässe zukünftig noch weiter verstärken werden, wenn nicht neue Standorte für Wirtschaftsflächen entwickelt werden.

Gemäß Bezirksregierung (s. u. a. Drucksache RR-21/2017) sind zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 1. Januar 2017 in den drei beteiligten Kommunen im Durchschnitt insgesamt ca. 11,27 ha Gewerbe- und Industrieflächen (GIF) pro Jahr verbraucht worden. Für den Planungszeitraum von 20 Jahren ergibt sich damit überschlägig ein GIB-Bedarf von ca. 225 ha. Von diesem Bedarf sind die vorhandenen Reserveflächen (einschließlich der betriebsgebundenen Reserveflächen) abzuziehen. In den drei beteiligten Kommunen belaufen sich die Reserveflächen zum Stichtag 1. Januar 2017 in Summe auf ca. 100 ha. Für den o. g. Planungszeitraum ergibt sich damit ein zusätzlicher rechnerischer GIB-Bedarf von insgesamt ca. 125 ha. Die ca. 24 ha GIB, die im Rahmen der 36. Änderung neu dargestellt werden, sind somit vom zukünftigen GIB-Bedarf der drei beteiligten Kommunen gedeckt. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen bis zum Jahr 2020 gehen die Kommunen von einem weiter steigenden Flächenbedarf aus.

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

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

² CIMA Beratung + Management GmbH und pro Wirtschaft GT GmbH (2017): Kreis Gütersloh – Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017, Februar 2017.

³ Stadt Gütersloh, DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG und pp a|s architekten stadtplaner GmbH: Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ Integriertes Handlungskonzept (IHK), Juni 2016.

Die Neuentwicklung einer interkommunalen GIB-Fläche muss als Standortkriterium nach den Erfahrungen der beteiligten Kommunen ein ausreichend großes Flächenpotenzial in der oben dargelegten Größenordnung ermöglichen. In der Bauleitplanung sind zudem Flächenanteile für gliedernde Grünzüge, Abstandsflächen zu Waldbeständen, zu Hauptverkehrsstraßen wie der B 513 oder zu Leitungen etc. zu berücksichtigen. Wünschenswert sind zudem perspektivisch denkbare potenzielle Erweiterungsmöglichkeiten für den Standort. Diese sind vorliegend südlich der B 513 grundsätzlich gegeben.

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

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

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

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

Im Jahr 2015 wurde das **Gewerbeentwicklungskonzept⁴ der Stadt Gütersloh** in einer überarbeiteten Fassung beschlossen. Im Rahmen der Überarbeitung des Gewerbeentwicklungskonzepts wurden die noch vorhandenen Gewerbegrundstücke sowie mögliche Alternativstandorte näher untersucht. Auf das Gewerbeentwicklungskonzept wird verwiesen.

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

Die Flächen im Bereich des Flugplatzes Gütersloh bieten als einziger Standort die erforderlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von größeren Betrieben. Die Vorteile einer regionalen Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenentwicklung können an diesem zwischen den beiden Städten Harsewinkel und Gütersloh gelegenen sowie gut erschließbaren Standort sinnvoll/sachgerecht

⁴ CIMA Beratung + Management GmbH und Stadt Gütersloh: Gewerbeentwicklungskonzept Stadt Gütersloh, 27.07.2015.

umgesetzt werden. Die drei Nachbarkommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen deshalb, den Flugplatz und den Änderungsbereich in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln. Hierfür wurde die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH gegründet, die erforderlichen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen wurden abgeschlossen.

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

e) Neuaufstellung Regionalplan OWL – Entwurf 2020

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Neuaufstellung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Detmold ist die Bedeutung des Standorts „Flugplatz Gütersloh“ für die beteiligten Kommunen nochmals ausdrücklich bestätigt worden, hier werden wesentliche Potenziale für die Weiterentwicklung gesehen. Dokumentiert wurden diese u. a. im Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017 des Kreises Gütersloh.⁵ Auf das Konzept wird ebenfalls verwiesen.

Aktuell wurde der Entwurf für einen neuen Regionalplan OWL durch die Regionalplanungsbehörde vorgelegt. Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat in seiner Sitzung am 5. Oktober 2020 einstimmig das formale Erarbeitungsverfahren eröffnet. Die wesentliche materielle Grundlage im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans OWL ist der Landesentwicklungsplan (LEP) NRW 2017. Dieser ist mit seinen Zielen und Grundsätzen in der Fassung der 1. Novelle vom 5. August 2019 rechtskräftig und durch die Regionalplanung umzusetzen. Vom 1. November 2020 bis zum 31. März 2021 ist das Beteiligungsverfahren für die Neuaufstellung des Regionalplans OWL durchgeführt worden. Derzeit läuft die Auswertung des Beteiligungsverfahrens durch die Bezirksregierung Detmold und die erneute Offenlage wird vorbereitet.

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

⁵ CIMA Beratung + Management GmbH und pro Wirtschaft GT GmbH (2017): Kreis Gütersloh – Gewerbe- und Industrieflächenkonzept 2017, Februar 2017.

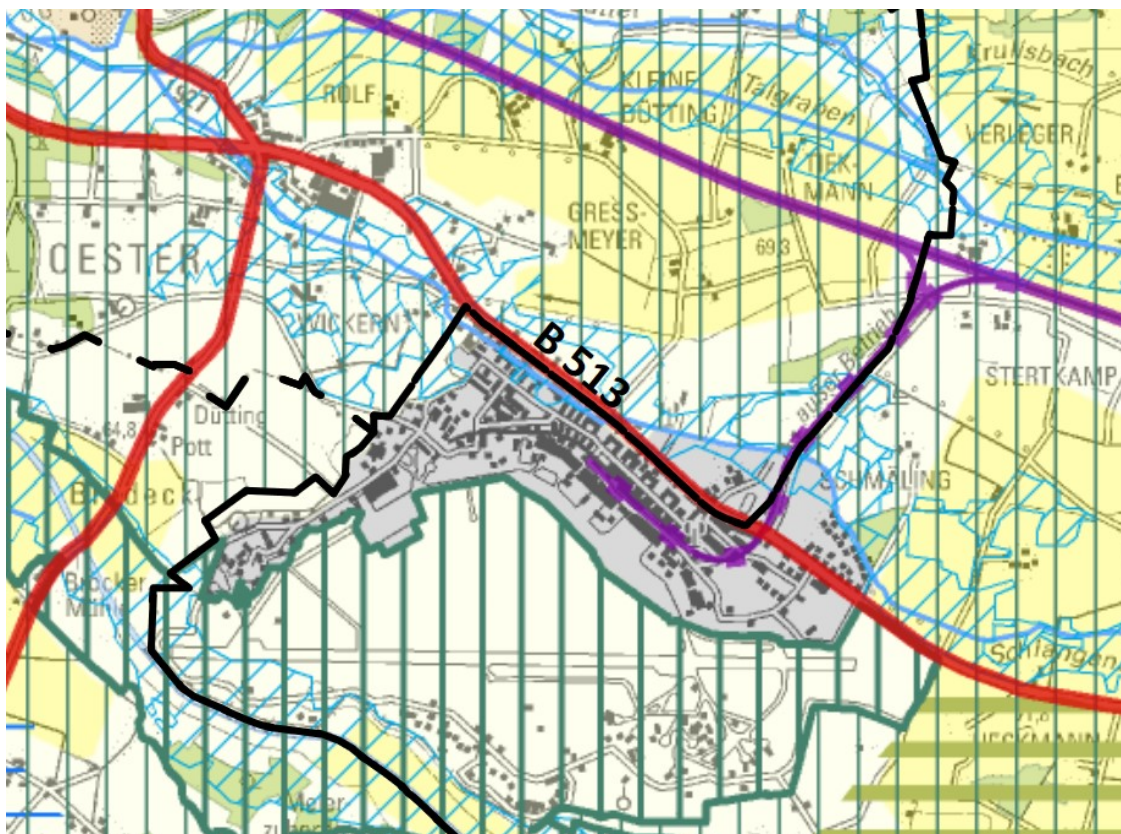


Abb. 3: Auszug Regionalplan OWL – Entwurf 2020, 05.10.2020

– ohne Maßstab –

△ Nord

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

Angesichts der bestehenden Wirtschaftsflächenpotenziale im nördlichen Teilbereich des Flugplatzes Gütersloh von rund 18 ha (Bruttobauland in ha – Stand Vorentwurf knapp 20 ha) und im südlichen Teilbereich von knapp 100 ha wird deutlich, dass weder der kleinere, aktuell anstehende Bereich nördlich der B 513 noch das theoretisch mittel- bis langfristig geplante gesamte Wirtschaftsflächenpotenzial von rund 120 ha des Flugplatzes Gütersloh den prognostizierten Bedarf allein abdecken können. Aufgrund der ganz erheblichen Probleme der Kommunen bereits in den letzten 20 Jahren bei der Entwicklung geeigneter Gewerbestandorte ist festzuhalten, dass dieses Flächenpotenzial von ganz erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort sein wird – unabhängig von der konkreten Höhe der regionalplanerisch ermittelten Flächenkontingente.

Zusammenfassend zeigt sich, dass einerseits große Bedarfe hinsichtlich Wirtschaftsflächen bestehen bzw. im Regionalplanentwurf 2020 von der Bezirksregierung Detmold prognostiziert werden und dass andererseits in den drei Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz für wirtschaftliche Nutzungen derzeit kaum noch geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Die Flächen im Bereich des Flugplatzes Gütersloh bieten als einziger Standort die erforderlichen Vorausset-

zungen für die Ansiedlung von größeren Betrieben. Die Vorteile einer regionalen Zusammenarbeit bei der Gewerbeflächenentwicklung können an diesem zwischen den beiden Städten Harsewinkel und Gütersloh gelegenen Standort gut umgesetzt werden. Die drei Nachbarkommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz beabsichtigen deshalb, den Flugplatz und die hier zu betrachtenden Konversionsflächen zwischen der B 513 und dem Welplagebach in interkommunaler Zusammenarbeit zu entwickeln.

3.3 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Harsewinkel ist das vorliegende Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ bisher i. W. als Fläche für die Landwirtschaft und kleinflächig im nördlichen Randbereich als Wald dargestellt. Nördlich des Welplagebachs werden ein Landschaftsschutzgebiet und im gesamten Planbereich eine Lärmschutzzone bezüglich der ehemaligen Flugplatznutzung überlagernd dargestellt.

Der südöstlich anschließende Bereich des Bebauungsplans Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh wird im FNP der Stadt Gütersloh bisher i. W. als Fläche für die Landwirtschaft und Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Kaserne dargestellt. Das Anschlussgleis direkt an der kommunalen Schnittstelle wird auf Gütersloher Seite als Bahnanlage aufgeführt. Im Norden des vorliegenden Plangebiets schließen Flächen für die Landwirtschaft und kleinere Waldflächen an. Das südwestlich gelegene Flugplatzgelände wird in Teilen als Sonderbaufläche Flugplatz und zum anderen als Sonderbaufläche Kaserne dargestellt. Die den Flugplatz und das Plangebiet erschließende Bundesstraße B 513 und die westlich am vorliegenden Plangebiet vorbeiführende Straße Oester sind als Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 wird auch der FNP der Stadt Harsewinkel in einem Verfahren für die 21. Änderung überarbeitet. Der im Zuge der 36. Regionalplanänderung festgelegte GIB-Bereich wird im Sinne der regionalplanerischen Standortentscheidung i. W. als Gewerbliche Baufläche und entlang des nördlichen Plangebietsrandes (entlang des Welplagebachs) als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Im westlichen Plangebiet wird eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung Klärung und Rückhaltung von Regenwasser dargestellt. Die Waldfläche wird bestandsorientiert übernommen. Damit wird der Bebauungsplan Nr. 85 gemäß § 8(2) BauGB aus dem künftigen FNP entwickelt.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass die künftigen Darstellungen der 21. FNP-Änderung und der hieraus entwickelte Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welplagebach“ den Festlegungen des Regionalplans im Sinne der 36. Änderung entsprechen und damit an die Ziele der Raumordnung gemäß § 1(4) BauGB angepasst sind.

3.4 Naturschutz und Landschaftspflege, Wald

Die Freiflächen im Plangebiet Nr. 85 wurden weitgehend als intensive landwirtschaftliche Ackerflächen und Grünland genutzt. Im Bereich der ehemaligen Sporthalle sind teilweise Gehölz-/Baumbestände vorhanden. Östlich davon finden sich brachgefallene Sport- und Erholungsanlagen mit geringem Versiegelungsgrad. Die ehemaligen Gebäude und Sportanlagen wurden zwischenzeitlich zurückgebaut. Im Norden oberhalb des Welplagebachs, werden die Flächen für Ackerbau oder als Grünland bewirtschaftet. Innerhalb des Gebiets, direkt südlich vom Welplagebach besteht eine

kleine Waldfläche. Auf deren Südseite, mehrheitlich innerhalb der Kronentraufe, verläuft ein Wirtschaftsweg. Zwischen der geplanten gewerblichen Nutzung auf der Südseite des Welpagebachs und der nördlichen Landwirtschaftsfläche besteht direkt angrenzend an die Hofstelle am Nottebrocksweg eine Brücke über den Welpagebach. Sowohl entlang des Nottebrockswegs und der B 513 als auch entlang des Fließgewässers Welpagebach sind begleitende Altbaumbestände vorhanden.

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

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

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

Zur Bestandsaufnahme, zu umgebenden Schutzgebieten und zu weiteren naturschutzfachlichen Fragestellungen wird auf den **Umweltbericht zum Bebauungsplan** in Teil II und die Bestandskarte (siehe Anlage A.9) verwiesen.

3.5 Gewässer

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

Entlang des Bachlaufs sind Teile des Plangebiets als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Das trifft vor allem auf die nördlichen Acker- und Grünlandflächen zu. Bei baulicher Inanspruchnahme dieses gesetzlich **festgesetzten Überschwemmungsgebiets** ist ein Antrag auf ausnahmsweise Ausweisung neuer Baugebiete in festgesetzten Überschwemmungsgebieten und die Genehmigung für die Verlegung von Teilen des Gewässers erforderlich. Das wegfallende Retentionsvolumen muss an anderer Stelle kompensiert werden. Diesbezüglich wird auf Kapitel 5.6 dieser Begründung verwiesen.

Das vorliegende Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 und der gesamte Bereich des „Gewerparks Flugplatz Gütersloh“ liegen nicht in einem **Wasserschutzgebiet** oder in einem **Quellenschutzgebiet**.

3.6 Boden

Gemäß Bodenkarte NRW⁶ stehen im Plangebiet i. W. Sandböden an, die eine meist hohe Wasserdurchlässigkeit aufweisen. Die Gley-Podsol-Böden besitzen keine Staunässe, Grundwasser liegt tief

⁶ Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück.

bei 8 – 13 dm unter Flur vor. Die Böden haben eine geringe Sorptionsfähigkeit, geringe nutzbare Wasserkapazität und geringen Ertrag, sind jedoch jederzeit bearbeitbar.

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

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

Die Kriterien der landesweit rechtlich zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen⁷ treffen auf die Böden innerhalb des Plangebiets nicht zu. Zur Bestandsaufnahme und zu weiteren bodenschutzfachlichen Fragestellungen wird auf den **Umweltbericht** und das **Bodengutachten zur Versickerung von Niederschlagswasser** (siehe Anlage A.10) verwiesen. Gemäß abschließender Untersuchung vom 02.12.2021 ist eine Versickerung von Niederschlagswasser aufgrund der hohen Grundwasserstände im jetzigen Geländeniveau überwiegend nicht möglich.

3.7 Altlasten und Kampfmittel

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

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 85 sind im Rahmen der historischen Erkundung⁸ **mehrere Verdachtsflächen für Altlasten** und **mehrere verfüllte Bombenrichter** festgestellt worden. Die Altlastverdachtsflächen (VF 01-09) liegen insbesondere im Bereich der ehemaligen Hofstelle sowie im Umfeld des bestehenden kleinen Waldbereichs. Die verfüllten Bombenrichter sind über das gesamte Gebiet verteilt und wurden z. T. im Zuge weiterer Untersuchungen mittels Rammkernsondierungen genauer untersucht und auf Schadstoffbelastungen überprüft. Im Ergebnis wurden an den überprüften Stellen keine gesundheitsgefährdenden Bestandteile festgestellt⁹. Die Altlastenverdachtsflächen liegen sowohl an verschiedenen Stellen innerhalb der Ackerflächen als auch im Bereich der ehemaligen Sporthalle und einer heute nicht mehr im Gebiet bestehenden Hofstelle. An einer der erfassten Stellen (VF 02 (ehemaliger Brandplatz)) wurde eine Belastung mit Dioxin festgestellt. Die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung wurden parallel zum Planverfahren mit den jeweiligen Fachstellen abgestimmt und zwischenzeitlich ordnungsgemäß durchgeführt. Entsprechende Hinweise wurden im Rahmen der Entwurfserarbeitung im Bebauungsplan Nr. 85 aufgenommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

Sofern bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen oder ähnlichen Eingriffen in den Boden oder in den Untergrund weitere Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung festgestellt werden, besteht gemäß Landesbodenschutzgesetz grundsätzlich die Verpflichtung, derartige Feststellungen unverzüglich der Stadt und der zuständigen Behörde

⁷ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, 3. Auflage, Krefeld 2017.

⁸ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Historische Erkundung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2019.

⁹ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Orientierende Untersuchung Nebenflächen ehem. Flugplatz Gütersloh, Herne März 2020 / Dez. 2020

(hier: Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Gütersloh) mitzuteilen. Auf der Plankarte ist diesbezüglich ein Hinweis dargestellt.

Im Plangebiet liegen entsprechend der flächendeckend durchgeführten Luftbildauswertungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe bei der Bezirksregierung Arnsberg sowie der 2018 durchgeführten historisch-genetischen Rekonstruktion (HgR-KM) und Luftbildauswertung für Liegenschaften des Bundes – in diesem Fall für den ehemaligen Flugplatz Gütersloh (Princess Royal Barracks) sowie nördlich benachbarte Wirtschaftseinheiten – (Plan-Zentrum Umwelt GmbH im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Bau und Liegenschaften) in mehreren Bereichen **Kampfmittel- und Blindgängerverdachtspunkte** vor.¹⁰ Entsprechende Hinweise wurden im Rahmen der Entwurfserarbeitung im Bebauungsplan Nr. 85 aufgenommen. Die Bezirksregierung Arnsberg gab im Jahr 2018 für die Fläche des Bebauungsplans Nr. 85 Empfehlungen für Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung. Dazu zählen die Sondierung der Flächen und Baugruben im Bereich der Bombardierung, die Bearbeitung der unbearbeiteten Blindgängerverdachtspunkte und Anwendung der Anlage 1 TVV. Die notwendigen Maßnahmen zur Beseitigung wurden parallel zum Planverfahren mit den jeweiligen Fachstellen abgestimmt und im Sommer 2022 durchgeführt. Basis bildeten die o. g. Untersuchungen sowie eine ergänzende orientierende Untersuchung inkl. Detailuntersuchung bez. Verbrennungsmulde¹¹ aus dem Juni 2021.

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

3.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege

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

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

¹⁰ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: HgR/LBA-KM Ehem. Flugplatz Gütersloh (Princess Royal Bks) sowie nördlich benachbarte Wirtschaftseinheiten – kampfmittelverdächtige Flächen, Herne 31.01.2018.

¹¹ Plan-Zentrum Umwelt GmbH: Orientierende Untersuchung incl. Detailuntersuchung Verbrennungsmulde, Herne uni 2021.

3.9 Land- und Forstwirtschaft

Der Bereich des Bebauungsplans Nr. 85 ist zum Großteil durch intensive **Ackernutzung** geprägt. Die Bereiche um die ehemalige Sporthalle sowie die westliche Fläche nördlich des Welpagebachs wurden seit der Aufgabe der Sportnutzung durch die britischen Streitkräfte **landwirtschaftlich als Grünland** genutzt. Die landwirtschaftliche Nutzung muss im Zuge der Umsetzung des primär gewerblichen Nutzungsziels, eingebettet in die „Konversion Gewerbepark Flughafen“, begründet aufgegeben werden.

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

Die Waldfläche im Norden des Bebauungsplangebiets Nr. 85 wird mit sachgerechten Abstandszonen erhalten.

3.10 Freizeit und Erholung

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

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

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

4. Planungsziele und Plankonzept

4.1 Planungsziele der beteiligten Kommunen

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

schaft und ihre Branchenvielfalt an einem regional bedeutsamen Gewerbestandort gefördert werden.

Der Flächenbedarf für gewerbliche und industrielle Nutzungen konnte in den letzten Jahren in Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz nicht bzw. nur teilweise gedeckt werden. Auf die regionalplanerischen Zielsetzungen des Regionalplans 2004 sowie auf die konkreten Flächendefizite in den Kommunen wird Bezug genommen (vgl. Kapitel 1.4 und 3.2). Bauflächen, die als kleinere Gewerbegebiete GE oder als eingeschränkte Gewerbegebiete GEN gemäß § 8 BauNVO mit begrenztem Emissionspotenzial für kleinere und störungsarme Betriebe geeignet sind, sind in der Region und im Nahbereich der zentralen Siedlungsbereiche der Kommunen teilweise noch vorhanden. Ein besonderer Bedarf besteht jedoch auf Dauer vorrangig an Gebieten, die gut erschlossen und großflächig als gut nutzbares Gewerbegebiet GE oder als Industriegebiet GI gemäß §§ 8, 9 BauNVO entwickelt werden können. In den beteiligten Kommunen ist genau dieses Angebot begrenzt, weshalb erweiterungs- oder ansiedlungswilligen Unternehmen häufig keine entsprechenden Flächen angeboten werden konnten. Nur derartige größere Standorte können Betrieben einen ausreichenden Entwicklungsspielraum einräumen und nachteilige Immissionsschutzkonflikte vermeiden. Auch in den umliegenden Kommunen wurde die Flächenknappheit in den vergangenen Jahren mehrfach bestätigt.

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

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

Allerdings besteht auch am Konversionsstandort Flugplatz v. a. im nördlichen und nordwestlichen Umfeld das weit verbreitete, regionaltypische Problem der Streubebauung im Außenbereich, die die Nutzungsmöglichkeiten immissionsschutzfachlich begrenzt. Nach den Erfahrungen in den letzten Jahrzehnten besteht diese Aufgabenstellung jedoch bei nahezu allen Plangebieten im östlichen Münsterland bzw. in Ostwestfalen-Lippe und spricht insofern nicht gegen den Standort. Der Teilbereich Nord ist aber unter diesem Aspekt immissionsschutzfachlich durch nachbarschaftliche Einschränkungen deutlich vorbelasteter als der südliche, mittel- bis langfristig geplante Hauptstandort Süd. Als weitere Einschränkung bzw. Anforderung ist zu beachten, dass der Teilbereich Nord noch über das bestehende Verkehrsnetz erschlossen werden kann, dass aber der Gesamtstandort mit langfristig 120 ha Endausbaupotenzial zusätzliche Maßnahmen der verkehrlichen Erschließung erfordert (s. Kapitel 5.4).

