



GEMEINDE HERZEBROCK-CLARHOLZ

Begründung mit Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 220

„Kreuzstraße“ - III. Änderung

Februar 2021

In Zusammenarbeit mit der Verwaltung:
Stadtplanung und Kommunalberatung
Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Teil I: Begründung

- 1. Einführung**
- 2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich**
- 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen**
 - 3.1 Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ (Ursprungsplan)
 - 3.2 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
 - 3.3 Landes- und Regionalplanung, Flächennutzungsplan
 - 3.4 Naturschutz und Landschaftspflege
 - 3.5 Gewässer
 - 3.6 Boden
 - 3.7 Altlasten und Kampfmittel
 - 3.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 4. Planungsziele und Plankonzept**
- 5. Inhalte und Festsetzungen**
 - 5.1 Art der baulichen Nutzung
 - 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
 - 5.3 Örtliche Bauvorschriften
 - 5.4 Erschließung und Verkehr
 - 5.5 Immissionsschutz
 - 5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft
 - 5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege
- 6. Umweltrelevante Auswirkungen**
 - 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht
 - 6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch
 - 6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung
 - 6.4 Eingriffsregelung
 - 6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung
- 7. Bodenordnung**
- 8. Flächenbilanz**
- 9. Verfahrensablauf und Planentscheidung**

Teil II: Umweltbericht

Teil III: Anlagen

- 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 Bahnhofhaltepunkts** 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. Inzwischen hat eine erneute gewerbliche Umnutzung stattgefunden. 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 sollen im Zuge der vorliegenden III. Bebauungsplanänderung die ehemaligen Bahnflächen in Anlehnung an die südwestlich angrenzende, gewerbliche Nutzung als **eingeschränktes Gewerbegebiet** überplant werden. Die bestehende Bahntrasse inklusive Haltepunkt wird von der vorliegenden Planung nicht berührt und bleibt erhalten. Ein weiteres Ziel der Planung stellt die **verkehrstechnische Optimierung** der Anbindung des Bahnhofsbereichs an den Kreuzungspunkt B 64/Samtholzstraße dar. Zudem soll die Attraktivität des Schienenhaltepunkts mit Hilfe neu angelegter Park- und Fahrradstellplätze gesteigert werden.

Nach Information des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) im Zuge des Planverfahrens waren bisher noch nicht alle überplanten relevanten Flurstücke von der Bahnnutzung freigestellt. Das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt und ist nun vor Satzungsbeschluss abgeschlossen worden. Das EBA hat der Gemeinde am 14.10.2020 den Freistellungsbescheid über die verbleibenden Flächen ausgestellt. Somit ist auch für diese Teilbereiche die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans gewährleistet. 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.

Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist nun gegeben, um die Neuordnung der Bahnhofflächen gemäß den aktuellen kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu sichern. Daher wird neben der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ die 12. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) (N-12) im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Analog zur Bebauungsplanänderung werden dabei die überplanten Flächen als gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Die Festsetzungen der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ überlagern mit Inkrafttreten die bisherigen Festsetzungen einer Teilfläche des Ursprungsplans Nr. 220 und seiner rechtskräftigen Änderungen. Diese Verdrängungsfunktion soll jedoch für diesen Bereich keine Aufhebung des Ursprungsplans bewirken, d. h. sofern die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 unwirksam werden sollte, tritt das frühere Recht nicht außer Kraft, sondern „lebt wieder auf“. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 220 in der jeweils gültigen Änderungsfassung für die angrenzenden Bereiche bleiben unberührt.

2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ mit einer Größe von insgesamt etwa **1,1 ha** liegt am südöstlichen Ortsrand des Ortsteils Clarholz. Es wird im Nordosten durch die Bahntrasse Münster - Bielefeld und die Beelener Straße (B 64) begrenzt, nordwestlich stellt die Samtholzstraße die Grenze dar. Südwestlich des Plangebiets schließen sich zum einen bestehende gewerbliche Nutzungen am Stauvermannweg an, zum anderen beginnt im Süden und Südosten das großflächig zusammenhängende Waldgebiet „Kreuzbusch“. Genaue Lage und Abgrenzung ergeben sich aus der Plankarte.

