

# **Bauleitplanung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz:**

## **N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes**

### **Teil II: Umweltbericht**

(Gliederung gemäß § 2(4) und § 2a BauGB)

- 1. Einleitung**
  - 1.1 Inhalt und Ziele der N-15. Änderung des FNP - Kurzdarstellung
  - 1.2 Umweltschutzziele aus den im Plangebiet relevanten übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen
- 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**
  - 2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umwelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen
  - 2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands
  - 2.3 Planungsalternativen
- 3. Zusätzliche Angaben**
  - 3.1 Verfahren und Vorgehensweise in der Umweltprüfung
  - 3.2 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen
- 4. Allgemeine Zusammenfassung des Umweltberichtes**

**Entwurf Juni 2008**

Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung  
- D. Tischmann und T. Schrooten -  
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

## **Teil II: Umweltbericht**

### **1. Einleitung**

#### **1.1 Inhalt und Ziele der N-15. Änderung des Flächennutzungsplanes – Kurzdarstellung**

Die N-15. FNP-Änderung beinhaltet folgende Änderungspunkte:

##### **Änderungspunkt 1: Korrektur der Ausdehnung des Überschwemmungsgebietes**

Im Rahmen der Neuzeichnung des Flächennutzungsplanes wurden auch 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. Das Überschwemmungsgebiet wurde in mehreren Bereichen zurückgenommen; diese werden künftig als *überflutetes Gebiet, das aufgrund seiner Bebauung kein Überschwemmungsgebiet ist* betrachtet.

##### **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 (Vorbehaltsnetz) im Flächennutzungsplan darzustellen.

##### **Änderungspunkt 3: Darstellung der nördlichen Entlastungsstraße**

Neben den bereits vorhandenen Verkehrsstraßen wird im Rahmen dieser Änderung auch der (geplante) Verlauf der nördlichen Entlastungsstraße dargestellt. Auch dieser wird i.W. auf bereits bestehenden Straßentrassen geführt, die dann jedoch ausgebaut werden sollen. Die Entlastungsstraße verläuft von der *Quenhorner Straße (K 10)* auf der Trasse der Straße *Wachfuß / Weißes Venn*, kreuzt dann die Straße *Weißes Venn* und mündet auf den *Postweg*. Weiterhin ist eine Verbindung zur *Bundesstraße B 64* geplant, diese wird ggf. auf der Trasse der Straße *Dieksheide* verlaufen und dann im Bereich der *Siemensstraße* auf die *B 64* münden. Der verbindliche Verlauf dieser Anbindung ist zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Variantenprüfung zu ermitteln.

##### **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.

**Mit der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplanes verfolgt die Gemeinde Herzebrock-Clarholz folgende Ziele:**

**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 Vorbehaltsnetzes, 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, insbesondere durch den Durchgangsverkehr ausgesetzt. Mit der vorliegenden Änderung verfolgt die Gemeinde Herzebrock-Clarholz das Ziel - auf Basis einer Verkehrsuntersuchung<sup>1</sup> - den Ortsteil zu verkehrstechnisch zu entlasten. Der Verkehr soll um den Ortsteil Herzebrock herum bis auf die Bundesstraße bzw. das sich südwestlich anschließende großflächige Industriegebiet geleitet werden.

Neben den Bauabschnitten 1 bis 3 (zwischen *Quenhorner Straße* [K 10] und dem *Postweg*) wird auch die - zunächst planerisch bestimmte - Trasse für den 4. Bauabschnitt zwischen *Postweg* und der *B 64* dargestellt.

**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.

Zu den stadtplanerischen Rahmenbedingungen und zur Erläuterung der konkreten Planungsziele wird auf Teil I Begründung zum N-15. FNP-Änderung verwiesen.

## 1.2 Umweltschutzziele aus im Plangebiet relevanten übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen

Im Zuge der Bauleitplanung sind die relevanten übergeordneten fachgesetzlichen und fachplanerischen Anforderungen zu beachten. Die jeweiligen Rahmenvorgaben sind entweder als striktes Recht vorgegeben und ggf. einzuhalten oder nach Prüfung im Plangebiet angesichts konkreter Aspekte in der Abwägung ggf. begründet zu überwinden. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand sind im vorliegenden Planverfahren im Änderungsbereich bzw. im ggf. bedeutsamen Umfeld vorrangig folgende **umweltrelevante Fachgesetze und Fachplanungen** von konkreter Bedeutung:

a) Im **Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold**, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld werden nur die überörtlichen Verbindungen (Bundes- und Landesstraßen sowie Autobahnen) dargestellt. Sowohl das Vorbehaltsnetz als auch die Trasse der geplanten nördlichen Entlastungsstraße werden i.W. als *Allgemeine Freiraum und Agrarbereiche* und sofern die Trassen durch bestehende Wohn- / Industriegebiete führen als *Allgemeine Siedlungsbereiche* bzw. *Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen* dargestellt.

Im Grundsatz wird die vorliegende Planung also im Einklang mit den Darstellungen im GEP entwickelt. Entgegenstehende umweltrelevante zeichnerische Darstellungen sind ansonsten nicht gegeben.

---

<sup>1</sup> IVV-Aachen (05/2003): Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“ in Herzebrock-Clarholz (Nordumfahrung) - Ergebnisbericht

- b) Der **wirksame FNP** stellt die Straßentrassen bislang 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 dar.
- c) Nur der äußerste nördliche und südliche Straßenabschnitt (Änderungspunkt 2) liegt im großflächigen **Landschaftsschutzgebiet (LSG)** des Kreises Gütersloh. Die Trasse der geplanten nördlichen Entlastungsstraße (Änderungspunkt 3) liegt nicht im Landschaftsschutzgebiet.

Folgende **naturschutzrechtliche Schutzfestsetzungen** liegen für die Änderungsbe-  
reiche bzw. für das direkte Umfeld vor:

- Sowohl die Straße *Wachfuß* als auch *Weißes Venn* grenzen an Altholzbestände im Putzwald nördlich von Herzebrock. Der im LÖBF-Biotopkataster unter der Objekt-Nr. BK-4115-156 kartierte Bereich verfolgt den Schutz und Erhalt von bodenständigen Laubmisch-Komplexen in einem intensiv forstlich genutzten Waldgebiet.
- Die *Schomäckerstraße* grenzt südlich der Einmündung *Feldbusch* an altholzreiche Laubmischwälder im Feldbusch. Schutzziel ist hier der Schutz und Erhalt eines bodenständigen Laubmischwaldes mit naturnahem Kleingewässer als Refugial- und Trittsteinbiotop im Siedlungsbereich. Im LÖBF-Biotopkataster wird der Biotop unter der Objekt-Nr. BK-4015-047 geführt.
- Die *Holzhofstraße* durchzieht einen vergleichsweise großen, naturnah strukturierten Laubwald-Mischwald-Komplex auf Niederterrassensanden am Nordrand von Clarholz. Der im LÖBF-Biotopkataster unter der Objekt-Nr. BK-4115-156 kartierte Bereich verfolgt das Schutzziel Schutz und Optimierung eines naturnahen Mischwald-Komplexes als Trittstein- und Refugialbiotop.
- Die Straße *In der Axtbachaue* verläuft entlang des südöstlich der Hofstelle Lutzny-Vesahn gelegenen Buchen-Eichenwaldes (Objekt-Nr. BK-4115-069). Schutzziel ist hier der Schutz und Erhalt eines bodenständigen Buchen-Eichenwaldes als Trittsteinbiotop im Siedlungsrandbereich.

