



GEMEINDE HERZEBROCK-CLARHOLZ

Begründung mit Umweltbericht zur 12. Änderung des Flächennutzungsplans (N-12)

Entwurf, November 2018

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:
Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Schrooten
Stadtplaner, Architektin PartGmbB
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung

- 1. Einführung**
- 2. Planinhalt, Planungsziele und Standortfrage**
- 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen**
 - 3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
 - 3.2 Landes- und Regionalplanung
 - 3.3 Naturschutz und Landschaftspflege
 - 3.4 Boden und Gewässer
 - 3.5 Altlasten und Kampfmittel
 - 3.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 4. Auswirkungen der Planung**
 - 4.1 Verkehr
 - 4.2 Immissionsschutz
 - 4.3 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft
 - 4.4 Umweltprüfung und Umweltbericht
 - 4.5 Bodenschutz und Flächenverbrauch
 - 4.6 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung
 - 4.7 Artenschutzrechtliche Prüfung
 - 4.8 Klimaschutz und Klimaanpassung
- 5. Verfahrensablauf und Planentscheidung**

Teil II: Umweltbericht

Teil III: Anlagen (zum 1. Original)

Hinweis: Die 12. FNP-Änderung (N-12) wird im Parallelverfahren mit dem Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ - III. Änderung gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Die als Anlagen aufgeführten Gutachten sind i. W. zu dem Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ - III. Änderung erstellt worden.

- A.1 AKUS GmbH (2017): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Bielefeld. 13.10.2017.
- A.2 Drilling & Schneider Ingenieur-Gesellschaft mbH (2018): Bahnhofsumfeldverbesserung am Haltepunkt Clarholz - Vorentwurfsplanung - Lageplan, Delbrück. 01.10.2018.

1. Einführung

Vor einigen Jahren hat im Bereich des **Clarholzer Bahnhofpunkts** eine Umstrukturierung stattgefunden. Die Flächen für Bahnanlagen entlang der Bahntrasse Münster - Bielefeld werden aufgrund dieser Veränderungen nicht mehr in dem Umfang wie bisher benötigt. Inzwischen wird nur noch der Bahnsteig am Haltepunkt von der DB AG genutzt, welcher innerhalb des Flurstücks der Schienentrasse (Flur 19, Flurstück 50) liegt. Ein privater Investor hat vor einigen Jahren das gesamte Bahngelände erworben und das alte Bahnhofsgebäude einer neuen Nutzung (Bäckerei) zugeführt sowie baulich erweitert. Der Bereich nordwestlich des alten Bahnhofsgebäudes ist durch einen Bedeutungsverlust gekennzeichnet. Unstrukturierte Flächennutzungen, leer stehende Gebäude und mangelnde Vorplatz- bzw. Umfeldgestaltung prägen das Gebiet. Die wenigen Kfz-Stellplätze wirken sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV aus.

Vor diesem Hintergrund werden die ehemaligen Bahnflächen im Zuge der parallel durchgeführten III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ in Anlehnung an die südwestlich angrenzenden Gewerbegebiete als **eingeschränktes Gewerbegebiet** gemäß § 8 BauNVO überplant. Die bestehende Bahntrasse inklusive Haltepunkt wird von der Planung nicht berührt und bleibt erhalten. Ein weiteres Ziel der Planung stellt die **verkehrstechnische Optimierung** der Anbindung des Bahnhofbereichs an den Kreuzungspunkt B 64/Samtholzstraße dar. Zudem soll die Attraktivität des Schienenhaltepunkts mit Hilfe neu angelegter Park- und Fahrradstellplätze gesteigert werden. Der Bebauungsplan setzt entsprechende öffentliche Verkehrsflächen, teils mit besonderer Zweckbestimmung, fest.

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Herzebrock-Clarholz stellt die ursprünglichen Bahnflächen als **Fläche für den überörtlichen Verkehr, hier: Bahnanlage**, dar. Somit ist für die Festsetzung des eingeschränkten Gewerbegebiets im Bebauungsplan Nr. 220 "Kreuzstraße" - III. Änderung eine Änderung des FNPs im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB erforderlich (N-12. FNP-Änderung). Im Rahmen der vorliegenden 12. FNP-Änderung erfolgt im nordwestlichen Bereich daher eine Darstellung als gewerbliche Baufläche. Im Sinne der städtebaulichen Ordnung umfasst die 12. FNP-Änderung im Vergleich zur Bebauungsplanänderung mehr Bahnflächen im weiteren Verlauf der Bahntrasse, die mit dem Ziel der Schaffung eines Waldsaums als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt werden. Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist somit gegeben, um die Neuordnung der Bahnhofsflächen gemäß den aktuellen kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu sichern.

2. Planinhalt, Planungsziele und Standortfrage

Im wirksamen FNP der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist der ca. 0,8 ha große Änderungsbereich entsprechend der ursprünglichen Nutzung vollständig als **Fläche für den überörtlichen Verkehr, hier: Bahnanlage**, dargestellt. Südwestlich der überplanten Flächen schließen gewerbliche Bauflächen, eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Waldflächen an. Nordwestlich der Samtholzstraße weist der FNP im Kreuzungsbereich eine gemischte Baufläche und weiter südlich Wohnbauflächen aus. Nordöstlich der Bundesstraße schließen ebenfalls Wohnbauflächen an. Die B 64 ist als Fläche für den überörtlichen Verkehr, hier: Hauptverkehrsstraße, dargestellt.

Mit dem Ziel der städtebaulichen Neuordnung und Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Clarholzer Bahnhofpunkts werden die überplanten Flächen im Zuge der vorliegenden 12. FNP-Änderung i. W. als **gewerbliche Bauflächen** dargestellt. Die bereits südwestlich des Änderungsbereichs ausgewiesenen gewerblichen Bauflächen werden vertraglich fortentwickelt. Der schmale Streifen entlang der verbleibenden Bahntrasse im Südosten des Änderungsbereichs wird mit dem Ziel der Schaffung eines Waldsaums im Übergang zum Waldgebiet „Kreuzbusch“ als **Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** ausgewiesen. Die im Parallelverfahren aufgestellte III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ wird damit später gemäß § 8(2) BauGB aus den Darstellungen des FNPs entwickelt sein.

Die vorliegende 12. FNP-Änderung und die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 dienen im Ergebnis der **Mobilisierung und städtebaulichen Neuordnung der brach gefallenen Bahnflächen**. Durch eine Optimierung der Verkehrsführung, neue Stellplätze für Kfz und Fahrräder sowie eine angemessene Eingrünung des Standorts im Zuge der Umsetzung wird mit der Planung eine gestalterische Aufwertung und Attraktivierung der Nutzung des Bahnhofpunkts erreicht. Zudem dient die Planung der planerischen Absicherung des Handwerksbetriebs und der planerischen Vorbereitung eines Waldsaums entlang des „Kreuzbuschs“.