3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

3.1 Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ (Ursprungsplan)

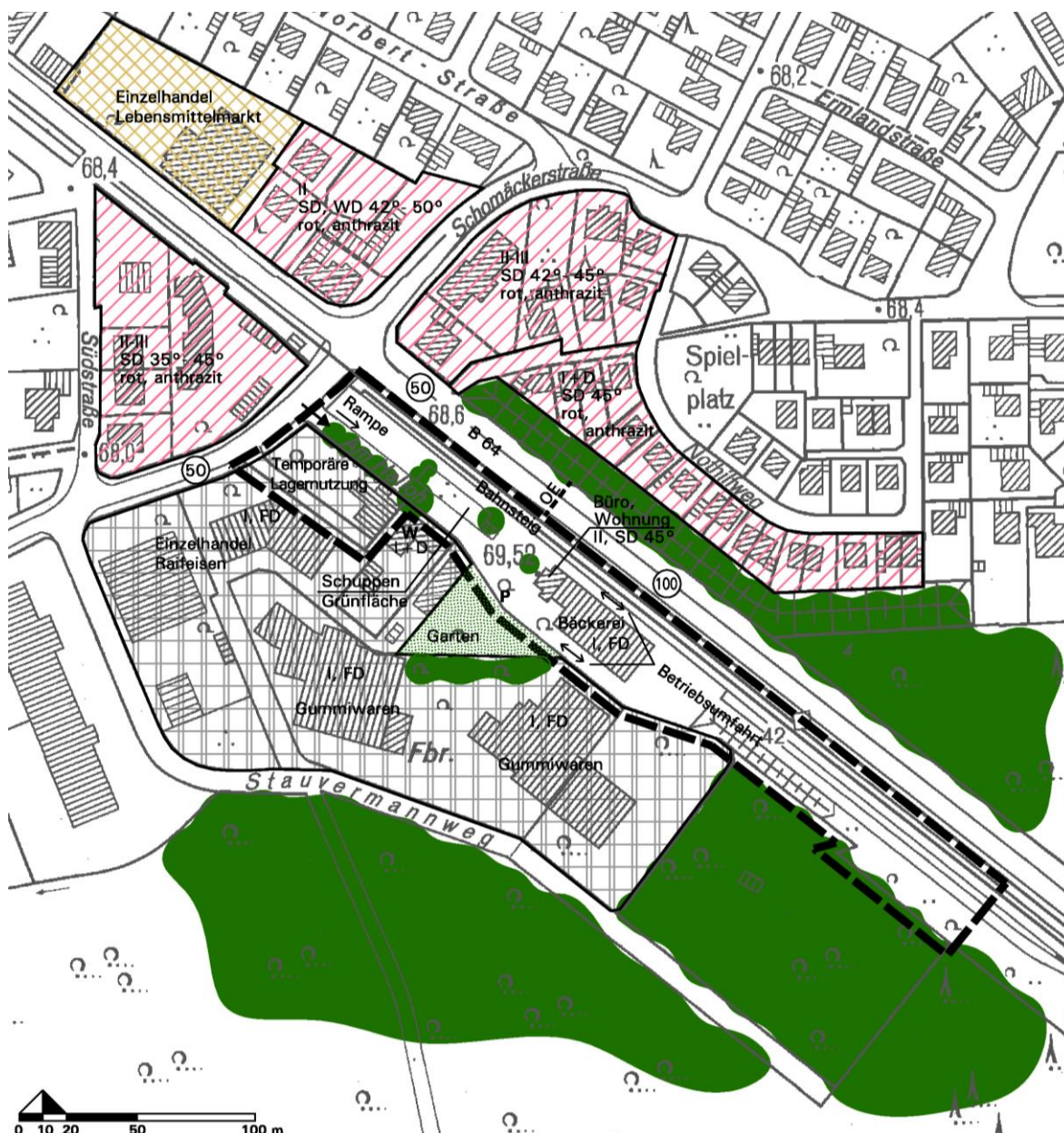
Der Bebauungsplan Nr. 220 „Kreuzstraße“ ist in den **1980er Jahren aufgestellt** worden, um den teilweise bereits bebauten Siedlungsraum westlich und östlich der Beelener Straße (B 64) im Südosten des Ortsteils Clarholz nach den gemeindlichen Zielvorstellungen planungsrechtlich zu ordnen. Nordöstlich der Samtholzstraße und südlich der Schomäckerstraße sollte zudem die vorhandene Wohnbebauung ergänzt werden, südöstlich der Samtholzstraße wurde eine gewerbliche Weiterentwicklung angestrebt. Der Geltungsbereich des Ursprungsplans umfasst die Flächen zwischen der Lindenstraße im Westen, der Osthoffstraße im Norden und den Waldflächen im Süden sowie die Bebauung im Einmündungsbereich der Schomäckerstraße nordöstlich der Bundesstraße. Die bestehenden Wohn- und Mischnutzungen sowie die im Süden damals bereits vorhandenen Gewerbebetriebe und der Bahnhof wurden überplant und durch zusätzliche Baugebiete und Erschließungswege ergänzt. Städtebauliche Ziele und Planinhalte ergeben sich aus dem Original-Bebauungsplan mit Begründung.