In den Änderungsbereichen oder im näheren Umfeld befinden sich keine **Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung** oder **europäische Vogelschutzgebiete** im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

Im Sinne des **gesetzlichen Artenschutzes** ist zu prüfen, ob als Folge des Eingriffes Biotope zerstört werden, die für dort wild lebende Tiere und wild wachsende Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind (§§ 19 und 42 BNatSchG).

Auszuwerten sind darüber hinaus - soweit vorhanden - örtliche Kartierungen, Biotopverbundplanungen etc.

- d) Die **naturschutzrechtliche Eingriffsregelung** ist gemäß BNatSchG und auf Grundlage des BauGB 2004, hier insbesondere nach § 1a(3) BauGB, abzuarbeiten.
- e) Die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit §§ 1ff. **Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)** ist zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen, schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden, Wieder-/ Umnutzungen von versiegelten, sanierten oder vorbelasteten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG.

f) Die Anforderungen des **Wasserhaushaltsgesetzes** und des **Landeswassergesetzes** bzgl. Hochwasserschutz sowie Gewässerschutz/-unterhaltung und zur Rückhaltung / Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser sind zu prüfen.

**Entsorgung, insbesondere die Schmutzwasserentsorgung** sind aus Umweltsicht schadlos nach den einschlägigen Anforderungen zu sichern.

g) Die Belange des **vorbeugenden Immissionsschutzes** sind auf Basis des **Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)** zu prüfen. Hervorzuheben ist insbesondere § 50 (Planung) BImSchG als sog. „Trennungsgebot unverträglicher Nutzungen“. Ergänzend sind die einschlägigen **Verordnungen und Verwaltungsvorschriften** in die Prüfung und Abwägung einzubeziehen, hier v.a.:

- „TA Lärm“ und
- DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“,
- „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV).

## 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen<sup>2</sup>

### Hinweis:

- Änderungspunkt 1:** Im Rahmen der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplanes werden lediglich die geänderten Abgrenzungen des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Axtbaches neu dargestellt. Es 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**. Es handelt sich nur um eine redaktionelle jedoch keine inhaltliche Änderung des Flächennutzungsplanes.
- Änderungspunkt 2:** Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge (Vorbehaltsnetz) im Flächennutzungsplan, dies führt zu **keiner Beeinträchtigung** der nachfolgend aufgeführten Schutzgüter.  
**Mögliche Beeinträchtigungen** beschränken sich hier auf den Bereich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachau* auf die *Carl-Miele-Straße*.
- Änderungspunkt 3:** Darstellung des (geplanten) Verlaufs der nördlichen Entlastungsstraße. Diese wird i.W. auf bereits bestehenden Straßentrassen geführt, die dann ausgebaut werden sollen. Es ist zu **prüfen** ob und inwieweit die nachfolgend aufgeführten **Schutzgüter beeinträchtigt** werden.
- Änderungspunkt 4:** Im Rahmen dieser Änderung werden drei, in Wohnsiedlungsbereichen gelegene Kindergärten, im Flächennutzungsplan auch als solche dargestellt (Fläche für Gemeinbedarf mit Zweckbestimmung Kindergarten). Die geänderte Darstellung **führt nicht zu einer Beeinträchtigung** der nachfolgenden Schutzgüter.

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 der Umweltbericht in den nachfolgenden Kapiteln auf die Änderungspunkte 2 und 3.**

Prüfungsgrundlage ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des aktuellen Umweltzustandes und der Auswirkungen des Vorhabens auf die **Schutzgüter nach § 2 UVP-Gesetz** und im Sinne der §§ 1ff. BauGB. Die einzelnen Schutzgüter werden systematisch vorgestellt und geprüft, im Ergebnis werden Anforderungen und ergänzende Vorschläge für die Beachtung im Planverfahren dargelegt.

Zwischen den einzelnen Schutzgütern bestehen auf Grund der Komplexität zwangsläufig eine Reihe von **Wechselwirkungen**, genannt seien z.B. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Pflanzen - Boden (Versiegelung) - Wasserhaushalt. Je

<sup>2</sup> Im Planverfahren der N-15. Änderung des FNP werden Planvorhaben, Standortfrage, Immissionsschutz, Ausgleichsregelung etc. in **Teil I Begründung** aus planungsrechtlicher Sicht ausführlich erläutert. In **Teil II Umweltbericht** werden zur Vermeidung von Wiederholungen an geeigneter Stelle Kurzaussagen und Querverweise aufgenommen. Wiederholungen lassen sich jedoch nicht ganz vermeiden, um v.a. interessierten Bürgern eine möglichst selbstständig nachvollziehbare Bearbeitung zu bieten.

nach Beeinträchtigungsgrad, Umfang und Art der Regelungen wird jeweils zu den einzelnen Schutzgütern auf Wechselwirkungen eingegangen oder es erfolgen Querverweise, um Wiederholungen zu vermeiden.

Die wichtigen Wirkungen auf die Schutzgüter sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt und werden in den einzelnen Kapiteln zu den Schutzgütern erörtert und bewertet:

**Tabelle: Übersicht - allgemeine Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter**

<b>Wirkung</b>	<b>Vorrangig betroffene Schutzgüter</b> (ggf. Wechselwirkungen)	<b>Dauer</b>	<b>Reichweite der Auswirkungen</b>
Verlust an Vegetationsfläche	Natur und Landschaft (Boden, Wasser, Klima)	andauernd	Bereich der Einschleifung <i>In der Axtbachaue / Carl-Miele-Straße</i> sowie Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung
Lebensraumverlust/ Beeinträchtigung	Natur und Landschaft (Mensch/Naherholung)	andauernd	Bereich der Einschleifung <i>In der Axtbachaue / Carl-Miele-Straße</i> sowie Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung
Beeinträchtigung Biotopverbund	Natur und Landschaft	andauernd	Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung
Beeinträchtigung Landschaftsbild	Mensch	Bauphase, andauernd	Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung
Versiegelung	Boden, Wasser, Klima, Luft (Natur, Landschaft)	andauernd	Bereich der Einschleifung <i>In der Axtbachaue / Carl-Miele-Straße</i> sowie Bereich der geplanten Entlastungsstraße und angrenzende Bereiche
Lärm, Staub	Mensch, Luft (tlw. auch Boden, Wasser, Natur)	Bauphase, andauernd	Bereich der Einschleifung <i>In der Axtbachaue / Carl-Miele-Straße</i> sowie Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung - nach Endausbau geringer
Eintrag von Fremd- stoffen	Boden (Natur, Boden, Wasser)	Bauphase, andauernd	Bereich der Einschleifung <i>In der Axtbachaue / Carl-Miele-Straße</i> sowie Bereich der geplanten Entlastungsstraße; nähere Umgebung, Nahbereich

## 2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umwelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen<sup>3</sup>

### 2.1.1 Schutzgut Mensch

#### a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens

##### Änderungspunkt 2 und 3:

Der Mensch ist durch das Vorhaben unmittelbar betroffen

- als Alteigentümer, Pächter oder Nachbar, der z.B. bisherige Nutzungen aufgeben muss bzw. in der bisherigen Nutzung beeinträchtigt wird oder der durch die Straßenbaumaßnahme eine Veränderung in seinem bisherigem Wohnumfeld erfährt;
- als Nutzer der Landschaft für die Erholung durch Beeinflussung des Landschaftsbildes;
- als künftiger Nutzer der Straße.