Vor dem Hintergrund der Planungsziele und -inhalte gibt es im Ergebnis **keine Standortalternativen**. Die Standortwahl zur Errichtung des Bahnhofpunkts im Südosten des Ortsteils Clarholz wurde bereits vor vielen Jahren getroffen. Die ursprünglich in den 1990er Jahren vorgesehene Verlegung des Schienenhaltepunkts in die Ortsmitte von Clarholz an den Marktplatz ist aus bahntechnischen Gründen (Übergangssicherung) nicht möglich und wird somit nicht weiterverfolgt. Die kleinteilige Ergänzung der gewerblichen Bauflächen im Zuge der vorliegenden Planung stellt entsprechend der im Änderungsbereich und unmittelbar angrenzend bestehenden gewerblichen Nutzungen eine städtebaulich sinnvolle und vertragliche Folgenutzung dar.

Die **verkehrliche Anbindung** des Änderungsbereichs an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt über einen direkten Anschluss des Stauvermannweg an die nordwestlich verlaufende Samtholzstraße (K 13), die im nordöstlich gelegenen Kreuzungsbereich unmittelbar auf die B 64 trifft. Diese stellt die Anbindung an die Autobahn (A 2) und Richtung Münster sicher. Somit sind die gewerblichen Bauflächen optimal an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Die heutige städtebauliche Situation im Bereich des Bahnhofpunkts Clarholz ist geprägt durch das **alte, zweigeschossige Bahnhofsgebäude**, das in seiner ursprünglichen Form mit heller Sandsteinfassade und rotem Satteldach weitgehend erhalten wurde. Im Zuge der Umnutzung als Bäckerei mit Wohnen im Obergeschoss wurde das Gebäude vor einigen Jahren saniert und durch einen eingeschossigen untergeordneten Baukörper baulich erweitert. Dieser setzt sich durch Materialien (weiße, glatte, weitgehend geschlossene Fassade) und Bauform (Flachdach, niedrigere Höhenentwicklung) deutlich vom Bahnhofsgebäude ab. Damit ist der Identifikations-

punkt des Bahnhofsquartiers in dieser Ortseingangssituation aus Richtung Herzebrock erhalten worden. Die östlichen Flächen werden zurzeit teilweise als Lager- oder Parkflächen von dem ansässigen Betrieb genutzt, die Bereiche am Waldrand stellen sich als Schotterflächen dar.



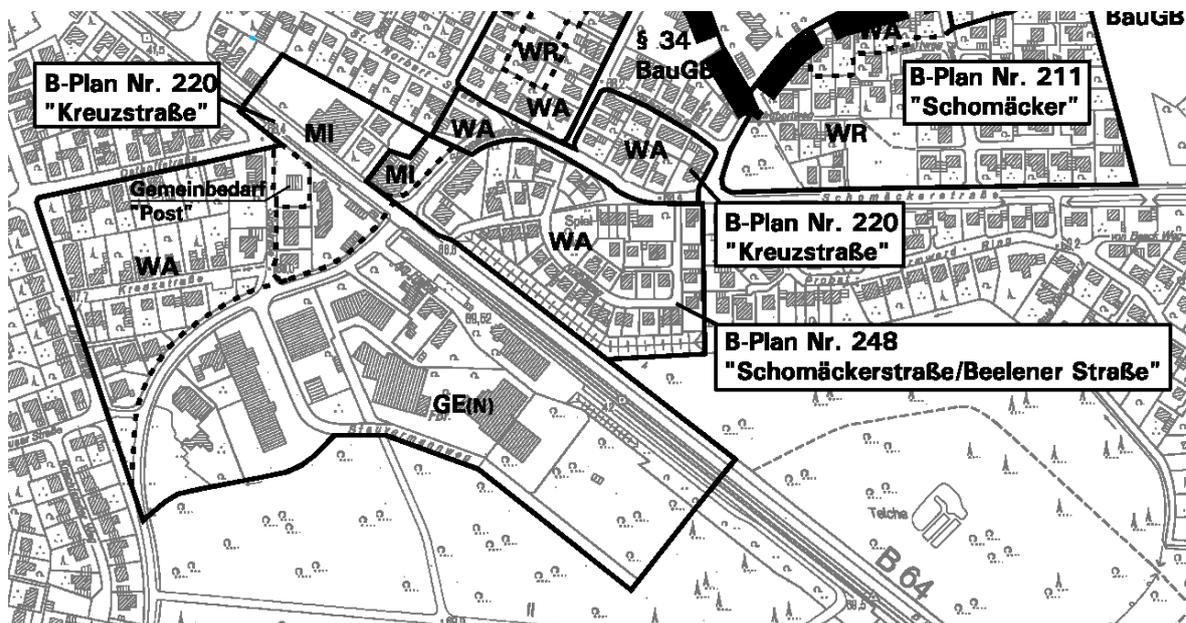
Übersicht: Nutzungen, Baustruktur mit Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 220 - III. Änderung (Stand April 2018)

Der nordwestliche Teil des Änderungsbereichs ist geprägt durch die **ursprünglich gepflasterte Zufahrt** auf das Bahngelände von der Samtholzstraße, an der einige ältere Linden stehen. Parallel zur Bahntrasse liegen im Norden eine ehemalige Rampenanlage sowie eine Rasenfläche mit Schuppen. Östlich dieser Fläche befindet sich der Ausgang zum vor einigen Jahren umgebauten Bahnsteig. Zwischen diesem Ausgang und dem Bahnhofsgebäude liegt eine geschotterte unstrukturierte Fläche, die derzeit als Fahrradabstellplatz oder Kfz-Parkplatz genutzt wird. Südlich der aktuellen Einfahrt auf das Bahngelände befindet sich außerhalb des vorliegenden Änderungsbereichs eine weitgehend ungenutzte Schotterfläche, an die sich im Osten gepflasterte Flä-

chen und eine Halle anschließen. Diese werden seitens des gemeindlichen Bauhofs teilweise zu Lagerzwecken genutzt.

Der nordwestliche Teil des Bahnhofsgeländes vermittelt durch die angrenzenden teils leer stehenden Gebäude, das ungepflegte unmittelbare Umfeld sowie die ungegliederten Stellplatzanlagen einen **städtebaulich ungeordneten** bzw. gestalterisch unbefriedigenden Eindruck. Der südöstliche Teil des Änderungsbereichs hat aufgrund seiner Umnutzung eine deutliche Aufwertung erfahren. Städtebaulich ungeordnet wirkt jedoch die derzeitige Erschließungssituation des Betriebs.

