

GEMEINDE HERZEBROCK-CLARHOLZ



Begründung mit Umweltbericht zur N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes

Entwurf, Juni 2008

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:
Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung
- D. Tischmann und T. Schrooten -
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Bauleitplanung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes

Teil I: Begründung¹

- 1. Allgemeines, bisherige Darstellung im FNP und Geltungsbereich**
- 2. Planungsziele, Standortfrage und städtebauliche Grundlagen**
- 3. Sonstige Planungsgrundlagen**
 - 3.1 Belange des Gewässerschutzes
 - 3.2 Belange des Bodenschutzes, Altlasten
 - 3.3 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 4. Belange des Verkehrs**
- 5. Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes**
- 6. Ver- und Entsorgung, Wasserwirtschaft**
- 7. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung**
- 8. Prüfung der Umweltverträglichkeit gemäß UVP-Gesetz und BauGB**
- 9. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung**

Teil II: Umweltbericht - Gliederung siehe dort -

Teil III: Anlagen (zum 1. Original)

AKUS GmbH (03/2005): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der geplanten Ausbauplanung der Straße *Feldbusch* in Herzebrock-Clarholz

Ing.-Büro Röver (07/2003): Neubau eine Haupterschließungsstraße (Vorentwurf)

IVV-Aachen (05/2003): Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“ in Herzebrock-Clarholz (Nordumfahrung) - Ergebnisbericht

¹ Stand: Juni 2008

Teil I: Begründung

1. Allgemeines, bisherige Darstellung im FNP und Geltungsbereich

Die N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Gemeinde Herzebrock-Clarholz umfasst 4 Punkte:

Änderungspunkt 1: Korrektur der Ausdehnung des Überschwemmungsgebietes

Im Rahmen der vorliegenden digitalen Neuzeichnung des Flächennutzungsplanes wurden die Grenzen der Überschwemmungsgebiete nachrichtlich in die Plankarte übernommen. Zwischenzeitlich haben sich in mehreren Bereichen Änderungen in der räumlichen Ausdehnung des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Axtbaches ergeben. Die zurückgenommenen Bereiche werden künftig als *überflutetes Gebiet, das aufgrund seiner Bebauung kein Überschwemmungsgebiet ist* betrachtet (vgl. Kartendarstellungen). Im Rahmen der vorliegenden Änderung wird die Plankarte entsprechend aktualisiert.

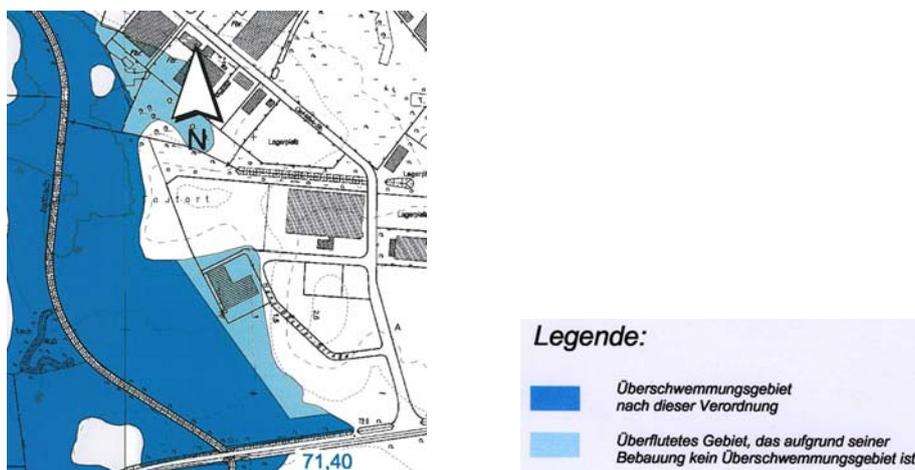


Abb.1: Auszug aus der Überschwemmungsgebietskarte Axtbach, Bereich westlich der *Carl-Miele-Straße*; Quelle: Staatliches Umweltamt Bielefeld (09/2003)

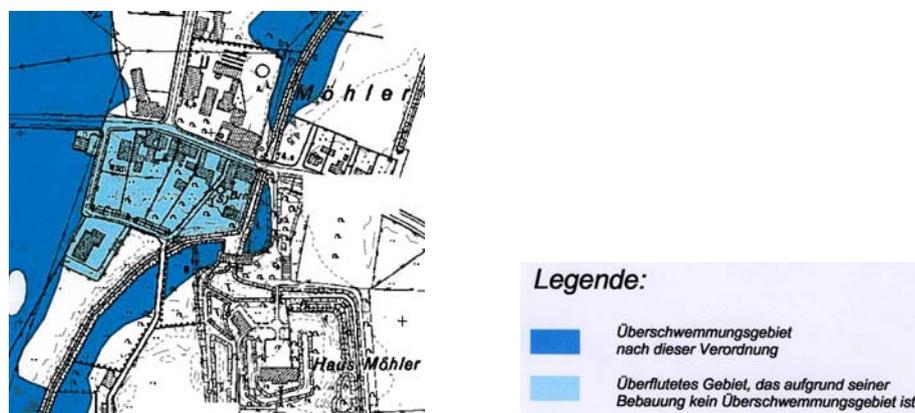


Abb.2: Auszug aus der Überschwemmungsgebietskarte Axtbach, Bereich *Möhler*
Quelle: Staatliches Umweltamt Bielefeld (09/2003)