Die Wirkungen stehen in Wechselwirkung mit den Schutzgütern Natur und Landschaft, Wasser, Luft und Klima und werden z.T. auch dort behandelt.

Lage, städtebauliche Situation und weitere Rahmenbedingungen im näheren Umfeld sind als Standortqualität, aber auch als Ausgangspunkt potenzieller Konflikte für den Menschen aus Sicht des Umweltberichtes wie folgt zu charakterisieren:

#### a.1) Lage, Umfeld, bauliche Nutzung und Anschluss an bestehende Straßen

##### Änderungspunkt 2:

Der Ausbau der Straße *In der Axtbachau* / *Carl-Miele-Straße* als zweiter Hauptschließungsstraße für das Industriegebiet ist insb. im Hinblick auf den geplanten Bau der B64n mit Anschlussbauwerk im Bereich der *Möhlerstraße* geplant. Auf diese Weise kann dann insb. der Schwerverkehr gezielt das Industriegebiet anfahren.

Um einen reibungslosen Verkehrsfluss gewährleisten zu können ist die Einschleifung der Straße *In der Axtbachau* auf die *Carl-Miele-Straße* notwendig.

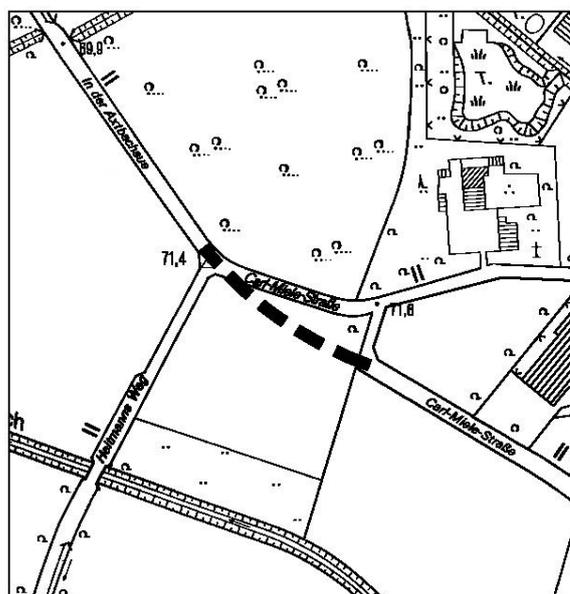


Abb.1: Einschleifung der Straße *In der Axtbachau* auf die *Carl-Miele-Straße*

<sup>3</sup> Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die in der BauGB-Anlage zu §§ 2(4), 2a BauGB vorgenommene systematische Reihenfolge Nr. 2.a *Bestandsaufnahme* und Nr. 2.c *Maßnahmen* - gegliedert nach den Schutzgütern gemäß § 2(1) UVPG - zusammengefasst.

Die städtebauliche Situation im Umfeld der Trasse wird im Norden durch eine größere Waldfläche, im Osten durch industrielle Nutzungen sowie im südlichen / westlichen Bereich durch den überwiegend offenen Landschaftsraum mit i.W. großräumigen Ackerflächen, eine angrenzende Waldfläche, einige gliedernde Gehölzgruppen sowie durch die verbreitete Streubebauung mit Hoflagen und Einzelhäusern geprägt. Die geplante Einschleifung beansprucht i.W. landwirtschaftliche Nutzflächen und führt zu einer relativ geringen Beeinträchtigung der Bewirtschaftung.

**Änderungspunkt 3:** Die Entlastungsstraße verläuft von der *Quenhorner Straße (K 10)* auf der Trasse der Straße *Wachfuß / Weißes Venn*, kreuzt dann die Straße *Weißes Venn* und mündet auf den *Postweg*. Die Verbindung zur *Bundesstraße B 64* soll dann z.T. auf der Trasse der Straße *Dieksheide* verlaufen und dann im Bereich der *Siemensstraße* auf die *B 64* münden. Der verbindliche Verlauf dieser Anbindung ist zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Variantenprüfung zu ermitteln.

Die städtebauliche Situation im Umfeld der Trasse wird durch den überwiegend offenen Landschaftsraum i.W. mit Ackerflächen im westlichen und Grünland im östlichen Bereich, eine angrenzende Waldfläche, einige gliedernde Gehölzgruppen sowie durch die verbreitete Streubebauung mit Hoflagen und Einzelhäusern geprägt. Die geplante Trasse der Entlastungsstraße beansprucht straßenbegleitende Strukturen (Gräben, Gehölze etc.) sowie landwirtschaftliche Nutzflächen und führt dadurch ggf. zu einer Beeinträchtigung der Bewirtschaftung.

#### a.2) Naherholung

**Änderungspunkte 2 und 3:** Die überplanten Bereiche liegen nicht in einem ausgewiesenen Erholungsgebiet. Gleichwohl werden die Wirtschaftswege in der Umgebung von Herzebrock-Clarholz gerne von Radwanderern zur Naherholung genutzt. Der Ausbau der Verkehrswege wird die Erholungseignung im näheren Umfeld der Trassen verringern.

#### a.3) Vorbeugender Immissionsschutz

**Änderungspunkt 2:** Durch die Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

**Änderungspunkt 3:** Durch den Bau der Entlastungsstraße soll eine deutliche Entlastung des Ortsteils Herzebrock sowie eine teilweise Verlagerung der Ziel- und Quellverkehre vom innerörtlichen Straßennetz auf die Entlastungsstraße erreicht werden.

Der bedarfsgerechte Ausbau einer schon gegenwärtig stark befahrenen Straße im relativ zersiedelten Außenraum verursacht weitere Belastungen für die dortige Bevölkerung.