Gemäß Regionalplanentwurf OWL 2020 (s. dort) wird für die drei Kommunen und für die umliegenden Kommunen im Kreis Gütersloh, wie Verl, Rietberg, Rheda-Wiedenbrück und Steinhagen sowie für die Stadt Bielefeld, eine positive Bevölkerungsentwicklung prognostiziert. Bis 2040 (Prognosehorizont) wird für Harsewinkel ein Bevölkerungszuwachs von ca. 9,1 % und für Gütersloh von ca. 4,5 % vorausberechnet. In Herzebrock-Clarholz geht die Regionalplanung von einer

gleichbleibenden Bevölkerungszahl aus. Angesichts dieser prognostizierten Entwicklungen ist das Arbeitsplatzangebot in der Region dauerhaft zu sichern und weiter zu entwickeln. In diesem Sinne wurden im Regionalplanentwurf 2020 die nutzbaren Flächenkontingente für Wirtschaftsflächen für Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz entsprechend angesetzt.

Die Kommunen bemühen sich intensiv, den regionalen Wirtschaftsstandort nachhaltig zu stärken. Der gesamte Konversionsstandort „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ bietet dazu flächeneffiziente und vorteilhafte Bedingungen zur Entwicklung eines Industrie- und Gewerbestandorts. Er kann einen Teil des aufgelaufenen und weiter prognostizierten Bedarfs abdecken und gleichzeitig den übergeordneten, regionalplanerischen Zielsetzungen und Vorgaben Rechnung tragen (vgl. Kapitel 3.2).

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

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

Gemäß den dargestellten Überlegungen und Zielsetzungen sowie in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit soll in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zunächst der Teilbereich Nord des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ nördlich der B 513 entwickelt werden. Das im Jahr 2016 erarbeitete **integrierte Handlungskonzept (IHK)**, vgl. Kapitel 1.2) stellt die planerische Grundlage dar. Die Planungsgrundlagen sowie die planungsrechtlichen und erschließungstechnischen Fragen wurden stadtgebietsübergreifend für das Gesamtgebiet geprüft, so dass schrittweise die Bauleitplanung für die beiden Teilgebiete im Norden auf Harsewinkeler und auf Gütersloher Stadtgebiet entwickelt werden kann.

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

Ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB** ist zusammenfassend für das vorliegende Plangebiet gegeben, um den regionalen Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen im Interesse der

regionalen Wirtschaft und der Arbeitsplatzsicherung besser abdecken zu können und um die Fläche und die Erschließung gemäß den kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu ordnen. Darüber hinaus stellt die Entwicklung der Teilfläche Nord den Einstieg in die weitere Planung für den Gesamtbereich „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ südlich der B 513 dar, kann aber zunächst auch unabhängig von der südlichen Fläche entwickelt werden. Die **konkreten städtebaulichen Ziele** für den Bebauungsplan Nr. 85 als Teilfläche Nord für das Plangebiet „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ sind vor diesem Hintergrund:

- Entwicklungsimpuls für die Konversionsfläche Flugplatz Gütersloh als Gewerbe- und Industriestandort ...
- ... mit variablen Grundstückszuschnitten, einer effizienten Erschließung und repräsentativen Raumkanten mit Ausrichtung zur B 513 in Verbindung mit ausreichend Spielraum für die anzusiedelnden Betriebe.
- Neuordnung und Konversion der Siedlungsflächen Parsevalstraße und der Sportanlagen.
- Leistungsfähige Erschließung und kurze Anbindung an das überörtliche Hauptverkehrsnetz B 513, B 61 und A 2 sowie Sicherung des Anschlussgleises zwischen dem Flugplatzgelände und der TWE-Bahnstrecke.
- Einbindung des Teilbereichs Nord unter städtebaulichen, verkehrlichen, planungsrechtlichen und landschaftspflegerischen Aspekten in das Gesamtkonzept „Gewerbepark Flughafen Gütersloh“ gemäß städtebaulicher Rahmenplanung sowie
- Reduzierung potenzieller Nachbarschaftskonflikte und Sicherung der städtebaulichen Ordnung durch entsprechende Nutzungsdefinitionen aufbauend auf immissionsschutzfachlichen Untersuchungen.
- Berücksichtigung der artenschutzfachlichen Anforderungen und sachgerechter Ausgleich der durch den Bebauungsplan Nr. 85 verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft,
- abschnittsweise Verlegung des Welpagebachs und Anlage von Sekundärräuen,
- Sicherung und Erhalt des prägenden Gehölz- und Baumbestands zur Gliederung des Teilbereichs Nord in Abstimmung mit dem Flächenbedarf und dem wünschenswerten Spielraum für die künftigen Betriebe sowie
- Abstimmung der städtebaulichen Planung mit einer wirtschaftlichen Erschließung und Ver- und Entsorgung des Gesamtgebiets.

4.2 Städtebauliche Rahmenplanung für den Teilbereich Nord

In einem ersten Schritt sind für den Teilbereich nördlich der B 513 sechs unterschiedliche Erschließungsmöglichkeiten und Flächenentwicklungen von den Verwaltungen und den beteiligten Fachplanern erarbeitet, diskutiert und bewertet worden. Maßgebende Themen und Prüfkriterien waren dabei insbesondere die Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, die Abstimmung mit Straßen.NRW u. a. hinsichtlich möglicher Knotenpunkte entlang der B 513, der Umgang mit dem Grün- und Gehölzbestand, die Möglichkeit der Adressbildung entlang der B 513, die Möglichkeit der flexiblen Grundstücksentwicklung sowie eine überschlägige Flächenbilanzbetrachtung.

a) Vertiefende Variantendiskussion

Darauf aufbauend sind **drei Erschließungsvarianten** wie folgt weiter ausgearbeitet und mit einzelnen Fachbehörden in den Grundzügen vorbesprochen worden. Bei allen drei Varianten werden folgende Themen grundsätzlich gleichbehandelt:

▪ Erschließung und Versorgungsflächen

Die bestehenden Knoten an der B 513 im Bereich der heutigen Hauptzufahrt für den südlichen Bereich und der Straße Oester sowie der Knoten B 513/Am Stellbrink werden aufgegriffen und weiterentwickelt. Die beiden bestehenden Knoten mit der B 513 bieten nach den vorbereiteten Rahmenplanungen grundsätzlich eine zweckmäßige Anbindung auch für den großflächigen südlichen Planbereich.

Die bisherige Hauptzufahrt zum südlichen Flugplatzgelände (Main Gate) wird nach den Rahmenplanungen verkehrlich und städtebaulich weiterhin diese Funktion übernehmen und den Großteil der künftigen Wirtschaftsflächen als zentral gelegene und entsprechend als Ampelknoten auszubauende Hauptzufahrt erschließen. Ein zeitweise erörterter Kreisverkehrsplatz als Anbindung an die B 513 wird den Rahmenbedingungen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht.

Daraus ergibt sich auch, dass der Bauabschnitt Harsewinkel und der Bebauungsplan Nr. 85 Voraussetzung für die Erschließung des Plangebiets östlich der Bahntrasse auf Gütersloher Stadtgebiet sind.

Über den Knoten Am Stellbrink kann die bestehende nördliche Anbindung auch für (begrenzte) gewerbliche Nutzungen erfolgen. Aufgrund des hier begrenzten Plangebiets zwischen B 513 und Bachlauf und des erhaltenswerten, gliedernden Gehölzbestands im Kernbereich des Gütersloher Teilgebiets wird über den Knoten Am Stellbrink nur ein untergeordneter Plangebietsteil erschlossen.

Die Trasse der Bahnlinie wird wie der Nottebrocksweg bestandsorientiert gesichert.

Die direkte Zufahrt von der B 513 auf den Nottebrocksweg wird aus verkehrlichen Gründen für den Kfz-Verkehr aufgehoben. Eine im frühen Planstand geprüfte optionale Fuß- und Radwegequerung im Bereich der Bahntrasse über die B 513 in Richtung Teilbereich Süd des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ wird aufgrund der im Vorfeld geäußerten Vorbehalte seitens Straßen.NRW nicht weiterverfolgt.

Im westlichen Plangebiet wird direkt an der B 513 und an der bestehenden, das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 querenden privaten Hofzufahrt ein Regenrückhalte- und -klärbecken für das künftige Gewerbegebiet angeordnet.

▪ Grün-, Maßnahmen- und Wasserflächen sowie Gehölze und Wald

In allen drei Varianten werden die Baum- und Gehölzbestände entlang der Randstrukturen (bestehende Straßen und Wege, Welpagebach, Bahnlinie) soweit möglich gesichert und punktuell durch Neupflanzungsmaßnahmen ergänzt sowie entlang des Bachlaufs durch entsprechende Frei- und Maßnahmenflächen zum Gewässerschutz gesichert werden.

Demgegenüber werden innerhalb der Bauflächen bzw. auf den künftigen Betriebsgrundstücken die Baum- und Gehölzbestände im Sinne einer flexibleren Nutzung teilweise überplant (Zielkonflikt). Der genaue Umfang des Erhalts bzw. der Inanspruchnahme ist im Zuge der Entwurfserarbeitung nach Auswertung der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB abgestimmt und festgesetzt worden. Basis bildete eine umfassende Einmessung der Gehölzbestände.

Gemäß aktuellem Planungsstand werden die größeren Gehölzbestände im Bereich der ehemaligen Kfz-Werkstatt und im Bereich der aktuell noch bestehenden Wohnnutzung bzw. der

Diskothekekennutzung direkt an der Marienfelder Straße aufgrund ihrer Qualität und städtebaulichen Prägung gesichert und in Richtung Welplagebach als grünes Gliederungs- und Verbindungselement entwickelt.

Die bestehende Waldfläche im Nordwesten wird einschließlich entsprechender Abstandsflächen gesichert.

Die gemäß Landesbetrieb Wald und Holz NRW als Waldfläche eingestufte Fläche im Knotenbereich B 513/Nottebrocksweg mit einem heute nur noch vorhandenen Restbestand an Bäumen wird dagegen überplant, um hier im zentralen Plangebiet die Flächen gewerblich zu nutzen. Der entsprechende Ausgleich im Sinne des Forstgesetzes wird parallel zum Bebauungsplanverfahren mit dem Landesbetrieb abgestimmt und durch den privaten Eigentümer rechtlich gesichert.

Die Freiflächen nördlich des Welplagebachs werden in allen drei Varianten als Maßnahmenflächen und als Wasserflächen zur Sicherung und naturnahen Verlegung des Welplagebachs einschließlich Retentionsausgleich weiterentwickelt (separates Verfahren gemäß § 68 WHG).

▪ **Übergeordnete Gliederung**

Aufgrund der beiden Zufahrten ins Plangebiet, der Sicherung der Bahnlinie und des Nottebrockswegs sowie des geplanten Erhalts des markanten Baumbestands im zentralen Bereich des Gütersloher Plangebiets (inklusive geplanter Biotopvernetzung in Richtung Welplagebach) ergibt sich eine städtebauliche Gliederung des Plangebiets mit drei Bauabschnitten und unterschiedlichen Rahmenbedingungen. Die drei Teilbereiche unterscheiden sich insbesondere in ihrer Flächengröße und in der entsprechenden Eignung für anzusiedelnde Unternehmen.

- Im Abschnitt westlich der Bahnlinie können große Betriebsgrößen vorgesehen werden (Bereich Stadt Harsewinkel, Bebauungsplan Nr. 85).
- Im mittleren Abschnitt auf Gütersloher Stadtgebiet östlich der Bahnlinie können mittlere Betriebsgrößen angeordnet vorgesehen werden.
- Im östlichen Abschnitt zwischen dem Gehölzbestand im Plangebiet und der Anbindung Am Stellbrink sind nur kleinere Flächenpotenziale zu entwickeln.

Die möglichen Flächengrößen betragen im Mittel im westlichen Teilbereich ca. 2,5 – 4,5 ha, im mittleren Bereich ca. 1,0 – 2,5 ha und im kleineren östlichen Bereich ca. 0,5 – 1,0 ha. Dabei ist festzuhalten, dass im Rahmen der vorliegenden Rahmenplanung und der konkreten Bauleitplanung konkrete Parzellengrößen nicht vorgegeben werden, aufgrund der städtebaulichen Struktur ergibt sich jedoch eine gewisse Vorprägung.

▪ **Wesentliche Unterschiede der 3 Varianten**

Die Varianten unterscheiden sich primär in der Anordnung der neuen Planstraßen sowie der damit in Verbindung stehenden Fuß- und Radwegverbindungen und der künftigen Versorgungsleitungen:

In **Variante 1** wird die westliche Planstraße zentral angeordnet und führt über die Bahnlinie in den mittleren Teilbereich. Über den bestehenden Knoten Am Stellbrink erschließt eine Stichstraße den kleinen östlichen Plangebietsteil. An beiden Stichstraßenenden werden entsprechende Wendeanlagen für den Kfz-Verkehr angeordnet. Zwischen diesen sichert eine öffentliche Verbindung die Durchwegung des Plangebiets in Ost-West-Richtung für den Fuß- und Radverkehr und für Leitungstrassen.

In Kombination mit den auszubauenden Knotenpunkten der B 513 mit Lichtsignalanlagen erfolgt eine sichere und effektive Erschließung innerhalb des Plangebiets. Die Lage der Planstraßen stellt eine effiziente und flächensparende Erschließungsstruktur dar und erlaubt zweckmäßige Zuschnitte der künftigen Baugrundstücke.

Die Anordnung der öffentlichen Fuß- und Radwegeachse zentral im Plangebiet ermöglicht zudem eine weitgehende Integration des prägenden Gehölzbestands im Kernbereich des Gütersloher Plangebiets. Das Verbindungselement dient zudem als Achse für künftige Versorgungsleitungen.

Im Bereich der Zufahrten und entlang der B 513 können die künftigen Unternehmen idealerweise ihre „Schaufassaden“ in Richtung Bundesstraße ausrichten, um eine qualitätsvolle Adressbildung auszubilden.

Die Anbauverbotszone entlang der B 513 ist in Variante 1 den künftigen Betriebsflächen zugeordnet. Diese Bereiche sind nicht uneingeschränkt nutzbar, können aber einen Mehrwert für die künftigen Betriebe u. a. hinsichtlich des notwendigen Frei- und Grünflächenanteils darstellen (Grundflächenzahl GRZ 0,8 gemäß BauNVO). Geplant ist im westlichen Plangebietsteil auch die Anordnung notwendiger Versorgungsleitungen in Richtung des geplanten Regenrückhalte- und -klärbeckens. Diese werden im Planentwurf rechtlich gesichert.



Abb. 4: Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 1, Nov. 2020
– ohne Maßstab –

△ Nord

In den **Varianten 2 und 3** werden analog zur Variante 1 die bestehenden Knotenpunkte entlang der B 513 für die Anbindung genutzt. Die Planstraßen im Gebiet werden jedoch im Grundsatz nicht zentral, sondern entlang der B 513 angeordnet.

In Variante 2 erschließen zwei ergänzende Stichstraßen die rückwärtig gelegenen Bereiche. Der kleine Teilbereich im Osten auf Gütersloher Seite wird wie in Variante 1 über einen kleinen

Erschließungsstich angebunden. Durch die Anordnung der westlichen Planstraße entlang der B 513 wird städtebaulich nochmals mehr als in Variante 1 vorgeprägt, dass die künftigen Betriebe ihre „Schaufassaden“ zur Bundesstraße hin ausrichten können. Dieses konzeptionelle Planungsziel sichert aber nicht allein eine qualitätsvolle Architektur und damit Gestaltqualität. In Variante 3 wird dieser Aspekt durch die konsequente Anordnung des östlichen und westlichen Erschließungsstichs entlang der B 513 nochmals stärker betont.

In beiden Varianten sind in den Abschnitten, in denen die Planstraßen parallel zur B 513 geführt werden, öffentliche Grünflächen angeordnet. Diese können als qualitätsvolle Grünbereiche ausgestaltet werden, sichern die Anbauverbotszone entlang der Bundesstraße, bieten Raum für die Fuß- und Radwegverbindung in Ost-West-Richtung sowie für die notwendigen Versorgungsleitungen, reduzieren jedoch gleichzeitig das Flächenangebot für die künftigen Betriebe teilweise deutlich.



Abb. 5: Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 2, Nov. 2020
– ohne Maßstab –

△ Nord

Die durchgängige Ost-West-Verbindung für den Fuß- und Radverkehr im Plangebiet wird zwischen dem östlichen und mittleren Plangebietsteil wiederum durch eine separate Trasse sichergestellt. Auch diese eröffnet die Möglichkeit, notwendige Versorgungsleitungen aufzunehmen. Aufgrund der Anordnung der Planstraßen für den Kfz-Verkehr ist eine Führung durch den

prägenden Baum-/Gehölzbestand im Kernbereich des Gütersloher Plangebietsteils mit entsprechend größerer Eingriffswirkung notwendig.

Zu berücksichtigen ist gemäß aktuellem Sachstand zudem die bestehende und genehmigte Schank- und Speisewirtschaft in Form einer Diskothek mit Wohnung im Obergeschoss im Objekt Marienfelder Straße Nr. 378. Hier wären bei einem Erhalt der Nutzungen auch die Fuß- und Radwegeachse und die Leitungstrasse um das Grundstück herumzuführen. Kritische Folgen sind im Vergleich zur Variante 1 eine indirektere Wegeführung (insbesondere in Variante 3), größere Eingriffe in den Gehölz- und Baumbestand sowie die räumliche Abbindung des Objekts Marienfelder Straße Nr. 378 vom geplanten Gewerbegebiet. Die Erschließung des Bereichs wäre demnach künftig nur über die bestehende Zufahrt an der B 513 möglich und damit nur gemäß Bestandsschutz. Nutzungsänderungen mit geänderten Verkehrsbewegungen von und zur B 513 wären hier nicht mehr möglich.

Die Möglichkeit von Flächenzuschnitten für die künftigen Betriebe ist in Variante 2 aufgrund der Anordnung der Planstraßen im Vergleich zur Variante 1 grundsätzlich ähnlich zu beurteilen. In Variante 3 sind in den Teilflächen Ost und West nochmals flexiblere und größere Grundstückszuschnitte denkbar. Zu beachten ist jedoch, dass bei Variante 3 im westlichen Teilbereich aufgrund der konsequenten Anordnung der Planstraße entlang der B 513 sehr große Bautiefen in Nord-Süd-Richtung entstehen, die ggf. schwieriger zu nutzen bzw. zu vermarkten sind. Gleichzeitig ist durch die notwendigen Aufstellflächen im Zufahrtsbereich zur B 513 ein direktes Abknicken der Planstraße von der Bundesstraße aus gesehen nicht möglich. Dies bedeutet wiederum einen Mehrbedarf an Erschließungsflächen (Ausrundung der Planstraßen in den Zufahrtsbereichen). Insgesamt werden in den Varianten 2 und 3 im Vergleich zur Variante 1 mehr Erschließungsflächen benötigt.



Abb. 6: Städtebauliche Rahmenplanung: Erschließungs- und Flächenkonzept, Variante 3, Nov. 2020
– ohne Maßstab –

△ Nord

■ Zwischenfazit

Die drei Varianten zeigen den Diskussions- und Informationsstand der städtebaulichen Planung gemäß Planstand November 2020. Im weiteren Verfahren sind eine Reihe von Planinhalten weiter geprüft worden. Dieses betraf neben technischen Erschließungsfragen insbesondere auch Zielkonflikte wie die gewerbliche Entwicklung und Gehölz-/Baumbestand, Immissionsschutzfragen sowie Ausgleichsmaßnahmen oder die Abgrenzung der Anbauverbotszone entlang der B 513 und die mittel-/langfristige Option eines Fuß-/Radwegs entlang der B 513. Weitere Abstimmungen der Kommunen mit den Beteiligten, mit Anliegern sowie mit den Fachbehörden wie Straßen.NRW waren notwendig. Um hier alle Betroffenen zu informieren und um die Planung im Sinne der Gesamtschau weiter entwickeln zu können, mussten daher die frühzeitigen Beteiligungsschritte nach §§ 3(1) und 4(1) BauGB eingeleitet werden.

In Summe stellt aus Sicht der Kommunen Variante 1 die sinnvollste und gleichzeitig verträglichste Lösung dar, um die genannten Planungsziele zu erreichen. Insbesondere die bessere Einbindung von prägenden Gehölzbeständen, der geringere Flächenbedarf für die Erschließung, die robusten/flexiblen Zuschnittsmöglichkeiten für künftige Gewerbegrundstücke aufbauend auf dem zentral angeordneten Haupterschließungssystem, die Gradlinigkeit der in Ost-West-

Richtung querenden öffentlichen Fuß- und Radwegeachse im Plangebiet sowie die Integration der bestehenden Wohn- und Diskothekennutzung im Objekt Marienfelder Straße Nr. 378 ohne strukturelle Nachteile für eine denkbare gewerbliche Entwicklung auf dem Grundstück selber sprechen für eine Entwicklung des Teilbereichs Nord im Sinne der dargestellten Überlegungen.

In Variante 1 wird jedoch im Vergleich zu den anderen beiden eine weniger deutlich vorgegebene Anordnung der potenziellen „Schaufassaden“ der künftigen Betriebe entlang der B 513 gesehen. Dieser strukturelle Vorteil der Varianten 2 und 3 sichert aber nicht allein eine qualitätsvolle Architektur und damit Gestaltqualität. Diese ist in allen Varianten auf der Ebene der konkreten Objektplanung einzufordern/sicherzustellen. Die vorliegende Planung definiert hierzu den übergeordneten Rahmen. Insofern überwiegen die Vorteile der Variante 1 die genannten Nachteile deutlich.

In Summe beläuft sich die dargestellte Netto-Baufläche in Variante 1 überschlägig auf rund 18,1 ha, in Variante 2 auf rund 17,3 ha und in Variante 3 auf rund 16,2 ha. Die bestehenden und geplanten Straßenverkehrsflächen summieren sich in Variante 1 auf rund 1,4 ha, in Variante 2 auf rund 1,6 ha und in Variante 3 auf rund 1,8 ha. Die geplanten Grünflächen betragen in Variante 1 rund 0,7 ha, in Variante 2 rund 1,2 ha und in Variante 3 rund 2,1 ha. Die Flächengrößen bezüglich Bahntrasse, gebietsinterner Ausgleichsmaßnahmen, Wasserflächen, Regenwasserrückhalte- und -klärbecken sowie Waldfläche inklusive Kronentraufbereich sind in allen Varianten identisch.

Der Aufsichtsrat der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH hat nach intensiver Erörterung und Diskussion in seiner Sitzung am 11.12.2020 die Überlegungen und die vorgeschlagene Vorgehensweise bestätigt und beschlossen, den kommunalen Gremien die Variante 1 als Basis für die Beteiligungsschritte nach §§ 3(1) und 4(1) BauGB vorzuschlagen.

b) Städtebauliche Rahmenplanung als Basis für die Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB

Zur Anbindung des Plangebiets nördlich der B 513 werden die bestehenden Knoten im Bereich der heutigen Hauptzufahrt für den südlichen Bereich und der Straße Oester sowie der Knoten B 513/Straße Am Stellbrink genutzt. Letzterer stellt zudem einen potenziellen Anschlusspunkt für die in Diskussion befindliche „Anbindung Süd“ dar, die gemäß verkehrsgutachterlicher Untersuchung¹² für die Entwicklung des südlichen Teilbereichs des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ voraussichtlich geboten ist. Die vorliegende Entwicklung des nördlich der B 513 gelegenen ersten Teilbereichs ist dagegen gemäß Verkehrsuntersuchung noch im vorhandenen Straßennetz mit begleitenden Maßnahmen und im Sinne eines ganzheitlichen Verkehrskonzeptes denkbar. Auf das Verkehrsgutachten und die Ausführungen unter Kapitel 5.4 dieser Begründung wird verwiesen.