Der Änderungsbereich wird umgeben von ein- bis zweigeschossiger Wohnbebauung nordöstlich der Beelener Straße und nordwestlich der Samtholzstraße. Die Wohngebäude unmittelbar an der Bundesstraße stellen sich überwiegend als **zwei- bis dreigeschossige Mehrfamilienhäuser** dar. Nordwestlich der Schomäckerstraße liegen entlang der Bundesstraße im weiteren Verlauf zudem gemischte Nutzungen. Während westlich der Samtholzstraße und der Schomäckerstraße im angrenzenden Bereich der Bebauungsplan Nr. 220 in seiner jeweils rechtskräftigen Fassung Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO und teils Mischgebiete gemäß § 6 BauNVO ausweist, setzt der Bebauungsplan Nr. 248 „Schomäcker Straße/Beelener Straße“ nordöstlich der B 64 Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO fest. Im Südwesten des Änderungsbereichs schließen sich vorwiegend gewerbliche Nutzungen an, entlang der Bahnhofszufahrt liegt ein leer stehendes Wohnhaus. Im Süden beginnt das großflächige Waldgebiet „Kreuzbusch“.



Übersicht: geltendes Planungsrecht (ohne Maßstab, Stand April 2018)

3.2 Landes- und Regionalplanung

Der **Landesentwicklungsplan NRW** (LEP NRW) ist in den letzten Jahren fortgeschrieben worden. Mit Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW ist der neue LEP NRW am 08.02.2017 in Kraft getreten und somit nach § 1(4) BauGB bindend.

Der neue LEP NRW verfolgt i. W. das Ziel, die raumordnerischen Ziele und Grundsätze entsprechend der geänderten Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung hinsichtlich Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie Klimawandel anzupassen. Die Ziele und Grundsätze des neuen LEP NRW sind nach Schwerpunktthemen, wie z. B. Siedlungsraum, Freiraum, Klimaschutz, Erneuerbare Energien und Boden, geordnet und enthalten diverse Vorgaben, die in der nachgeordneten Regional-, Bauleit- und Fachplanung zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind. Ein wesentliches Ziel des fortgeschriebenen LEP NRW stellt die **landesweite Reduzierung der Flächeninanspruchnahme** dar. Zu den Details wird ergänzend auf den LEP NRW verwiesen.

Die textlichen Festlegungen des LEP NRW mit **Zielen und Grundsätzen** in Bezug auf eine flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung (Ziel 6.1-1, 6.1-9), eine kompakte Siedlungsentwicklung nach dem Leitbild der „nachhaltigen europäischen Stadt“ (Grundsatz 6.1-5), eine energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung (Grundsatz 6.1-7) und eine möglichst effiziente Energienutzung (Ziel 10.1-1) können durch die Reaktivierung und städtebauliche Neuordnung untergenutzter Bahnflächen sowie die bedarfsorientierte Standortsicherung des bestehenden ortsansässigen Unternehmens auf Ebene der Bauleitplanung und in der Umsetzung angemessen Rechnung getragen werden. Die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 und die 12. FNP-Änderung regeln die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsumfelds am Clarholzer Haltepunkt sowie die Ergänzung des südlich bestehenden eingeschränkten Gewerbegebiets. Brach gefallene Bahnflächen werden mobilisiert. Im Südosten wird die Schaffung eines Waldsaums im Übergang zum Waldgebiet „Kreuzbusch“ planerisch vorbereitet. Eine Erweiterung von Bauflächen in den unbeplanten, freien Landschaftsraum erfolgt hingegen nicht.

Inzwischen liegt der **Entwurf der neuen Landesregierung** für eine Änderung des LEPs vor. Rechtliche Bedeutung haben die im LEP-Entwurf vorgesehenen Neuregelungen als in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung. Diese gelten gemäß § 3(1) Nr. 4 ROG als sonstige Erfordernisse der Raumordnung und sind damit gemäß § 4(1) Satz 1 ROG in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Folgerungen für die vorliegende Planung ergeben sich insoweit aus dem LEP-Entwurf, da die Änderungen vor allem darauf zielen, den Kommunen mehr Flexibilität und Entscheidungskompetenzen bei der Flächenausweisung einzuräumen. Konkrete Folgen ergeben sich aus der Änderung des LEP NRW nicht.

Im **Regionalplan**, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, ist das vorliegende Plangebiet überwiegend als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Die Bahnstrecke Münster - Bielefeld ist als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr festgelegt. Die randlichen, parallel zur Bahntrasse gelegenen Flächen innerhalb des Plangebiets liegen nach der grobmaßstäblichen Kartendarstellung teilweise ebenfalls innerhalb des regionalplanerisch festgelegten Schienenwegs. Aufgrund der im Plangebiet nur noch im Bereich des Bahnsteigs bestehenden Bahnnutzung und der bei einem Maßstab von 1:50.000 nicht gegebenen Parzellenschärfe des Regionalplans geht die Gemeinde davon aus, dass die vorliegend planerisch vorbereitete Umwandlung von Bahnanlagen in Gewerbeflächen bzw. ein eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO mit den Zielen der Raumordnung gemäß § 1(4) BauGB vereinbar ist. Die Bezirksregierung Detmold hat im Zuge der **landesplanerischen Abstimmung** gemäß § 34 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG) mitgeteilt, dass die landesplanerische Zustimmung vom 10.06.2002 aus der Anfangsphase der vorliegenden Bauleitplanverfahren weiterhin Bestand hat. Weiterer Handlungsbedarf wird daher nicht gesehen.

3.3 Naturschutz und Landschaftspflege

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

Die überplanten Flächen sind aufgrund der bisherigen Bahnnutzung und der heutigen gewerblichen Nutzung **in weiten Teilen versiegelt**. Es überwiegen insgesamt gepflasterte und geschotterte Flächen. Nordwestlich des Bahnsteigs liegt eine kleine brach gefallene Rasenfläche, die randlich von sukzessive gewachsenen Pioniergehölzen umgeben wird. Eine besondere Wertigkeit aus naturschutzfachlicher Sicht liegt insbesondere aufgrund der bereits bestehenden Einwirkungen durch unmittelbar angrenzende stark frequentierte Verkehrsstrassen und Gewerbenutzungen nicht vor. Entlang der bestehenden Zu- und Abfahrt stockt eine ältere Lindenreihe.

Der Änderungsbereich wird nicht von den Darstellungen eines Landschaftsplans des Kreises Gütersloh erfasst. Im Geltungsbereich der 12. FNP-Änderung und im näheren Umfeld befinden sich weder Naturschutzgebiete, noch geschützte Landschaftsbestandteile. Zudem sind hier und in der relevanten Umgebung keine Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiete oder europäische Vogelschutzgebiete) im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ausgewiesen. Das **Landschaftsschutzgebiet „Gütersloh“** (LSG-3914-001) beginnt südöstlich des Änderungsbereichs im Bereich des zusammenhängenden Waldgebiets.

Gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 BNatSchG oder im Biotopkataster NRW¹ geführte schutzwürdige Biotop mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind im Änderungsbereich nicht bekannt. Im Südosten des Ortsteils Clarholz liegt auf beiden Seiten der Bundesstraße der **Eichen-Hainbuchenwald „Kreuzbusch“**, der zu einem großen Teil zum Schutz und Erhalt als Biotop (BK-4115-076) eingetragen ist. Der Buchen-Eichenwald mit Teichanlagen nordöstlich des Änderungsbereichs und der B 64 ist ebenso als Biotop (BK-4115-081) kartiert worden.