**b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkte 2 und 3:** Unter Umweltgesichtspunkten sind im Verhältnis zum Schutzgut Mensch folgende geplante Maßnahmen bedeutsam oder sollten ergriffen werden:

- Der Ausbau der Straßen kommt nicht ohne Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen aus. Mit den Betroffenen soll versucht werden, konsensfähige Lösungen zu finden, die einen wirtschaftlichen Zuschnitt der Flächen bzw. Ersatz/Ausgleich ermöglichen.
- Durch Pflanzung von Straßenbäumen kann eine Einbindung der Straße in den Landschaftsraum (Alleecharakter) langfristig gesichert werden.
- Auswirkungen in der Bau-/Erschließungsphase durch Lärm, Staub, Abgase sind unvermeidbar. Mit den umliegenden Landwirten sollte abgestimmt werden, wo z.B. Feldzufahrten freigehalten werden müssen bzw. in welchen Bereichen von Freiflächen die Lagerung von Baustoffen etc. möglich ist.
- 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 gegeben<sup>4</sup>. 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 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.
- Durch den Bau der Entlastungsstraße kann es zu Beeinträchtigungen der umgebenden Wohnnachbarschaft durch Lärmeinwirkungen kommen. Dies ist (parallel zur Ausbauplanung) durch ein Schalltechnische Untersuchung zu prüfen. Sollte es zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommen, so ist über erforderliche bzw. geeignete Maßnahmen zu entscheiden.
- Der Umgang mit anfallenden Abfällen (Verpackungsmaterialien etc.) ist sorgfältig mit den Baufirmen abzustimmen.
- Die Straße führt neben einer Entlastung der Ortslage von Lärm, Abgasen etc. auch zu einer erhöhten Sicherheit für z.B. Radfahrer.

---

<sup>4</sup> vgl. AKUS GmbH (03/2005): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der geplanten Ausbauplanung der Straße *Feldbusch* in Herzebrock-Clarholz

**Schutzgut Mensch - Zwischenergebnis:**

Es verbleiben nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Anpassung des Vorhabens an die Umgebung in der Summe **voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen** auf die Schutzbedürfnisse der Menschen. Es wird erwartet, dass die umweltrelevanten Belange aller Betroffenen nach den gesetzlichen Maßstäben zu einem angemessenen Ausgleich gebracht werden können.

**2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen - Landschaftspflege****a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens****Änderungspunkt 2:****Aktuelle Nutzung/Vegetation**

Der Untersuchungsraum wird intensiv landwirtschaftliche als Acker genutzt; Gehölzstrukturen (Einzelbäume / Hecken etc.) sind von der Planung nicht betroffen.

Nördlich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachau* auf die *Carl-Miele-Straße* grenzt das im LÖBF-Biotop BK-4115-069 *Buchen-Eichenwald südlich Hof Lutzny-Vesahn* an. Das Schutzziel ist hier der Schutz und Erhalt eines bodenständigen Buchen-Eichenwaldes als Trittsteinbiotop im Siedlungsrandbereich.

**Artenschutz**

Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind - mit Ausnahme des im o.g. Biotop kartierten Wiesen-Wachtelweizen [*Melampyrum pratense*] - im Plangebiet nicht bekannt. Die Gehölze, Freiflächen im Plangebiet und die Uferrandbepflanzung des Grabens stellen jedoch Lebensstätten (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie Nahrungs- und Jagdbereich für diverse Tierarten dar.

Als Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes in der Bauleitplanung hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eine Liste der „Planungsrelevanten Arten“ in NRW<sup>5</sup> sowie großmaßstäbliche Angaben über deren Vorkommen in den einzelnen Regionen des Landes herausgegeben (Messtischblätter). Für jedes Messtischblatt (MTB/TK 25) kann das Artenvorkommen abgefragt werden. Die Abfrage kann durch Eingrenzung auf übergeordnete Lebensraumtypen in gewissem Rahmen differenziert werden. Daraus können sich Anhaltspunkte für das jeweilige Artenvorkommen innerhalb des Plangebietes ergeben.

Nach der Liste der „Planungsrelevanten Arten“ in NRW sind für das Messtischblatt 4115 Rheda-Wiedenbrück in den Lebensraumtypen *Laubwälder mittlerer Standorte / Fließgewässer, Kanäle, Gräben / Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken / Äcker, Weinberge / Gärten, Parkanlagen, Siedlungsbrachen / Magerwiesen und -weiden / Fettwiesen und -weiden* sowie *Gebäude* gut 10 Fledermausarten (u.a. Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr), 2 Amphibienarten (Kammolch, Laubfrosch) sowie 33 Vogelarten (u.a. Gartenrotschwanz, Rauchschwalbe, Steinkauz) aufgeführt. Es liegen jedoch keine Angaben hinsichtlich des Auftretens

<sup>5</sup> Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV): Infosystem Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen

bzw. Vorhandensein dieser gefährdeten bzw. geschützten (Tier-) Arten auf den überplanten Flächen vor. Detaillierte floristische oder faunistische Aussagen und Kartierungen für die überplanten Flächen wurden nicht durchgeführt.

### **Änderungspunkt 3:**

#### **Aktuelle Nutzung/Vegetation**

Der Untersuchungsraum wird intensiv landwirtschaftlich genutzt, im westlichen Bereich überwiegend als Acker, im östlichen Bereich überwiegt die Grünlandnutzung. Im Verlauf der Straße sind voraussichtlich mehrere z.T. ältere Straßenbäume (i.W. Eiche, Birke, Pappel und Kopfweide) von der Planung betroffen. Die Bestandskarte im Anhang vermittelt einen ersten Eindruck der Nutzungen im Änderungsbereich.

Südwestlich des Aufmündungsbereich der Straße *Wachfuß* auf die *Quenhorner Straße (K 10)* grenzt das im LÖBF-Biotop BK-4115-156 *Altholzbestände im Putzwald nördlich Herzebrock* an. Das Schutzziel ist hier u.a. der Erhalt und die Entwicklung von Naturnahen Laubwaldbeständen als Vernetzungsbiotop im Siedlungsrandbereich.

#### **Artenschutz**

Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind - mit Ausnahme des im Putzwald kartierten Eichenkarmin [*Catocala sponsa* L.] - im Plangebiet nicht bekannt. Die Gehölze, Freiflächen im Plangebiet und die Uferrandbepflanzung des Grabens sowie die Gärten der Altanlieger stellen jedoch Lebensstätten (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) sowie Nahrungs- und Jagdbereich für diverse Tierarten dar.

Hinsichtlich der Aussagen der *Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes in der Bauleitplanung* wird auf die Ausführungen für den Änderungsbereich 2 verwiesen. Auch hier liegen jedoch keine Angaben hinsichtlich des Auftretens bzw. Vorhandensein dieser gefährdeten bzw. geschützten (Tier-) Arten auf den überplanten Flächen vor. Detaillierte floristische oder faunistische Aussagen und Kartierungen für die überplanten Flächen wurden nicht durchgeführt.

#### **b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkte 2 und 3:** Sowohl bei der Straße *In der Axtbachaue* als auch bei der Straße *Wachfuß / Weißes Venn* handelt es sich um bestehende Verkehrswege die auch schon heute Störungspotential durch Verkehrsbewegungen aufweisen. Durch den geplanten Ausbau wird sich dieses Störpotential weiter erhöhen. Im Rahmen der Ausbauplanung ist mit den zuständigen Fachbehörden / Naturschutzverbänden zu klären inwieweit Untersuchungen der Amphibien- und Avifauna sowie der Fledermäuse, Tagfalter, Heuschrecken, Libellen durchzuführen sind und welche Schutzmaßnahmen nötig werden.