Die Knotenpunkte werden bereits heute teilweise mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Hinsichtlich notwendiger Knotenanpassungen sind diese mit Straßen.NRW im Verfahren geprüft worden. Linksabbiegespuren sind bei beiden Knoten bereits vorhanden. Beide Knoten wurden im weiteren Planverlauf auf notwendige Ausbauerfordernisse geprüft und die notwendigen Flächen im Bebauungsplanentwurf gesichert. Dies betrifft jeweils die direkten Zufahrtsbereiche in die nördlich der B 513 gelegenen Teilflächen. Im Vorfeld der vorliegenden Planüberlegungen wurde auch die Möglichkeit von Kreisverkehrslösungen geprüft, aufgrund von Bedenken seitens Straßen.NRW und des

¹² 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.

notwendigen sowie unverhältnismäßigen (angesichts bestehender und gut funktionierender Knotenpunkte) Investitionsbedarfs aber verworfen. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers waren insbesondere Bedenken hinsichtlich des Verkehrsflusses ausschlaggebend.

Die Bushaltestellen im Bereich der beiden Knoten sollen grundsätzlich erhalten werden. Die Lage, der Ausbau und die konkrete Anbindung wurden im Zuge der Entwurfserarbeitung mit den Beteiligten abgestimmt und die entsprechenden Flächen innerhalb des vorliegenden Bebauungsplans entsprechend gesichert.

Die Bewirtschaftung und Unterhaltung der nördlich des Welpagebachs angeordneten Flächen für Retentions- und Naturschutzmaßnahmen wird soweit möglich über bestehende Erschließungsstraßen sichergestellt. Der größere, mittlere Bereich wird über einen neuen Unterhaltungsweg vom Nottebrocksweg entlang des Welpagebachs über ein bestehendes Brückenwerk angebunden. Die westlich gelegene Fläche über einen neuen Unterhaltungsweg von der Straße Oester einschließlich neuem Brückenbauwerk über den Welpagebach. Letzterer ist im Rahmen der Entwurfserarbeitung des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel nicht weiterverfolgt worden, weil die Anbindung der Fläche über die bestehende private Hofzufahrt von der B 513 kommend sichergestellt werden konnte.

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

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

Hinsichtlich des Umgangs mit dem Baum- und Gehölzbestand wird auf die o. g. Aussagen verwiesen.

Da die Entwicklung auf Teilen des festgesetzten Überschwemmungsgebiets des Welpagebachs erfolgt, sind eine teilweise Verlegung des Gewässers und eine Neuanlage von Retentionsräumen auf vorhandenen Flächen nördlich des jetzigen Bachlaufs erforderlich. Diesbezüglich ist parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren ein separates wasserrechtliches Verfahren notwendig (vgl. Kapitel 5.6).

Bereits frühzeitig ist eine erste orientierende schalltechnische Untersuchung¹³ vorgenommen worden. Aufbauend auf den Ergebnissen wird deutlich, dass Industrienutzungen in GI-Gebieten gemäß § 9 BauNVO aufgrund der bestehenden Immissionsorte im Umfeld der Teilfläche Nord voraussichtlich nur im Teilbereich Süd und dort von der B 513 abgesetzt möglich sind. Zu den immissionsrechtlichen Anforderungen und Fragestellungen wird auf Kapitel 5.5 verwiesen. Somit werden im vorliegenden Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel und analog im Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh jeweils ein Gewerbegebiet GE gemäß § 8 BauNVO geplant. In der

¹³ Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barrack“, Bielefeld 05.01.2021.

südöstlichen Teilfläche im Zufahrtbereich Am Stellbrink ist zudem eine Einschränkung des Störgrads auf Mischgebietsniveau zum Schutz der direkt angrenzenden Wohnnutzung notwendig.

5. Inhalte und geplante Festsetzungen des Bebauungsplans

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Entwicklung des Gebiets und die Voraussetzungen für die Erschließung geschaffen. Diese leiten sich aus den in den Kapiteln 1 und 4 genannten Zielvorstellungen ab. Das Plankonzept strebt zum einen eine möglichst gute Ausnutzung der verfügbaren Bauflächen an, zum anderen werden aber auch Abstufungen, Eingrünungen etc. vorgenommen und der Erhalt der umgebenden Grünstrukturen angestrebt, um das Gebiet angemessen in den Siedlungs- und Landschaftsraum einzubinden.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Planungsziel im vorliegenden Bebauungsplan ist die Entwicklung von gewerblichen Bauflächen mit möglichst größeren Grundstückszuschnitten, soweit die räumlichen Rahmenbedingungen dieses in den einzelnen Teilbereichen zulassen. Am Standort Flugplatz sollen Betriebe angesiedelt werden können, die in den Kommunen in den Ortslagen aufgrund der Größe, der betrieblichen Anforderungen bzw. Auswirkungen sowie aufgrund der verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht untergebracht werden können.

Das Plangebiet soll auf Grundlage der schalltechnischen Prüfung als **Gewerbegebiet (GE) gemäß § 8 BauNVO** entwickelt werden. Industrienutzungen mit einem sehr hohen Emissionspotenzial sind nördlich der B 513 aufgrund der bestehenden Immissionsorte im Umfeld der Teilfläche Nord nicht möglich, ein Industriegebiet (GI) gemäß § 9 BauNVO kann hier aus schalltechnischer Sicht nicht festgesetzt werden. Ergänzend hält der Gutachter fest, dass GI-Gebiete südlich der B 513 in Teilbereichen möglich sind. In einem späteren Planverfahren für das Plangebiet südlich der B 513 sind Einzelheiten und eine Gliederung des Gewerbe- und Industriestandorts zu erarbeiten (vgl. Schallgutachten, Kapitel 5 und Kapitel 5.5 dieser Begründung).

Im Sinne der **weiteren Feinsteuerung** zur städtebaulich verträglichen Einbindung des geplanten Gewerbegebiets enthält der Bebauungsplan Nr. 85 weitere Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung. Diese gelten insgesamt für die uneingeschränkten Gewerbegebiete GE1 und GE2. Bezüglich der Planungsziele wird auf bereits Gesagtes verwiesen. Vor diesem Hintergrund sollen einzelne Nutzungen und Ausnahmemöglichkeiten, die dieser Zielsetzung widersprechen können, im vorliegenden Bebauungsplan ausgeschlossen werden:

- **Selbstständige Schrott- und Lagerplätze für Schüttgüter** besitzen als Unterart von Verwertungsbetrieben in der Regel besonders optisch eine negative Ausstrahlung mit temporären Ablagerungen, Resteverwertung, unregelmäßigen Emissionen und vielem mehr. Sie werden nicht zugelassen, um ein harmonisches Orts- und Straßenbild zu sichern. Weiterhin soll durch den Ausschluss von offenen Lagerplätzen auch der Lage des Plangebiets in der Nähe zu immissionsempfindlichen Wohnnutzungen weiter Rechnung getragen werden. Ebenso sollen aus diesen Gründen Tankstellen, die zudem durch Betrieb und Beleuchtung etc. besonders auffallen sollen bzw. können, ausgeschlossen werden.

- **Betriebe des Beherbergungsgewerbes** werden ausgeschlossen, da sie zunächst nicht der o. g. Zielsetzung „Gewerbegebiet“ und der Reservierung der gut erschlossenen Bauflächen hierfür (s. o.) entsprechen. Zudem sollten diese Nutzungen im Stadtgebiet Harsewinkel im Regelfall ihren idealtypischen, integrierten Standort möglichst im engen Siedlungsbereich in der Stadtmitte finden. Das vorliegende Plangebiet liegt abseits des Kernstadt, das Stadtzentrum ist fußläufig insofern nicht zweckdienlich erreichbar (rund 6,5 km).
Als Randaspekt ist anzumerken, dass derartige Betriebe erfahrungsgemäß aufgrund des von ihnen häufig ausgehenden Ruheanspruchs – trotz Genehmigung in GE-Gebieten mit Einschränkungen des Schutzanspruchs und mit Auflagen – langfristig zu unerwünschten Konflikten mit den angestrebten gewerblichen Nutzungszielen führen können, die vorbeugend vermieden werden können.
- **Vergnügungsstätten** jeder Art und **Kinos** sowie **Bordelle und ähnliche auf sexuelle Handlungen ausgerichtete Betriebe** (Eros-Center, Peepshows, Privatclubs, Dirnenunterkünfte u. ä.) sind im Gebiet unzulässig, da solche Betriebe aufgrund ihres Charakters und ihrer mitunter grellen Außengestaltung einen negativen Einfluss auf das Orts- und Straßenbild ausüben können. Dies gilt insbesondere in der hier gegebenen markanten Lage an der B 513 sowie in der Nachbarschaft zu den bestehenden Wohnnutzungen im Außenbereich. Ein Trading-Down-Effekt sowohl für den gewerblichen Gesamtstandort als auch die bestehenden Wohnnutzungen im Umfeld soll unterbunden werden. Außerdem werden diese Nutzungen dem Planungsziel der Vorhaltung des Gewerbegebiets vorrangig für flächenintensive Betriebe nicht gerecht.
- **Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche sowie sportliche Zwecke** werden ebenfalls ausgeschlossen, um die überplanten Flächen für die primäre gewerbliche Nutzung zu reservieren.
- **Einzelhandel** wird im gesamten Gewerbegebiet grundsätzlich ausgeschlossen. Die Stadt Harsewinkel verfügt über kein gesamtstädtisches Einzelhandels- und Zentrenkonzept, aus dem entsprechende Ziele der vorliegenden Planung zugrunde gelegt werden müssten. Mit dem generellen Einzelhandelsausschluss im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 wird angestrebt, den Gewerbestandort dauerhaft für Gewerbenutzungen vorzuhalten. Somit wird weiterhin das Ziel der Flächenbevorratung für insbesondere produzierendes Gewerbe verfolgt. Angesichts der enormen Dynamik und der auch künftig zu erwartenden Planungskonflikte im Einzelhandel besitzt die Regelung den Vorteil einer grundlegenden Klarstellung für die überplanten gewerblichen Flächen.
Mit dem generellen Einzelhandelsausschluss wird im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 85 angestrebt, den Gewerbestandort dauerhaft für Gewerbenutzungen vorzuhalten. Somit wird weiterhin das Ziel der Flächenbevorratung für primär produzierendes und verarbeitendes Gewerbe verfolgt. Angesichts der enormen Dynamik und der auch künftig zu erwartenden Planungskonflikte im Einzelhandel besitzt die Regelung den Vorteil einer grundlegenden Klarstellung für die überplanten gewerblichen Flächen.
Verkaufsstellen der sonstigen zulässigen Gewerbebetriebe können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn das angebotene Sortiment aus eigener Herstellung bzw. Bearbeitung auf dem Betriebsgrundstück stammt bzw. im Zusammenhang mit den hier hergestellten Waren bzw. angebotenen Leistungen steht, die Verkaufsfläche i. S. v. § 8(3) Nr. 1 BauNVO dem Betrieb zugeordnet und in Grundfläche und Baumasse deutlich untergeordnet ist.
Ausnahmen können somit für **untergeordnete betriebsbezogene Verkaufsstätten** von Unternehmen zugelassen werden. Da für einige Branchen zugehöriger Verkauf (auch als Dienstleistung verstanden) eine nicht unerhebliche Rolle spielen kann, kann dieser als Ausnahme zugelassen werden, soweit er sich aus dem Betriebszusammenhang ergibt. Beispielhaft genannt werden können Tischlereien, die entsprechend auch zugehörige Baumaterialien und Gebrauchs-

güter anbieten können oder ggf. müssen (z. B. Beschläge). Der Ausnahmeverbehalt lässt eine angemessene Prüfung und Berücksichtigung des Einzelfalls zu. Gleichzeitig trägt die Regelung angemessen dazu bei, klassische Einzelhandelsnutzungen auf die Ortslage zu lenken.

- **Werbeanlagen für Fremdwerbung** als eigenständige gewerbliche Nutzungen werden ausgeschlossen, da sie den o.g. Planungszielen und der angestrebten qualitätvollen Außendarstellung des Baugebiets widersprechen können. Im Plangebiet ist das naturräumlich sensible Umfeld zu beachten, Fremdwerbung müsste in dieser Lage relativ auffällig angeordnet werden. Gerade deshalb soll jedoch später nicht mehr steuerbare Fremdwerbung mit ggf. erheblicher Fernwirkung aus städtebaulichen und landschaftspflegerischen Gründen vermieden werden. Nicht hierunter fallen jedoch zentrale Werbetafeln für das Plangebiet oder Hinweisschilder auf die dort ansässigen Firmen. Derartige Anlagen gehören zur Grundausrüstung eines Gebiets und müssen selbstverständlich zulässig bleiben.
- **Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und -leiter** gemäß § 8(3) Nr. 1 BauNVO werden im Plangebiet ausgeschlossen, da diese Nutzungen hier langfristig zu unerwünschten Konflikten mit den angestrebten gewerblichen Nutzungszielen führen können, die vorbeugend vermieden werden können.
- **Selbstständige Flächen für Freiflächensolaranlagen** werden vor dem Hintergrund des raumordnerischen Ziels S 7 des LEP NRW im Sinne der Anpassungspflicht an die Ziele der Raumordnung nach § 1(4) BauGB ausgeschlossen. Auch diese Regelung dient der Flächenreservierung für verarbeitende Betriebe.
Bei der Neuerrichtung von Gebäuden wird erwartet, dass diese je nach konkretem Bedarf im Unternehmen in einem ganz erheblichen Umfang für PV-Anlagen genutzt werden. Da bei größeren Flächen die Unternehmen teilweise in Bauabschnitten planen, ist auch davon auszugehen, dass zusätzlich – vor der Überbauung der Reserveflächen – Freiflächensolaranlagen zur Eigenversorgung auf den Grundstücksreserveflächen sehr sinnvoll sein können. Daher werden in diesen Fällen betriebsbezogene Anlagen zugelassen, die angesichts der Ausführung einer betrieblichen Entwicklung nicht im Wege stehen und dann später auf den Baukörpern neu angeordnet werden können. Da von einem zeitweisen Überschuss, z. B. außerhalb der Produktionszeiten an Wochenenden, auszugehen ist, wäre eine zeitweise Einspeisung überschüssiger Erträge in das öffentliche Netz oder eine Nutzung dieser durch Nachbarunternehmen jeweils sinnvoll und soll nicht verhindert werden.
- **Weitere Schutzvorkehrungen: Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen, die ein Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3(5a) BImSchG in Verbindung mit der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) sind – Steuerung gemäß § 1(9) BauNVO**
In der Rechtsprechung des BVerwG sowie des EuGH ist klargestellt worden, dass in der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen künftigen/möglichen Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG besteht. Diese schutzwürdigen Gebiete sind dabei verkürzt als von Menschen überwiegend bewohnte bzw. stark frequentierte Bereiche zu bezeichnen. Diese sind nach der einschlägigen Rechtsprechung durch die Kommune im Rahmen der Ermittlung der Abwägungsgrundlagen zu identifizieren und zu bewerten. Im vorliegenden Fall handelt es sich insbesondere um die Wohnnutzungen im direkt angrenzenden Norden und Westen.
Die Seveso-III-Richtlinie und die Störfallverordnung (12. BImSchV) definieren sehr spezifische Grundlagen für die Ermittlung angemessener Abstände („Achtungsabstände“) zwischen schutzwürdigen Gebieten und Betriebsbereichen, in denen gefährliche Stoffe verwendet werden oder

vorkommen etc. Der Leitfaden „KAS 18“ soll als Grundlage für die Einbeziehung des Belangs in die kommunale Bauleitplanung dienen.¹⁴ Für Neuplanungen enthält dieser Leitfaden Abstandsempfehlungen für Betriebsbereiche, in denen bestimmte Stoffe in bestimmten Mengen vorkommen bzw. verwendet werden. Die aufgeführte Liste ist nicht abschließend, auch sind mit Bezug auf die Seveso-III-Richtlinie sowie die Störfallverordnung beim Vorkommen bzw. der Verwendung von Mischungen gefährlicher Stoffe ggf. andere Abstandserfordernisse gegeben. Die aufgeführten Stoffe sind in dem Leitfaden Achtungsabständen der Klassen I bis IV zugeordnet, für die Abstände zwischen mindestens 200 m sowie 1.500 m und mehr definiert werden.

Daraus ergibt sich aufgrund der Lage und Ausdehnung des Gewerbegebiets zu den o. g. schutzwürdigen Nutzungen, dass das Baugebiet nach den Abstandsempfehlungen der KAS nicht für Betriebe mit einem Achtungsabstand von 200 m und größer geeignet sein kann. Zudem ist die sensible Lage im Übergang zum wertvollen Freiraum (LSG) zu beachten.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Nähe des Gewerbegebiets zu bestehenden Wohnnutzungen sowie zu der Verkehrsstrasse B 513 als schutzwürdige Gebiete i. S. d. § 50 BImSchG entscheidet sich die Stadt hier für einen grundsätzlichen Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen mit Betriebsbereichen i. S. d. § 5(3a) BImSchG. Damit wird im Bebauungsplan bereits gesichert, dass in dem vorliegenden, von schutzwürdigen Gebieten umgebenen Gewerbegebiet **keine sog. „Störfallbetriebe“** angesiedelt werden können.

Der eröffnete Nutzungskatalog berücksichtigt damit sowohl die übergeordneten planerischen Zielvorstellungen der Stadt als auch die ortsspezifischen Rahmenbedingungen und die Lage des Plangebiets an der B 513 sowie in Nachbarschaft zu bestehenden Wohnnutzungen. Mit den Regelungen wird ein angemessener Spielraum für gewerbliche Nutzungen eröffnet, potenziell konkurrierende Nutzungen werden nicht ermöglicht.

5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Die geplanten GE-Flächen sind für betriebliche Erweiterungen und Neuansiedlungen verschiedener Unternehmen mit erhöhtem Flächenbedarf vorgesehen. Vor diesem Hintergrund werden Nutzungsmaße und weitere Festsetzungen nach § 9(1) Nr. 1, 2 BauGB bedarfsorientiert und möglichst flexibel entwickelt. Die im Vorentwurf/städtebaulichen Rahmenplan dargestellten Überlegungen zu Nutzungsmaßen, Bauweise, überbaubaren Grundstücksflächen etc. wurden im Planverfahren weiter konkretisiert. Insgesamt gewährleisten die Regelungen einen dem örtlichen Rahmen angemessenen Entwicklungsspielraum.

Die zentralen Planinhalte ergeben sich aus den folgenden Überlegungen:

a) Nutzungsmaße Grundflächenzahl und Baumassenzahl

Als Obergrenze der möglichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO wird die **Grundflächenzahl GRZ** mit 0,8 aufgenommen, um eine effektive und flexible Ausnutzung der verfügbaren Baugrundstücke zu ermöglichen. Die **Baumassenzahl BMZ** orientiert sich mit 10,0 ebenfalls an der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO und stellt eine dem Kontext angemessene Verdichtungsmöglichkeit dar.

¹⁴ Kommission für Anlagensicherheit -KAS- beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzwürdigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG“, erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Fortschreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-1“, 2. überarbeitete Fassung, KAS 18, November 2010, abzurufen unter www.kas-bmu.de/publikationen/kas/KAS_18.pdf [Stand Juli 2013].

b) Höhe baulicher Anlagen und Vollgeschosse (Z)

Zur sicheren Steuerung der Höhenentwicklung werden im Bebauungsplan die **maximalen Gebäudehöhen** durch Festsetzung als Gesamthöhe in Meter über NHN (Normalhöhen-Null im Höhensystem DHHN2016) festgesetzt. Durch die Bezugnahme auf die Höhe über NHN kann die Gebäudeobergrenze gegenüber dem Umfeld eindeutig und unabhängig von künftigen Geländebewegungen festgelegt werden. Grundsätzlich wird auch hier in dem vertretbaren Rahmen ein möglichst sinnvoller und flexibel nutzbarer Spielraum für unterschiedliche Betriebsbedürfnisse angestrebt. Ziel ist insbesondere auch eine flächensparende Bebauung durch entsprechende Höhenentwicklungen, z. B. für Verwaltungs-/Büroeinheiten mit mehreren Geschossen. Folgende Grundaussagen werden für die Bauhöhen in den Teilflächen getroffen:

- Für die Teilflächen GE1 und GE2 erlaubt die Höhenbegrenzung von maximal 92,0 m über NHN Bauhöhen um rund 22 m je nach Anordnung eines Gebäudes und Geländeanschnitt.
- Als **Ausnahme** kann im Plangebiet ggf. eine Überschreitung der festgesetzten Höhenbegrenzung um bis zu 5 m durch Dachaufbauten für untergeordnete technische Bauteile wie Maschinen-/ Technikräume, Be-/Entlüftungsanlagen, Fahrstühle etc. sowie durch Baukörper für Gewerbenutzungen mit betriebsbedingt zwingenden Höhenanforderungen, wie z. B. Lagerhäusern mit bestimmten Transporttechniken und Stapelhöhen, zugelassen werden, um im Einzelfall gebotene, innerbetrieblich notwendige Abläufe nicht zu gefährden. Analog kann für ggf. notwendige Schornsteine als Ausnahme eine Überschreitung um bis zu 15 m zugelassen werden.¹⁵
Diese Regelungen können ggf. je nach Sachverhalt im Baugenehmigungsverfahren mit entsprechenden Anforderungen zur möglichst verträglichen Einbindung in das Umfeld verbunden werden. Die Auswirkungen auf Umfeld und Landschaftsbild können z. B. durch Anordnung, Verkleidung, Farbgestaltung, Begrünung etc. reduziert werden.
- Die **Zahl der Vollgeschosse (Z)** gemäß §§ 20 BauNVO wird analog zum oben dargelegten Höhenkonzept mit sechs Vollgeschossen in den Teilflächen GE1 und GE2 festgesetzt. Ausdrücklich wird eine flächensparende, möglichst mehrgeschossige Gewerbeentwicklung angestrebt.
- Zum Schutz vor möglichen Überflutungs- und Starkregenereignissen wird im Nahbereich zum nördlich verlaufenden Schlangenbach/Welpagebach in den Teilflächen GE1 und GE2, bezogen auf die überbaubaren Grundstücksflächen eine **Mindesthöhe für die Erdgeschossfußböden** (OKFF als Oberkannte Rohfußboden) in 70,0 Meter über NHN festgesetzt. Grundlage bildet die Erschließungsplanung / das Entwässerungskonzept (siehe Anlage A.12). Ergänzend dazu wird entlang des Bachlaufs auf den Betriebsgrundstücken der Teilfläche GE1 ein **Randstreifen in Kombination mit einer Mindesthöhe** von 69,5 Meter über NHN und tlw. von 69,8 Meter über NHN definiert. Die Bereiche sind von Bebauung freizuhalten, als natürliche Böschung ohne bauliche Befestigung anzulegen und zu begrünen. Anzupassen sind die Streifen an die nördlich/östlich/westlich bestehenden natürlichen Geländehöhe sowie in südliche Richtung entsprechend der konkreten baulichen Entwicklung auf den Betriebsgrundstücken. Eine diesbezüglich frühzeitige Abstimmung unter benachbarten Betrieben auf der konkreten Umsetzungsebene wird empfohlen. Die Regelungen dienen dem Schutz künftiger Gebäude und Nutzungen. Auf eine Höhenregelung der Betriebsflächen wird bewusst verzichtet, weil Flächen außerhalb der Bebauung beispielsweise auch der punktuellen/temporären Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen könnten.