Der Altplan wurde im Laufe der Jahre in **mehreren Änderungsverfahren** überarbeitet. Auf die entsprechenden Planunterlagen des Ursprungsplans und seiner bisherigen Änderungsverfahren wird ausdrücklich Bezug genommen. Im Rahmen der I. Änderung wurden insbesondere die eingeschränkten Gewerbegebiete südöstlich der Samtholzstraße sowie das Allgemeine Wohngebiet südöstlich der Schomäckerstraße überplant. Die Baufenster wurden neu geordnet und die Verkehrsflächen entsprechend angepasst. Die II. Änderung aus 1991 beinhaltet die Umplanung des Allgemeinen Wohngebiets nordöstlich der Samtholzstraße und östlich der Südstraße in ein Mischgebiet; die überbaubaren Flächen sowie die Erschließung wurden geändert. Die bisher als **Flächen für Anlagen der Bundesbahn** nachrichtlich dargestellten Bereiche entlang der Bahntrasse wurden aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit bislang nicht überplant. Die Flächen nördlich der Bundesstraße und südöstlich der Schomäckerstraße sind inzwischen durch den Bebauungsplan Nr. 248 rechtskräftig überplant worden.

Die Flächen nördlich der Samtholzstraße und westlich der Südstraße sowie südlich und nördlich der Schomäckerstraße sind insgesamt als Allgemeine Wohngebiete entwickelt worden. Unmittelbar an der Bundesstraße sind besonders im nördlichen Bereich Mischgebiete festgesetzt worden, südöstlich der Samtholzstraße und südwestlich der B 64 schließen sich eingeschränkte Gewerbegebiete an.

3.2 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Die heutige städtebauliche Situation im Bereich des Bahnhalt punkts 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 Beibehaltung einer Wohnung 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 Identifikationspunkt des Bahnhofsquartiers in dieser Ortseingangssituation aus Richtung Herzebrock erhalten worden. Die östlichen Flächen werden teilweise als Lager- oder Parkflächen von dem ansässigen Betrieb genutzt, die Bereiche am Waldrand stellen sich als Schotterflächen dar.



Übersicht: Nutzungen, Baustruktur (Stand November 2017)

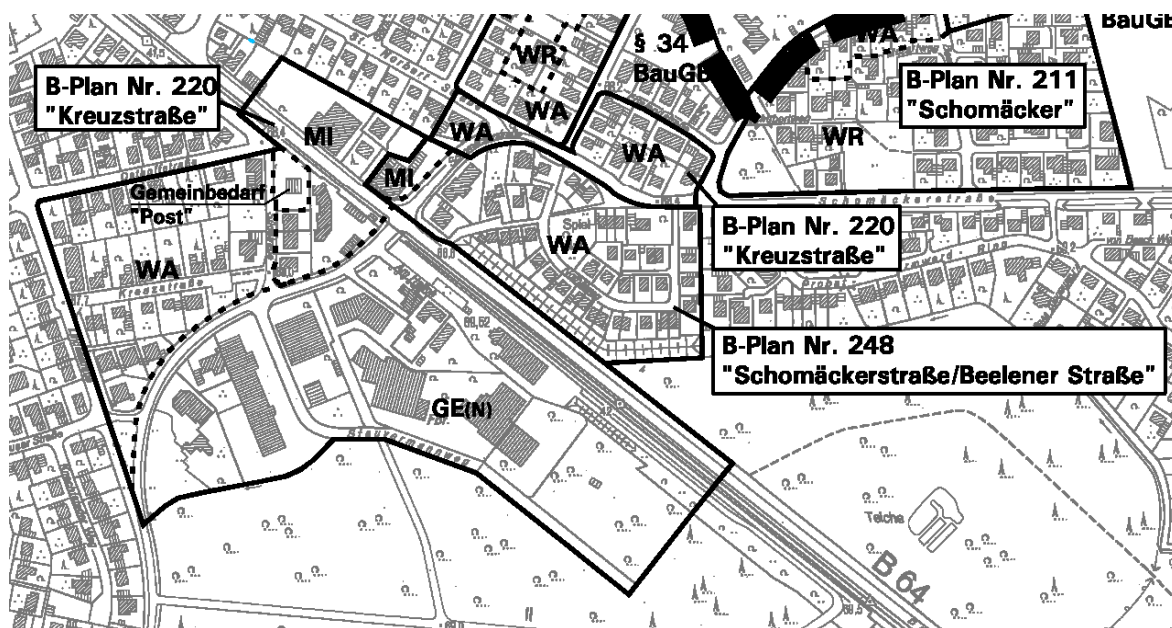
Die Bäckerei hat Ende Februar 2019 ihre Produktion beendet. Inzwischen wurden die Flächen insgesamt verkauft und umgenutzt. Ein Cateringunternehmen hat sich hier als gewerbliche Nach-