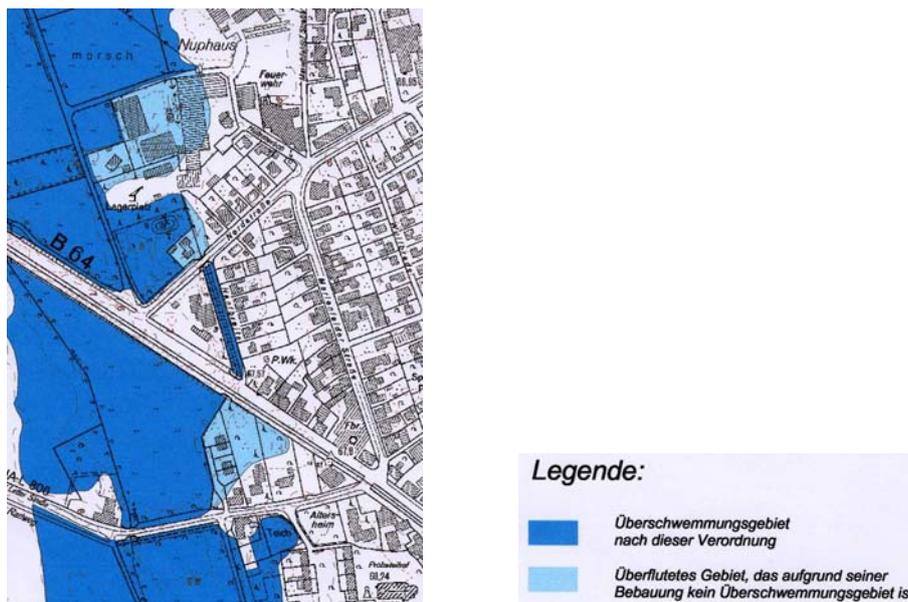


Abb.3: Auszug aus der Überschwemmungsgebietskarte Axtbach, Bereich *Letter Straße / Bundesstraße B 64* sowie nördlich des Aufmündungsbereiches der *Nordstraße* auf die *B 64*; Quelle: Staatliches Umweltamt Bielefeld (09/2003)

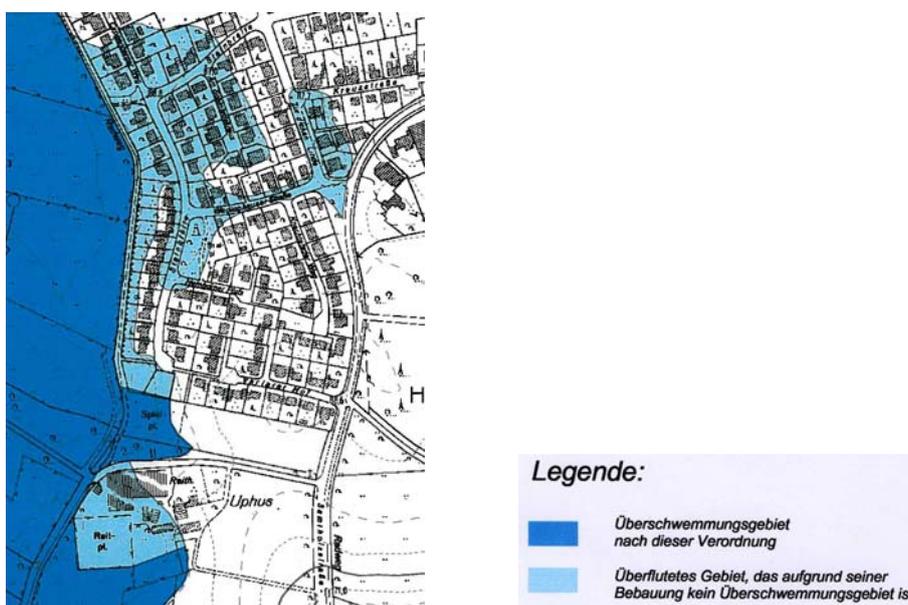


Abb.4: Auszug aus der Überschwemmungsgebietskarte Axtbach, Bereich westlich *Cappenberg Weg / Steinbreite* sowie im Bereich der Hofstelle *Uphus*; Quelle: Staatliches Umweltamt Bielefeld (09/2003)

Durch die geänderte Darstellung im Rahmen der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplanes finden keine Eingriffe in Natur und Landschaft statt, auch sonstige Belange wie Bodenschutz, Gewässer, vorbeugender Immissionsschutz, Denkmalschutz und Denkmalpflege etc. sind von diesem Änderungspunkt nicht betroffen.

Änderungspunkt 2: Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sind bislang nur die klassifizierte Straßen dargestellt. Im Rahmen der vorliegenden Änderung beabsichtigt die Gemeinde auch die örtlichen Hauptverkehrszüge (Vorbehaltensnetz) im Flächennutzungsplan darzustellen. Hierbei handelt es sich um folgende Straßen:

im Ortsteil Herzebrock

Brocker Straße
Möhler Straße
Postweg
Weißes Venn

im Ortsteil Clarholz

Feldbusch
Holzhofstraße
Schomäckerstraße

Die o.g. Straßen sind bereits vorhanden, wurden aber bislang im wirksamen FNP als *Fläche für die Landwirtschaft, Wohnbaufläche, Gewerbliche Baufläche, Gemischte Baufläche, Kerngebiet und Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft* dargestellt.

Änderungspunkt 3: Darstellung der nördlichen Entlastungsstraße

Neben den bereits vorhanden Verkehrsstraßen wird im Rahmen dieser Änderung auch der (geplante) Verlauf der nördlichen Entlastungsstraße dargestellt. Dieser wird i.W auf der bereits bestehenden Straßentrasse *Wachfuß / Weißes Venn* geführt, die dann jedoch ausgebaut werden soll. Hier ist ohnehin Handlungsbedarf zu erkennen, da mehrmals im Jahr eine Sanierung der Bankette durchgeführt werden muss.