¹⁵ Hinweis: Die militärischen Belange sind zu beachten. Sofern im Einzelfall eine Bauhöhe von 30 m überschritten werden sollte, hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr gebeten, jeden Einzelfall mit Planungsunterlagen vor Erteilung einer Baugenehmigung zur Prüfung zuzuleiten.

c) Bauweise

Die **Bauweise** gemäß § 22 BauNVO wird als **abweichende Bauweise** gemäß § 22(4) BauNVO vorgesehen. Hier gelten jeweils grundsätzlich die Vorgaben der offenen Bauweise, jedoch mit der Maßgabe, dass eine Gebäudelänge von 50 m überschritten werden darf. Dieses ist aus Sicht der Wirtschaft erforderlich und hier innerhalb des Gewerbegebiets städtebaulich vertretbar. Die Bestimmungen des seitlichen Grenzabstands bleiben hiervon jeweils unberührt.

d) Überbaubare Flächen

Die **überbaubaren Flächen** werden durch Baugrenzen bestimmt. Vorgegeben werden in Abstimmung mit dem zu erhaltenden Baumbestand möglichst zusammenhängende Bauflächen. Einerseits weil die künftigen Grundstücksgrößen und -grenzen der einzelnen Betriebe noch nicht bekannt sind und andererseits, um eine ausreichende Flexibilität für die gewerblichen Nutzungen zu ermöglichen. Bauordnungsrechtliche Anforderungen und Abstandsflächen sind im Einzelfall im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und gemäß BauO NRW einzuhalten.

5.3 Örtliche Bauvorschriften

Ergänzend zu den Inhalten gemäß § 9(1) BauGB werden zur Sicherung der Planungsziele einige grundlegende örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB in Verbindung mit der BauO NRW in den Bebauungsplan aufgenommen. Mit Blick auf die Randlage zum Landschaftsraum sowie der B 513 werden insbesondere Regelungen zur Fassadengestaltung, zu Solaranlagen, zu Werbeanlagen sowie zu Stellplatzbepflanzungen und zu Einfriedungen vorgesehen. Die Regelungen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben als sinnvoll und verhältnismäßig bewertet, ohne die Gestaltungsfreiheit der künftigen Bauwilligen übermäßig einzuengen.

- **Fassadengliederung:** Für größere Gebäude oder Hallenbauten ist eine Gliederung i. A. sinnvoll, um eine vertikale, optische Gliederung massiver Baukörper zu erreichen und um Ortsbild und Nachbarschaft nicht zu stark zu beeinträchtigen. Fassaden können z. B. durch Versätze, Materialwechsel oder Begrünung wirksam gegliedert werden. Zwecks Anstoßwirkung wird eine Regelung aufgenommen, die aufgrund der Bandbreite unproblematisch ist und der Architektur vielfältigen Spielraum lässt. Sofern eine anspruchsvolle Gewerbearchitektur auch mit anderen Stilmitteln Qualität bieten kann, sind Abweichungen denkbar.
- **Solaranlagen:** Solarthermie- und Photovoltaikanlagen sind grundsätzlich sinnvoll und ausdrücklich gewünscht. Mit Blick auf die Außen- und Fernwirkung (Straßenraum, Landschaftsraum) sollen die Anlagen aber auf den Dachflächen mit Blick auf Aufbauhöhe und (ggf. massive) Sichtbarkeit am Dachrand etwas eingeschränkt werden. Die grundlegenden Maße werden abgeleitet von heute üblichen Anlagentypen bzgl. Aufbauhöhe (maximal 1,2 m) und bzgl. Abstand zu den Gebäudeaußenkanten (= Schnittkante Dach resp. Attika/Fassadenwand, 1½-fache der Anlagenkonstruktionshöhe über der Dachfläche/Attika).
- **Werbeanlagen** können sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und Nachbarschaft haben; maßgeblich sind Größe, Material, Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, Straßenbild, städtebaulichen Charakter und Lage im Landschaftsraum berücksichtigen und sich unterordnen. Zu große Werbeanlagen an Gebäuden, freistehende Pylone etc. sowie aufdringliche Lichtwerbung mit Lauf-, Wechsel oder Blinklichtern oder mit grellem Licht werden daher hier ausgeschlossen. Das berechnete Interesse der Gewerbebetriebe an Werbung ist dabei ausreichend berücksichtigt.

- Gestaltung und Begrünung von **Stellplatzanlagen** tragen zur optischen Reduzierung der „Fläche“ bei und sind maßgeblich für die städtebaulich-gestalterische Qualität derartiger Anlagen. Die getroffenen Vorgaben mit einer regelmäßigen Verteilung der Baumstandorte auf der Anlagenfläche, Qualitätsstandards für die Bäume und für deren vernünftiges Wachstum etc. können eine dauerhaft wirksame Durchgrünung und Überstellung der Stellplatzanlagen erreichen. Die Vorgabe *mindestens 1 Baum/angefangene 4 Stellplätze* orientiert sich hierbei an einer durchschnittlich erwarteten wirksamen Überstellung von Stellplätzen durch einen Parkplatz-Baum bzw. durch eine gleichmäßige Verteilung auf einer größeren Fläche bei dieser Verhältniszahl. Die versickerungsfähige Gestaltung vermeidet geschlossen asphaltierte, ungegliederte Flächen. Die Bepflanzung der Anlagen dient neben den gestalterischen Zielen zudem in hohem Maße auch wasserwirtschaftlichen Zielen und der Verbesserung des Kleinklimas und der Lufthygiene (Rückhaltung, Verdunstung, Verschattung) sowie der nutzerfreundlichen Pkw-Beschattung für Mitarbeitende im Sommer. Diese umweltrelevanten Aspekte werden in diesem Gewerbegebiet angesichts der naturräumlichen und klimatischen Rahmenbedingungen und der wasserwirtschaftlichen Anforderungen ebenfalls als sehr wichtig bewertet.

Vor diesem Hintergrund und im Interesse der Sicherung der Zielsetzungen wird es auch für vertretbar gehalten, dass Anlagen entsprechend zu gestalten sind, die möglicherweise nach z. B. 10–15 Jahren durch ein Parkdeck/-haus ersetzt werden könnten. Größere Unternehmen sollten in jedem Fall prüfen, ob nicht doch frühzeitig bereits ein erster Bauabschnitt als Parkdeck/-haus ausgeführt wird, auch wenn dieses wirtschaftlich ggf. noch zurückzustellen wäre.

Im Sinne eines Unternehmens kann v. a. auch unter diesen Gesichtspunkten die aufgenommene Abweichungsklausel ggf. genutzt werden, wonach auf Grundlage eines Gesamtkonzepts mit Begrünungsausgleich ggf. unterschiedliche Verteilungen der Baumstandorte auf der Stellplatzanlage zugelassen werden. Ein geplanter Parkhausstandort könnte so frühzeitig sinnvoll freigehalten werden.

Gemäß § 8(2) BauO NRW ist beim Neubau eines für eine Solarnutzung geeigneten offenen Parkplatzes, welcher einem Nicht-Wohngebäude dient, mit mehr als 35 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge ... über der für eine Solarnutzung geeigneten Stellplatzfläche eine **Photovoltaikanlage** zu installieren ... (oder alternativ eine solarthermische Anlage zur Wärmeenergieerzeugung). Leider bestehen hierzu noch eine Reihe offener Fragestellungen, es liegt bisher soweit bekannt auch erst ein erster Entwurf einer Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung vor. Das Ziel der zusätzlichen PV-Nutzung von überbauten und i. W. versiegelten Flächen wird jedoch grundsätzlich geteilt und hat besondere Bedeutung auch hier im „Gewerbepark Konversion Flugplatz“. Aus diesem Grund wird zur Vermeidung von Konflikt- resp. Verschattungssituationen die Begrünungspflicht bei geeigneten Stellplatzflächen ab 35 Stellplätzen ausgenommen. Dieses wird auch hier als sinnvoll und vertretbar bewertet.

- Zur Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation sind **Pkw-Stellplätze mit versickerungsfähigen Belägen** mit entsprechenden Abflussbeiwerten auszustatten. Eine Ausnahme für Sonderstellplätze z. B. bei Menschen mit Behinderungen trägt deren speziellen Anforderungen Rechnung.
- **Einfriedungen** können im Straßenraum und gegenüber der Nachbarschaft große Wirkung entfalten: sind sie unmaßstäblich, gestalterisch unbefriedigend oder zu nah an Verkehrsflächen angeordnet, hat dieses negative Auswirkungen auf das gestalterische Gesamtbild und auf die Qualität des Straßenzugs, sie werden aus diesen Gründen eingeschränkt. Wichtig ist v. a., dass Zaunkonstruktionen nicht massiv im Straßenraum der B 513 oder an den Planstraßen bzw. zum Außenbereich wirksam werden, was bereits durch schmale Vorpflanzungen, z. B. mit einer Heckengehölzreihe, sehr wirksam gemildert werden kann.

5.4 Erschließung und Verkehr

5.4.1 Binnenerschließung

Die **Binnenerschließung** der Teilfläche Nord erfolgt über **zwei Stichstraßen**. Eine weitere Feinerschließung wird angesichts der geplanten Grundstücksgrößen und im Interesse der größtmöglichen Flexibilität nicht vorgesehen. Die bestehenden Knoten an der B 513 im Bereich der heutigen Hauptzufahrt für den südlichen Bereich und der Straße Oester sowie der Knoten B 513/Am Stellbrink werden aufgegriffen und weiterentwickelt. Die bisherige Hauptzufahrt zum südlichen Flugplatzgelände (Main Gate) wird verkehrlich und städtebaulich weiterhin diese Funktion übernehmen und den Großteil der künftigen Wirtschaftsflächen als zentral gelegene und entsprechend als Ampelknoten auszubauende Hauptzufahrt erschließen. Ein zeitweise erörterter Kreisverkehrsplatz als Anbindung an die B 513 wird den Rahmenbedingungen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht. Daraus ergibt sich auch, dass der Bauabschnitt Harsewinkel und der Bebauungsplan Nr. 85 Voraussetzung für die Erschließung des Plangebiets östlich der Bahntrasse auf Gütersloher Stadtgebiet sind – ganz im Sinne des interkommunalen Ansatzes. Die entsprechenden Straßenverkehrsflächen werden vorliegend rechtlich gesichert.

Bezüglich der konkreten Knotenausgestaltung entlang der B 513 haben im Nachgang zur Offenlage zwischen der Stadt Harsewinkel, der Stadt Gütersloh und dem Landesbetrieb Straßen NRW ergänzende Abstimmungen stattgefunden. Der Landesbetrieb regt in diesem Zusammenhang an, die im Bebauungsplanentwurf festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche westlich der geplanten Hauptzufahrt (Main-Gate) geringfügig anzupassen. Konkret wird empfohlen, den Rand der Straßenverkehrsflächen nicht abzuknicken, sondern parallel zum Fahrbahnrand festzusetzen.

Im Sinne der planerischen Vorsorge wird die Straßenverkehrsfläche beim Knoten Main-Gate entsprechend den Empfehlungen des Landesbetriebs geringfügig angepasst. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche erweitert sich demnach um ca. 21 m² und die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Verkehrsgrün reduziert sich entsprechend. Aus Sicht der Stadt sind die Grundzüge der Planung von dieser sehr kleinteiligen Verschiebung nicht betroffen. Zudem ist die betroffene Fläche im Eigentum der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH. Eine Betroffenheit Dritter kann somit ausgeschlossen werden. Der potenzielle Versiegelungsgrad steigt jedoch an und damit erhöht sich der Ausgleichsbedarf. Eine Anpassung der naturschutzfachlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wird somit erforderlich. Diesbezüglich wird auf Kapitel 6.4 verwiesen. Aus Sicht der Stadt ist dieses Vorgehen sachgerecht, verhältnismäßig und nachbarschaftsverträglich.

Eine Erschließung der künftigen Wirtschaftsflächen direkt über die B 513 wird grundsätzlich ausgeschlossen. Der westlich bestehende **private Wirtschaftsweg** wird bestandsorientiert gesichert. Dieser dient weiterhin der Erschließung der nördlich des Plangebiets gelegenen Hofstelle und untergeordnet der Bewirtschaftung des Regenwasserklär-/Rückhaltebeckens, der Maßnahmenflächen und der Waldfläche im Gebiet.

5.4.2 Einbindung in das klassifizierte Straßensystem

Die verkehrlichen Aspekte sind im vorliegenden Planverfahren schrittweise entwickelt und beleuchtet worden. Dabei sind u. a. drei Verkehrsuntersuchungen (siehe Anlage A.4, A.6, A.14) und eine verkehrstechnische Planung der Erschließungsknotenpunkte (siehe Anlage A.11) eingeholt worden. Im Vorfeld der Satzungsberatung wurde zudem eine ergänzende Stellungnahme (siehe Anlage A.19) zu neuen Verkehrszahlen von Straßen.NRW (s. Stellungnahme aus Beteiligung gemäß § 4(2) BauGB vom 12.05.2023) eingeholt. Zur besseren Verständlichkeit werden diese sowie die damit verbundenen Themen nachfolgend in deren zeitlichen Abfolge dargestellt.

Der direkte Anschluss an die **Bundesstraße B 513** (Marienfelder Straße) über vorhandene Knotenpunkte bindet das Plangebiet an das übergeordnete Straßennetz der Kernstädte Harsewinkel und

Gütersloh und im weiteren Verlauf an die **Autobahn A 2 Anschlussstelle Rheda-Wiedenbrück** oder in Richtung Nordosten an die **Autobahn A 33** an.

a) Erste Verkehrsuntersuchung Juni 2020 (Anlage A.4 dieser Begründung)

Die vorhandenen Haupttrouten und Knotenpunkte im Umfeld erfahren durch die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre der vorliegenden geplanten Gewerbeentwicklung eine Mehrbelastung. Zur Untersuchung der Erschließung und der verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens wurde frühzeitig eine **Verkehrsuntersuchung** eingeholt.¹⁶ Bezug genommen wurde diesbezüglich u. a. auf den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Harsewinkel sowie eine daraus resultierende zusätzliche Beauftragung durch die Stadt Gütersloh zur räumlichen Erweiterung des Verkehrsmodells um das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Gütersloh. Beide Projekte wurden Ende 2018 inhaltlich abgeschlossen und jeweils den politischen Vertretern der Stadt Harsewinkel und Gütersloh präsentiert. (Stadt Gütersloh: Sitzung des Hauptausschusses am 10.12.2018, Drucksachen-Nr. 400/ 2018; Stadt Harsewinkel: Sitzung des Rates am 12.12.2018, Vorlage VL-167/ 2018) Ziel der Untersuchung aus dem Juni 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 Wartezeiten 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

¹⁶ 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

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 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 **Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“** der Stadt Harsewinkel sowie parallel in der Stadt Gütersloh der **Bebauungsplan Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“** und damit der **Teilbereich Nord** zur Entwicklung an. Bezüglich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des umliegenden Straßennetzes ist demnach dieser Bereich zu prüfen. Aus Sicht der beteiligten Kommunen ist dieser Schluss sachgerecht und folgerichtig. Eine dargestellte Entwicklung darüber hinaus im Teilbereich Süd ist nicht Gegenstand dieser Bauleitplanung und wäre in einem separaten Verfahren zu betrachten. Die dazu notwendigen politischen Beratungen und Beschlüsse wären dann vorzunehmen respektive zu treffen. Gutachterlich relevant im vorliegenden Bauleitplanverfahren sind demnach die **Ausführungen zum Prognose-Planfall 1c** und damit die Entwicklung im Teilbereich Nord. In der Verkehrsuntersuchung (Stand Juni 2020) wird diesem Entwicklungsschritt eine Fläche von rund 20 ha zugrunde gelegt. Die gutachterlichen Kernaussagen dazu sind:

- Im Prognose-Planfall 1c erfolgen von der nördlichen Teilfläche deutlich weniger zusätzliche Kfz-Fahrten/Tag auf die B 513 als bei der geplanten Gesamtentwicklung. In Zahlen sind dies rund 2.150 Kfz-Fahrten/Tag.
- Gemäß Berechnung (Bezirks-Spinnenanalyse) fahren etwas mehr als 60 % der Kfz-Verkehre aus/in Richtung Westen und etwas weniger als 40 % der **Ziel- und Quellverkehre** aus/in Richtung Gütersloh. Bezüglich der Aufteilung der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre an den Knotenpunkten im Osten und im Westen der B 513 (bezogen auf die Spitzenstunden – Annahme: 10 % des Tagesverkehrs) im Vergleich zum Bestand, sind nur geringe sowie temporäre Mehrbelastungen zu erwarten. Im besonders stark belasteten Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) sind dies auf der Westseite rund 800 Kfz-Fahrten/Tag.
- Im **am stärksten belasteten Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3)** weisen bereits im Bestand in den beiden Tagesspitzen fast alle Linksab-/einbiegerströme nur eine ausreichende oder auch mangelhafte Verkehrsqualität (QSV D und E) auf.
Gemäß Untersuchung muss damit gerechnet werden, dass auch die geringen sowie temporären zusätzlichen Ziel- und Quellverkehre zu dem Flugplatzgelände auch zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität auf der B 61 führen. In diesem Zusammenhang spielen nach den Äußerungen des Gutachters auch die Aufstellflächen und -längen auf den einzelnen Fahrstreifen eine entscheidende Rolle.
Die Kfz-Belastung pro Tag am Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) in der **Knotenpunktzufahrt B 513 West** (aus/in Richtung Flugplatz) beträgt im Analysefall Bestand rund 19.200 Kfz, im Prognose-

Bezugsfall (P0) rund 22.000 Kfz und im Prognose-Planfall 1c (20 ha) rund 23.200 Kfz. Die allgemein prognostizierte Kfz-Erhöhung beträgt demnach an der Stelle rund 2.800 Kfz/Tag. Durch den Prognose-Planfall 1c (20 ha) erhöht sich die Belastung im Vergleich zum Bestand um 4.000 Kfz/Tag und im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall (P0) um ca. 1.200 Kfz/Tag (siehe Verkehrsuntersuchung S. 59, Tabelle 6).

Die Spitzenstundenbelastung erhöht sich am Knotenpunkt B 513 / B 61 (KP3) in der **Knotenpunktzufahrt B 513 West** (aus/in Richtung Flugplatz) im Vergleich zum Bestand im Prognose-Bezugsfall (P0) um rund 200 Kfz/h. Im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall (P0) verzeichnet der Gutachter im Prognose-Planfall 1c (20 ha) ein Zuwachs von rund 60 Kfz/h. Die allgemein prognostizierte Erhöhung im Prognose-Bezugsfall (P0) fällt demnach deutlich größer aus (siehe Verkehrsuntersuchung S. 60, Tabelle 7).

Zudem belastet der **Ziel- und Quellverkehr** aus dem Plangebiet Teilbereich Nord die untersuchten Knotenpunkte **atypisch**. Das bedeutet, dass z. B. 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 herausfließt. Das bedeutet, dass z. B. in der Morgenspitzenstunde am KP3 Marienfelder Straße / Nordring der größere Verkehrsanteil in Richtung Stadt Gütersloh 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. Analog verhält es sich grundsätzlich in Richtung Harsewinkel.

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 vorliegenden Planfortschreibung hat sich die **Gewerbeentwicklungsfläche auf rund 18,1 ha Nettobauland** (u. a. abz. Verkehrs-, Grün- und Maßnahmenflächen) konkretisiert. Diese Reduktion wird sich geringfügig positiv auf die Verkehrsberechnung und damit Belastung des bestehenden Straßennetzes auswirken.

Im Ergebnis dokumentiert der Gutachter im Juni 2020, dass bei einer ausschließlichen Bewertung der Verkehrsabläufe an den vier betrachteten Hauptverkehrsknotenpunkten (KP1-4) in den Spitzenstunden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bereits im Bestand Handlungsbedarf besteht. Jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den betroffenen Straßen auslöst, ist verkehrlich demnach kritisch zu bewerten respektive bedarf aus gutachterlicher Sicht einer Gesamtverkehrsbetrachtung. Dies betrifft auch die vorliegende Entwicklung der Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden beiden Bauleitplanverfahren Nr. 85 in Harsewinkel und Nr. 400 in Gütersloh.

b) Ergänzende Verkehrsuntersuchung Juli 2021 (Anlage A.6 dieser Begründung)

Um die pauschale Aussage, dass „jede weitere Entwicklung, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den Straßen von Harsewinkel und Gütersloh auslöst, kritisch zu bewerten sei“ wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung eine **ergänzende Verkehrsuntersuchung**¹⁷ durchgeführt.

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

¹⁷ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021

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 den Städten Harsewinkel und Gütersloh zu lösen und um die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse aufzugreifen und sinnvoll zu fördern.

Somit bleibt aus Sicht der Stadt Harsewinkel 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. 85 der Stadt Harsewinkel und Nr. 400 der Stadt Gütersloh 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.

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 Verkehrsmustern gehen die Städte Harsewinkel und Gütersloh 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.

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 qualitativ hochwertigen Angebots für die Fußgänger und Radfahrer mittels eigenständigem Fuß-/Radweg zwischen den Planstraßen und sicheren/separaten Raumangeboten innerhalb der Planstraßen in den Bauleitplanverfahren Nr. 85 und Nr. 400 sowie
- der planerischen Sicherung des bestehenden Gütergleisanschlusses.

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

- Realisierung einer separaten und sicheren Radwegeverbindung entlang der B 513 zwischen Gütersloh und Harsewinkel in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, auch in Kombination mit

einer grundsätzlichen Neuorganisation des Straßenquerschnitts (Hinweis: Gespräche und Vorabstimmungen sind bereits erfolgt).

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

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

Notwendig ist also ein Gesamtkonzept im Bereich Mobilität.

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

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

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

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.

c) Konzeptionelle verkehrstechnische Planung der Erschließungsknotenpunkte auf der B 513 September 2021 (Anlage A.11 dieser Begründung)

Im Zuge der Entwurfserarbeitung wurde gutachterlich eine konzeptionelle verkehrstechnische Prüfung zur Dimensionierung und Planung der Erschließungsknotenpunkte auf der B 513 durchgeführt¹⁸. Hierzu wurden im Wesentlichen folgende Schritte bearbeitet:

- Übertragung und Plausibilisierung der vorhandenen Spitzenstundenbelastungen von den Knotenpunkten im Westen und Osten des Gewerbeparks an der B 513/L 927 und B 513/B 61 als Grundlage zur Bewertung der Bestandssituation an den beiden geplanten Erschließungsknotenpunkten zu den Planstraßen A und B des Teilbereichs Nord.
- Ermittlung der Kfz-Belastungen für den Prognose-Bezugsfall ohne die Entwicklung des Teilbereichs Nord unter Berücksichtigung der Verkehrszunahmen durch den prognostizierten Einwohneranstieg in Gütersloh sowie der allgemeinen prognostizierten Zunahme von Durchgangsverkehr auf dem Bundesfernstraßennetz auf Basis eines Verkehrsmodells.
- Abschätzung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens für die geplante Entwicklung des Teilbereichs Nord für ein Entwicklungsszenario mit 60 Beschäftigten je Hektar (Hinweis: In den bisherigen Untersuchungen wurde nach Abstimmung mit der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH stets ein Entwicklungsszenario von 40 Beschäftigten/ha angesetzt. Dieses wurde seitens des Gutachters nach wie vor als realistisch betrachtet. Zur Dimensionierung und Planung der Knotenpunkte wurde mit zusätzlichem Verweis auf nutzungsbezogene Spannbreiten aus der Fachliteratur mit 60 Beschäftigte/ha dennoch nochmals „auf der sicheren Seite“ eine größere Entwicklungsdichte angesetzt).