Eine **Naherholungsfunktion** des Änderungsbereichs ist aufgrund der bestehenden gewerblichen Nutzung und des Bahnhaltepunkts nicht gegeben. Die vorhandenen umliegenden Wegeverbindungen innerhalb des Waldgebiets werden durch die vorliegende Planung nicht verändert.

3.4 Boden und Gewässer

Gemäß Bodenkarte NRW² stehen im Änderungsbereich **lehmige Sandböden als Pseudogley**, z. T. Podsol-Pseudogley, an. Diese Böden sind allgemein durch eine mittlere bis hohe Wasserdurchlässigkeit im Oberboden und eine geringe Wasserdurchlässigkeit im Unterboden geprägt. Meist tritt Staunässe bis in den Oberboden auf. Die Kriterien der zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen³ treffen auf die Pseudogley-Böden nicht zu. Es ist insgesamt davon auszugehen, dass insbesondere aufgrund der

¹ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) (2008): „Schutzwürdige Biotop“ in NRW (BK).

² Geologisches Landesamt (1991): Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4114 Rheda-Wiedenbrück, Krefeld.

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

intensiven Nutzungen im Änderungsbereich und im direkten Umfeld der natürliche Boden weitgehend vollständig überprägt worden ist.

Im Änderungsbereich und im näheren Umfeld sind **keine Oberflächengewässer** vorhanden. Die überplanten Flächen liegen weder in einem Überschwemmungsgebiet, noch in einem Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiet. Negative Auswirkungen der geplanten kleinteiligen Gewerbeentwicklung auf den Hochwasserschutz sowie auf den Trinkwasserschutz können somit nach bisheriger Kenntnis ausgeschlossen werden.

3.5 Altlasten und Kampfmittel

Der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sind im vorliegenden Änderungsbereich **keine Altlasten oder entsprechende Verdachtsflächen** bekannt. Die nordöstlich angrenzenden Bereiche der **Bahngleise** können jedoch nach Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde – in Analogie zu ähnlichen Fällen – schädliche Bodenveränderungen, insbesondere Belastungen mit polycyclischen, aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK), Herbiziden und Pestiziden, aufweisen. Für den Fall, dass dort Erdarbeiten durchgeführt werden oder ggf. Niederschlagsversickerung erfolgen sollen, wird angeregt, aus Vorsorgegründen und zur Entscheidung über die Wiederverwertung aufzunehmenden Bodens eine gutachterliche Bewertung der betroffenen Flächenanteile vornehmen zu lassen.

Darüber hinaus besteht nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz vom 09.05.2000 allgemein die Verpflichtung, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung unverzüglich der zuständigen Behörde (hier: Untere Bodenschutzbehörde, Tel.: 05241/85-2740) mitzuteilen, sofern derartige Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen o. ä. Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden.

Kampfmittel sind im Änderungsbereich und im näheren Umfeld ebenfalls nicht bekannt. Weist bei der Durchführung von Bauarbeiten der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen, der Staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst ist zu benachrichtigen.

Die Fachbehörden werden gebeten, der Gemeinde andere oder weitergehende Erkenntnisse im Planverfahren mitzuteilen.

3.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Natur-, Boden- und Baudenkmale sind weder im Änderungsbereich noch im nahen Umfeld bekannt. Auch befinden sich hier keine besonders prägenden Objekte oder Situationen, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturguts der Gemeinde enthalten oder die kulturhistorisch von besonderem Wert sind. Es bestehen auch keine Sichtbeziehungen zu Denkmalobjekten. Das ursprünglich erhaltene und im Rahmen der Umnutzung sanierte, zweigeschossige Bahnhofsgebäude weist besonders aufgrund seiner Lage im Ortseingangsbereich eine ortsbildprägende Wirkung auf.

Denkmalpflegerische Belange werden soweit erkennbar nicht berührt. Vorsorglich wird jedoch auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei verdächtigen Bodenfunden (§§ 15, 16 DSchG).

4. Auswirkungen der Planung

4.1 Verkehr

Besonders der westliche Teil des Bahnhofumfelds stellt sich derzeit unattraktiv und mangelhaft in der Aufenthaltsqualität dar. Es sind nur wenige, ungeordnete Kfz- und Fahrrad-Stellplätze vorhanden, was sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV auswirkt. Im Rahmen der vorliegenden 12. FNP-Änderung und der parallel durchgeführten III. Planänderung soll unter Berücksichtigung des bestehenden umgenutzten Bahnhofsgebäudes eine **Neuordnung der ehemaligen Bahnflächen in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht** erfolgen.

Die der Planung zugrunde liegende **neue Verkehrsplanung** sieht im Vergleich zum Ursprungsbebauungsplan Nr. 220 einen neuen öffentlichen Erschließungstich vom südwestlich verlaufenden Stauvermannweg Richtung Nordosten auf das Bahngelände vor. Die öffentliche Straße mündet in einem Wendehammer, der das Wenden sowohl für Pkw als auch für Rettungs- und Müllfahrzeuge gewährleistet. Zur Optimierung des Wendens für Müllfahrzeuge wurde die Wendeanlage zudem zur Offenlage vergrößert. Die Busanbindung mit der Haltestelle „Am Halloh“ verbleibt an der Samtholzstraße. Eine Einfahrt auf das ehemalige Bahngelände wird aufgrund der unmittelbaren Nähe nicht für erforderlich gehalten. Die neue Verkehrsführung ordnet das Bahngelände neu und optimiert den verkehrlichen Anschluss des Bahnhaltepunkts sowie der rückwärtigen Gewerbeflächen. Mit dieser Lösung wird zudem das Ziel verfolgt, die heutige Einmündungssituation im unmittelbaren Nahbereich der Kreuzung B 64/Samtholzstraße zu entzerren und mehr Verkehrssicherheit zu erlangen.

Die **äußere Erschließung** des Plangebiets erfolgt somit durch den Anschluss des Stauvermannwegs an die westlich verlaufende Samtholzstraße (K 13). Diese führt im Nordosten unmittelbar auf die B 64, über die die Anbindung an das überregionale Straßennetz gewährleistet ist. Die B 64 ist im weiteren Verlauf über die Anschlussstelle Rheda-Wiedenbrück an die A 2 angebunden. Richtung Westen führt die Bundesstraße nach Münster. Die K 13 stellt in südlicher Richtung die Anbindung an Lette und Oelde sicher. Während die maximale Höchstgeschwindigkeit auf der Kreisstraße 50 km/h beträgt, darf auf der Bundesstraße auf Höhe der östlich überplanten Flächen zunächst 100 km/h gefahren werden. Weiter westlich erfolgt eine Reduzierung auf 70 km/h bzw. mit dem Ortseingangsschild etwa auf Höhe des Bahnsteigs auf 50 km/h.