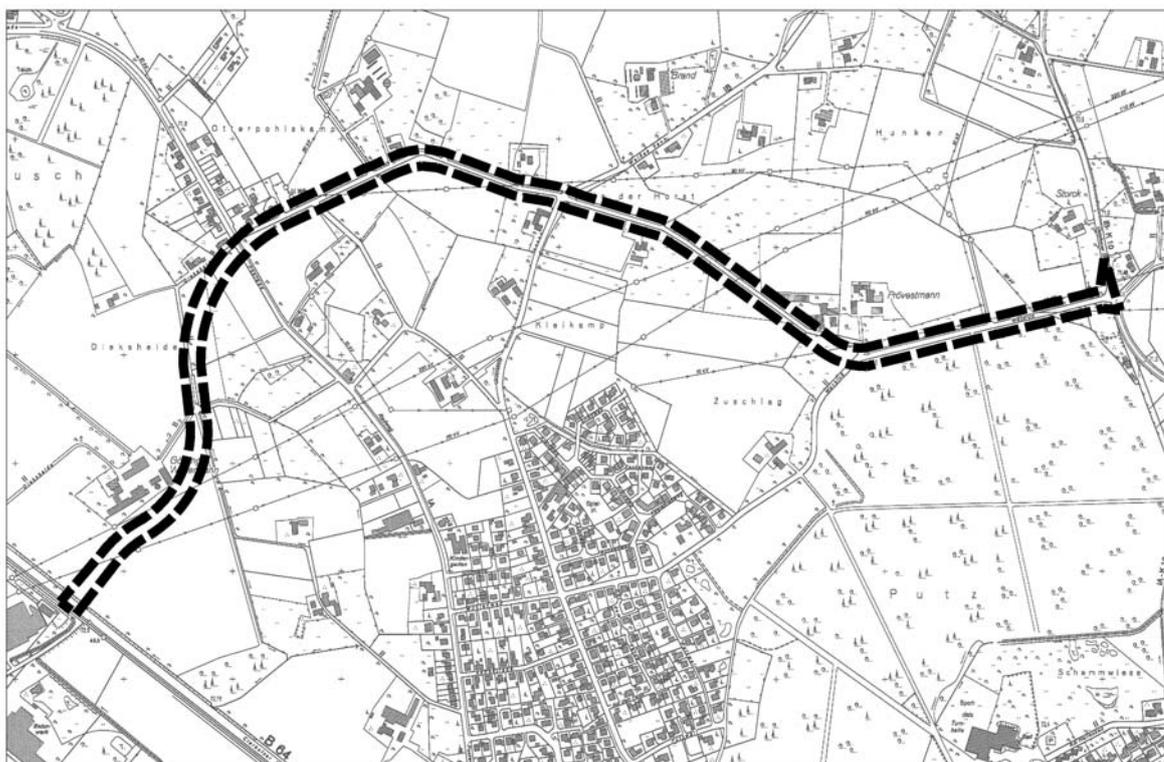


Abb.5: Verlauf der geplanten Entlastungsstraße (ohne Maßstab)

Die Entlastungsstraße verläuft vom Aufmündungsbereich der Straße *Wachfuß* auf die *Quenhorner Straße (K 10)* auf der Trasse der Straße *Wachfuß / Weißes Venn*, kreuzt dann die Straße *Weißes Venn* und mündet auf den *Postweg*.

Die beabsichtigte Verbindung zur *Bundesstraße B 64* verläuft hier beispielhaft auf der Trasse der Straße *Dieksheide* und mündet dann im Bereich der *Siemensstraße* auf die *B 64*. Der verbindliche Verlauf dieser Trasse ist zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Variantenprüfung zu ermitteln.

Die o.g. Straßentrassen sind i.W. vorhanden, wurden aber bislang im wirksamen FNP als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt.

Änderungspunkt 4: Darstellung von Flächen für Gemeinbedarf

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sind drei in Wohnsiedlungsgebieten gelegene Kindergärten bislang als Wohnbaufläche dargestellt. Im Rahmen der vorliegenden Änderung beabsichtigt die Gemeinde die Darstellung im Flächennutzungsplan der tatsächlichen Nutzung anzupassen.

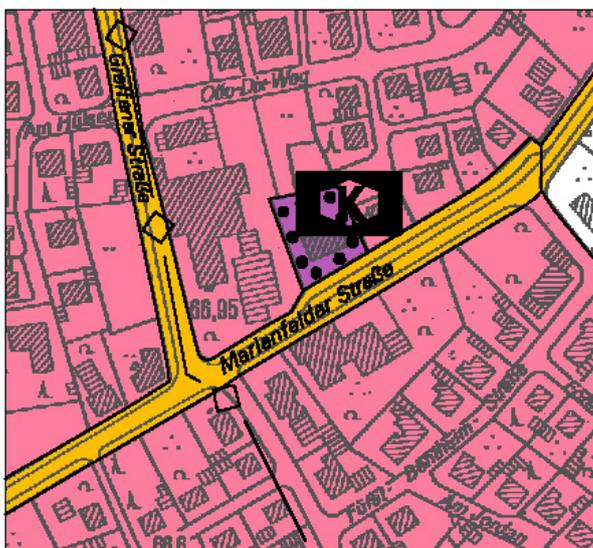


Abb.6
Darstellung einer Fläche für Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung „Kindergarten“ im Ortsteil Clarholz, Ecke *Marienfelder Straße / Greffener Straße*

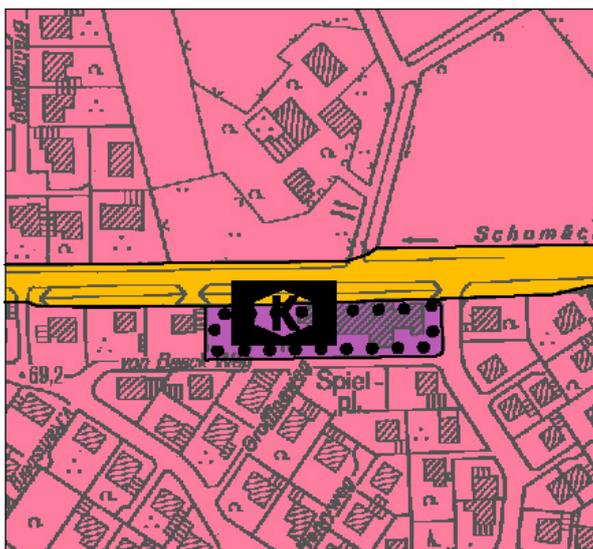


Abb.7
Darstellung einer Fläche für Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung „Kindergarten“ im Ortsteil Clarholz, *Schomäckerstraße*

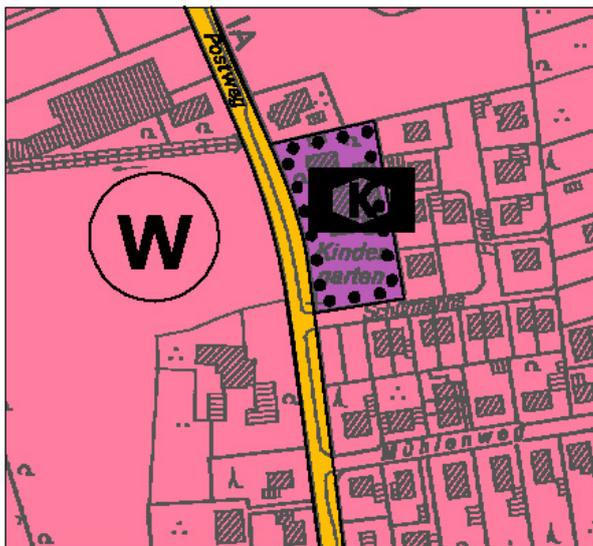


Abb.8

Darstellung einer Fläche für Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung „Kindergarten“ im Ortsteil Herzebrock, *Postweg*

Durch die geänderte Darstellung im Rahmen der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplanes finden keine Eingriffe in Natur und Landschaft statt, auch sonstige Belange wie Bodenschutz, Gewässer, vorbeugender Immissionsschutz, Denkmalschutz und Denkmalpflege etc. sind von diesem Änderungspunkt nicht betroffen.