¹⁸ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Konzeptionelle verkehrstechnische Planung der Erschließungsknotenpunkte auf der B 513 im Zuge der Entwicklung des Teilbereich Nord, September 2021

- Berechnung, zeitliche Verteilung und räumliche Aufteilung sowie Umlegung der zukünftig zu erwartenden Ziel- und Quellverkehre an den beiden Erschließungsknotenpunkten für die Spitzenstunden.
- Durchführung von verkehrstechnischen Nachweisen nach dem standardisierten Bewertungsverfahren des HBS an den beiden lichtsignalgeregelten Erschließungsknotenpunkten für die Spitzenstundenbelastungen im Planfall mit der Entwicklung des Teilbereichs Nord.

Auf Basis der durchgeführten verkehrstechnischen Nachweise der beiden Erschließungsknotenpunkte für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde resultieren gemäß Gutachter im Wesentlichen folgende Kernergebnisse und Empfehlungen:

- Die Verkehrsabläufe an den beiden geplanten Erschließungsknotenpunkten können mit aufeinander abgestimmten Signalprogrammen leistungsfähig und mit einer befriedigenden Verkehrsqualitätsstufe (QSV C) abgewickelt werden. Die Qualität der Verkehrsabläufe in den beiden Hauptrichtungen auf der B 513 sind sogar gut (QSV B) und zum Teil sehr gut (QSV A).
- Die im Bestand vorhandenen Aufstellflächen für die Linksabbieger auf der B 513 sind für die Zielverkehre aus Fahrtrichtung Westen ausreichend groß bzw. lang. Hierzu wurden die maßgebenden Rückstaulängen an den Erschließungsknotenpunkten berechnet und herangezogen, die nach dem HBS in 95 % aller Fälle nicht überschritten werden.
- Mit der Perspektive, dass langfristig auch das Hauptareal des ehemaligen Flugplatzes (Teilbereich Süd) südlich der B 513 entwickelt werden soll, wird für den Haupteerschließungsknoten am Main Gate empfohlen, die nördliche Knotenpunktzufahrt bereits zum jetzigen Zeitpunkt entsprechend großzügig auszubauen. Da in Zukunft viele Ziel- und Quellverkehre von der B 513 auch zu dem südlichen Flugplatzbereich fahren bzw. von dort kommen werden, sollte die Knotenpunktzufahrt Nord am Main Gate bereits jetzt schon mit zwei Fahrstreifen angelegt werden. Somit können die einbiegenden Quellverkehre auf die B 513 nach Westen und Osten unabhängig voneinander und parallel abfließen. Dies erhöht die Leistungsfähigkeit und schafft eine Aufstellfläche für die Linkseinbieger Richtung Gütersloh, die bei der aktuellen Phasenplanung dem Rechtseinbieger aus dem Süden Vorrang gewähren müssen. Die Länge der Knotenpunktaufweitung im Plangebiet sollte nach Möglichkeit so dimensioniert sein, dass sich mindestens vier rechts- und vier linkseinbiegende Pkw parallel zueinander aufstellen können.

Entsprechend der gutachterlichen Empfehlung wurden im Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harrewinkel die entsprechenden Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert. Damit ist ein funktionstüchtiger Ausbau des Knotens am Main Gate (Planstraße A) auch unter Einbezug einer möglichen Entwicklung des Teilbereichs Süd sichergestellt. Die Stadt Gütersloh erachtet dieses weitsichtige Vorgehen als sachgerecht und zielführend.

d) Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten Oktober 2022 (Anlage A.14 dieser Begründung)

Ergänzend zu den Untersuchungen aus dem Juni 2020 wurden im August 2022 an fünf Knotenpunkten entlang der B 513 Neuberechnungen der Verkehrszahlen auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung durchgeführt¹⁹. Die neuen Zahlen konkretisieren damit die Zahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Harrewinkel sowie der Ergänzung für die Stadt Gütersloh und dienen als Basis für die vertiefte immissionsrechtliche Betrachtung (siehe Kapitel 5.5). Für diese fehlten besonders die

¹⁹ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022

relevanten Nachtwerte. Die Knotenpunkte wurden in Abstimmung mit dem Lärmgutachter festgelegt. Unter Berücksichtigung der beiden Planstraßen zur Erschließung des Teilbereichs Nord sowie des Straßennetzes zwischen Marienfeld und Gütersloh ergeben sich darauf aufbauend insgesamt 6 Streckenabschnitte auf der B513 sowie die beiden Planstraßen. Für diese wurden anschließend die vertieften „Lärmparameter“ berechnet (siehe dazu Kapitel 5.5).

In einem ersten Schritt hat der Verkehrsgutachter an den fünf Knoten (KP1 (L 927), KP2 (Nottebrocksweg), KP3 (A. d. Benkert), KP4 (Haegestraße) und KP5 (Nordring, B 61) die ganztägigen Verkehrsmengen sowie die in der Nacht (22-6 Uhr) erfasst. Aufgeschlüsselt wurden die Zahlen nach Leichtverkehr (Pkw9 und Schwerverkehr (Lkw ohne Anhänger und Busse).

Darauf aufbauend hat der Gutachter den Prognose-Nullfall dargelegt. Die Zunahmen für den Prognose-Nullfall wurden aus dem Verkehrsmodell entnommen, dass 2018 für die Stadt Gütersloh im Zuge einer gesamtstädtischen Untersuchung erstellt und der Verkehrsuntersuchung aus dem Juni 2020 (siehe Anlage A.4 dieser Begründung) zugrunde gelegt wurde. Abschnittsweise betrugen 2018 und damit auch im Juni 2020 die für das Jahr 2035 prognostizierten Verkehrszunahmen zwischen dem KP1 und KP5 rund 2.200 bis 2.800 Kfz/Tag.

Als Basis für den Prognose-Planfall bezog sich der Gutachter auf die Verkehrsuntersuchungen vom Juni 2020 (siehe Anlage A.4 dieser Begründung) und der ergänzenden Untersuchung bezüglich der konzeptionellen Knotenausgestaltung vom September 2021 (siehe Anlage A.11 dieser Begründung). Gutachterlich wurde bezüglich des Verkehrsaufkommens für die geplante Flächenentwicklung im Vergleich zur Untersuchung aus dem Juni 2020 nicht 40 Beschäftigte/ha, sondern 60 Beschäftigte/ha zu Grunde gelegt. Die Stadt bewertet diesen „schwerwiegenden“/konservativeren Ansatz als nachvollziehbar sowie zielführend und übernimmt diese als Grundlage für die Abwägung. Aufgrund der Lage des ehemaligen Flugplatzes außerhalb der Stadt sowie der nicht optimalen Anbindung an den ÖPNV wurde für die Beschäftigten ein MIV-Anteil von 90% und für die Besucher von 85% angesetzt.

Des Weiteren erfolgt eine Annahme zur Auf-/Verteilung sowie Umlegung des Kfz-Verkehrs wie folgt:

- Die Ziel- und Quellverkehre verteilen sich zu 50% aus/in Richtung Osten (Gütersloh) und zu 50% aus/in Richtung Westen. Diese Annahme basiert auf einer Auswertung aus dem Verkehrsmodell.
- Der Wirtschaftsverkehr teilt sich zur Hälfte (50%) auf Leichtverkehre und Schwerverkehre auf. Die Schwerverkehre wiederum zu 2/3 auf Lkw ohne Anhänger (Lkw1) und 1/3 auf Lkw mit Anhänger oder Sattelzüge (Lkw2)
- 95% der Kunden/Besucher fahren erst nach 6 Uhr auf das Gelände und verlassen dieses vor 22 Uhr wieder. Damit wird (indirekt) unterstellt, dass keine bzw. kaum Schichtarbeit auf dem Areal stattfindet.

Aufbauend auf den aktuellen Zähldaten kommt der Gutachter im Analysefall, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall zu folgenden Ergebnissen. Im Hinblick auf das Schallschutzgutachten hat der Gutachter den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) für die einzelnen Abschnitte berechnet. Der Wert stellt den Durchschnittswert für alle Tage des Jahres - also inkl. Sa.+So.+Ferien-/Feiertage dar.

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

Abb. 7: Auszug aus Anlage A.14 dieser Begründung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH, Aachen: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Neuberechnung auf Basis einer ganztägigen Verkehrszählung im August 2022 an fünf Knotenpunkten auf der B 513, Oktober 2022 – Folie 43

Vergleich zu Werten aus der Untersuchung Juni 2020 (siehe Anlage A.4 dieser Begründung)

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-Zählendaten), 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 anschließende immisionsrechtliche Betrachtung (siehe dazu Kapitel 5.5). Die auf Basis der älteren Verkehrsuntersuchungen 2020 beschriebene angespannte Gesamtverkehrssituation kann in Kenntnis dieser neuen Zahlen geringfügig relativiert werden.

e) Ergänzende Stellungnahme bezüglich Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB von Straßen.NRW vom 06.04.2023 und vom Kreis Gütersloh (hier insb. Kreispolizeibehörde Direktion Verkehr) vom 07.03.2023 (s. parallel in Aufstellung befindlichen B-Plan Nr. 400 der Stadt Gütersloh), 02.05.2023 (Anlage A.19 dieser Begründung)

Der Landesbetrieb Straßen NRW hat in seiner Stellungnahme vom 06.04.2023 (Stellungnahme im Zuge der Beteiligung nach § 4(2) BauGB des parallel in Aufstellung befindlichen B-Plans Nr. 400 der Stadt Gütersloh) und der Stellungnahme vom 12.05.2023 bezüglich des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 85 nochmals neue Verkehrszahlen aus der SVZ 2021 vorgelegt. Die Zahlen zeigen, dass der KFZ/d um 18,8 % und der SV/d um 14,6 % auf der B 513 abnimmt. Auf der B 61 verringert sich der KFZ-Verkehr um 15,2 bzw. 14,1 % und der Schwerverkehr um 14,9 bzw. 19,2 %. Auf die Stellungnahme wird verwiesen. Die Stadt hat daraufhin nochmals eine gutachterliche Einschätzung erstellen lassen²⁰. In dieser werden die Zahlen bestätigt, die seitens Straßen NRW genannt wurden. Ergänzend hält der Gutachter fest, dass in der Verkehrsuntersuchung vom September 2022 (siehe Anlage A.14 vorliegende Bebauungsplanbegründung) ähnliche Ergebnisse dokumentiert wurden. Konkret wurde in den beiden Hauptverkehrszeiten von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr an zwei miteinander vergleichbaren Werktagen (2018 vs. 2022) auf der B 513 eine Verkehrsabnahme im Kfz-Verkehr von 16,1% bzw. 16,4% analysiert. Berücksichtigt man bei dieser Erkenntnis zudem, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs in den beiden Verkehrsspitzenstunden morgens und nachmittags am Tagesverkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist, kann damit gerechnet werden, dass die Verkehrsabnahmen in den Spitzenstunden prozentual betrachtet noch größer sind und im Bereich von 20% bis 25% liegen.

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

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

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

In diesem Zusammenhang wird zudem darauf hingewiesen, dass die im Zuge der Verkehrsmodellierung 2018 ursprünglich angesetzten allgemeinen Verkehrsentwicklungen zur Berücksichtigung einer Zunahme im Pendlerverkehr sowie einer prognostizierten Einwohnerzunahme für Gütersloh, aufgrund der Entwicklungen in den letzten Jahren nicht mehr als plausibel zu betrachtet sind. Nach der Corona-Pandemie und den wirtschaftlichen Entwicklungen im letzten Jahr kann auch für die Zukunft davon ausgegangen werden, dass sich insbesondere der Arbeitsmarkt nachhaltig verändert hat und sich dies u. a. durch ein verstärktes Home-Office positiv auf die Belastungen der Hauptverkehrsstraßen auswirken wird. Weiterhin wird die geplante Reaktivierung der TWE-Strecke sowie der öffentliche Personennahverkehr im Allgemeinen durch die Einführung des Deutschland-Tickets nochmals an Attraktivität gewinnen und zu einer stärkeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel führen. Dies wird sich auch auf die Kfz-Belastungen der Hauptverkehrsknotenpunkte

²⁰ 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)

auswirken. **Der Gutachter hält zusammenfassend fest, dass die dargestellten aktuellen Verkehrsbelastungen auf der B 513 sowie auch die allgemeinen Entwicklungen im Kfz-Verkehr daraufhin deuten, dass die bisherigen Prognosen für die Knotenpunktbelastungen auf der B 513 zu hoch angesetzt wurden. Dies trifft nicht nur auf die B 513, sondern auch auf andere Hauptverkehrsachsen in Gütersloh zu.**

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

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

5.4.3 Ruhender Verkehr

Ein sparsamer Umgang mit dem begrenzten Gut Boden/Fläche bedeutet für die Stadt Harsewinkel im vorliegenden Bauleitplanverfahren die sinnvollste Nutzung des Flächenangebots für die zentralen Produktions-/Arbeitsprozesse von Gewerbebetrieben, hier insbesondere notwendige Produktionsanlagen, Büro-/Verwaltungsbereiche und Infrastruktur. Aus Sicht der Stadt stehen große ebenerdige Stellplatzflächen diesen Zielen grundsätzlich entgegen.

Aus diesem Grund wurde im Zuge der Entwurfserarbeitung die Möglichkeiten eines gestapelten Stellplatzangebots (z. B. als Parkhaus) in die anstehende gewerbliche Entwicklung im Vergleich zu ebenerdigen Stellplatzangeboten untersucht und bewertet. Bezüglich der Versiegelung gilt es dabei klarstellend festzuhalten, dass z. B. ein Parkhaus oder eine Parkpalette im Bereich der beiden aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 85 in Harsewinkel und Nr. 400 in Gütersloh 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 dezentrale 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) 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 konkreten Stellplatzerfordernisse bezüglich Kfz-Verkehr und Radabstellanlagen sind auf der nachfolgenden Umsetzungsebene abschließend zu klären.

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen (Planstraßen A und B (Bebauungsplan Nr. 400 Stadt Gütersloh)) wird im Zuge der konkreten Ausbauplanung ein gewisses Stellplatzangebot für den Kfz- und insbesondere den Lkw-Verkehr vorgesehen. Dieses dient dem Besucherverkehr oder bei Anlieferverkehren zum Zeitpunkt geschlossener Betriebsflächen.

5.4.4 ÖPNV-Anbindung

Der Bereich des ehemaligen Flugplatzes wird bisher durch die **Regionalbuslinie 71** im Halbstundentakt und an Wochenenden im Stundentakt an die Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Versmold angebunden. Angesichts der zu erwartenden Anzahl an Arbeitsplätzen im Gesamtgebiet ist das ÖPNV-Angebot zu überprüfen und ggf. auszuweiten/anzupassen. Zu den Möglichkeiten zählen ggf. die Einrichtung einer Stadtbuslinie als Verbindung in die Kernstadt Gütersloh und/oder in Richtung

Harsewinkel sowie ein Angebot von **Mobilstationen**, z. B. an den Bushaltestellen, oder die Option eines Bahnhalt punkts „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ an der Bahnstrecke der Teutoburger Wald Eisenbahn nördlich des Gewerbeparks. Es bestehen bereits konkrete Planungen die Bahnlinie mittelfristig auch wieder für den **schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)** freizugeben. Bis dato ist im Knotenbereich des Stamm- und des Anschlussgleises in Richtung Gewerbepark jedoch kein Haltepunkt angedacht. Der Ausbau des ÖPNV-Angebots hängt jedoch eng mit der bestehenden Nachfrage und Entwicklung der Gewerbe- und Industriebetriebe auf beiden Teilbereichen des „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ zusammen.

Bezüglich der angestrebten **Stärkung des ÖPNV** werden in den Planungen Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie Nr. 400 der Stadt Gütersloh u. a. **neue Bushaltestellen** planerisch vorbereitet und planungsrechtlich gesichert. 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 Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh einige Bäume nicht zum Erhalt festgesetzt werden und im Zuge der Baumaßnahmen zugunsten der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes entfallen müssen. Im Zuge der konkreten Entwurfserarbeitung sind die Planbereiche zur Sicherung neuer Haltestellen auf der Südseite der B 513 geringfügig erweitert worden. Die Neuordnung der südlichen Haltestellen wurden dabei in der Erschließungsplanung mit den relevanten Stellen abgestimmt. Von den neuen Bushaltestellen auf der Nord- und natürlich der Südseite 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.

Eine Bus-Durchfahrt durch den Teilbereich Nord ist aus Sicht der beteiligten Kommunen 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.

5.4.5 Bahnanschluss Güterverkehr

Im Zuge der 36. Regionalplanänderung für den Regierungsbezirk Detmold haben die beteiligten Kommunen bereits dargelegt, dass eine Reaktivierung der vorhandenen Gleisinfrastuktur im Bereich des Flugplatzes als Güterumschlagplatz ebenfalls einen wichtigen Zielaspekt der Planungen darstellt. Bei der noch ausstehenden konkreten Bauleitplanung für den Teilbereich Süd sollen entsprechende Anlagen und Stationen berücksichtigt und gesichert werden. Das gilt ebenso für den Gleisverlauf im Bereich des Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh. Dieser wird bestandsorientiert gesichert. Somit besteht im Gewerbepark künftig weiterhin die Möglichkeit eine schienengebundene Infrastruktur zu nutzen.

5.4.6 Fuß- und Radwege

Das vorliegende Plangebiet und der gesamte geplante „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ sind für Fußgänger und Fahrradfahrer grundsätzlich über das bestehende Straßennetz eingebunden. Aktuell entspricht dieses Angebot jedoch nicht den notwendigen qualitativen und quantitativen Ansprüchen an die bestehenden und voraussichtlich weiter **steigenden Mobilitätsansprüche**, insbesondere des Fahrradverkehrs. Aufgrund der jahrzehntelangen militärischen Nutzung führen die umliegenden Radwege (lokale und regionale) heute am geplanten Gewerbepark vorbei oder enden im Randbereich des Flugplatzes. Zudem besteht entlang der B 513 kein separates/sicheres Angebot für den Fahrradverkehr. Aus diesem Grund sind bereits parallel zur städtebaulichen Rahmenplanung Gespräche mit dem Straßenbaulastträger mit dem Ziel aufgenommen worden, eine sichere Radwegeverbindung entlang der B 513 zwischen Gütersloh, dem Standort „Flugplatz“ und Harsewinkel zu entwickeln. Dieses Ziel entspricht den aktuellen Planungszielen des kreisweiten Alltagsradwegekonzepts²¹ (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 Harsewinkel und die Stadt Gütersloh streben eine sichere Radwegeverbindung entlang der B 513 als wichtige Infrastrukturergänzung für den Radverkehr nachdrücklich an. Die beiden Kommunen verfolgen das Ziel, diese Radwegeverbindung baldmöglichst umzusetzen. Die Gespräche mit Straßen NRW werden in diesem Sinne parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren weitergeführt. Notwendig wird ein konkreter straßenbautechnischer Entwurf.

Nebst der Verbindung entlang der B 513, bestehen jedoch aus Sicht der Kommunen im Umfeld alternative und attraktive Wegeverbindungen zum Plangebiet. Diese wurden in der ergänzenden Verkehrsuntersuchung im Juli 2021²² untersucht und bewertet. Im Bestand sind aus allen Fahrtrichtungen gute Radverkehrsverbindungen zum Flughafengelände gegeben. Die Strecken über gut ausgebauten Wirtschaftswege oder Geh-/Radwege parallel zu den Landstraßen stellen attraktive und vor allem sichere Routen für den Radverkehr dar (s. dort).

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 Stadtgebiet ein Abschnitt der dargestellten Route „Oester“ in der Länge von gut 300 m aktuell nur als Sandweg vorhanden ist.

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

²¹ Planungsgemeinschaft Verkehr PGV GbR, Hannover: Kreis Gütersloh Alltagsradwegekonzept, September 2020

²² BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, Aachen: Verkehrsuntersuchung zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen bei der Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes in Gütersloh zu einem interkommunalen Gewerbegebiet Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Juli 2021

Bauleitplanebene nicht getroffen werden, sollen jedoch im Zuge des anstehenden Grundstückverkehrs berücksichtigt werden.

Weiteren Netzideen wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung insbesondere durch den ADFC im Umfeld des vorliegenden Planbereichs dargestellt. Diese werden begrüßt und in die Gesamtentwicklung des Radwegenetzes einbezogen. Eine Abstimmung ist dabei u. a. mit dem kreisweiten Alltagsradwegekonzept sowie der geplanten Entwicklung des ehemaligen Flugplatzgeländes südlich der B 513 sicherzustellen. Zu berücksichtigen sind dabei besonders die naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Aspekte.

Innerhalb des vorliegenden Plangebiets wird entlang der Planstraße A ein separater und sicherer Radweg vorgesehen. Zwischen den Wendeanlagen der Planstraßen A und B (beide innerhalb des Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh) wird eine Fuß-/Radwegeachse als attraktive und sichere Verbindung zwischen den beiden geplanten LSA-gesteuerten Zufahrtspunkten entlang der B 513 festgesetzt. Die Wegeverbindung führt über den Nottebrocksweg weiter in Richtung des nördlichen Landschaftsraums und verbindet den Teilbereich Nord des Gewerbeplans über die beiden Knotenpunkte entlang der B 513 mit dem Bereich südlich der B 513.

5.4.7 Fazit – Gesamtstrategie Mobilität

Um den Standort Harsewinkel und den gesamten geplanten interkommunalen Gewerbebestandort 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 den betroffenen Kommunen perspektivisch zu lösen sowie den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen anzupassen. In diesem Zusammenhang gibt es gemäß Gutachter **zwei grundsätzliche Ansätze**, die parallel verfolgt werden sollten. Zum einen ist das Verkehrsnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) weiterhin zu optimieren und nach Bedarf auszubauen und zu ergänzen. Dies trifft in besonderem Maße auf den Knotenpunkt an der B 513 / B 61 (KP3) in der Stadt Gütersloh zu. Zum anderen ist der MIV-Anteil durch innovative Mobilitätskonzepte und den Ausbau sowie die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Verbesserung/Entwicklung des Angebots für den Radverkehr kontinuierlich zu reduzieren. Die diesbezüglich notwendigen Planungen und Konkretisierungen sind parallel zum vorliegenden Bauleitplanverfahren voranzutreiben.

Zusammenfassend geht die Stadt Harsewinkel weiterhin davon aus, dass durch die beschriebenen konkreten Regelungen im Bebauungsplan Nr. 85 und durch die ergänzenden sowie weiterführenden Maßnahmen die zu erwartenden Verkehrszunahmen durch das Plangebiet nördlich der B 513 in Harsewinkel und Gütersloh (s. Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh) im bestehenden Netz noch bewältigt werden können. Dies umso mehr, als dass in der letzten sowie detaillierteren Verkehrsuntersuchung (siehe Kapitel 5.4.2d)) im Vergleich zu den Zahlen aus dem Verkehrsmodell (siehe Kapitel 5.4.2a)) die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte (DTV) in allen relevanten Abschnitten entlang der B 513 (Knoten L 927 in Marienfeld bis B 61 in Gütersloh) deutlich niedriger ausfallen. Die neu genannten Verkehrszahlen von Straßen.NRW vom 12.05.2023 im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4(2) BauGB sowie die ergänzende gutachterliche Stellungnahme vom 02.05.2023 (siehe A.19 dieser Begründung) bestätigen dies. Die Stadt Harsewinkel 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.