Die **Parkplatzsituation** wird insgesamt neu geordnet. Nördlich und südlich des neuen Erschließungswegs werden zentral Parkflächen für Pkw neu angelegt. Fahrradstellplätze werden unmittelbar am Ausgang zum Bahngleis angeordnet. Den Bahnpendlern sollen damit Abstellflächen angeboten werden, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Die Anbindung des Bahnhaltepunkts für Fußgänger und Radfahrer wird zudem über einen neuen Fuß- und Radweg parallel zur Bahntrasse optimiert. Der großzügige

fußläufige Bereich inklusive Bahnhofvorplatz erstreckt sich insgesamt bis auf Höhe des Wendehammers.

Mit den geplanten Maßnahmen soll die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert und die Schulweg- bzw. Arbeitswegsicherung unterstützt werden. Im Ergebnis soll ein **städtebaulich funktionsfähiger Bereich** hergestellt werden. Die Bahntrasse Münster - Bielefeld bleibt inklusive Haltepunkt in ihrer Funktion im ÖPNV-Netz erhalten.

Die vorliegende Planung ruft **keine maßgebliche Erhöhung des bestehenden Verkehrsaufkommens** auf der Samholzstraße und der B 64 hervor. Der vorhandene Handwerksbetrieb wird bestandsorientiert überplant und erhält auf Bebauungsplanebene geringfügige Erweiterungsmöglichkeiten. Im Kreuzungsbereich ist aufgrund der Rahmenbedingungen eine eher kleinflächige gewerbliche Neuentwicklung zu erwarten. Auch bei einer möglichen Verlagerung der vorhandenen Firma und einer dann folgenden neuen gewerblichen Entwicklung ist nicht automatisch mit einer erheblichen Zunahme der gegebenen Verkehrsbelastung auf den betroffenen Straßen zu rechnen. Die bestehende verkehrliche Anbindung wird im Ergebnis weiterhin als **ausreichend leistungsfähig** erachtet. Eine entsprechende Prüfung kann im Einzelfall auf der nachgelagerten Genehmigungsebene erfolgen. Ergänzend wird auf die parallel durchgeführte III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 verwiesen.

Die Fachbehörden werden ausdrücklich gebeten, der Gemeinde ggf. vorliegende zusätzliche Informationen oder anderweitige Erkenntnisse im Verfahren nach § 4 BauGB mitzuteilen.

4.2 Immissionsschutz

Die Standortentscheidung für den Clarholzer Bahnhofhaltepunkt ist bereits vor vielen Jahren getroffen worden, eine Verlegung in die Ortsmitte wird nicht mehr angestrebt. Die aufgrund der teilweise aufgegebenen Bahnnutzung brach gefallenen Flächen sind durch die unmittelbare Nähe zum südwestlich angrenzenden Gewerbegebiet und die direkt angrenzenden teils stark frequentierten Verkehrsstrassen sowohl Gewerbelärm- als auch Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund hat sich die als Abwägungsgrundlage zum Immissionsschutz erstellte **schalltechnische Untersuchung** i. W. mit der Fragestellung der grundsätzlichen Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des Änderungsbereichs befasst.⁴ Das Gutachten hat ergeben, dass eine Wohnnutzung (Mischgebiet oder Allgemeines Wohngebiet) aufgrund der sehr hohen Verlärmung insbesondere durch Verkehrslärm nicht möglich ist. Eine gewerbliche Nutzung ist mit einem entsprechenden Lärmschutz der Büroräume hingenommen umsetzbar.

Die im Zuge der vorliegenden Planung vorgesehene kleinteilige Ergänzung der gewerblichen Bauflächen im Bereich der brach gefallenen Bahnflächen stellt somit entsprechend der im Änderungsbereich und unmittelbar angrenzend bestehenden gewerblichen Nutzungen eine städtebaulich sinnvolle und verträgliche Folgenutzung dar. Zu beachten sind in der Bauleitplanung unter dem Aspekt Immissionsschutz eventuelle **Vorbelastungen** eines Plangebiets sowie mögliche **Auswirkungen der Planung auf**

4 AKUS GmbH (2017): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zur III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Bielefeld. 13.10.2017.

schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst sowie im weiteren Umfeld. Die möglichen Auswirkungen der Planung umfassen vorliegend i. W. Gewerbeemissionen z. B. durch Produktionsabläufe oder Rangier- und Ladetätigkeiten. Die hieraus resultierenden planerischen Fragen und die zulässigen Immissionsbelastungen sind im Planverfahren insbesondere auf der nachgelagerten verbindlichen Planungsebene sachgerecht zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen. Nach derzeitigem Kenntnisstand gehen der Schallgutachter und die Gemeinde davon aus, dass die auf Bebauungsplanebene vorgesehene Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebiets (GEN) nach § 8 BauNVO im Anschluss an das südwestlich bestehende Gewerbegebiet aus schalltechnischen Aspekten nachbarverträglich ist. Danach sind hier nur mischgebietstypische und -verträgliche Gewerbebetriebe und betriebliche Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Daher geht der Gutachter davon aus, dass künftige gewerbliche Nutzungen auch mit den umgebenden Wohnnutzungen innerhalb der festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete und Mischgebiete verträglich sein werden. Auf die Planunterlagen zur III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 und das Schallgutachten wird ergänzend verwiesen.

Die Gemeinde hat das Schallgutachten geprüft und hält dieses für nachvollziehbar und plausibel und folgt der Auffassung des Gutachters. Unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander hält die Gemeinde die vorliegende Planung aus schalltechnischer Sicht im Ergebnis für vertretbar und angemessen. Sie geht davon aus, die Schallschutzbelange der Nachbarschaft im Rahmen der geplanten Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs im Ergebnis angemessen zu berücksichtigen.

Die Problematik möglicher Luftschadstoffe, hier insbesondere Stickstoffoxid, Benzol, Ruß und Staub-PM10 (insbesondere Kfz-bedingt), wird nach heutigem Kenntnisstand als nicht durchgreifend relevant angesehen. Wesentliche Auswirkungen der Planung aufgrund sonstiger Immissionen, wie z. B. Erschütterungen etc., sind bislang ebenfalls nicht erkennbar.

Die Fachbehörden werden ausdrücklich gebeten, ggf. vorliegende anderweitige Erkenntnisse zu den einzelnen Aspekten des Immissionsschutzes im Zuge des Aufstellungsverfahrens mitzuteilen.

4.3 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft

a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

Der Änderungsbereich ist bereits weitgehend an die örtlichen Ver- und Entsorgungnetze angeschlossen. Besondere Anforderungen oder Probleme sind bisher nicht bekannt. Ergänzende Maßnahmen für Neu- und Anbauten sind durchzuführen. Nach Mitteilung der Gemeindewerke liegen in der bisherigen Erschließungsstrasse u. a. ein **Mischwasserkanal und eine Trinkwasserleitung**, die im Zuge der Planumsetzung in die neue öffentliche Stichstraße verlegt werden. Ein entsprechendes Leitungsrecht im parallel aufgestellten Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich. Die bisher im Stauvermannweg verlegte Druckrohrleitung wird im Zuge der Umsetzung durch einen neuen Mischwasserkanal in der öffentlichen Verkehrsfläche ersetzt und an das bestehende Kanalnetz angeschlossen. Die südlich der Wendeanlage bestehende **Trafostation** wird im parallel aufgestellten Bebauungsplan bestandsorientiert als Versorgungsfläche festgesetzt.