Sofern durch den Bau der Entlastungsstraße Wanderwege für Amphibien zerschnitten bzw. durch die Verbreiterung und die damit einhergehende Zunahme des Verkehrs zum unüberwindlichen Hindernis werden, könnte z.B. ein Amphibientunnel bei der Straßenausbauplanung berücksichtigt werden. Konkrete Maßnahmen sind bisher nicht geplant.

Bei der Beurteilung des Eingriffs ist zu berücksichtigen, dass durch den Ausbau der Straßentrasse *Wachfuß / Weißes Venn* zu einer Ortsentlastungsstraße der Eingriff in Natur und Landschaft gegenüber einer Neuplanung im Landschaftsraum deutlich reduziert wird.

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.

Im Rahmen der Ausbauplanung sind mit der zuständigen Fachbehörde Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung des Eingriffs abzustimmen. Zu leistende Kompensationsmaßnahmen können voraussichtlich aus dem Öko-Konto der Gemeinde Herzebrock-Clarholz erbracht werden.

#### **Schutzgut Tiere und Pflanzen - Zwischenergebnis:**

Detaillierte floristische und faunistische Kartierungen liegen nicht vor. Die N-15. FNP-Änderung bereitet durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt vor. Die Kompensation für den Straßenausbau wird daher außerhalb des vorliegenden Änderungsverfahrens zwischen Gemeinde und Unterer Landschaftsbehörde geregelt.

Im Rahmen der Ausbauplanung ist mit den zuständigen Fachbehörden / Naturschutzverbänden zu klären, inwieweit Untersuchungen der Amphibien- und Avifauna sowie der Fledermäuse, Tagfalter, Heuschrecken, Libellen notwendig sind.

Die Eingriffe werden durch den Ausbau bestehender Verkehrswege deutlich verringert und sind im Interesse einer deutlichen Entlastung der Ortslage Herzebrock vom Durchgangsverkehr unvermeidbar.

### **2.1.3 Schutzgut Boden**

#### **a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens**

**Änderungspunkt 2:** 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 NRW**<sup>6</sup> steht in diesem Bereich tiefreichend humoser Sandboden (Graubrauner Plaggenesch) mit meist hoher Wasserdurchlässigkeit an. Der Boden weist einen mittleren Stand des Grundwassers unter Flur von 8 - 13 dm auf.

Dem Bereich wird gemäß der **Kriterien** der landesweit rechtlich zu **schützenden Böden** in Nordrhein-Westfalen<sup>7</sup> die Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“ zugeordnet.

<sup>6</sup> Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück; Krefeld 1991

<sup>7</sup> Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

**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 Neubau des Abschnitts zwischen *Postweg* und der *Bundesstraße B 64* kommt es zu Eingriffen in folgende Bodentypen (siehe auch Übersichtskarte in der Begründung):

**Pseudogley-Braunerde (sB5):** stark sandige Lehmböden, im Oberboden mit mittlerer, im Unterboden geringer Wasserdurchlässigkeit. Der Boden ist durch schwache Staunässe tiefer als 4 dm unter Flur geprägt;

**Pseudogley (S4):** sandige Lehmböden mit geringer Wasserdurchlässigkeit; mittlere, in Unterhanglagen z.T. starke Staunässe bis in den Oberboden; ausgeprägter Wechsel von Vernässung und Austrocknung;

**Pseudogley (S22):** 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;

**Podsol-Gley (pG8):** Sandboden mit hoher Wasserdurchlässigkeit und Grundwasserständen von 4 - 8 dm unter Flur;

**Graubrauner Plaggenesch (E8):** 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;

Laut **Karte der schutzwürdigen Böden in NRW** wird den folgenden Bodentypen eine Schutzwürdigkeit attestiert:

**Pseudogley-Braunerde (sB5):** Schutzwürdigkeitsstufe 1 „Fruchtbarkeit“

**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.

Der Bau von Straßen bedeutet i.d.R. die Versiegelung und damit den vollständigen Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung. Der Boden wird überbaut oder durch die Anlage von Gräben etc. in seiner gewachsenen Struktur erheblich verändert. Auch die nicht versiegelten Bereiche werden während der Bauarbeiten verdichtet, durch Bodenaustausch, Eintrag von Fremdstoffen etc. in ihrer natürlichen Zusammensetzung erheblich verändert.

## **b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkt 2 und 3:** Die Versiegelung und die sonstige Veränderung von Böden ist auf das notwendige Maß zu beschränken. Während der Bauarbeiten ist unnötiges Befahren, Lagerung von Fremdstoffen etc. zu vermeiden. Auffüllungen sollten möglichst mit vor Ort vorhandenen Material erfolgen. Zukünftige Ausgleichsflächen sind vor Baubeginn einzuzäunen, ihre Nutzung als Arbeitsbereich, Lager- oder Müllablageplatz ist zu verhindern.

Grundsätzlich ist der Verlust offenen Bodens nicht ausgleichbar, sofern nicht eine Entsiegelung an anderer Stelle erfolgt. Ausgleich kann allerdings auch durch Stärkung der Bodenfunktionen im Bereich geplanter Kompensationsflächen geleistet werden. Dies kann u.a. durch Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung, Nutzungs-extensivierung und Begründung eines dauerhaften und vielfältigen Bewuchses erfolgen. Insofern leisten auch die im Randbereich der Straße geplanten Grünflächen durch dann dauerhaften Bewuchs z.T. mit Gehölzen einen Beitrag zum Ausgleich der beeinträchtigten Bodenfunktionen.

### **Schutzgut Boden - Zwischenergebnis:**

Durch die zwangsläufig mit dem Straßenbau einhergehende Bodenversiegelung erfolgen dauerhaft Eingriffe in den Boden. Diese können zumindest teilweise durch die Nutzung der bestehenden Straßentrassen sowie durch Ausgleichsmaßnahmen gemindert werden (vgl. Kapitel 2.1.2). Im Planverfahren ist eine bauleitplanerische Abwägung über den Zielkonflikt Bodenschutz vs. Versiegelung zu treffen, soweit die Eingriffe als unvermeidbar angesehen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffe durch den Ausbau bestehender Verkehrswege deutlich verringern. Ein Ausgleich kann nur teilweise z.B. durch Stärkung der Bodenfunktionen im Rahmen sonstiger Ausgleichsmaßnahmen erfolgen.

## **2.1.4 Schutzgut Wasser**

### **a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens**

Die Planung im Bereich des **Änderungspunktes 2** beeinträchtigt keine Fließgewässer. Im Bereich des **Änderungspunktes 3** muss ggf. das bestehende Brückenbauwerk dem neuen Regelquerschnitt der Straße angepasst werden, darüber hinaus kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden ob für die Realisierung des Bauabschnitts 4 (zwischen *Postweg* und *B64*) Entwässerungsgräben verlegt / verrohrt werden müssen. Dies entscheidet sich erst nach Abschluss der Variantenprüfung.

Die o.g. Bereiche liegen nicht im festgesetzten Überschwemmungsgebiet und somit nicht in einem Bereich, der beim hundertjährigen Hochwasserereignis überschwemmt werden kann.