5.5 Immissionsschutz

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

Nach dem **Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** sind Immissionskonflikte durch eine räumliche Trennung emittierender und schutzbedürftiger Nutzungen möglichst zu vermeiden oder zu minimieren. Ziel ist eine weitestgehende Vermeidung 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 hat die landesplanerische Entscheidung im Zuge der 36. Regionalplanänderung ergeben, dass dieser Standort für den interkommunalen „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz aus landesplanerischen, städtebaulichen, verkehrlichen und naturschutzfachlichen Gründen entwickelt werden soll bzw. kann.

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

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

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

a) Städtebauliche Rahmenbedingungen – Nutzungen im Plangebiet und im Umfeld

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

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

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

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

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

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

b) Immissionsschutzfachliche Vorbelastungen – Einwirkungen auf das Plangebiet

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

- **Immissionen durch bestehendes Gewerbe:** Gewerbenutzungen sind im näheren Umfeld bisher nicht vorhanden, es bestehen hier keine Vorbelastungen für das Plangebiet.

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

Im Nordwesten des vorliegenden Plangebiets liegt ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung (Oester 56), dessen Geruchsemissionen auf das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 einwirken. Daher wurde frühzeitig eine gutachterliche Untersuchung der Geruchsimmissionen entsprechend der Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) erstellt, diese wird dem vorliegenden Planverfahren beigelegt und ist zu beachten.²³ Im Vorfeld der Satzungsberatung ist aufgrund einer Stellungnahme im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3(2) BauGB eine ergänzende gutachterliche Untersuchung durchgeführt worden (siehe Anlage A.18).

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

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

c) Gewerbelärm und Plankonzept – Auswirkungen der Planung

Ziel der Planung ist es, ein **qualitätsvolles Flächenangebot für Gewerbebetriebe** zu schaffen, um den dringenden Flächenbedarf für Gewerbe in den beteiligten Kommunen abzudecken. Ebenso ist

²³ Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen des landwirtschaftlichen Betriebs Oester 56 im Rahmen der geplanten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten an der Marienfelder Straße in Harsewinkel, Bielefeld 07.02.2017.

jedoch der gebotene Immissionsschutz für die vorhandenen Nutzungen – hier i. W. für die Wohnnutzungen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB - in der ggf. durch die Planung betroffenen Umgebung zuverlässig und praktikabel umsetzbar zu sichern.

Durch den Gesetzgeber sind bisher keine abschließenden Obergrenzen für Lärmimmissionen definiert worden, die in einem Baugebiet oder im Außenbereich gemäß § 35 BauGB hinzunehmen sind. Im BauGB ist vielmehr lediglich gefordert, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu berücksichtigen sind.

Bei der Festlegung der „Zielwerte“ für einzelne Gebietstypen wird stattdessen im Allgemeinen zunächst auf die sogenannten **Orientierungswerte aus der DIN 18005 Teil I „Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren“** mit dem Beiblatt „Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung“ zurückgegriffen. Die Orientierungswerte bedingen eine getrennte Beurteilung von gewerblichen Lärmimmissionen und Verkehrslärm, für die baugebietsbezogen jeweils unterschiedliche Zahlenwerte gelten. Bei der DIN 18005 handelt es sich nicht um eine Rechtsnorm, die Werte können aber als Orientierungshilfe zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung im Rahmen einer gerechten Abwägung herangezogen werden. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005 z. B. für ein Wohngebiet überschritten werden, desto gewichtiger müssen allerdings die für die Planung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die verfügbaren baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um diese Auswirkungen zu verhindern. Diese Rechtsprechung bezog sich allerdings auf die Auswirkungen von Verkehrslärm auf ein Wohngebiet.²⁴

Im Gegensatz zu den Orientierungswerten der DIN 18005 entfalten die gleichfalls gebietsbezogen festgelegten **Immissionsrichtwerte (IRW) der Technischen Anleitung zum Schutz vor Lärm (TA Lärm)** in Genehmigungsverfahren für gewerbliche Anlagen unmittelbare Wirkung. Diese beziffern das Maß der gewerblichen Geräuschimmissionen, die – je nach Gebietsart – an den betrachteten Immissionsorten zulässig sind. Dabei entsprechen die IRW der TA Lärm zahlenmäßig i. W. den Orientierungswerten der DIN 18005 für Gewerbelärm. Als maßgeblicher Immissionsort ist gemäß TA Lärm der Punkt in 0,5 m Entfernung vor dem der Schallquelle nächstgelegenen geöffneten Fenster eines dem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienenden Raums definiert.

Den IRW der TA Lärm kommt bei der Beurteilung von Gewerbelärm faktisch ein hohes Maß an Verbindlichkeit zu. Sofern die diesbezüglichen Inhalte und Vorgaben der TA Lärm nicht in der Prüfung beachtet werden, kann dieses dazu führen, dass ein Bebauungsplan letztlich nicht vollzogen werden kann. Aus diesem Grund wird bei der Festsetzung von Gewerbe- und Industriegebieten sowie eventuellen Schallschutzmaßnahmen oder bei einer Kontingentierung von gewerblichen Schallemissionen auf die IRW der TA Lärm direkt Bezug genommen. Im Regelfall wird davon ausgegangen, dass an den in der Umgebung der betrachteten Geräuschquelle gelegenen schutzbedürftigen Wohnnutzungen die Immissionsrichtwerte, wie sie in der TA Lärm für die jeweilige Gebietsart bzw. im übertragenen Maßstab für Wohnnutzungen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB verankert sind, eingehalten werden sollen. Vorausgesetzt wird i. Ü., dass die Betriebe den fortschrittlichsten Stand der Lärminderungstechnik einhalten.

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

²⁴ Vgl. BVerwG, Urteil vom 17.02.2010 - 4 BN 59/09 -, juris oder BVerwG, Urteil vom 22.03.2007 - [4 CN 2.06](#) - [BVerwGE 128, 238](#) Rn. 15

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.²⁵ 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. 85 sind gemäß Schallgutachten nach heutigem Stand die oben erläuterten Immissionsorte im direkten Umfeld nördlich der B 513 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

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 und dass die geplante Gewerbegebietsentwicklung im Plangebiet grundsätzlich im Einklang mit den nachbarlichen Lärmschutzrechten durchgeführt werden kann.

Die Unternehmen benötigen möglichst effektiv und flexibel nutzbare Bauflächen, die auch ein gewisses Maß an Lärmemissionen ermöglichen. Die Lärmemissionen hängen je nach Unternehmen mehr oder weniger von den Produktionsprozessen und/oder von dem Umfang der Logistiktätigkeiten auf dem Gelände ab (Lkw-An-/Abfahrt und Rangiervorgänge auf dem Baugrundstück sind als Gewerbelärm zu bewerten). Soweit in Gewerbehallen produziert werden kann, bestehen i. Ü. baulich in vielen Branchen überwiegend gute Möglichkeiten für die Abschirmung. Die intensive (und drängende) Nachfrage der Wirtschaft nach den im Gesamtgebiet des Gewerbeparks Konversion Flugplatz entwickelten Flächen zeigt, dass diese Flächenwünsche sehr gut durch die GE-Festsetzung gemäß § 8 BauNVO erfüllt werden können, dass das hier gemeinsam entwickelte Angebot in Harsewinkel und Gütersloh (s. dort, Bebauungsplan Nr. 400) aber nicht den Flächenbedarf insgesamt im Ansatz abdecken kann.

²⁵ Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH, Bielefeld: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barracks“, Bielefeld 05.01.2021

Auf dieser Grundlage entscheidet sich die Stadt Harsewinkel für die Entwicklung und Festsetzung des Baugebiets als Gewerbegebiet GE gemäß § 8 BauNVO. 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.

Wie bereits dargelegt wurde im Sinne einer umfassenden und frühzeitigen Betrachtung des gesamten geplanten Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh ergänzend zum nördlichen Teil auch der **Konversionsbereich südlich der B 513** betrachtet, um Abhängigkeiten und Planungsspielräume berücksichtigen bzw. erkennen zu können. Für den südlich der B 513 gelegenen Teilbereich wurde in diesem ersten Schritt eine schematisierte prinzipielle Gliederungsmöglichkeit auf Basis des Integrierten Handlungskonzepts Konversion Flugplatz "Princess Royal Barracks" vom Juni 2016 (s. oben) zugrunde gelegt. Dabei wurden gutachterlich entlang der potenziellen ersten Bautiefe grundsätzlich GE-Gebiete und weiter südlich überwiegend GI-Gebiete in Ansatz gebracht. Auf Anlage 4 des Schallgutachtens wird diesbezüglich verwiesen. Aufbauend auf diesen Rahmenbedingungen wurden wiederum Schallausbreitungsberechnungen mit typischen flächenhaften GI-Emissionsansätzen von 65/65 dB(A) tags/nachts analog der o. g. Einzelbetrachtung für den nördlichen Teil durchgeführt.

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 Harsewinkel 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.

d) Verkehrliche Immissionen

Durch die Planung wird die Entwicklung eines neuen Gewerbegebiets vorbereitet, dessen **Ziel- und Quellverkehr** zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz und zu einer **Zunahme insbesondere der Lärmimmissionen** durch Verkehr entlang dieser Straßen führen wird.

Aufgrund der Lage der Konversionsfläche Flugplatz im Außenbereich werden die planinduzierten Verkehrsbewegungen sich zunächst über die B 513 nach Osten Richtung Gütersloh bis zum Knoten mit der B 61 und nach Westen Richtung Marienfeld bis zum Knoten mit der L 927 bewegen und in diesen Abschnitten der klassifizierten Straße die höchste Zusatzbelastung bewirken. Über die o. g. Knotenpunkte hinaus ergeben sich dann die Verteilungen der Verkehre aus dem Plangebiet auf das anschließende Straßensystem mit dort jeweils deutlich verminderten Zusatzverkehren. Auf die Verkehrssituation mit den Hauptverkehrsachsen B 513, B 61, L 927 etc. und auf die Prognose der Verkehrsentwicklung im Zuge der Erschließung des Gewerbeparks Konversion Flugplatz wird in den Verkehrsuntersuchungen (siehe Anlagen A.4, A.6, A.11, A.14) und in Kapitel 5.4 dieser Begründung umfassend eingegangen.

Die Straßenrandlagen entlang der B 513 und entlang der anschließenden (klassifizierten) Hauptstraßenachsen sind bereits erheblich durch Straßenverkehr und Verkehrslärm vorbelastet. Von der durch die Planung ausgelösten Zunahme des Verkehrslärms sind zunächst im Umfeld des Plangebiets Gebäude im Außenbereich betroffen. In den Siedlungsbereichen sind neben Gewerbe- und Dorf-/Mischgebieten in Marienfeld in Gütersloh auch Baukörper im Straßenrandbereich der Wohngebiete (allgemeine und reine Wohngebiete, Siedlungsbereiche gemäß § 34 BauGB) betroffen.

Zur Prüfung der schalltechnischen Auswirkungen entlang der betroffenen Abschnitte der B 513 Richtung Westen bzw. Richtung Osten haben die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH frühzeitig schalltechnische Untersuchungen zum Plan induzierten Verkehr inhaltlich abgestimmt und durchführen lassen, um in der Gesamtschau die anstehenden Planungsaufgaben sachgerecht angehen zu können.

Im Jahr 2021 erfolgte auf Grundlage der bis dahin vorliegenden Verkehrsgutachten eine **erste schalltechnische Untersuchung durch das Büro Akus**. Die damaligen Verkehrsdaten basierten noch auf der Untersuchung eines grobmaschigen großräumigen Netzes auf Ebene der kommunalen Verkehrspläne. Die Ergebnisse haben die hohe Vorbelastung durch den vorhandenen Verkehr verdeutlicht und gezeigt, dass bei einer Reihe von Gebäuden im Straßenrandbereich schon im Bestand die besonders kritischen sog. Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – als Schwelle zur Gesundheitsgefahr nach bisheriger allgemeiner Auffassung – erreicht und überschritten werden.²⁶ Die Fragestellungen wurden daher parallel zur Bearbeitung des Planentwurfs weiter untersucht. Auf Basis der im Jahr 2022 vorgenommenen Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung und der Ermittlung der konkreten nächtlichen Verkehrsmengen wurde daher eine **detailliertere zweite schalltechnische Untersuchung durch das Büro RP Schalltechnik** durchgeführt.²⁷

Bewertungsgrundlagen zur Fragestellung planinduzierter Verkehr und Lärm

Zur Beurteilung der ermittelten Lärmpegel im Rahmen der Bauleitplanung liegen keine normativen Grenzwerte vor. Der Gesetzgeber hat für die Thematik „Lärm des Plan induzierten Verkehrs“ kein Regelwerk erlassen, somit existieren keine unmittelbar geltenden Vorgaben bzgl. der Vorgehensweise und der Bewertung der Ergebnisse. Die rechnerisch ermittelten Ergebnisse der schallgutachterlichen Untersuchungen sind durch die Kommunen im Rahmen der Abwägung über das Bauleitplanverfahren zu werten (s. Akus GmbH, Kapitel 1). Zur Wertung können aber lärmtechnische Regelwerke als Orientierungshilfe herangezogen werden.

Zunächst stellt die oben bereits erläuterte **DIN 18005** für die Bauleitplanung ein wichtiges Regelwerk dar. Bei der Ausweisung von neuen Baugebieten gelten – auch bei der Beurteilung von auf die Bauflächen einwirkendem Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen – die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 der DIN 18005 als idealtypisch, diese stellen aber keine verbindlichen

²⁶ Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH und Akus GmbH: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren zur Entwicklung von Gewerbegebieten nördlich der B 513 am Standort „Princess Royal Barracks“, hier: Plan induzierter Verkehr, Bielefeld, 09.11.2021 inkl. ergänzende Stellungnahme zum Wohnhaus Am Stellbrink 83 vom 29.11.2021 (Anlage A.7)

Berechnungsgrundlage: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH: Ergänzende Verkehrsstudie im Rahmen der ersten Ausbaustufe für den Teilbereich Nord, Aachen, Juli 2021, Datenbasis noch ohne differenzierte Daten für den Prognose-Bezugsfall für den Tages- und Nachtzeitraum und für die unterschiedlichen Fahrzeugklassen, Weitergabe in modifizierter Form an das Büro Akus im Oktober 2021

²⁷ 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.15)

Berechnungsgrundlage: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung GmbH: Gewerbepark Flughafen Gütersloh: Ermittlung der verkehrstechnischen Kenngrößen für ein Schallschutzgutachten, Aachen, Oktober 2022 (Anlage A.14)

Grenzwerte dar. Diese liegen bezüglich Verkehrslärm für Wohn- und Mischgebiete bei 55/45 dB(A) bzw. 60/50 dB(A) tags/nachts. Für Wohnnutzungen im Außenbereich ist allgemein anerkannt, dass diese sich auch beim Thema Verkehrslärm am Schutzniveau von Mischgebieten orientieren können.

In der vorliegenden Planungssituation sind bezüglich des Verkehrslärms die Auswirkungen des Planvorhabens auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld zu betrachten. Die hier betroffenen **klassifizierten Straßen, insbesondere die B 513**, sind für die Aufnahme zusätzlicher Verkehrsmengen vorgesehen und hier auch baulich dafür geeignet.

Für den Bau oder die wesentliche Änderung vorhandener Straßen sind die **Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) für Wohngebiete und für Mischgebiete (und Außenbereichswohnen)** von 59/49 dB(A) bzw. von 64/54 dB(A) tags/nachts einschlägig. Hierzu ist in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, dass gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind, wenn mindestens die für Mischgebiete festgelegten Grenzwerte eingehalten werden. Die Systematik der 16. BImSchV dient hier für die zu untersuchende Fragestellung zur Orientierung und als Bewertungsmaßstab, diese wird gemäß Abstimmung mit der Stadt in beiden schalltechnischen Untersuchungen herangezogen. In der zweiten, detaillierteren schalltechnischen Untersuchung des Büros RP Schalltechnik werden in Kapitel 5 die rechtlichen Grundlagen insbesondere der 16. BImSchV und die Bedeutung bei einer Überschreitung der sog. Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) – als Schwelle zur Gesundheitsgefahr nach bisheriger allgemeiner Auffassung - sowie die Vorgehensweise weiter erläutert, hierauf wird ausdrücklich Bezug genommen.

Ergänzt sei jedoch, dass auch bei geringeren Lärmpegeln z. B. im Rahmen der Immissionsgrenzwerte von Wohn- oder Mischgebieten eine Bewertung der Pegelzunahmen im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu erfolgen hat.

Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Akus GmbH, 09.11.2021, Anlage A.7 und RP Schalltechnik, 31.10.2022, Anlage A.15) und Schlussfolgerungen

Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen sind die Verkehrsbelastungszahlen aus den in Kapitel 5.4 dargelegten Verkehrsuntersuchungen in dem hier relevanten Abschnitt der B 513 zwischen dem Knoten B 513/B 61 in Gütersloh und dem Knoten B 513/L 927 in Marienfeld. In den umfassenden verkehrlichen Untersuchungen und in der Abstimmung mit den eingebundenen Schallgutachtern wurde festgestellt, dass eine weitere Betrachtung der Lärmauswirkungen durch die planinduzierten Verkehrsmengen auf den nach den Knotenpunkten folgenden Straßenabschnitten aufgrund der dort nachvollziehbaren Aufteilungen der Verkehre und der dort heute schon vorhandenen Verkehrsmengen nicht mehr sinnvoll darstellbar und ohne erkennbare Auswirkungen ist.

Die ermittelten Verkehrszahlen werden in den Untersuchungen (siehe Anlagen A.7 und A.15) gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) in Ansatz gebracht. Unter Berücksichtigung der Pegelkorrekturen für Entfernung, Luftabsorption etc. wurden EDV-gestützte Schallausbreitungsberechnungen durchgeführt. Berechnet wurden jeweils die Planfälle

- Prognose-Nullfall („ohne Plan induzierten Verkehr“),
- Prognose-Planfall („mit Plan induziertem Verkehr“)

und die daraus resultierende Pegeldifferenz zwischen Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall. Auf die entsprechenden Kapitel in beiden Gutachten wird Bezug genommen.

Erste schalltechnische Untersuchung (Akus GmbH, 09.11.2021, Anlage A.7):

In der ersten schalltechnischen Untersuchung sind in Kapitel 3.2 die kritischsten Immissionsorte mit einer hohen Vorbelastung durch Straßenlärm zusammengestellt. Die Verkehrslärmbelastung an der

Straßenrandbebauung steigt nach den damaligen Berechnungsgrundlagen durch das Planvorhaben weitgehend um 0,3 dB(A) bis 0,4 dB(A) am Tag, nachts kommt es zu Steigerungen zwischen 0,2 dB(A) und 0,3 dB(A). Deutlich wird aber auch, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 in der heutigen Bestandssituation schon deutlich überschritten werden. Bei einer Reihe von Gebäuden im Straßenrandbereich wird bereits die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten. Die durch das Planvorhaben ausgelösten Pegelzunahmen führen hier zu weiteren Überschreitungen.

Der Gutachter weist aus fachlicher Sicht darauf hin,

- dass diese Größenordnungen der Pegeldifferenzen für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar sind,
- dass diese zudem im Bereich der Rechenungenauigkeiten der Verkehrsprognosen liegen und
- dass die Verkehrs- bzw. Geräuschkennwerte mit den typischen Tagesganglinien im Berufsverkehr, in Tagesrandzeiten etc. ebenfalls nicht wahrgenommen werden kann,
- sodass im Ergebnis aus schalltechnischer Sicht die Lärmzunahme durch den planinduzierten Verkehr nicht wahrnehmbar ist nicht wahrgenommen werden kann.

Schlussfolgerungen und vertiefende Ermittlung durch eine zweite schalltechnische Untersuchung (RP Schalltechnik, 31.10.2022, Anlage A.15):

Es wird festgestellt, dass die gemäß fachlicher Aussage in der o. g. Untersuchung nicht wahrnehmbare Lärmzunahme durch das Planvorhaben bei den **Wohnnutzungen mit Werten unterhalb der Schwelle von 70/60 dB(A) tags/nachts** für die Betroffenen als zumutbar bewertet wird, auch wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete überschritten werden. Die planbedingten Pegelzunahmen um 0,2 dB(A) bis 0,4 dB(A) tags und nachts werden als eher gering eingestuft. Es handelt sich noch um ein Niveau, bei dem die Vorbelastung maßgeblich ist und Gesundheitsschäden noch nicht befürchtet werden müssen. Angesichts dessen überwiegen die städtebaulichen und wirtschaftlichen Ziele der Planung für die Allgemeinheit diese Härten für die Planbetroffenen, die in dem dargelegten Rahmen noch als hinnehmbar angesehen werden. Daher wird an der Planung festgehalten.

Bei einer Reihe von Gebäuden wird jedoch durch die planbedingte Verkehrszunahme die **Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts** erstmals überschritten oder noch weitergehend als schon in der Bestandssituation erfolgt überschritten. Daher werden als Gesamtbeurteilung der ggf. hiervon betroffenen Gebäude weitere vertiefende verkehrliche und schallgutachterliche Ermittlungen eingeholt.

Die Verkehrsbelastungszahlen wurden überprüft und konkretisiert (s. Kapitel 5.4 dieser Begründung, Punkt d). Auf dieser Grundlage wurde eine **detaillierte immissionsschutzfachliche Prüfung der zusätzlichen Verkehrslärmbelastung tags und nachts** in dem hier relevanten Abschnitt der B 513 zwischen dem Knoten B 513/B 61 in Gütersloh und dem Knoten B 513/L 927 in Marienfeld durchgeführt (s. schalltechnische Untersuchung, Kapitel 4, 6, 7). Untersucht wurden über 80 Gebäude in dem betrachteten Abschnitt der B 513. Die Immissionsorte an den betroffenen Fassaden der Gebäude wurden entsprechend der Aufenthalts- und Schlafräume in den unterschiedlichen Stockwerken gewählt (s. schalltechnische Untersuchung, Kapitel 8, die detaillierten Ergebnisse sind in den dortigen Anlagen 1.1, 1.2 und 1.3 zusammengestellt).

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass es durch das Planvorhaben in Harsewinkel und Gütersloh nördlich der B 513 an allen Immissionsorten zu einer Steigerung der Beurteilungspegel i. W. um 0,3 dB(A)

bis 0,4 dB(A) am Tag ebenso wie in der Nacht kommt. Die Ergebnisse liegen also in einer ähnlichen Größenordnung wie in der ersten schalltechnischen Untersuchung. Möglich wird auf dieser Grundlage aber eine genauere Betrachtung der betroffenen Gebäude mit jeweiligen Aufenthalts- und Schlafräumen in den unterschiedlichen Stockwerken. Hieraus ergibt sich im Vergleich zu dem ersten Gutachten auch eine unterschiedliche Betroffenheit der Gebäude.