Die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebiets mit Trink- und Feuerlöschwasser ist sicherzustellen. Unter Zugrundelegung der Technischen Regeln des DVGW-Arbeitsblatts W 405 ist für das Baugebiet eine **Mindestlöschwassermenge** von 1.600 l/min (96 m³/h) für eine Einsatzdauer von zwei Stunden zur Verfügung zu stellen. Die DGVW-Regelwerke sind insgesamt zu beachten. Die hydraulische Prüfung hinsichtlich der Anforderungen des Brandschutzes ist im Baugenehmigungsverfahren abschließend zu klären.

In der bisherigen Erschließungsstrasse liegen nach derzeitigem Kenntnisstand weitere Versorgungsanlagen, u. a. eine **Gasleitung**. Diese sind in Abstimmung mit den Versorgungsträgern im Zuge der Planumsetzung ebenfalls in die neue Erschließungsstraße zu verlegen.

b) Wasserwirtschaft

Nach den Vorgaben des Landeswassergesetzes (LWG) und des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist.

Die im Änderungsbereich anstehenden lehmigen Sandböden weisen eine mittlere bis hohe Wasserdurchlässigkeit im Oberboden und eine geringe Wasserdurchlässigkeit im Unterboden auf. Meist tritt Staunässe bis in den Oberboden auf. Die überplanten Flächen sind in weiten Teilen an die **vorhandene Mischkanalisation** angeschlossen. Zur sicheren Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Änderungsbereich wird nach Angaben der Gemeindewerke voraussichtlich im Zuge der Umsetzung ein **neuer Regenwasserkanal** in die geplante Erschließungsstraße und über das östliche Privatgrundstück verlegt. Die weitere Klärung zum Umgang mit dem im Änderungsbereich anfallenden Niederschlagswasser erfolgt im Zuge des nachgelagerten Bebauungsplanverfahrens und abschließend im Einzelfall bedarfsgerecht auf Genehmigungsebene.

Die Fachbehörden sowie Ver- und Entsorgungsträger werden gebeten, der Gemeinde andere oder weitergehende Erkenntnisse oder Informationen im Planverfahren mitzuteilen.

4.4 Umweltprüfung und Umweltbericht

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der Umweltbericht ist als Teil II der Begründung erarbeitet worden. Da die 12. FNP-Änderung und die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ im sog. Parallelverfahren bearbeitet werden, wird ein gemeinsamer Umweltbericht für beide Bauleitplanverfahren erstellt.

Wie im Umweltbericht für die einzelnen Umweltbelange dargelegt, sind nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der baulichen Vorprägung und des starken Versiegelungsgrads **keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die meisten Umweltbelange im Zuge der Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung erkennbar**. Die vorgesehene Aufwertung und Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs, die geplanten Pflanzmaßnahmen sowie die beabsichtigte Entsiegelung der bisherigen Schotterflächen im

Südosten des Plangebiets lösen im Ergebnis eher eine **Verbesserung des derzeitigen Umweltzustands** aus. Die im Umweltbericht aufgeführten ggf. erheblichen nachteiligen Auswirkungen können durch entsprechende **Minderungsmaßnahmen auf Bauleitplanungsebene und auf der nachgelagerten Genehmigungsebene** wirksam kompensiert werden.

Nach bisher vorliegenden Erkenntnissen ergeben sich keine Hinweise auf besondere, nur an diesem Standort zu erwartende und daher durch Wahl eines alternativen Standorts vermeidbare Beeinträchtigungen. Sinnvolle Standortalternativen sind aufgrund des Planungsziels der Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs zudem nicht gegeben.

Öffentlichkeit, Fachbehörden und sonstige Träger öffentlicher Belange werden gebeten, ggf. vorliegende umweltrelevante Informationen und Einschätzungen der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

4.5 Bodenschutz und Flächenverbrauch

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

Der Bau von Gebäuden und Straßen bedeutet i. d. R. die Versiegelung und damit lokal den Verlust der Bodenfunktionen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Bodenorganismen, als Produktionsfläche für Lebensmittel und als Filterkörper bei der Grundwasserneubildung, sofern nicht eine Entsiegelung vorgenommen wird. Der vorliegende Änderungsbereich liegt am südöstlichen Rand des Ortsteils Clarholz am Ortseingang im Bereich des Bahnhofs und ist bereits im östlichen Bereich seit vielen Jahren bebaut. Aufgrund der bestehenden gewerblichen Nutzung und der bisherigen Bahnnutzung sind die Gebäude umgebenen Flächen insgesamt weitgehend als Schotter- und Pflasterflächen versiegelt. Die Entscheidung über die Inanspruchnahme der Böden ist vor langer Zeit getroffen worden, Bodeneingriffe sind bereits erfolgt. Es ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Böden inzwischen überprägt worden sind.

Grundsätzlich ist die Gemeinde bestrebt, die Neuversiegelung zu begrenzen und im Siedlungszusammenhang liegende (Gewerbe)Brach- oder Restflächen vorrangig zu reaktivieren. Durch die vorliegende Planung wird das derzeit nicht mehr vollständig genutzte **Bahngelände mobilisiert, neu geordnet** und einer neuen, angemessenen Nutzung zugeführt. Es erfolgt somit eine Nachverdichtung innerhalb des Siedlungsraums. Durch die Weiterentwicklung und Umnutzung der Bahnflächen wird die zusätzliche Inanspruchnahme von Freiflächen am Siedlungsrand reduziert. Im Südosten werden zudem die Bahnanlagen in eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft umgewandelt, so dass hier ein geringerer Versiegelungsgrad als bisher planerisch vorbereitet wird. Es erfolgt im Zuge der Umsetzung eine Entsiegelung der bestehenden Schotterflächen. Die Gemeinde trägt somit diesem Ziel, dem Schutzgut Boden sowie der o. g. Bodenschutzklausel gemäß BauGB Rechnung. In der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

gegen- und untereinander wird die Überplanung als angemessen und verträglich erachtet.

Zur Standortdiskussion und zu den darin erläuterten Umweltauswirkungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel 2 der vorliegenden Begründung verwiesen.

4.6 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

Die Erstaufstellung oder Änderung eines Bauleitplans kann Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten. 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 vorbereitenden FNP-Änderung können jedoch nur grundlegende Aussagen getroffen werden.