Über Art, Mächtigkeit und Wert von Grundwasservorkommen und deren Nutzung liegen für den Untersuchungsraum kaum Angaben vor. Überwiegend ist von relativ hohen Grundwasserständen auszugehen. Landwirtschaftliche Nutzflächen sind ggf. drainiert.

## **b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkte 2 und 3:** Die Versiegelung durch Straßenbau führt zu erhöhtem Oberflächenabfluss mit entsprechend verringerter Grundwasserneubildungsrate. Die Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers durch flächenhaften Schadstoffeintrag hängt vom Grundwasserflurabstand sowie von Art und Mächtigkeit der Deckschichten ab. Das Grundwasser steht im Plangebiet durchweg relativ hoch an. Die entsprechend dünnen Deckschichten haben eine hohe bis mittlere Durchlässigkeit und nur geringe bis mittlere Filterwirkung. Die Verschmutzungsempfindlichkeit für das Grundwasser muss daher im Plangebiet als mittel bis hoch angenommen werden.

Anfallendes Wasser sollte dennoch ortsnah versickert werden, dabei ist zu prüfen, ob die Versickerungsanlagen ggf. mit einem Ölabscheider zu versehen sind. Dies ist als eingriffsmindernd, bezogen auf die Grundwasserneubildung im Sinne des § 51a Landeswassergesetzes (LWG), anzusehen. Die wesentlichen Folgen der Versiegelung werden so ausgeglichen.

### **Schutzgut Wasser - Zwischenergebnis:**

Durch die zwangsläufig mit dem Bau der Straßen einhergehende Bodenversiegelung erfolgen dauerhaft erhebliche Eingriffe in Böden und Wasserhaushalt der überbauten Flächen. Anfallendes Wasser sollte eingriffsmindernd ortsnah versickert werden. Im Planverfahren ist eine bauleitplanerische Abwägung über den Zielkonflikt Boden-/Wasserschutz - Versiegelung zu treffen, soweit die Eingriffe als unvermeidbar angesehen werden. Durch den Ausbau bestehender Straßentrassen wird der Eingriff deutlich verringert.

## **2.1.5 Schutzgut Luft und Klima**

### **a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens**

Aktuelle Daten zur Luftqualität im Plangebiet liegen nicht vor. Vorbelastungen sind ggf. durch die B 64 und das bestehende großflächige Gewerbe-/ Industriegebiet westlich der B 64 zu erwarten.

Durch den **Änderungspunkt 2** sind nach gegenwärtiger Einschätzung keine Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten.

Der Bereich der **Änderungspunktes 3** durchzieht Frischluftentstehungsgebiete der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, bezogen auf die Hauptwindrichtung jedoch auf der windabgewandten Seite. Freilandbereiche erfüllen in erster Linie die Funktion der Kaltluftproduktion, negative Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima sind nach gegenwärtiger Einschätzung nicht zu erwarten.

Lokalklimatisch ist der Untersuchungsraum überwiegend in Freiland-Klimatope mit ungestörtem Verlauf der Klimatelemente und ungehindertem Luftaustausch sowie untergeordnet in Siedlungsrand-Klimatope mit leichter Dämpfung der Klimatelemente und teilweise behindertem Luftaustausch zu untergliedern.

**b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkt 2 und 3:** Durch die zusätzliche Versiegelung werden sich örtlich ggf. geringe Verschiebungen ergeben, die andererseits z.B. durch neu angelegte Gehölzstrukturen weitgehend kompensiert werden können. Straßenbegleitende Hecken und Baumreihen können gleichzeitig eine erhebliche Filterwirkung entwickeln, so dass zusätzliche Luftbelastungen ebenfalls vermieden werden können.

**Schutzgut Klima und Luft - Zwischenergebnis:**

Besondere Vorbelastungen des Plangebietes oder negative Auswirkungen durch die geplante Einschleifung / Entlastungsstraße werden derzeit nicht gesehen.

**2.1.6 Schutzgut Landschaft****a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens**

**Änderungspunkt 2:** Der Bereich der Einschleifung liegt im Landschaftsschutzgebiet. Naturschutzgebiete, Naturdenkmale sind nicht betroffen. Als besonderes Schutzobjekt und amtlich erfasster Biotop ist der *Buchen-Eichenwald südlich Hof Lutzny-Vesahn* zu erwähnen.<sup>8</sup>

**Änderungspunkt 3:** Der Bereich der geplanten Entlastungsstraße liegt nicht im Landschaftsschutzgebiet, grenzt jedoch zwischen *Postweg* und der Straße *Weißes Venn* direkt an; Naturschutzgebiete, Naturdenkmale sind ebenfalls nicht betroffen. Als besonderes Schutzobjekt sind die *Altholzbestände im Putzwald nördlich Herzebrock* als amtlich erfasster Biotop zu nennen.

Die Landschaft um das Siedlungsgebiet Herzebrock-Clarholz zeichnet sich in Teilen durch Kleinteiligkeit der Nutzungen mit hoher Anzahl und Vielfalt gliedernder und belebender Landschaftselemente, durch relativ geringe Vorbelastungen / technische Überprägung aus. Monotone, ästhetisch eher abweisende Landschaften kommen im Untersuchungsraum nur untergeordnet vor. Auch die bereichsweise vorhandenen größeren Ackerflächen sind oft durch begrenzende Hecken oder Waldbestände in die Landschaft eingebunden.

**b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen**

**Änderungspunkt 2:** Da die genaue Trassenführung im Bereich der Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* 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.

<sup>8</sup> LOEBF-NW, 2004: Biotopkataster; Internet [www.loebf.nrw.de](http://www.loebf.nrw.de)

**Änderungspunkt 3:** Die geplante Entlastungsstraße durchzieht einen stark landwirtschaftlich geprägten Landschaftsraum mit einigen das Landschaftsbild beeinträchtigenden technischen Bauwerken (z.B. Trasse der 110 kV-Hochspannungsleitung). Durch den Ausbau der Straßentrasse *Wachfuß / Weißes Venn* zu einer Ortsentlastungsstraße wird der Landschaft ein prägendes technisches Element hinzugefügt. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind sowohl optischer als auch akustischer Natur (Lärmimmissionen).

Durch die Anlage von Hecken und Baumreihen im Randbereich der Straße können die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes mittelfristig gemildert werden. Die Lärmimmissionen in der näheren Umgebung der Entlastungsstraße werden, gegenüber dem aktuellen Zustand, zunehmen.

**Schutzgut Landschaft - Zwischenergebnis:**

Durch die Entlastungsstraße werden Eingriffe in das Landschaftsbild verursacht. Möglicher Kompensationsbedarf wird außerhalb des vorliegenden Änderungsverfahrens zwischen Gemeinde und der Unteren Landschaftsbehörde geregelt. Ggf. verbleibender Bedarf sollte bevorzugt im Umfeld der Trasse umgesetzt werden.

### 2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

#### a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung des Vorhabens

**Natur-, Boden- oder Baudenkmale** sind im Geltungsbereich der N-15. Änderung des FNP nicht betroffen. 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 (siehe Anlage) 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.