An insgesamt 20 Gebäuden beidseits der B 513 kommt es danach zu einer Überschreitung der Schwellen- oder Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. In Anlage 1.4 der Untersuchung sind die Gebäude detailliert aufgelistet, an denen diese Überschreitungen festgestellt worden sind. Zudem sind dort die relevanten Raumdaten laut Bauakten erfasst, die für eine Prüfung möglicher schalltechnischer Verbesserungen in einer ersten Abschätzung herangezogen wurden. Als Fazit wird gutachterlich festgestellt, dass an den ermittelten 20 Gebäuden im Nahbereich der B 513 eine Überschreitung der Auslösewerte nach der Umsetzung der Planung durch die zusätzlichen Verkehre berechnet worden ist und dass für diese Gebäude konkrete Schutzmaßnahmen zu untersuchen sind (s. schalltechnische Untersuchung, Kapitel 8).

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. Einzelheiten werden parallel zum weiteren Planverfahren erarbeitet.

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.

d) Landwirtschaftliche Nachbarschaft und Immissionen

Im Umfeld des Plangebiets befinden sich landwirtschaftliche Hofanlagen und Flächen. Auf das Plangebiet wirken dementsprechend Emissionen aus der Landwirtschaft ein. Diese sind gemäß aktuellem Sachstand weitgehend als ortsüblich zu bewerten.

Nordwestlich des vorliegenden Plangebiets befindet sich jedoch ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Tierhaltung (Oester 56), dessen Geruchsemissionen ebenfalls auf das 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 hier zu beachten ist.²⁸

Der bestehende Betrieb Oester 56 weist einen genehmigten Tierbestand von 500 Mastschweinen auf. Zur Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsabsichten wird 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 vorliegenden Plangebiet angerechnet. Aus Sicht der Stadt wird damit den denkbaren Erweiterungsmöglichkeiten sachgerecht Rechnung getragen.

Aufbauend auf dem o. g. Regelwerk kommt der Gutachter zu folgenden Berechnungsergebnissen auf den im Gutachten angesetzten geplanten Gewerbe- und Industrieflächen. An der Stelle gilt es festzuhalten, dass die aktuell geplanten Gewerbeflächen kleiner ausfallen als im älteren Gutachten angenommen. U. a. die Waldfläche im Plangebiet wird bestandsorientiert festgesetzt und der Teilbereich westlich der Hofzufahrt Oester 56 ist als Regenklär- und -rückhaltebecken vorgesehen.

Im östlichen Teil der Planfläche wird der Immissionswert der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiet in Höhe von 15% der Jahresstunden deutlich unterschritten. Gleiches hält der Gutachter auch für den mittleren Bereich fest. In diesem erreicht die Geruchsbelastung Werte zwischen 5% und 10% der Jahresstunden. Im westlichen Teil der im Gutachten dargestellten Planfläche sind unmittelbar südwestlich des potenziell geplanten Maststalles Geruchsbelastungen zwischen 16% und 22% der Jahresstunden zu verzeichnen. In diesem Bereich werden die Immissionswerte der GIRL überschritten (siehe Gutachten Anlage 2). Ansonsten werden im westlichen Teilbereich, in Richtung B 513, die Werte eingehalten.

Die durchgeführten Berechnungen führen gemäß Gutachter zum Ergebnis, dass im weitaus überwiegenden Teil der geplanten Gewerbeflächen durch den Betrieb Oester 56, inklusive einer potenziellen Betriebserweiterung um einen Schweinemaststall mit 1.000 Tierplätzen, eine Geruchsbelastung erzeugt wird, die den Immissionswerten der GIRL für Gewerbe- und Industriegebiete in Höhe von 15% der Jahresstunden einhält, respektive deutlich unterschreitet. Nur im westlichen Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 85 dokumentiert der Gutachter eine Überschreitung der GIRL-Immissionswerte. Dies tritt jedoch nur in Kombination mit der potenziell angesetzten Betriebserweiterung ein. Der Gutachter dokumentiert ergänzend für den höher belasteten Bereich Lösungsmöglichkeiten im Sinne von Nutzungsbeschränkungen auf den gewerblichen Flächen.

²⁸ 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 Stra0e in Harsewinkel, Bielefeld 07.02.2017.

Konkret benannt werden z. B. die Anordnung von Lager- und Abstellflächen ohne ständige Arbeitsplätze.

Gemäß aktuellem Planstand liegen im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 85 die höher belasteten Flächen im Bereich des zum Erhalt festgesetzten Waldes, im Bereich des festgesetzten Regenrückhalte- und -klärbeckens und des Pflanzgebotes entlang der Straße Oester respektive in der Waldabstandszone. Planerisch wird dementsprechend vorgebeugt/ausgeschlossen, dass ständige Arbeitsplätze im geplanten Gewerbegebiet über die zulässige Geruchsbelastung betroffen sind. Aus Sicht der Stadt Harsewinkel ist dementsprechend eine Entwicklung in der geplanten Form sachgerecht und nachbarschaftsverträglich. Dies berücksichtigt auch die einbezogene angemessene und realistische Erweiterungsmöglichkeit für den betroffenen Betrieb Oester 56. Ergänzende Untersuchungen sind dazu aus Sicht der Stadt nicht erforderlich.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3(2) BauGB hat der o. g. Betrieb konkrete Ausbaupläne benannt (siehe Stellungnahme vom 10.03.2023). Die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH Stadt Harsewinkel hat in Abstimmung mit den Kommunen die neue Ausgangslage fachgutachterlich überprüfen lassen.²⁹ Dieses Gutachten wird im vorliegenden Bebauungsplan ebenso als Anlage (A.18) aufgeführt. Basis der Untersuchung 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. 400 der Stadt Gütersloh und im vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 85 der Stadt Harsewinkel erreicht die Geruchsbelastung zwischen 2 – 9 % der Jahresstunden und im 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. 400 der Stadt Gütersloh. Die gewerbliche Entwicklung schränkt damit den landwirtschaftlichen Betrieb in seinen Entwicklungsmöglichkeiten nicht unzulässig ein.

e) Sonstige Immissionen

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

5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft

a) Ver- und Entsorgung

Die Erweiterung der Gewerbeflächen im nördlichen Abschnitt des geplanten „Gewerbeparks Flugplatz Gütersloh“ erfordert zur **Ver- und Entsorgung**, zur **technischen Erschließung** etc. (Trink-/

²⁹ Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH, Stadt Harsewinkel und Akus GmbH, Bielefeld: Rechnerische Ermittlung der Geruchsimmissionen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel, Bielefeld 17.04.2023

Schmutzwasser, Energie, Telekommunikation) neue Anschlüsse an die städtischen Netze und an die Netze der beteiligten Unternehmen. Ebenso wird die Entsorgung des Schmutzwassers erforderlich. Hier sind umfassende Abstimmungen zwischen den beteiligten Kommunen und den Trägern der Ver- und Entsorgung erfolgt. Zu berücksichtigen ist hierbei auch die angestrebte Entwicklung südlich der B 513, wobei Fragen des künftigen Bedarfs, der notwendigen langfristigen Dimensionierung oder der sinnvollsten Trassenführung etc. insofern aber auch in vielen Punkten noch offen bzw. vorerst noch schwer zu entscheiden sind.

Im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 85 als auch im Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh sind die technischen Planungen erarbeitet und die notwendigen planungsrechtlichen Festsetzungen zu deren Sicherung getroffen worden. Vorliegend geschieht dies vorwiegend innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen, untergeordnet über die Regelung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten und durch die Festsetzung einer neuen Fläche für eine Trafostation entlang der zentralen Fuß-/Radwegeverbindung (s. Bebauungsplan Nr. 400 Stadt Gütersloh). Die Trafostation am Nottebrocksweg wird bestandsorientiert gesichert (s. Bebauungsplan Nr. 400 Stadt Gütersloh).

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 ein Hinweis ergänzt. Aufgrund rechtlicher Unsicherheiten wird im vorliegenden Planverfahren bewusst auf eine Festsetzung zur Nutzung solarer Strahlungsenergie verzichtet.

b) Brandschutz

Die **Erreichbarkeit für die Feuerwehr** ist über die bestehenden und geplanten Straßen und auf den Gewerbegrundstücken zu sichern. Die entsprechenden Vorgaben der BauO NRW sowie die fachlichen Anforderungen der einschlägigen DVGW-Regelwerke sind im Rahmen der Umsetzung zu beachten. Unter Zugrundelegung der technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405, ist für das Baugebiet eine ausreichende **Löschwassermenge** für zwei Stunden zur Verfügung zu stellen. Wenn sich im Zuge einer Objektplanung ergeben sollte, dass nach der Industriebaurichtlinie (IndBauR) ggf. ein höherer Löschwasserbedarf entstehen kann, ist dieser durch einzelfallbezogene Maßnahmen zu sichern. Die Löschwasserbereitstellung erfolgt im vorliegenden Plangebiet Nr. 85 sowie auch im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh 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 Abstände zwischen Hydranten oder Löschwasserzisternen oder -teichen richten sich nach dem DVGW-Arbeitsblatt W 405. Weitere Hinweise sind dem **Merkblatt Brandschutz in der Bauleitplanung** des Kreises Gütersloh zu entnehmen.³⁰ Eine frühzeitige Abstimmung der Objektplanungen mit den jeweils zuständigen Brandschutzingenieuren wird empfohlen.

c) Wasserwirtschaft und Regenwasserbehandlung

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

³⁰ [https://www.kreis-guetersloh.de/medien/bindata/Merkblatt Brandschutz_in_der_Bauleitplanung_Stand_03_2019.pdf](https://www.kreis-guetersloh.de/medien/bindata/Merkblatt_Brandschutz_in_der_Bauleitplanung_Stand_03_2019.pdf)

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 untersucht³¹. 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 Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel vorgesehen. Vorgesaltet wird dem Rückhaltebecken ein **Regenklärbecken**.

Im Rahmen der Entwurfserarbeitung wurde ein detailliertes Entwässerungskonzept³² für das vorliegende Bauleitplanverfahren und gleichzeitig für den Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh 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 Welpagebach,
- 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 Welpagebach 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

³¹ Erdbaulabor Schemm GmbH: Baugrundtechnische Stellungnahme zum Kanal- und Straßenbau und zur Versickerungsmöglichkeit, Borgholzhausen, 02.12.2021

³² Röver, beratende Ingenieure VBI: Erschließungsplanung/Entwässerungskonzept mit Bauhöhen, Gütersloh, September 2022

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 (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 Empfehlung des Landesamt 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.

d) Verlegung Welplagebach

Im Zuge der Gewerbegebietsentwicklung Teilbereich Nord (Stadt Harsewinkel, Bebauungsplan Nr. 85 und Stadt Gütersloh, Bebauungsplan Nr. 400) soll der **Welplagebach in drei Abschnitten umgelegt und naturnah gestaltet** werden. In diesem Rahmen soll auch der durch die Anfüllung von Teilen des geplanten Gewerbegebiets (Herstellen der Hochwasserfreiheit bei einem HQ 100) hervorgerufene Retentionsraumverlust ausgeglichen werden. In Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden wurde festgelegt, dass der Entwicklungskorridor des Welplagebachs entlang des geplanten Gewerbegebiets rund 20 m breit sein soll.

Auf dieser Grundlage wird der Welplagebach in drei Abschnitten überplant. Der Gewässerverlauf verlängert sich je nach Abschnitt um rund 40 – 55 m, der Altlauf soll teilweise als Altarmstruktur erhalten bleiben, teilweise in Abschnitten aber auch verfüllt werden. Für die Verlegung und Neugestaltung (Gewässerausbau) ist ein wasserrechtliches Verfahren gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich. In den Bebauungsplänen Nr. 85 und Nr. 400 der beiden Kommunen werden die entsprechenden Flächen planungsrechtlich gesichert und darüberhinausgehende begleitende naturschutzfachliche Maßnahmen entwickelt.

Das Gewässer muss u. a. auch weiterhin die Vorflut für die angrenzenden Flächen außerhalb des Plangebiets sichern. Das Verfahren gemäß § 68 WHG wird parallel zur Bauleitplanung durchgeführt. Die Antragsunterlagen zur Verlegung des Welplagebaches im Zuge der geplanten Gewerbeentwicklung sind mit den Fachbehörden abgestimmt und am 28.10.2021 an den Kreis Gütersloh übersandt worden. Die Planung wurde in der Sitzung des Beirates bei der unteren Naturschutzbehörde am 15.09.2022 thematisiert. Die Erteilung der Plangenehmigung ist mit Schreiben vom 12.12.2022 erfolgt. Ergänzend wird auf den Umweltbericht verwiesen.

e) Überschwemmungsgebiet

Entlang des Welplagebachs sind Teile des Plangebiets der städtebaulichen Rahmenplanung Teilbereich Nord als **Überschwemmungsgebiet** ausgewiesen. Das trifft vor allem auf die nördlichen Acker- und Grünlandflächen zu. Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 85 ist primär der nördliche Bereich der Teilfläche GE1 betroffen.

Es muss daher sichergestellt werden, dass das **Gebiet zukünftig hochwasserfrei** bleibt. Dazu sollen u. a. Teile des Gebiets angefüllt werden. Gemäß Abstimmung mit den Fachplanern und Fachbehörden sind ein 5 m breiter Streifen entlang des Gewerbegebiets Nr. 85 im Bereich der Teilflächen GE1 bis auf eine Mindesthöhe von 69,5 Meter über NHN resp. 69,8 Meter über NHN aufzufüllen. Die Anfüllung beträgt dabei im Vergleich zum aktuellen Geländeverlauf zwischen 0 bis rund 0,6 m. Die entsprechenden Festsetzungen dazu als auch eine Regelung hinsichtlich einer **Mindesthöhe für die Erdgeschossfußböden** (OKFF als Oberkannte Rohfußboden) zum Schutz der künftigen Gebäude wurden im Entwurfsplan definiert (siehe dazu auch Kapitel 5.2). Angesichts weiter zunehmender

Starkregenereignisse und deren teilweise großer Tragweiten erachten die Kommunen dies als zweckdienlich und sachgerecht. Auf eine Höhenregelung der Betriebsflächen wird bewusst verzichtet, weil Flächen außerhalb der Bebauung beispielsweise auch der punktuellen/temporären Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen könnten. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen oder mit Außenlagerflächen für wassergefährdende Stoffe kann aus Sicht der Stadt sachgerecht auf der konkreten Umsetzungsebene erfolgen.

Zusätzlich soll auf einer westlich an das Gewerbegebiet angrenzenden Fläche das o. g. Regenwasserrückhalte-/klärbecken für das gesamte Gewerbegebiet angelegt werden. Diese Fläche und die Hochwasserfreilegung des Gewerbegebiets bedeuten einen **Retentionsraumverlust**. Dieser soll durch die Abgrabungen im Zuge der Bachumlegung ausgeglichen werden. Für den Verlustausgleich soll in Absprache mit der Unteren Wasserbehörde nur der neu angelegte Retentionsraum angerechnet werden, der zwischen dem Wasserspiegel des HQ 100 im Planungsfall und maximal 0,4 m unter dem HQ 100-Wasserspiegel liegt. Die geplanten Abgrabungen haben einschließlich der neuen Gewässerverläufe ein Volumen von ca. 27.000 m³ (Stand Vorentwurf) Boden. Davon liegen rund die Hälfte in der Hochwasserlamelle für den Retentionsraumausgleich. Der Retentionsraumverlust von rund 11.560 m³ (Stand Vorentwurf) wird demnach mehr als ausgeglichen. Auf das nachfolgend dargelegte Antragsverfahren nach § 78 WHG und die abschließenden Zahlen wird verwiesen.

Für die bauliche Inanspruchnahme von Flächen des festgesetzten Überschwemmungsgebiets Welpagebach 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.

f) Umsetzung – vertragliche Regelung

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

5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Belange des Waldes

Das Gesamtvorhaben nördlich der B 513 und damit der vorliegende Bebauungsplan Nr. 85 bereiten, insbesondere angesichts der Größe und des zu erwartenden Versiegelungsgrads durch Gewerbe, umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Neben der grünordnerischen Planung und Fragen der Eingriffsminderung sind daher nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege ebenso wie die Belange des Waldes u. a. in die Abwägung einzustellen und zu

behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis der Umweltprüfung zu dem Bebauungsplan Nr. 85 (s. dort) und der im Zuge der weiteren Planungen erfolgenden umweltfachlichen und wasserrechtlichen Begleitplanungen zu einzelnen Vorhaben, z. B. zur Gewässerverlegung des Welplagebachs.

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 85 liegt nördlich der Bundesstraße B 513 und wird an seiner nördlichen Grenze durch den Verlauf des Welplagebachs begrenzt. Darüber hinaus sind vorliegend an zwei Stellen Maßnahmenflächen nach § 9(1) Nr. 20 BauGB dargestellt. Daran anschließend folgen landwirtschaftliche Flächen und teilweise Waldbestände. Insbesondere entlang der Randzonen sind markante Gehölzbestände vorhanden. Diese Strukturen werden im Entwurf entlang der bestehenden Gebietsränder (Straßen, Bahnlinie und Bachlauf) grundsätzlich gesichert, entlang der B 513 punktuell durch Neupflanzungsmaßnahmen ergänzt sowie entlang des Bachlaufs und Nottebrockswegs durch entsprechende Frei- und Maßnahmenflächen gesichert.

Demgegenüber werden innerhalb der Bauflächen bzw. auf den künftigen Betriebsgrundstücken die Baum- und Gehölzbestände im Sinne einer flexibleren Nutzung teilweise überplant (Zielkonflikt). Der genaue Umfang des Erhalts bzw. der Inanspruchnahme ist im Zuge der Entwurfserarbeitung nach Auswertung der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB abgestimmt und festgesetzt worden. Basis bildete eine umfassende Einmessung der Gehölzbestände.

Der Waldabschnitt im Nordwesten des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 85 wird vollständig erhalten und durch eine Pufferzone geschützt.

Die Freiflächen nördlich des Welplagebachs werden als **Maßnahmenflächen** und als **Wasserflächen** zur Sicherung und naturnahen Verlegung des Welplagebachs einschließlich Retentionsausgleich weiterentwickelt (separates Verfahren gemäß § 68 WHG). Die Verlegung des Welplagebachs und die Anlage von Sekundärräumen ergeben Synergien mit notwendigen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, Detailplanungen und die konkrete Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wurden im Zuge der Entwurfserarbeitung erstellt (siehe dort). Entlang des bestehenden Bachlaufs und auf dessen Südseite wird ein breites Band als Maßnahmenfläche nach § 9(1) Nr. 20 BauGB mit dem Ziel festgesetzt, den Bereich als gewässerbegleitenden und naturnahen Korridor zu entwickeln. Auf den angrenzenden Betriebsgrundstücken (GE1) werden zudem Begrünungsvorgaben in Form einer **Wildstrauchhecke** auf der festgesetzten Verwallung zum Schutz vor Überschwemmung definiert. Die bestehenden Gehölze entlang des Nottebrockswegs werden großteils zum Erhalt festgesetzt und in Kombination mit einer weiteren Maßnahmenfläche (Entwicklungsziel: Sicherung und naturnahe Entwicklung des Baum-/Gehölzbestands mit Saumzone östlich des Nottebrockswegs) überplant und gesichert.

In der **anbaufreien Zone entlang der B 513** ist ebenfalls eine Eingrünung und qualitätsvolle Freiflächengestaltung vorgesehen und entsprechende Baumergänzungspflanzungen sowie die Anlage einer Schnitthecke sind im Entwurf geregelt.

Aus städtebaulicher und landschaftspflegerischer Sicht ist die Dachgestaltung mit der möglichen Außenwirkung in den Freiraum hinein ebenfalls von Bedeutung. Daher sowie aus wasserwirtschaftlichen, klimatischen sowie ergänzend auch aus Artenschutzgesichtspunkten (Insekten) werden **Dachbegrünungen** für Flachdächer und flach geneigte Dächer bis 5° Neigung von allen Hauptgebäuden (z. B. Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Produktions- und Lagerhallen), Garagen und Carports im gesamten Plangebiet festgesetzt. Kombinationen einer Dachbegrünung mit Solaranlagen können besonders sinnvoll sein und sind zulässig. Eine Ausnahme für erforderliche betriebs-/gebäudetechnische Einrichtungen oder z. B. für Tageslicht-Belichtungselemente regelt betriebsbezogene Erfordernisse.

Auf eine Vorgabe zur **Fassadenbegrünung** wird im vorliegenden Einzelfall begründet verzichtet. Gerade angesichts der sich verschärfenden Klima- sowie der aktuellen Energiekriege wird die Möglichkeit, Sonnenenergie 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 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.

Alternativ zur Fassadenbegrünung wird im vorliegenden Gebiet eine Festsetzung für ergänzende **Baumpflanzungen auf allen Betriebsgrundstücken** definiert. 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.

Regelungen für eine **angepasste Beleuchtung** (fledermaus- und insektenverträglich) im gesamten Plangebiet für die Fassaden, Außenanlagen, Fahrstraßen und Stellplatzanlagen verhindern additive Störungen sensibler Bereiche wie z. B. die festgesetzten Maßnahmenflächen oder die private Grünfläche. Dieses ist auch aus städtebaulicher und landschaftspflegerischer Sicht für die Begrenzung der gewerblichen Außenwirkung in den Freiraum hinein von Bedeutung.

Auf den Entwurf des Umweltberichts wird ergänzend verwiesen.

6. Umweltrelevante Auswirkungen

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie ist die **Umweltprüfung** als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Im Planverfahren wurde der Umweltbericht als Teil II der Begründung erarbeitet.

Der vorliegende Umweltbericht mit integrierter Umweltprüfung gemäß § 2(4) BauGB dient im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 85 dazu, die umweltrelevanten Gesichtspunkte im Planungsprozess frühzeitig zu berücksichtigen und die verschiedenen Umweltaspekte sachgerecht für die Abwägung aufzubereiten.

Die Einzelheiten der Planvorhaben, die bestehenden planerischen und umweltfachlichen Vorgaben im Untersuchungsraum sowie die örtliche Umweltsituation wurden dazu im Umweltbericht erfasst und beschrieben. Anschließend wurden die zu erwartenden Umweltauswirkungen auf der Basis der

wesentlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren aufgezeigt und bewertet. Externe Fachgutachten wurden entsprechend berücksichtigt und in die Auswirkungsprognose eingebunden.

Nach heutigem Kenntnisstand und gemäß den bisherigen Ergebnissen des Planverfahrens ergeben sich für die einzelnen Schutzgüter durch das Vorhaben zunächst Beeinträchtigungen der Umwelt durch die erstmalige Bebauung und Versiegelung mit Neubauten auf einem Großteil des Plangebiets und einer intensiveren baulichen Nutzung im Bereich der ehemaligen Hofstelle, der Sporthalle und der Sportfelder sowie Verkehrsflächen, durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, durch den langfristigen Verlust von Grünland etc. Die Auswirkungen sind jedoch auf das Plangebiet und das enge Umfeld begrenzt und insgesamt überschaubar.

In der Summe kommt der Umweltbericht zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der für die jeweiligen Schutzgüter genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der im Raum bestehenden Vorbelastungen die mit den Planungen verbundenen Beeinträchtigungen so reduziert werden können, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben bzw. die Kompensationserfordernisse im Sinne des § 15 BNatSchG erfüllt werden können. Sowohl innerhalb des gemäß § 8 BauNVO festgesetzten Gewerbegebiets (GE) werden bauliche Nutzungen in Form von Gewerbebetrieben und Anlagen, die ein Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG i. V. m. der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) sind, ausgeschlossen.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ergeben sich jedoch keine Hinweise auf besondere, nur an diesem Standort zu erwartende und daher durch Wahl eines alternativen Standorts vermeidbare Beeinträchtigungen.