Zum aktuellen Zustand und der Nutzung der Flächen im Änderungsbereich wird auf Kapitel 3.3 der vorliegenden Begründung verwiesen. Aufgrund der o. g. Ziele ergibt sich das planerische Erfordernis für diese Bauleitplanung. Auf die Rahmenbedingungen, insbesondere die vorgesehene Ergänzung der gewerblichen Bauflächen auf den nicht mehr genutzten Bahnflächen im Sinne einer innerörtlichen Nachverdichtung wird verwiesen. Nach Prüfung der Rahmenbedingungen hält die Gemeinde die Überplanung des i. W. bereits seit langem versiegelten und z. T. bebauten Gebiets aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen und der Lage des Plangebiets für angemessen. Die grundsätzliche Standortentscheidung ist im Sinne einer verträglichen Folgenutzung und Fortentwicklung des Gewerbegebiets städtebaulich sinnvoll und wird im FNP planerisch vorbereitet. Nach der grundlegenden Entscheidung für die Überplanung sind vor diesem Hintergrund die Grundsätze der planerischen Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen.

Nach den derzeit **rechtskräftigen Festsetzungen des Ursprungsbebauungsplans Nr. 220** ist das Plangebiet vorwiegend als Fläche für Anlagen der Bundesbahn nachrichtlich dargestellt. Die Fläche zwischen aktueller Zufahrt und Stauvermannweg ist bisher als überbaubare Fläche innerhalb des Gewerbegebiets überplant. Die entlang der Zufahrt stockende Lindenreihe ist gemäß geltendem Planungsrecht zum Erhalt festgesetzt. Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die ehemaligen Bahnflächen bereits jetzt fast vollständig versiegelt sind. Auch der östliche als Bäckerei umgenutzte Bereich ist bebaut oder als Pflaster- sowie Schotterfläche angelegt.

Landschaftsplanerische Erfordernisse sind auf der nachgelagerten, verbindlichen Planungsebene im parallel aufgestellten Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ - III. Änderung zu berücksichtigen. Verwiesen wird hierbei auf die konkreten und parzellenscharfen Festsetzungen im Bebauungsplan. Im Ergebnis wird durch die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 kein neuer Eingriff in die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft vorbereitet. Auf die Begründung zum Bebauungsplan wird ergänzend Bezug genommen.

Die Fachbehörden werden gebeten, der Gemeinde ergänzende oder anderweitige Informationen mitzuteilen.

4.7 Artenschutzrechtliche Prüfung

Auf Ebene der Flächennutzungsplanung sind die Artenschutzbelange im Sinne einer **überschlägigen Vorabschätzung** zu berücksichtigen. Als Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eine Liste der planungsrelevanten Arten in NRW sowie großmaßstäbliche Angaben über deren Vorkommen in den einzelnen Regionen des Landes herausgegeben (Messtischblätter). Danach werden für den Quadranten 1 des Messtischblatts 4115 (Rheda-Wiedenbrück) nach Zuordnung zu den übergeordneten Lebensraumtypen Kleingehölze/Alleen/Bäume/Gebüsche/ Hecken, Gärten/Parkanlagen/Siedlungsbrachen und Gebäude zwei Fledermausarten (alle streng geschützt) und 20 Vogelarten (davon 12 streng geschützt) genannt, die hier potenziell vorkommen können. Von den aufgeführten Arten befinden sich unter den Vögeln der Baumpieper, die Waldohreule, die Rohrweihe, der Kuckuck, die Mehlschwalbe, die Rauchschnalbe und der Feldsperling in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Rebhuhn und Turteltaube weisen einen schlechten Erhaltungszustand auf. Ergänzend wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Das vom LANUV entwickelte System stellt jedoch übergeordnete Lebensraumtypen mit einer jeweiligen Gruppierung mehrerer Biotoptypen dar, deren Potenzial in diesem Planungsfall weit über das Vorkommen im Plangebiet reicht. Bisher liegen keine Hinweise auf geschützte Arten im überplanten Bereich vor. Aufgrund der seit vielen Jahren vorhandenen Bebauung, des hohen Versiegelungsgrads, der gewerblichen Nutzungen und der Bahnnutzung im Plangebiet sowie der Störeinflüsse in der Umgebung durch weitere gewerbliche Nutzungen und die angrenzenden stark befahrenen Straßen sowie die Bahntrasse ist davon auszugehen, dass ggf. planungsrelevante Arten nicht regelmäßig im Plangebiet auftreten und eher in Richtung des südöstlich angrenzenden Waldgebiets ausgewichen sind. Die Lindenreihe und wenigen Kleingehölze im Plangebiet werden allenfalls von sog. „Allerweltsarten“ als Nahrungs- und Jagdrevier genutzt. Hier stehen im Umfeld ausreichend Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung.

Im Zuge der vorliegenden teils bestandsorientierten Planung werden keine maßgeblichen neuen Baumöglichkeiten geschaffen. Im Nordwesten werden bereits weitgehend versiegelte Flächen mobilisiert, neu geordnet und einer neuen Bebauung zugeführt. Vor diesem Hintergrund ist nicht mit dem Eintreten der in der Handlungsempfehlung aufgeführten sog. „Wirkfaktoren“ zu rechnen. Die vor Ort vorkommenden Lebensräume werden sich aufgrund der vorliegenden Planung i. W. nicht verändern. Die vorhandenen gewerblichen Strukturen werden weiterentwickelt. Im Rahmen der Bahnhofsumfeldverbesserung werden Eingrünungen des Vorplatzes und der Stellplätze vorgenommen. Zudem wird im Südosten des Plangebiets die Schaffung eines Waldsaums im Anschluss an den „Kreuzbusch“ vorbereitet. Dies dient u. a. der Optimierung vorhandener Jagd- und Lebensräume.

Die Vorprüfung des Artenspektrums und der Wirkfaktoren im Sinne der o. g. Handlungsempfehlung ergibt, dass die vorliegende Planung **keine artenschutzrechtlichen Konflikte verursacht** und dass die Verbotstatbestände gemäß § 44(1) BNatSchG nach heutigem Stand nicht ausgelöst werden. Eine vertiefende Artenschutzprüfung mit Art-für-Art-Prüfung wird daher insgesamt nicht für erforderlich gehalten. Ergänzend wird auf den Umweltbericht verwiesen. Zur allgemeinen Information und Berücksichtigung im Rahmen der Fällung der Linden wird ein Hinweis zur nach BNatSchG geltenden zeitlichen Begrenzung von Gehölzfällungen in die Plankarte des

Bebauungsplans aufgenommen. Faunistische und floristische Kartierungen liegen nicht vor und werden weiterhin im vorliegenden Planungsfall nicht für erforderlich gehalten.

Auf FNP-Ebene wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen. Die Fachbehörden werden gebeten, der Gemeinde andere oder weitergehende Erkenntnisse im Planverfahren mitzuteilen.