nutzung angesiedelt. Die bestehende Wohnnutzung im Obergeschoss des alten Bahnhofsgebäudes wurde übernommen.

Der nordwestliche Teil des Plangebiets 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 Aufgang zum vor einigen Jahren umgebauten Bahnsteig. Zwischen diesem Aufgang 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 eine weitgehend ungenutzte Schotterfläche, an die sich im Osten gepflasterte Flächen und eine Halle anschließen. Diese werden seitens des gemeindlichen Bauhofs teilweise zu Lagerzwecken genutzt.

Der nordwestliche Teil des Bahnhofsgrundes 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 Plangebiets hat aufgrund seiner Umnutzung eine deutliche Aufwertung erfahren. Städtebaulich ungeordnet wirkt jedoch die derzeitige Erschließungssituation des Betriebs.

Das Plangebiet 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 Plangebiets schließen sich vorwiegend gewerbliche Nutzungen an, entlang der Bahnstreckenzufahrt liegt ein nach örtlicher Inaugenscheinahme leer stehendes Wohnhaus. Die verkehrliche Anbindung dieser Gebäude erfolgt von Süden über den Stauvermannweg. Weiter südlich beginnt das großflächige Waldgebiet „Kreuzbusch“.



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

3.3 Landes- und Regionalplanung, Flächennutzungsplan

Gemäß § 1(4) BauGB sind die Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Diese sind zum einen auf Landesebene im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) und zum anderen für die Ebene des Regierungsbezirks Detmold im rechtskräftigen Regionalplan, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, verankert. Während Ziele der Raumordnung Normcharakter haben und bindend im nachgelagerten Bauleitplanverfahren zu beachten sind, stellen Grundsätze Direktiven für nachfolgende Abwägungsentscheidungen dar.

Der **Landesentwicklungsplan NRW** (LEP NRW) weist der Gemeinde Herzebrock-Clarholz im Rahmen des zentralörtlichen Systems die Funktion eines Grundzentrums zu. Die Gemeinde ist auf Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh als Mittelzentren und das Oberzentren Bielefeld ausgerichtet. Die Autobahn A 2 (Hannover-Ruhrgebiet) verläuft südlich und ist in etwa 5 km Entfernung über die Anschlussstelle Herzebrock-Clarholz gut zu erreichen. Der zunächst 2017 neu aufgestellte LEP NRW verfolgt i. W. das Ziel, die raumordnerischen Ziele und Grundsätze entsprechend den 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.

Den textlichen Festlegungen des LEPs 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) sowie eine energieeffiziente und klimagerechte Siedlungsentwicklung (Grundsatz 6.1-7) und eine Wiedernutzung von Brachflächen (Grundsatz 6.1-8) können vorliegend durch die Reaktivierung und städtebauliche Neuordnung untergenutzter Bahnflächen sowie die bisher angestrebte 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 hat die Landesregierung den **LEP NRW erneut geändert**, der mit Bekanntmachung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW am 30.07.2019 in Kraft trat. Die Änderungen sollen nach Angaben des Ministeriums vor allem darauf abzielen, den Kommunen mehr Flexibilität und Entscheidungskompetenzen bei der Flächenausweisung einzuräumen. Die gleichwertigen Entwicklungschancen von ländlichen Regionen und Ballungsräumen sollen erhalten werden. Konkrete Folgen ergeben sich aus der Änderung des LEP NRW für die vorliegende Planung nicht. Die o. g. Ziele und Grundsätze gelten weiterhin.