Im **Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold**, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld werden nur die überörtlichen Verbindungen (im Bereich Herzebrock-Clarholz nur Bundes- und Landesstraßen) dargestellt. Die Straßentrasse der geplanten nördlichen Entlastungsstraße (Änderungspunkt 3) wird im Regionalplan als *Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich* sowie als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* dargestellt.

2. Planungsziele, Standortfrage und städtebauliche Grundlagen

Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist gut an das regionale Straßennetz angebunden und besitzt zwei Bahnhaltepunkte. Auch die überregionalen Verkehrsverbindungen sind gut erreichbar.

Änderungspunkt 1: Ziel ist es, die Plankarte des FNP an die geänderten Abgrenzungen des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Axtbaches anzupassen.

Änderungspunkt 2: Im Rahmen der vorliegenden Änderung ist es das Ziel Straßen des Vorbehaltensnetzes, welche die Funktion haben Straßenverkehre zu sammeln und an das klassifizierte Straßennetz anzubinden, aufgrund Ihrer Bedeutung für die Gemeinde auch im Flächennutzungsplan (neu) darzustellen.

Änderungspunkt 3: Der Ortsteil Herzebrock ist Lärmbelastungen durch den Durchgangsverkehr ausgesetzt. Mit der vorliegenden Änderung verfolgt die Gemeinde Herzebrock-Clarholz das Ziel - auf Basis einer Verkehrsuntersuchung² - den Ortsteil

² IVV-Aachen (05/2003): Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“ in Herzebrock-Clarholz (Nordumfahrung) - Ergebnisbericht

Herzebrock verkehrstechnisch zu entlasten. Der Verkehr soll um den Ortsteil herum und zu einem späteren Zeitpunkt auch bis auf die Bundesstraße bzw. das sich südwestlich anschließende großflächige Industriegebiet geführt werden.

Um eine Trasse für die geplante Entlastungsstraße zu finden gibt es zwei Möglichkeiten:

a) Definition eines Suchkorridors unter Berücksichtigung der Belange von Natur und Umwelt, des Städtebaus etc.. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten wie z.B. bestehende Bebauung, naturräumliche Zusammenhänge sowie deren ökologische Wertigkeit weitet sich dieser auf bzw. verengt sich. Aufbauend auf den Zielvorstellungen werden innerhalb dieses Suchkorridors eine Haupttrasse, geringfügige Trassenverschiebungen bzw. grundsätzliche Trassenvarianten diskutiert. Die **Trassenvarianten** werden auf Grund der durchzuführenden Untersuchungen hinsichtlich der Parameter *Lärmauswirkung*, *Stadtentwicklungsziele*, *Stadträumliche Zusammenhänge*, *Ökologie*, *Verkehrliche Entlastung* und *Ausbaulänge* in einer Matrix bewertet.

Nach Auswertung aller vorliegenden Kriterien für jede untersuchte Variante wird eine Trasse unter den betrachteten Gesichtspunkten im Ergebnis als die sinnvollste Trasse ermittelt.

b) Die Gemeinde prüft das bestehende Verkehrsnetz dahingehend, ob sich durch Ausbau, geringfügige Verlegungen (Einschleifungen) und ggf. neu zu erstellende Verbindungen zwischen bestehenden Straßen das Ziel einer Entlastungsstraße verwirklichen lässt.

Im Ergebnis hat die Gemeinde Herzebrock, unter Berücksichtigung der Verkehrsuntersuchung des Ing.-Büros IVV Aachen, den Beschluss gefasst, die Ortsentlastungsstraße - zwischen *Postweg* und der Straße *Weißes Venn* - weitgehend durch einen bedarfsgerechten Ausbau der schon heute stark belasteten Straßentrasse *Wachfuß / Weißes Venn* zu realisieren. Wesentliche Gründe hierfür sind u.a.:

- Geringer Eingriff in das Privateigentum;
- keine Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, da nur ein (schmaler) Streifen entlang der bestehenden Trasse benötigt wird;
- Beschränkung der erstmals versiegelten Flächen durch den Ausbau bestehender Verkehrswege;
- keine zusätzliche Zerschneidung bestehender Wildwechsel;
- keine zusätzlichen Verkehrswege (Einsparpotential bei der Straßenunterhaltung).

Für den **Bereich zwischen *Postweg* und der *Bundesstraße B 64*** wird im Rahmen der vorliegenden Änderung die **Planungsabsicht der Gemeinde** dokumentiert und in der Plankarte eine mögliche Trasse dargestellt. Der (spätere) genaue Verlauf der Straßentrasse ist in diesem Bereich noch durch einen **Variantenvergleich** zu ermitteln.

Ziel der vorliegenden Änderung ist nunmehr, die Ergebnisse der o.g. Verkehrsuntersuchung in Planungsrecht umzusetzen. Neben der Baureife (Bauabschnitte 1 bis 3) ist auch die Darstellung der gesamten Trasse im Flächennutzungsplan notwendig um die Fördervoraussetzungen für den geplanten Ausbau der sog. nördlichen Entlastungsstraße zu erfüllen. Die Trasse für den 4. Bauabschnitt, zwischen *Postweg* und der *B 64*, wird im Rahmen der vorliegenden Änderung zunächst planerisch bestimmt und dokumentiert nicht den endgültigen Straßenverlauf.

Änderungspunkt 4: Ziel ist es, die drei in Wohnsiedlungsgebieten gelegenen Kindergärten im Flächennutzungsplan, gemäß der tatsächlichen Nutzung, als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindergarten darzustellen.

Um die Änderungen in der räumlichen Ausdehnung des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Axtbaches (Änderungspunkt 1) im FNP neu darzustellen, die Verkehrsflächen der Änderungspunkte 2 und 3 hinsichtlich der gemeindlichen Zielsetzungen zu entwickeln und der Darstellung der Kindergärten als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kindergarten (Änderungspunkt 4), ergibt sich ein **Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB**. Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat daher in seiner Sitzung am 12.09.2007 und 19.12.2007 die Aufstellung der N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) beschlossen.