4.8 Klimaschutz und Klimaanpassung

Das Plangebiet liegt am südöstlichen Rand des Siedlungsraums von Clarholz und ist durch den bestehenden Bäckereibetrieb mit dem historisch erhaltenen Bahnhofsgelände und die städtebaulich ungeordnete Situation nach der weitgehenden Aufgabe der Bahnflächen sowie den insgesamt hohen Versiegelungsgrad geprägt. Das Klima im Raum Herzebrock-Clarholz ist ozeanisch beeinflusst. Merkmale sind ein ausgeglichener Jahrestemperaturverlauf und relativ hohe Niederschläge. Die Hauptwindrichtung ist Westsüdwest. Aktuelle, kleinräumige Daten zum Klima oder zur Luftbelastung im Geltungsbereich oder im Umfeld liegen nicht vor. Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz verfügt bisher über **kein gesamtgemeindliches Klimaschutzkonzept**, in dem z. B. auch Ziele für die Stadtplanung und -entwicklung verankert sind. Somit können im vorliegenden Planverfahren keine konkreten kommunalen Zielsetzungen berücksichtigt werden. Gleichwohl sollen Bauleitpläne den Klimaschutz und die Klimaanpassung (Anpassung an Folgen des Klimawandels) grundsätzlich fördern. Seit der sog. Klimaschutznovelle (2011) wird dieser Belang im BauGB besonders betont, ohne dass damit eine höhere Gewichtung in der Gesamtabwägung der einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander einhergeht.

Die vorliegende Planung dient i. W. der städtebaulichen Neuordnung und Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Clarholzer Bahnhofspunkts. Die brach gebliebenen Bahnflächen werden im Sinne der Innenentwicklung mobilisiert. Der bestehende Gewerbebetrieb wird planerisch abgesichert. Eine besondere klimatische Funktion der überplanten Flächen ist angesichts der bereits vorhandenen Bebauung, der Lage im Übergang zwischen Siedlungsraum und Wald sowie entlang der stark frequentierten Verkehrsstrassen und aufgrund der gewerblichen Nutzung nicht gegeben. Im Rahmen der vorliegenden Planung werden im Vergleich zur Bestandssituation bzw. zu den bereits planungsrechtlich zulässigen Bau- und Versiegelungsmöglichkeiten **keine großflächigen neuen Baumöglichkeiten** geschaffen. Die Flächen für Bahnanlagen und der bereits umgenutzte Bereich der Bäckerei sind weitgehend versiegelt oder bebaut. Die bisher nicht umgesetzte Teilfläche des Gewerbegebiets südlich der bisherigen Zufahrt ist ebenfalls versiegelt und wird zeitweise zu Lagerzwecken genutzt. Durch Verlagerung der neuen verkehrlichen Anbindung und Nachnutzung der Bahnflächen entsteht in diesem Bereich ein größeres Baufeld innerhalb des Gewerbegebiets. Die vorhandene Lindenreihe kann im Zuge der Umsetzung entfernt werden. Als Maßnahmen der Klimaanpassung und somit als Minderungsmaßnahmen können die Ausweisung der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit dem Ziel der Schaffung eines Waldsaums im Südosten des Änderungsbereichs sowie die im Zuge der Umsetzung vorgesehene Pflanzung mehrerer Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz und im Südosten des Gewerbegebiets gewertet werden. Die Funktion der angrenzenden Waldklimatope wird durch den geplanten Waldsaum entsprechend gestärkt

Die Errichtung neuer bzw. die weitgehende Erweiterung bestehender Infrastrukturen ist in dieser gut erschlossenen Lage nicht erforderlich. Die Planung trägt durch die angestrebte Nachverdichtung daher grundsätzlich zur Reduzierung einer weiteren Flächeninanspruchnahme im Außenbereich und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Ortsklima bei. Maßgebliche Auswirkungen auf die bestehenden klimatischen Bedingungen im Änderungsbereich sind aufgrund der geringfügigen baulichen Veränderung nicht zu erwarten.

Die 12. FNP-Änderung hat im Ergebnis soweit erkennbar **keine wesentlichen Auswirkungen auf Klimaschutzziele und -anforderungen**. Ergänzend wird auf die Begründung zur parallel zu ändernden III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 verwiesen.

5. Verfahrensablauf und Planentscheidung

a) Verfahrensablauf

Erstmals hat der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz am 10.04.2002 die Aufstellung der 12. FNP-Änderung (N-12) beschlossen. Auf Grundlage der damaligen Planung fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB statt. Das Planverfahren wurde jedoch nicht abgeschlossen. Im Anschluss folgten im Laufe der Jahre diverse politische Beratungen zum Clarholzer Bahnhof und intensive Abstimmungen mit den Flächeneigentümern. Darüber hinaus wurden 2017 die konkrete Erschließungsplanung des Bahnhalt punkts konkretisiert und eine schalltechnische Untersuchung zur Prüfung der Nutzbarkeit der überplanten Flächen eingeholt. Hierzu hat eine ergänzende Beratung im Planungsausschuss am 06.03.2017 stattgefunden (V-44/2017). Auf Basis der daraufhin erarbeiteten Vorentwürfe der 12. FNP-Änderung und der parallel gemäß § 8(3) BauGB aufgestellten III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ hat der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz am 20.12.2017 nach vorangegangener Beratung im Planungsausschuss am 27.11.2017 den Aufstellungsbeschluss erneuert (V-155/2017).

Im April/Mai 2018 fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB statt. Der Planungsausschuss der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat in seiner Sitzung am 11.06.2018 (V-113/2018) über die Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung beraten und die Offenlage des Planentwurfs beschlossen.

(Die Verfahrensdaten werden im Planverfahren ergänzt.)

b) Planentscheidung

Die vorliegende 12. FNP-Änderung und die parallel durchgeführte III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 dienen der **Mobilisierung und städtebaulichen Neuordnung der brach gefallenen Bahnflächen** am Clarholzer Haltepunkt. Durch eine Optimierung der Verkehrsführung, neue Stellplätze für Kfz und Fahrräder sowie eine angemessene Eingrünung des Standorts im Zuge der Umsetzung wird mit der Planung eine gestalterische Aufwertung und Attraktivierung der Nutzung des Bahnhalt punkts erreicht. Zudem dient die Planung der planerischen Absicherung des Handwerksbetriebs und der planerischen Vorbereitung eines Waldsaums entlang des „Kreuzbuschs“.

Weitere wesentliche Planungsziele liegen in der angemessenen Berücksichtigung der Immissionsschutzbelange in der gegebenen, seit vielen Jahren gewachsenen Nachbarschaft zum westlich und nördlich anschließenden Wohnsiedlungsbereich sowie der planungsrechtlichen Vorbereitung eines Waldsaums im Übergang zum Waldgebiet „Kreuzbusch“.

Im Ergebnis hält die Gemeinde die vorliegende Planung unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander aus städtebaulicher Sicht für angemessen und sinnvoll. Auf die Beratungs- und Abwägungsunterlagen des Rats der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und seiner Fachausschüsse wird verwiesen.

Herzebrock-Clarholz, im November 2018