Aufgrund der Planungsziele wird die bauliche Entwicklung im Plangebiet in der Abwägung gemäß aktuellem Sachstand als vertretbar angesehen.

6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch

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

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

Durch den Bebauungsplan Nr. 85 als Teilbereich Nord des Gesamtvorhabens „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ wird der dauerhafte Verlust von bisher noch z. T. landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie von Böden durch Versiegelung vorbereitet. Ein kleiner Teil des Geltungsbereichs hat

bereits durch die vorherige Nutzung als ehemalige Hofstelle und Sporteinrichtungen der britischen Streitkräfte Eingriffe und Versiegelungen erfahren.

Die Kommunen und die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH streben grundsätzlich den Erwerb und die Erschließung der geplanten Bauflächen und der wesentlichen Flächen, die für die Gewässerverlegung, für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen und für Maßnahmen des Artenschutzes erforderlich werden, an (CEF-Maßnahmen, s. Kapitel 6.3, 6.4 und Umweltbericht mit Artenschutzprüfung). Die GmbH hat bereits alle Flächen, bis auf den westlichen privaten Wirtschaftsweg, erworben.

Angesichts des weiterhin erheblichen Flächenbedarfs und nicht gedeckter Bedarfe der letzten Jahre zur Expansion oder Neuansiedlung gewerblicher Unternehmen im Kreis Gütersloh und der vorliegend beteiligten Kommunen wird die Entwicklung der Konversionsfläche Flugplatz Gütersloh verfolgt. Aktuell betrifft dies konkret die Teilfläche Nord und die damit im Zusammenhang stehenden Flächen des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel sowie die Flächen des angrenzenden Bebauungsplanverfahrens Nr. 400 der Stadt Gütersloh. Angesichts des Bedarfs und nicht vorhandener gewerblichen Entwicklungsflächen wird das Vorhaben für bedarfsgerecht und angemessen gehalten. Somit sollen die Belange des Bodenschutzes und der Landwirtschaft (Flächenverbrauch und Einschränkungen der landwirtschaftlichen Nutzungen) im Verhältnis zu den städtebaulichen und wirtschaftlichen Belangen, die für die Entwicklung des Plangebiets sprechen, zurückgestellt werden.

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

Angesichts der insbesondere in Kapitel 3 und 4 genannten Rahmenbedingungen und Ziele wird die Inanspruchnahme der Fläche hier für städtebaulich sinnvoll gehalten und insgesamt als planerisch vertretbar bewertet.

6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Durch die Planung könnte es insbesondere mit der Neuerrichtung von Gebäuden und Straßen und der damit verbundenen Versiegelung zu einer Beeinträchtigung von Belangen des Artenschutzes kommen (**Wirkfaktoren**).

Mit der vorliegenden Planung wird die Errichtung von gewerblichen Gebäuden und Anlagen sowie von Erschließungsstraßen vorbereitet. Hiermit verbunden sind ein Wandel der Lebensraumstrukturen und Veränderungen der Böden mit entsprechenden Auswirkungen auf Lebensstätten (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie auf Nahrungs- und Jagdbereiche von im Plangebiet und im Umfeld lebenden Tieren. Erfasst werden bislang besonders die früher für Sportzwecke genutzten Grünflächen und aktuell intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen, der Welpagebach und bereits teilweise baulich entwickelte Bereiche. Der Standort bietet insofern Potenzial für Vorkommen von Arten, die an Offenbereiche, Gewässerstrukturen, Gehölzbestände und untergeordnet Gebäudestrukturen gebunden sind. Zu berücksichtigen sind dabei auch teilweise auf die Fläche

einwirkende Störeinflüsse, wie beispielsweise durch die im Süden gelegene Bundesstraße und ehemals militärisch genutzten Flächen.

Um mögliche Konflikte mit streng und besonders geschützten Arten durch ggf. erforderliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen insgesamt auszuschließen, ist im Zuge des Verfahrens eine **artenschutzrechtliche Untersuchung**³³ erarbeitet worden (siehe Anlage A.16 dieser Begründung).

Das Artenspektrum wurde anhand einer Messtischblattauswertung nach dem Fachinformationssystem (FIS) „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ des LANUV, der Datensammlung „Landschaftsinformationssammlung NRW (@LINFOS)“, der im Raum im Jahr 2017 und 2020 vorgenommenen faunistischen **Kartierungen** für die Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien und Fische sowie eigener **Begehungen** ermittelt. Es erfolgte eine fachlich begründete Auswahl derjenigen Arten, deren Vorkommen und Betroffenheit aufgrund ihrer spezifischen Lebensraumsprüche im Untersuchungsgebiet möglich sind bzw. nachgewiesen wurden.

Vorprüfung (Artenspektrum und Wirkfaktoren) und vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

Im Zuge der **Vorprüfung (Stufe I)** des im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommenden Artenspektrums wurden diejenigen Arten ermittelt, für die eine Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden konnte. Gemäß Untersuchung sind im Bereich des geplanten interkommunalen Gewerbegebiets Vorkommen mehrerer **Fledermausarten** bekannt, die sowohl die Planflächen für den Bebauungsplan Nr. 85 als auch die Flächen im Bereich der Nachbarkommune Gütersloh für den Bebauungsplan Nr. 400 nutzen. Für diese können erhebliche Beeinträchtigungen durch anteilig unvermeidbare Fällarbeiten von „Strukturbäumen“ nicht sicher ausgeschlossen werden.

In Bezug auf den Verlust von Quartieren von Gebäude nutzenden Arten wurde innerhalb der Planflächen für den Bebauungsplan Nr. 85 keine Bedeutung der ehemaligen Turnhalle für das örtliche Artenspektrum festgestellt.

Im Bereich des geplanten Vorhabens wurden in den vergangenen Jahren innerhalb der Planflächen für den Bebauungsplan Nr. 85 (einschl. 21. FNP-Änderung) Vorkommen der planungsrelevanten **Vogelarten** Feldsperling, Gartenrotschwanz, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Rebhuhn und Sperber sowie auf den ergänzenden Flächen für die Gewerbeentwicklungen im Bereich der Nachbarkommune Gütersloh (Bebauungsplan Nr. 400 einschl. 19. FNP-Änderung) die zusätzlichen Arten Graureiher und Star erfasst. Im Abstand außerhalb wurden Feldlerche und Kiebitz erfasst. Im Ergebnis zeigt sich jedoch, dass unter Berücksichtigung der getroffenen Regelungen erhebliche Beeinträchtigungen für die Arten ausgeschlossen werden können. Eine vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände ist gemäß Gutachter erlässlich.

Für diejenigen Arten, bei denen im Rahmen der Vorprüfung (Stufe I) eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden konnte, erfolgt eine **vertiefende Prüfung** (Stufe II). Entsprechend wurden erforderliche Vermeidungsmaßnahmen bzw. Maßnahmen des Risikomanagements festgelegt und die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens artenschutzrechtlich abgeschätzt.

Artspezifische Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF)

Zusammenfassend können durch die im Folgenden aufgelisteten Maßnahmen Störungen und Schädigungen betroffener Arten durch die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 85 einschl. 21. FNP-Änderung vermieden oder vermindert werden.

³³ Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH: Artenschutzbeitrag, Herford, Dezember 2022

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 85 der Stadt Harsewinkel, der in einem bewusst gewählten und nicht voneinander trennbaren Kontext zur Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 400 der Stadt Gütersloh steht, sind folgende **Vermeidungsmaßnahmen** aus artenschutzrechtlichen Gründen zu beachten. Diese wurden inhaltlich in den Bebauungsplan Nr. 85 aufgenommen (ausführliche Informationen siehe Kapitel 5 Artenschutzbeitrag):

- Bauzeitenregelungen zu Schnitt- und Rodungsarbeiten sowie der Baufeldfreimachung von Freiflächen
- Fachliche Begleitung der Fällarbeiten von Strukturbäumen
- Bauzeitenregelungen und fachliche Begleitung der Abrissarbeiten (Hinweis: In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Kreis Gütersloh) erfolgten die Abrissarbeiten der Gebäude im Bereich „Sporthalle“ unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Bauzeitenregelung (Abriss nur zwischen dem 15.08 und 15.10. eines Jahres) bereits Mitte August 2021. Die Abrissarbeiten wurden durch eine fachkundige Person für Fledermäuse begleitet. Die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wurde ausgeschlossen.)
- Vermeidung von Störungen durch Licht

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 85 sind gemäß Gutachter keine vorgezogene, **funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-Maßnahmen)** aus artenschutzrechtlichen Gründen zu beachten und inhaltlich in den Bebauungsplan Nr. 85 aufzunehmen.

Hinweis zu notwendigen CEF-Maßnahmen im Zusammenhang des Bebauungsplans Nr. 400 Stadt Gütersloh:

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Gütersloh, der vor Ort kartierenden Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung und den Kommunen Gütersloh und Harsewinkel sind drei Gebäude im Stadtgebiet Gütersloh an den im Bebauungsplan Nr. 400 gekennzeichneten Stellen im Bereich der gemäß § 9(1) Nr. 20 BauGB festgesetzten Maßnahmenflächen A und B zu errichten. Ein weiteres Ersatz-/Artenschutzgebäude ist innerhalb gemäß § 9(1) Nr. 20 BauGB festgesetzter Maßnahmenflächen im Geltungsbereich für den Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel (Flurstück Nr. 56, Flur 10, Gemarkung Marienfeld) zu erstellen. Die entsprechenden CEF-Maßnahme wurden tlw. im Bebauungsplan Nr. 400 der Stadt Gütersloh festgesetzt (siehe dazu textliche Festsetzung B.4.1 und ergänzender Hinweis D.5).

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Kreis Gütersloh) erfolgte die Umsetzung der CEF-Maßnahmen bereits im Sommer 2021. Damit waren die Artenschutzgebäude bereits umgesetzt und als Ersatzhabitate funktionsfähig, als mit den für 2021 terminierten Abrissarbeiten der Gebäude im Bereich „Parsevalstraße“ unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Bauzeitenregelung (Abriss nur zwischen dem 15.08 und 15.10. eines Jahres) Mitte August 2021 gestartet wurde. Sowohl die Abrissarbeiten als auch die Errichtung der Ersatzgebäude wurden durch eine fachkundige Person für Fledermäuse begleitet. Die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wurde ausgeschlossen.

Im Weiteren wird empfohlen, im Rahmen eines Monitorings regelmäßige Kontrollen für die Artenschutzgebäude (CEF-Maßnahmen) durch eine fachkundige Person durchzuführen, die Ergebnisse zu dokumentieren und ggf. Nachbesserungen vorzunehmen.

Als **Ergebnis des Artenschutzbeitrags** wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung der im Rahmen der Artenschutzprüfung vorgesehenen Maßnahmen der Eintritt von vorhabenbedingten Verbotsstatbeständen nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Ergänzend wird darauf

hingewiesen, dass die Artenschutzbelange neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren auch im Rahmen der späteren Umsetzung zu beachten sind.

Die bisherigen Ergebnisse weisen darauf hin, dass die artenschutzrechtlichen Aufgabenstellungen durch die vorliegende Planung berücksichtigt werden können (s. **Umweltbericht sowie Artenschutzbeitrag inkl. Anlagen**).

6.4 Eingriffsregelung

Nach § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege nach den Grundsätzen der **Eingriffsregelung** in die Abwägung einzustellen. Die Erstaufstellung eines Bebauungsplans bereitet in aller Regel Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Im Sinne des Vermeidungsgebots ist zunächst zu prüfen, ob die bisherigen Planungsziele beibehalten werden sollen oder ob ggf. Alternativen im Rahmen der kommunalen Planungsziele bestehen.

Hierzu wird auf die Darstellung der Planungsziele und der Planinhalte in der vorliegenden Begründung verwiesen. Die Stadt Harsewinkel und die ebenso beteiligten Partnerkommunen Gütersloh und Herzebrock-Clarholz halten die Ausweisung der Bauflächen zur Sicherung einer bedarfsgerechten Gewerbeentwicklung und zur Nachnutzung des Konversionsstandorts grundsätzlich für geboten und räumen der Planung Vorrang vor einem Eingriffsverzicht ein. Insofern sind die mit dem Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe – unter Berücksichtigung vorhandener Anlagen und bereits versiegelter Flächen – nach Maßgabe der Eingriffsregelung zu bilanzieren und naturschutzfachlich gemäß Ergebnis der Abwägung auszugleichen. Aufgrund der Größe und Neuentwicklung der Bauflächen werden nach heutigem Stand keine durchgreifenden Argumente gesehen, die einen Verzicht auf wesentliche Ausgleichsmaßnahmen rechtfertigen könnten.

Für den Bebauungsplan Nr. 85 wurde im Planverfahren eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung in Anlehnung an das vereinfachte Bewertungsverfahren nach der Arbeitshilfe „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW“³⁴ vorgenommen. Dabei ist für die vorliegenden Planungen zu berücksichtigen, dass über den Bebauungsplan Nr. 85 nur ein Teil des langfristig am ehemaligen Flugplatz Gütersloh geplanten, interkommunal angelegten Gewerbe- und Industriestandorts der drei Nachbarkommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz abgedeckt wird. Vor diesem Hintergrund wurde sich für die beiden derzeit laufenden Bauleitplanverfahren der Stadt Harsewinkel (Bebauungsplan Nr. 85) und der Stadt Gütersloh (Bebauungsplan Nr. 400) auf eine kommunenübergreifende Kompensationsflächenplanung geeinigt. Die in beiden Bebauungsplänen in den nördlichen Randbereichen entlang des Welpagebachs festgesetzten Maßnahmenflächen gemäß § 9(1) Nr. 20 BauGB sollen in der Summe dafür genutzt werden, die durch die Aufstellung der Bebauungspläne entstehenden Kompensationsbedarfe zu decken.

Im Ergebnis der Eingriffsbilanzierung (siehe Anlage A.13 dieser Begründung) für den Bebauungsplan Nr. 85 wurde ein rechnerischer **Kompensationsüberschuss** in Höhe von 327.912 ökologischen Wertigkeiten (öW) ermittelt. Es sind keine externen Kompensationsmaßnahmen für die Umsetzung der Planungen erforderlich. Im Vergleich zum Entwurfsstand hat sich dieser aufgrund der sehr kleinteiligen Vergrößerung der Straßenverkehrsfläche im Bereich Knoten Main-Gate geringfügig um 42 öW erhöht. Die Grundzüge der Planung und/oder nachbarschaftliche Interessen sind davon nicht betroffen (s. Kapitel 5.4.1).

³⁴ LANUV NRW (Hrsg.): Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW; Recklinghausen, März 2008.

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

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 126.035 öW. Diesen kann sich die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH als Flächeneigentümerin 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.

6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

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

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

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

Der umfassende Gehölzerhalt, die großflächigen Maßnahmenflächen sowie vielfältige Pflanzvorgaben nach § 9(1) Nr. 25 BauGB (siehe dazu Kapitel 5.7) stellen wirksame **Maßnahmen im Sinne der Klimaanpassung** dar und wirken unterstützend für ein positives Kleinklima vor Ort.

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

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

7. Bodenordnung

Die von den Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz getragene Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH strebt den Erwerb und die Erschließung der geplanten Bauflächen an.

8. Flächenbilanz

Teilfläche/geplante Nutzungen	Fläche in ha*
Gewerbegebiet GE gem. § 8 BauNVO (GRZ 0,8)	9,66
Straßenverkehrsflächen gem. § 9(1) Nr. 11 BauGB, öffentlich	0,99
Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung gem. § 9(1) Nr. 11 BauGB, davon:	0,13
▪ Wirtschaftsweg, öffentlich	0,06
▪ Wirtschaftsweg, privat	0,07
Fläche für die Klärung und Rückhaltung von Niederschlagswasser gem. § 9(1) Nr. 14 BauGB inkl. Pumpstation, Ableitungsgräben und Notwasserwege	0,66
Pumpstation gem. § 9(1) Nr. 12 BauGB	0,01
Wald inkl. bestehender Unterhaltungsweg gem. § 9(1) Nr. 18 BauGB	0,59
Maßnahmenflächen gem. § 9(1) Nr. 20 BauGB gesamt, davon:	9,71
▪ Teilfläche A: Naturnahe Ersatzsäume durch Verlegung des Schlangenbachs/Welpagebachs mit begleitenden Grünlandflächen und Gehölzbeständen einschl. Schaffung Ersatzretentionsraum Überschwemmungsgebiet	8,81
▪ Teilfläche B: Sicherung eines gewässerbegleitenden naturnahen Entwicklungskorridors (Breite mind. 20,0 m)	0,40
▪ Teilfläche C: Sicherung und naturnahe Entwicklung des Baum-/Gehölzbestands mit Saumzone östlich des Nottebrockswegs	0,29
▪ Teilfläche D: Schutz und Entwicklung von Waldrandflächen inkl. Wirtschaftsweg	0,22
Grünfläche gem. § 9(1) Nr. 15 BauGB, Zweckbestimmung Verkehrsgrün	0,25
Wasserfläche gem. § 9(1) Nr. 16 BauGB	0,09
Gesamtfläche Plangebiet Bebauungsplanentwurf Nr. 85	22,10

* Ermittelt auf Basis Bebauungsplanentwurf Nr. 85 1:1.000, Werte gerundet

Hinweis: Die kleinteilige Vergrößerung der Straßenverkehrsfläche am Konten Main-Gate von rund 21,0 m² hat keine Auswirkungen auf die Tabelle und die entsprechend dargestellten Hektarwerte.

9. Verfahrensablauf und Planentscheidung

Die Kommunen Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz gehen gemeinsam mit der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH die Konversion und Entwicklung des Flugplatz- und Kasernengeländes und seiner Nebenflächen an, um dem erheblichen Bedarf nach Gewerbe- und Industrieflächen zu begegnen. Die Bauleitpläne Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ der Stadt Harsewinkel und Nr. 400 „Gewerbepark Konversion Flugplatz“ der Stadt Gütersloh bereiten nun nach der bereits erfolgten Regionalplanänderung für diesen nördlichen Teilbereich die bauliche Entwicklung der Flächen nördlich der B 513 als interkommunales Gewerbegebiet vor.

Die Entwicklung des Teilbereichs Nord „Gewerbepark Flugplatz Gütersloh“ umfasst im Bebauungsplan-Abschnitt Nr. 85 auf Harsewinkler Stadtgebiet rund 22,1 ha und auf dem Stadtgebiet der Stadt Gütersloh im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 400 etwa 11,9 ha. Für diese Teilflächen sind jeweils die Flächennutzungspläne der Städte Harsewinkel und Gütersloh zu ändern und Bebauungspläne erstmals aufzustellen. Die Planverfahren werden jeweils von den beiden Kommunen durchgeführt und eng abgestimmt.

Im Zuge der vorbereitenden Arbeiten hat die Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH mit der Unterstützung verschiedener Fachbüros im Auftrag der Kommunen für den gesamten Teilbereich Nord eine städtebauliche Rahmenplanung (s. Blatt 1 der Vorentwurfsunterlagen) erarbeitet. Diese gemeinsame Grundlage bildet die inhaltliche Basis für den vorliegenden Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“.

Auf dieser Grundlage wurde den kommunalen Gremien vorgeschlagen, die jeweiligen Aufstellungsbeschlüsse gemäß § 2(1) BauGB zu fassen und die ersten Verfahrensschritte gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB für diese Bauleitplanung einzuleiten. Der Planungs- und Bauausschuss sowie der Rat der Stadt Harsewinkel haben in ihren Sitzungen am 04.02.2021 und 24.02.2021 den Aufstellungsbeschluss sowie den Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3(1) BauGB) und der Behörden (§ 4(1) BauGB) gefasst (s. VL-12/2021 1. Ergänzung).

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB wurde durch Bereithaltung der Planunterlagen zu jedermanns Einsicht im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung vom 15.03.2021 bis einschließlich 30.04.2021 durchgeführt. Die Behördenbeteiligung nach § 4(1) BauGB erfolgte parallel dazu. Die Nachbarkommunen haben keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen, abwägungsrelevante Belange liegen insofern nicht vor. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange bezogen sich insbesondere auf die Themen Erschließung, Entwässerung, Versiegelung, Dicht, immissionsrechtliche, naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Fragestellungen.

Der Planungs- und Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 02.02.2023 (s. VL-7/2023 und VL-8/2023) über die eingegangenen Stellungnahmen im Zuge der frühzeitigen Beteiligung beraten und den Offenlagebeschluss (§ 3(2) BauGB und § 4(2) BauGB) für die 21. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Gütersloh (FNP 2020) sowie den Bebauungsplan Nr. 85 „Gewerbegebiet am Welpagebach“ gefasst. Ergänzend wurde die Erweiterung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 85 gefasst (s. Plankarte Bereich Knoten Am Main-Gate).

Nach Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung wurden, im Rahmen der Beteiligungsschritte gemäß §§ 3(2), 4(2) BauGB, die weiteren Abwägungsmaterialien gesammelt. Die Beteiligung gemäß § 3(2) BauGB wurde durch Bereithaltung der Planunterlagen zu jedermanns Einsicht im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung vom 11.04.2023 bis einschließlich 12.05.2023 durchgeführt. Die Nachbarkommunen sowie Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß §§ 2(2), 4(1) BauGB mit Schreiben vom 04.04.2023 um Stellungnahme bis zum 12.05.2023 gebeten. Die Nachbarkommunen haben keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen, abwägungsrelevante Belange liegen insofern nicht vor. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange bezogen sich insbesondere auf die Themen Erschließung, Versorgung, verkehrliche Verträglichkeit, Entwässerung, immissionsrechtliche und naturschutzfachliche Fragestellungen. Die Bebauungsplanunterlagen wurden daraufhin tlw. klarstellend und redaktionell angepasst.

Bezüglich der konkreten Knotenausgestaltung entlang der B 513 haben im Nachgang zur Offenlage zwischen der Stadt Harsewinkel, der Stadt Gütersloh und dem Landesbetrieb Straßen NRW ergänzende Abstimmungen stattgefunden. Der Landesbetrieb regt in diesem Zusammenhang an, die im

Bebauungsplanentwurf festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bereich westlich des Knotens Main-Gate geringfügig anzupassen. Konkret wird empfohlen, den Rand der Straßenverkehrsflächen nicht abzuknicken, sondern parallel zum Fahrbahnrand festzusetzen.

Im Sinne der planerischen Vorsorge wird die Straßenverkehrsfläche beim Knoten Main-Gate entsprechend den Empfehlungen des Landesbetriebs geringfügig angepasst. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche erweitert sich demnach um ca. 21 m² und die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Verkehrsgrün reduziert sich entsprechend. Aus Sicht der Stadt sind die Grundzüge der Planung von dieser sehr kleinteiligen Verschiebung nicht betroffen. Zudem ist die betroffene Fläche im Eigentum der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH. Eine Betroffenheit Dritter kann somit ausgeschlossen werden. Der potenzielle Versiegelungsgrad steigt jedoch an und damit erhöht sich der Ausgleichsbedarf. Eine Anpassung der naturschutzfachlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wurde somit erforderlich. Diesbezüglich wird auf Kapitel 6.4 verwiesen. Aus Sicht der Stadt ist dieses Vorgehen sachgerecht, verhältnismäßig und nachbarschaftsverträglich.

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

Harsewinkel, im Juni 2023

In Zusammenarbeit mit den Kommunen und
mit der Gewerbepark Flugplatz Gütersloh GmbH:
Tischmann Loh & Partner, Stadtplaner PartGmbH, 31.05.2023