Hinweis: Da es sich beim **Änderungspunkt 1** nur um eine redaktionelle jedoch keine inhaltliche Änderung und beim **Änderungspunkt 4** lediglich um eine Anpassung des Flächennutzungsplanes an die tatsächliche Nutzung handelt, **beschränkt sich die Begründung in den nachfolgenden Kapiteln auf die Änderungspunkte 2 und 3.**

3. Sonstige Planungsgrundlagen

3.1 Belange des Gewässerschutzes

Die Bereiche der Änderungspunkte 2 und 3 liegen nicht im festgesetzten Überschwemmungsgebiet und somit nicht in einem Bereich, der beim hundertjährigen Hochwasserereignis überschwemmt werden kann. Die Abgrenzung des bei HQ₁₀₀ überschwemmten Gebietes ist nachrichtlich in der Plankarte der Flächennutzungsplanänderung dargestellt.

Änderungspunkt 2: Durch die Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge im Flächennutzungsplan ändert sich vorerst nichts an deren Ausbaustandard.

Änderungspunkt 3: Für den geplanten Ausbau der sog. nördlichen Entlastungsstraße im Ortsteil Herzebrock kommt es zu einer Verbreiterung des Straßenquerschnitts, davon sind auch ggf. bereits vorhandene straßenbegleitende Entwässerungsgräben betroffen. Im Zuge des Ausbaus werden jedoch - falls notwendig - neue Straßenseitengräben / Entwässerungsmulden angelegt.

Im Bereich des geplanten Anschlusses an die *Bundesstraße B 64* (Bauabschnitt 4) können in Teilbereichen straßenbegleitende Entwässerungsgräben bzw. Gräben zur Entwässerung landwirtschaftlicher Nutzflächen betroffen sein. Einzelheiten sind im Rahmen der Projektplanung mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Gütersloh abzustimmen.

Der östliche Bereich der geplanten Entlastungsstraße (nördlich Putzwald) liegt im Bereich des Wasserschutzgebietes IIIB. Die übrigen von dieser Änderung berührten Bereiche liegen nicht in einem Trinkwasserschutzgebiet.

3.2 Belange des Bodenschutzes, Altlasten

a) Bodentypen im Plangebiet

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

Änderungspunkt 2: Da die Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge im Flächennutzungsplan nicht zu einer Änderung des Ausbaustandards führt, sind vorerst auch keine Eingriffe in den Boden zu erwarten. Lediglich im Bereich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* kann es zu kleinräumigen Eingriffen in den Boden kommen, wobei dann die bestehende Trasse in diesem Bereich entsiegelt werden kann.

Laut **Bodenkarte NRW³** stehen in diesem Bereich tiefreichend humose Sandböden (Graubrauner Plaggenesch) mit meist hoher Wasserdurchlässigkeit an. Der Boden weist einen mittleren Stand des Grundwassers unter Flur von 8 - 13 dm auf.

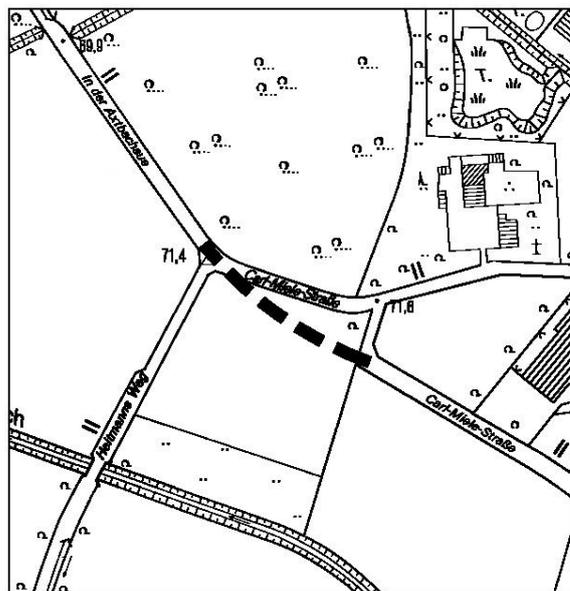


Abb.9: Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße*

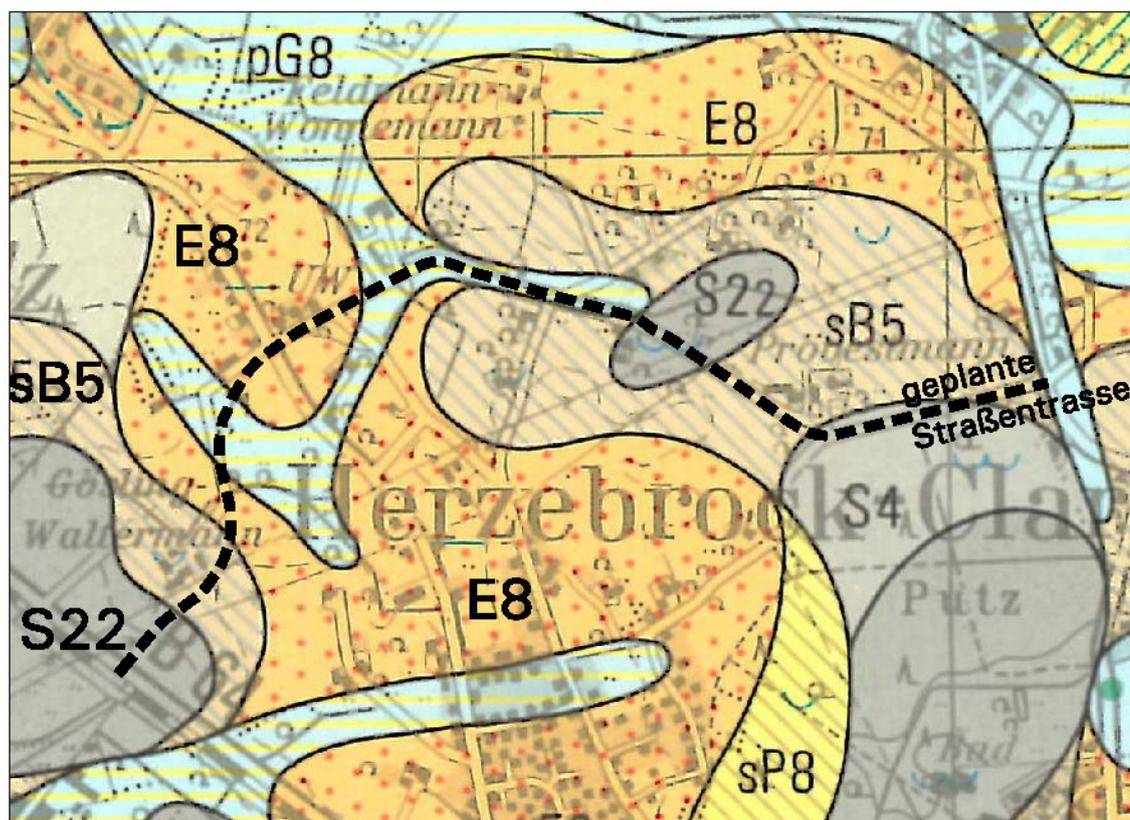
Änderungspunkt 3: Im Rahmen des geplanten Ausbaus der sog. nördlichen Entlastungsstraße (Verbreiterung des Straßenquerschnitts), den Einschleifungen (um die geforderten Kurvenradien zu erreichen) und letztlich durch den späteren Neubau des Abschnitts zwischen *Postweg* und der *Bundesstraße B 64* kommt es zu Eingriffen in den Boden. Details sind im Rahmen der Straßenausbauplanung mit der zuständigen Fachbehörde zu klären.