#### b) Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, verbleibende nachteilige Auswirkungen

Vor Beginn von Erdarbeiten sind ggf. archäologische Untersuchungen auf dem Verlauf der geplanten Trasse durchzuführen. Beeinträchtigungen der o.g. Baudenkmale sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

**Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter - Zwischenergebnis:**

Besondere negative Auswirkungen durch die N-15. Änderung des FNP, insb. die geplante Entlastungsstraße werden über das durchschnittlich mit derartigen Vorhaben verbundene Maß hinaus derzeit nicht gesehen.

**2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Konsequenzen**

In den Kapiteln 2.1.1 bis 2.1.7 wurde bereits - soweit naheliegend - auf die vorhandenen Wechselwirkungen und Verflechtungen zwischen den Schutzgütern bzw. ihren Beeinträchtigungen eingegangen. Auf die jeweiligen Aussagen wird verwiesen.

Eine besondere Problematik zwischen den Schutzgütern oder eine eventuelle Verstärkung der Auswirkungen wird im Plangebiet nicht gesehen.

**2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands****2.2.1 Prognose über die Umweltentwicklung bei Durchführung der Planung**

In Kapitel 2.1 werden die mit der Planung verbundenen Umweltauswirkungen nach dem gegenwärtigen Planungsstand „Entwurf“ zusammengestellt und bewertet.

Die Darstellungen im Flächennutzungsplan tragen zu einer städtebaulich geordneten und verkehrstechnisch sinnvollen Entwicklung unter Beachtung der Nachbarschaft und der natürlichen Gegebenheiten im Ortsrandbereich bei. Die Überbauung führt zu einem Verlust offenen Bodens, der sich jedoch durch Einbeziehung der bestehenden Straßentrassen in Grenzen hält. Darüber hinaus werden aber mit dem Vorhaben nach gegenwärtigem Kenntnisstand keine besondere Belastungen der Umwelt verbunden sein.

**2.2.2 Prognose über die Umweltentwicklung bei Nichtdurchführung der Planung**

Sofern die in Kapitel 1 beschriebenen Planungen (Änderungspunkte 2 und 3) nicht umgesetzt werden, ist in den Randbereichen der Straße auch weiterhin eine intensive landwirtschaftliche Nutzung zu erwarten, die auch einige teilweise negative Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere, Boden und Wasserhaushalt mit sich bringt.

Eingriffe bzw. Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, der sonstigen Schutzgüter wie Boden, Wasser und Klima/Luft sowie des Landschaftsbildes durch den (Aus-)Bau der öffentlichen Erschließung würden dagegen nicht eintreten. Anwohner und Landwirte würden keine Eingriffe in das Privateigentum erfahren bzw. wären nicht von erhöhten Lärmimmissionen durch den KFZ-Verkehr betroffen. Bezogen auf den Änderungspunkt 3 würde der Durchgangsverkehr auch weiterhin insbesondere die Ortslage Herzebrock stark belasten.

## 2.3 Planungsalternativen

### a) Standortdiskussion

**Änderungspunkt 2:** Die Straße *In der Axtbachaue* soll für das Industriegebiet als zweite Haupterschließungsstraße ausgebaut werden, insbesondere im Hinblick auf den geplanten Bau der B 64n mit Anschlussbauwerk im Bereich der *Möhlerstraße*. Die Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* ist in Rahmen des Ausbaus aus verkehrstechnischer Sicht notwendig und ohne Alternative.

**Änderungspunkt 3:** Um eine Trasse für die geplante Entlastungsstraße zu finden gibt es zwei Möglichkeiten:

1. 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*, *Stadtträumliche Zusammenhänge*, *Ökologie*, *Verkehrliche Entlastung* und *Ausbaulänge* in einer Matrix bewertet.

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

2. Die Gemeinde prüft das bestehende Verkehrsnetz dahingehend, ob sich durch Ausbau, geringfügige Verlegungen (Einschleifungen) und ggf. neu zu erstellende Verbindungen bestehender 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 Ausbau der Straße *Wachfuß / Weißes Venn* zu realisieren. Wesentliche Gründe hierfür sind:

- 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 Zerschneidung bestehender Wildwechsel;
- keine zusätzlichen Verkehrswege (Einsparpotential bei der Straßenunterhaltung).

Für den Bereich zwischen *Postweg* und der *Bundesstraße B 64* wird in der Plankarte eine mögliche Trasse dargestellt, wobei auch hier Teile einer bestehenden Straßen-trasse einbezogen wurden.

## b) Alternativen in der Projektplanung

**Änderungspunkt 2:** Im Rahmen des Straßenausbaus wird zur Einschleifung der Straße *In der Axtbachaue* auf die *Carl-Miele-Straße* gegenwärtig keine Alternative gesehen, zumal es sich um eine geringfügige Änderung in unmittelbarer Nähe zu einem bestehenden Industriegebiet handelt.

**Änderungspunkt 3:** Das grundlegende Ziel einer Entlastungsstraße zur deutlichen Verringerung des Durchgangsverkehrs im Ortsteil Herzebrock sowie eine teilweise Verlagerung der Ziel- und Quellverkehre vom innerörtlichen Straßennetz auf die Entlastungsstraße ist heute ohne Alternative, die Notwendigkeit einer solchen Ortsentlastungsstraße wird durch eine **Verkehrsplanerische Untersuchung**<sup>9</sup> belegt.

Für den geplanten **4. Bauabschnitt** der Straßenplanung zwischen *Postweg* und der *Bundesstraße B 64* sind auf Grund der vorhandenen Fixpunkte (Kreuzungsbereich *Postweg / Wachfuß*) und der geplanten Verbindung mit der, das Industriegebiet in nordöstliche Richtung durchziehenden, *Siemensstraße* **Alternativen** nur begrenzt möglich. Im Rahmen der nachfolgenden Planungen sind für diesen Bereich **Trassenvarianten** zu erarbeiten und zu diskutieren.

## 3. Zusätzliche Angaben

### 3.1 Verfahren und Vorgehensweise in der Umweltprüfung

Die **Gliederung des Umweltberichtes** und die **Vorgehensweise** ergeben sich aus den gesetzlichen Grundlagen gemäß BauGB in der Fassung aus Juli 2004 (insbesondere §§ 2, 2a BauGB mit Anlage). Folgende umweltbezogene Gutachten und Fachprüfungen wurden im Umweltbericht und im Bebauungsplan (Festsetzungen und Begründung) zu Grunde gelegt:

- für die Wohnbebauung entlang der Straße *Feldbusch* wurde die Verkehrslärmbelastung an den benachbarten Wohnhäusern *derzeit* sowie *zukünftig nach Ausbau* der Straße *Feldbusch* durch eine **Schalltechnische Untersuchung** (AKUS GmbH) ermittelt.
- die **Trasse der geplanten Entlastungsstraße** basiert auf der Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“, erstellt durch das **Ing.-Büro IVV-Aachen**.
- Der (mögliche) spätere **Ausbau der Verkehrswege** wird durch das **Ing.-Büro Röver** erarbeitet.