Von Osten nach Westen wird es zu Eingriffen in folgende Bodentypen kommen (vgl. Abbildung 10):

Bodentyp	Beschreibung
sB5	Pseudogley-Braunerde: stark sandige Lehmböden, im Oberboden mit mittlerer, im Unterboden geringer Wasserdurchlässigkeit. Der Boden ist durch schwache Staunässe tiefer als 4 dm unter Flur geprägt;
S4	Pseudogley: sandige Lehmböden mit geringer Wasserdurchlässigkeit; mittlere, in Unterhandlagen z.T. starke Staunässe bis in den Oberboden; ausgeprägter Wechsel von Vernässung und Austrocknung;

³ Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück; Krefeld 1991

sB5	Pseudogley-Braunerde: (siehe oben)
S22	Pseudogley: toniger Lehmboden mit sehr geringer bis geringer Wasserdurchlässigkeit; mittlere z.T. in Unterhanglagen starke Staunässe bis in den Oberboden; ausgeprägter Wechsel von Vernässung und Austrocknung;
pG8	Podsol-Gley: Sandboden mit hoher Wasserdurchlässigkeit und Grundwasserständen von 4 - 8 dm unter Flur;
E8	Graubrauner Plaggensch: tiefreichend humose Sandböden mit meist hoher Wasserdurchlässigkeit; der Boden weist einen mittleren Stand des Grundwassers unter Flur von 8 - 13 dm und 13 - 20 dm auf;
pG8	Gley-Podsol: (siehe oben)
E8	Graubrauner Plaggensch: (siehe oben)
sB5	Pseudogley-Braunerde: (siehe oben)
S22	Pseudogley: (siehe oben)



sB5	= Pseudogley-Braunerde	pG8	= Gley-Podsol
S4	= Pseudogley	E8	= Graubrauner Plaggensch
S22	= Pseudogley		

Abb. 10: Auszug aus der Bodenkarte Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück (ohne Maßstab)

b) schutzwürdige Böden

Die **Kriterien** der landesweit rechtlich zu **schützenden Böden** in Nordrhein-Westfalen⁴ treffen nur auf einige der o.g. Böden zu:

Änderungspunkt 2: Dem Bereich der **Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße***, geprägt durch Graubraunen Plaggenesch, wird die Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“ zugeordnet.

Grundsätzlich ist die Gemeinde bestrebt die Neuversiegelung zu begrenzen. Im Bereich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* werden durch einen veränderten Kurvenradius Flächen zusätzlich versiegelt, dafür können in diesem Bereich bereits versiegelte Teile der bestehenden Straßentrasse zurückgebaut werden.

Der Ausbau der Straße *In der Axtbachaue* / *Carl-Miele-Straße* als zweite Haupterschließungsstraße für das Industriegebiet ist gerade auch im Hinblick auf den geplanten Bau der B64n mit Anschlussbauwerk im Bereich der *Möhlerstraße* verkehrstechnisch notwendig und städtebaulich sinnvoll. Auf diese Weise kann dann insb. der Schwerverkehr gezielt das Industriegebiet anfahren. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten und einer flächenmäßig fast identischen Ver- und Entsigelung strebt die Gemeinde die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Darstellung als Hauptverkehrsstraße an. Die Belange des Bodenschutzes werden daher in der Abwägung zurückgestellt.

Änderungspunkt 3: Laut Karte der schutzwürdigen Böden in NRW wird den o.g. Bodentypen (k)eine Schutzwürdigkeit attestiert:

Pseudogley-Braunerde (sB5):	Schutzwürdigkeitsstufe 1 „Fruchtbarkeit“
Pseudogley (S4):	keine Schutzwürdigkeit
Pseudogley (S22):	keine Schutzwürdigkeit
Podsol-Gley (pG8):	keine Schutzwürdigkeit
Graubrauner Plaggenesch (E8):	Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“

Der Ausbau der nördlichen Entlastungsstraße beschränkt sich i.W. auf eine Verbreiterung bestehender Straßentrassen. Im Bereich des Straßenausbaus und der Einschleifungen werden Flächen erstmals versiegelt, dafür können in Teilbereichen bereits versiegelte Teile der bestehenden Straßentrasse zurückgebaut werden. Der Anschluss an die Bundesstraße kann ggf. nur in einem Teilbereich über eine bestehende Straßentrasse geführt werden, so dass hier ein Eingriff in einen Bereich mit schutzwürdigen Böden unumgänglich ist.

Zur Entlastung des Ortsteiles Herzebrock durch den aus nördlicher Richtung kommenden Verkehr ist die geplante nördliche Entlastungsstraße ohne Alternative. Für die Trassenführung des 4. Bauabschnitts (zwischen *Postweg* und *Bundesstraße*) gibt es aufgrund der beiden Fixpunkte (Kreuzungsbereich *Postweg* / *Wachfuß*) und der geplanten Verbindung mit der, das Industriegebiet in nordöstliche Richtung durchziehenden, *Siemensstraße* nur wenige Alternativen. Die hier dargestellte Trassenführung verläuft in einem Teilbereich bereits auf der Straßentrasse *Dieksheide* und

⁴ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

durchschneidet die landwirtschaftlichen Nutzflächen so, dass diese auch weiterhin möglichst wirtschaftlich genutzt werden können. Im Rahmen der Ausbauplanung werden Trassenalternativen geprüft.

Die verkehrstechnisch notwendige und städtebaulich sinnvolle nördlichen Entlastungsstraße entlastet die Ortslage Herzebrock, und nach einem Ausbau bis zur Bundesstraße auch den Ortsteil Clarholz deutlich. Weiterhin bindet sie den Ortsteil Clarholz sowie das bestehende Industriegebiet besser an die nach Norden (Richtung Gütersloh / Marienfeld) führenden Verkehrswege an. Durch den weitgehenden Ausbau bestehender Verkehrswege wird die Bodenversiegelung, gegenüber einer komplett neu projektierten Entlastungsstraße, deutlich begrenzt und schädliche Bodenveränderungen reduziert.

Im Ergebnis strebt die Gemeinde im Rahmen dieser Änderung eine Darstellung als Hauptverkehrsstraße bzw. geplante Hauptverkehrsstraße an. Die Belange des Bodenschutzes werden in der Abwägung zurückgestellt.

c) Altlasten

Im Geltungsbereich der N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes sind **keine Altablagerungen** bekannt.

Treten bei Bodenuntersuchungen, Baumaßnahmen etc. **Anhaltspunkte** für das Vorliegen einer **Altlast** oder **schädlicher Bodenveränderungen** auf, besteht nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz die Verpflichtung, die zuständige Behörde (hier: Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Gütersloh, Tel. 05241/85-2740) unverzüglich zu verständigen.

Bei Verdacht auf **Kampfmittelvorkommen** (verdächtige Gegenstände, Bodenverfärbungen o.Ä.) sind sämtliche Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort einstellen, der Staatliche Kampfmittelräumdienst ist umgehend zu benachrichtigen.

3.3 Denkmalschutz- und Denkmalpflege

Natur-, Boden- oder Baudenkmale sind im Geltungsbereich der N-15. Änderung des FNP nicht bekannt. In einem Korridor von 100 m beiderseits der geplanten Ortsentlastungsstraße ist an der Straße *Weißes Venn* eine Hofkapelle als Nr. 66 in die Denkmalliste der Gemeinde Herzebrock-Clarholz eingetragen worden.

Außerhalb dieses Korridors sind noch eine Hofkapelle (Nr. 25) im Bereich *Dieksheide* und ein Heiligenhäuschen (Nr. 119) im Bereich *Wachfuß / Putz* in der Denkmalliste verzeichnet. Die ungefähren Standorte sind in der Bestandskarte zum Umweltbericht eingetragen.

Vorsorglich wird jedoch auf die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG). 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 Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe - Archäologie für Westfalen - anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

4. Belange des Verkehrs

Änderungspunkt 2: Im Rahmen der vorliegenden Änderung werden die Straßen des Vorbehaltensnetzes aufgrund Ihrer Bedeutung für die Gemeinde im Flächennutzungsplan neu dargestellt.

Darüber hinaus soll die Straße *In der Axtbachaue* als zweite Haupteerschließungsstraße für das Industriegebiet ausgebaut werden, insbesondere im Hinblick auf den geplanten Bau der B64n mit Anschlussbauwerk im Bereich der *Möhlerstraße*. Auf diese Weise kann der Schwerverkehr dann gezielt über *Möhlerstraße / Dieselstraße* bzw. *Möhlerstraße / Carl-Miele-Straße / In der Axtbachaue* das Industriegebiet anfahren. Die Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* ist in Rahmen des Ausbaus dringend notwendig.

Änderungspunkt 3: Auch vor dem Hintergrund eines erweiterten Siedlungsraumes (Plangebiete Wachfuß, Feldbusch, Postweg etc.) wird es zu einer Steigerung des Verkehrs kommen. Um die Ortsteile Herzebrock und Clarholz zu entlasten wurden bereits einige Varianten u.a. auch im Planungsausschuss diskutiert. Unter Einbeziehung der Daten des Verkehrsentwicklungsplanes aus dem Jahr 1993 wurde das Ing.-Büro IVV Aachen im Jahr 2003 mit einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Nach **Prüfung von Alternativen** kommt die o.g. Untersuchung zu dem Ergebnis, *dass für die Nordumfahrung zwischen Quenhorner Straße und Postweg ein dringender Handlungsbedarf deutlich wird. Der Ausbau des Straßenzuges kann auch unter Berücksichtigung des Ausbauszustandes empfohlen werden. Es sollte eine Fahrbahnbreite ausgebaut werden, die einen Begegnungsverkehr ermöglicht (6 m Fahrbahnbreite). Zusätzlich sollte ein einseitiger Geh-/ Radweg hergestellt werden, der entlang der Quenhorner Straße mit Anschluss an den Radweg Groppler Straße (K 14) weiterzuführen ist.*

Es wird deshalb empfohlen, sowohl die Nordumfahrung als auch die Verbindung zur B64 in das Netz der verkehrswichtigen Straßen in den Flächennutzungsplan der Gemeinde zu übernehmen. (vgl. IVV-Aachen 05/2003, Kap. 7)

Der Ausbau der nördlichen Entlastungsstraße beschränkt sich i.W. auf eine Verbreiterung der Straßentrasse *Wachfuss / Weißes Venn*. Der Anschluss an die Bundesstraße B64 (Bauabschnitt 4) kann ggf. nur in einem Teilbereich über eine bestehende Straßentrasse geführt werden, hier sind Alternativen in der Trassenführung zu prüfen. Zu beachten sind hierbei jedoch die beiden Fixpunkte (Kreuzungsbereich *Postweg / Wachfuß*) und die geplante Verbindung mit der, das Industriegebiet in nordöstliche Richtung durchziehenden, *Siemensstraße*. Die in der Plankarte dargestellte Trasse stellt nur eine mögliche Trassenführung dar, die in einem Teilbereich bereits auf der Straßentrasse *Dieksheide* verläuft und die landwirtschaftlichen Nutzflächen so durchschneidet, dass diese auch weiterhin möglichst wirtschaftlich genutzt werden können. Im Rahmen der späteren Ausbauplanung werden weitere Trassenvarianten geprüft.

Das Ing.-Büro Röver⁵ hat auf Grundlage des o.g. Gutachtens die Realisierung geprüft. Bei den in der Örtlichkeit vorhandenen Verkehrswegen handelt es sich i.A. um ausgebauten Wirtschaftswege.