Besondere **Schwierigkeiten** bei der Bearbeitung sind bisher nicht aufgetreten. Relevante **Defizite** bei der Zusammenstellung des Datenmaterials werden nicht gesehen.

Die N-15. Änderung des FNP dokumentiert die Planungsabsichten der Gemeinde. Bestimmte Auswirkungen durch den (späteren) Ausbau der Fahrwege etc. z.B. auf Lokalklima und Grundwasser können i.W. nur allgemein behandelt werden, zumal auch detaillierte Messmethoden nicht zur Verfügung stehen. Besondere Umweltprobleme sind hieraus jedoch nach heutigem Stand nicht zu erkennen. Die Immissions-

---

<sup>9</sup> **IVV-Aachen (05/2003):** Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“ in Herzebrock-Clarholz (Nordumfahrung) - Ergebnisbericht

belastung auf die (Wohn-) Nachbarschaft im Bereich der Straße *Feldbusch* wurde ermittelt (siehe Begründung Kap. 5). Im Rahmen der Ausbauplanung ist zu prüfen, ob für die entlang der geplanten Trasse der nördlichen Entlastungsstraße liegenden Hofstellen / Wohngebäude Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

### 3.2 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

Durch das Vorhaben ergeben sich nach heutigem Kenntnisstand Beeinträchtigungen der Umwelt durch:

- erstmalige Versiegelung von Böden;
- Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt sowie in das Landschaftsbild;
- Beeinträchtigung der Erholungsfunktion in der freien Landschaft;
- erhöhte Lärmimmissionen gegenüber dem Ist-Zustand.

Für die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen besteht ggf. die Möglichkeit von Minderungsmaßnahmen angrenzend an den Straßenbaukörper. Es verbleiben im Eingriffsbereich voraussichtlich dennoch Umweltauswirkungen, die in Abstimmung mit der Fachbehörde kompensiert werden können.

Würden die festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen jedoch nicht oder nur unzureichend umgesetzt, verblieben ggf. erhebliche Umweltauswirkungen. Um dies zu vermeiden, soll die Entwicklung dieser Maßnahmen überwacht werden:

- a) Im Sinne des Monitoring ist die **fachlich richtige Entwicklung der Pflanz- und Ausgleichsmaßnahmen** zu kontrollieren. Hierbei ist eine intensive Einbindung der Landschaftsbehörde des Kreises Gütersloh anzustreben. Wichtig ist zum einen der Schutz wertvoller Bereiche und Gehölzstrukturen während der Bauphase. Da eine Kompensation erst nach einem gewissen Zeitraum zur Wertentfaltung kommen kann, ist die Erfolgskontrolle, ob die ökologische Kompensationsmaßnahme die vorgesehene Zielrichtung auch tatsächlich erreicht und somit ein Vollausgleich entsteht, eine weitere wichtige Monitoringmaßnahme. Die Fertigstellungspflege (i.d.R. 3 Jahre) ist im Zuge der Baumaßnahme selber zu kontrollieren. Für die weitere Erfolgskontrolle wird zunächst ein Abstand von etwa 2 Jahren, später dann 5 Jahren als sinnvoll angesehen, um die zeitliche Entwicklung/Qualität und die Auswirkungen der Pflegemaßnahmen beurteilen zu können. Falls Defizite festgestellt werden, könnten im Umfeld für das Landschaftsbild oder für bestimmte Tierarten ggf. zusätzliche Ersatzmaßnahmen erwogen werden.
- b) Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen“ in Herzebrock-Clarholz wurden die verkehrlichen Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße und ihrer Teilabschnitte quantifiziert. Hierbei wurde eine Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Entlastungsstraße sowie auf dem bestehenden Straßennetz erarbeitet. Die Annahmen sind nach Realisierung des Vorhabens und nach einer gewissen Anlaufphase zu überprüfen.
- c) Im Rahmen der Ausbauplanung ist zu prüfen, ob für die entlang der geplanten Trasse liegenden Hofstellen / Wohngebäude Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dies ist mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

Zudem sollen unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen, die erst nach Erstellung der Ausführungsplanung entstehen oder bekannt werden frühzeitig ermittelt werden. Die Fachbehörden werden gebeten, weiterhin die entsprechenden Informationen an die Gemeinde weiter zu leiten.

#### 4. Allgemeine Zusammenfassung des Umweltberichtes

Der **Umweltbericht zur N-15. Änderung des FNP** beschreibt und bewertet gemäß §§ 2, 2a BauGB die Umwelt und die möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens. Der Umweltbericht informiert die Öffentlichkeit hierüber und soll den betroffenen Bürgern eine Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Planung betroffen sein können. Abschließend dient er als Grundlage für die bauleitplanerische Prüfung und Abwägung der Gemeinde nach dem Baugesetzbuch (BauGB).

Wesentliche Planungsziele, die sich ggf. auch auf die Umwelt auswirken können sind die **Darstellung der örtlichen Hauptverkehrszüge** sowie die **Darstellung der nördlichen Entlastungsstraße**. Zur **Standortentscheidung** wird insbesondere auf die Verkehrsuntersuchung „Nördliche Entlastungsstraßen in Herzebrock-Clarholz“ verwiesen, die im März 2005 durch die Ingenieurgruppe IVV, Aachen erstellt wurde. Aus Sicht der Umweltbelange wird nochmals auf die Erstellung einer Eingriffsbilanzierung (im Rahmen der Projekt- / Ausführungsplanung) hingewiesen.

Die **wesentlichen naturräumlichen Umweltauswirkungen im Plangebiet** betreffen die Versiegelung offenen Bodens sowie den Verlust der Biotoptypen Acker und Grünland. V.a. der unmittelbare Verlust von Boden ist nicht ausgleichbar, hält sich jedoch im überwiegenden Teil des Plangebietes in Grenzen, da die bestehenden Straßentrassen in die Planungen einbezogen wurden. Im Rahmen der Ausbauplanung ist zu prüfen, ob die Notwendigkeit einer Rückhaltung / Klärung anfallenden Niederschlagswassers besteht.

Da gegenwärtig weder die genaue Lage (Ausbau / Erweiterung nördlich oder südlich der bestehenden Trasse) noch der endgültige Ausbaustandard feststeht, werden die **umweltrelevanten Belange der Nachbarschaft** hier insbesondere Lärmschutzmaßnahmen für die entlang der geplanten Trasse liegenden Hofstellen / Wohngebäude im Rahmen der Ausbauplanung geprüft. Die Belastungen der Wohnnachbarschaft durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen werden nach gegenwärtigem Kenntnisstand als verträglich eingestuft.

**Umweltrelevante Auswirkungen auf die künftigen Nutzer** werden nach heutigem Kenntnisstand nicht gesehen.

**Umweltrelevante Zielkonflikte** bestehen somit vorrangig zwischen vorbereitender Bauleitplanung einerseits und Bodenversiegelung sowie Naturschutz andererseits. Diese Auswirkungen und die Planung sind vor dem Hintergrund der planerischen Aufgaben und der Entwicklungsziele der Gemeinde Herzebrock-Clarholz im Rahmen des BauGB in der bauleitplanerischen Abwägung zu prüfen.