⁵ Ing.-Büro Röver (07/2003): Neubau einer Haupteerschließungsstraße (Vorentwurf)

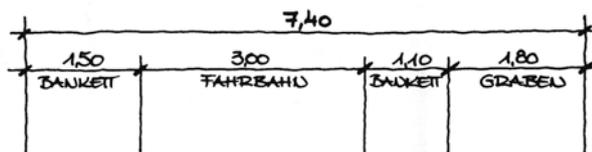


Abb.11: Trassenquerschnitt (Bestand)
Quelle: Ing.-Büro Röver (07/2003)

Die vom Ing.-Büro Röver projektierte Entlastungsstraße mit einer vorgesehenen Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h verläuft vom Aufmündungsbereich *Wachfuß / Quenhorner Straße (K 10)* auf der Trasse der Straße *Wachfuß / Weißes Venn*, kreuzt dann die Straße *Weißes Venn* und mündet auf den *Postweg*. Der geplante Querschnitt hat eine Regelbreite von 14,25 m.

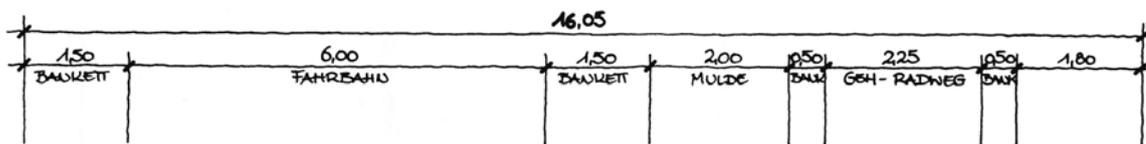


Abb.12: Regelquerschnitt der geplanten nördlichen Entlastungsstraße
Quelle: Ing.-Büro Röver (07/2003)

Anmerkung: Der hier dargestellte Regelquerschnitt beinhaltet die Straßentrasse mit einer Breite von 14,25 m zzgl. einer 1,80 m breiten Fläche, die für einen möglichen Straßenseitengraben vorgehalten wird.

An den o.g. Kreuzungs- bzw. Aufmündungspunkten sowie im Bereich der Fahrbahnverschwenkung südlich der Hofstelle Prövestmann ist jeweils die Anlage eines Kreisverkehrs geplant.

Durch den Ausbau bereits bestehender Trassen wird der Eingriff in Natur und Landschaft, gegenüber einer neu geplanten Entlastungsstraße, deutlich verringert.

5. Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Änderungspunkt 2:

Schon vor der Darstellung der Straße *Feldbusch* als Hauptverkehrsstraße im Rahmen der vorliegenden FNP-Änderung hat die Gemeinde Herzebrock-Clarholz den Beschluss gefasst die o.g. Straße auszubauen und in das gemeindliche Vorbehaltnetz aufzunehmen. Um zu prüfen, ob die geplante bauliche Maßnahme möglicherweise einen „erheblichen baulichen Eingriff“ im Sinne der 16. BImSchV darstellt, hat die Gemeinde eine Schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben⁶.

Diese stellt die Verkehrslärmbelastung an den benachbarten Wohnhäusern *derzeit* sowie *zukünftig nach Ausbau* der Straße *Feldbusch* fest und kommt zu dem Ergebnis, dass der Verkehrslärm durch den geplanten Straßenausbau an vier Immissionsorten zwar um mindestens 3 dB(A) steigen wird, die Grenzwerte der 16. BImSchV

⁶ vgl. AKUS GmbH (03/2005): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der geplanten Ausbauplanung der Straße *Feldbusch* in Herzebrock-Clarholz

für Wohnen jedoch weder erreicht noch überschritten werden. Damit stellt der geplante Ausbau der Straße „Feldbusch“ zwar eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar, Ansprüche auf Schallschutz ergeben sich jedoch wegen der Einhaltung der Grenzwerte nicht. Auf die o.g. schalltechnische Untersuchung wird ausdrücklich verwiesen.

Änderungspunkt 3:

Durch den Bau der geplanten nördlichen Entlastungsstraße wird die Ortslage Herzebrock auch aus Sicht des Immissionsschutzes deutlich entlastet. Im Rahmen der Ausbauplanung wird es voraussichtlich zu einer verkehrlichen Mehrbelastung der Straßentrasse *Wachfuß / Weißes Venn* kommen. Es ist zu prüfen, ob für die entlang der geplanten Trasse liegenden Hofstellen / Wohngebäude Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dies ist mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

6. Ver- und Entsorgung, Wasserwirtschaft

Das auf den Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser wird in die bestehenden bzw. im Rahmen des Straßenausbaus anzulegenden Straßenseitengräben und Mulden abgeleitet und dort versickert bzw. dem Vorfluter zu geleitet.

7. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

Durch die Planung werden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Daher sind nach den §§ 1, 1a BauGB die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen und zu behandeln. Im Rahmen der FNP-Änderung können zum jetzigen Zeitpunkt nur grundlegende Aussagen getroffen werden. Da die genaue Trassenführung sowohl im Bereich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* als auch der Entlastungsstraße noch nicht endgültig feststeht ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich die betroffenen Biotoptypen flächenmäßig zu erfassen und das aus dem Eingriff resultierende Ausgleichserfordernis zu quantifizieren. Die Kompensation für den Straßenausbau wird daher außerhalb des vorliegenden Änderungsverfahrens zwischen Gemeinde und der Unteren Landschaftsbehörde geregelt.

Zu leistende Kompensationsmaßnahmen können voraussichtlich aus dem Öko-Konto der Gemeinde Herzebrock-Clarholz erbracht werden.

8. Prüfung der Umweltverträglichkeit gemäß UVP-Gesetz und BauGB

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der Vorentwurf des **Umweltberichtes** ist als **Teil II dieser Begründung** beigelegt. Die Fachbehörden werden ausdrücklich gebeten, vorliegende Informationen gemäß § 4 BauGB n.F. der Gemeinde Herzebrock-Clarholz zur Verfügung zu stellen. Auf dieser Basis wird dann im weiteren Verfahren der Planentwurf mit Begründung und Umweltbericht ausgearbeitet.

9. Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung

Auf die Beratungsunterlagen des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und seiner Fachausschüsse, insbesondere auf die Vorlage der Verwaltung zu der Sitzung des Planungsausschusses vom 13.08.2007 als Entscheidungsgrundlage für die Einleitung des Planverfahrens gemäß § 2(1) BauGB wird ergänzend Bezug genommen.

Die frühzeitige **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB** sowie die **Beteiligung der Behörden gemäß § 4(1) BauGB** fand vom 15.04.2008 bis 16.05.2008 statt. Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 16.06.2008 über das Ergebnis der frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden beraten und die Offenlage des Bebauungsplanes beschlossen.

Auf die Beratungs- und Abwägungsunterlagen des Rates der Stadt und seiner Fachausschüsse wird ausdrücklich Bezug genommen.

Herzebrock-Clarholz, im Juni 2008