Im rechtskräftigen **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 Landesplanungs-gesetz NRW (LPlG) mitgeteilt, dass die landesplanerische Zustimmung vom 10.06.2002 aus der Anfangsphase der vorliegenden Bauleitplanverfahren weiterhin Bestand hat. Weiterer Handlungsbedarf wird daher nicht gesehen.

Die Bezirksregierung Detmold führt zurzeit eine **Neuaufstellung des Regionalplans OWL** durch. Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat im Oktober 2020 das formale Erarbeitungsverfahren eröffnet, das Beteiligungsverfahren zum Regionalplan OWL hat am 01.11.2020 begonnen. Die wesentliche materielle Grundlage im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans OWL ist der Landesentwicklungsplan (LEP) NRW in der Fassung der ersten Novelle vom 05.08.2019. Rechtliche Bedeutung haben die im Regionalplan-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. Die oben dargelegten zeichnerischen Festlegungen des derzeit rechtskräftigen Regionalplans wurden in den Entwurf des Regionalplans OWL weitgehend übernommen; der als Vorranggebiet (= Ziel der RO) festgelegte Allgemeine Siedlungsbereich entlang der Bahntrasse wurde aber soweit eingekürzt, dass die im FNP dargestellten gewerblichen Bauflächen weiterhin regionalplanerisch umfasst werden. Gemäß **Ziel S 1** ist in ASB u. a. wohnverträgliches Gewerbe vorgesehen. Die im Rahmen der vorliegenden III. Bebauungsplanänderung geplante Ausweisung des eingeschränkten Gewerbegebiets gemäß § 8 BauNVO lässt nur mischgebietstypische und -verträgliche Gewerbebetriebe und betriebliche Anlagen zu, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Somit wird auch hier von einer Vereinbarkeit mit den künftig geltenden Zielen der Raumordnung ausgegangen.

Ziel V 6 des Regionalplan-Entwurfs beinhaltet die Vorgabe, dass regionalplanerisch festgelegte Schienenwege auf den nachfolgenden Planungsebenen zu erhalten und von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Raumrelevante Planungen, die den Erhalt und die Sicherung der Schienenwege erheblich beeinträchtigen oder den bedarfsgerechten Ausbau des Schienennetzes unmöglich machen, sind auszuschließen. **Ziel V 7** enthält zudem die Zielvorgabe, dass u. a. die Schienenstrecke Rheda-Wiedenbrück-Herzebrock-Clarholz-Münster leistungsfähig zu entwickeln ist.

Die vorliegende Planung dient der Mobilisierung brach gefallener und inzwischen frei gestellter ehemaliger Bahnflächen und der planerischen Absicherung einer städtebaulich sinnvollen Folgenutzung des Areals. Der Haltepunkt und die Bahntrasse selbst werden durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt, sondern in ihrer Nutzung und Attraktivität aufgewertet. Die Flächen werden insgesamt städtebaulich neu geordnet, die Stellplatzsituation für Kfz und Fahrräder sowie die Anbindung des Bahnhofsbereichs an den Kreuzungspunkt B 64/Samtholzstraße werden optimiert. Somit entspricht die vorliegende Planänderung auch diesen künftigen Zielen der Raumordnung.

Im Ergebnis enthält der Entwurf des Regionalplans OWL aus Sicht der Gemeinde keine regionalplanerischen Zielvorgaben, die der vorliegenden Planung entgegenstehen. Die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung wird weiterhin gesehen. Ergänzend wird auf den Entwurf des Regionalplans OWL verwiesen.

Im wirksamen **Flächennutzungsplan** (FNP) der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist das Areal entlang der Bahntrasse als Fläche für den überörtlichen Verkehr mit der Zweckbestimmung Bahnan-

lage dargestellt. Der südwestliche Teil ist bereits als gewerbliche Baufläche und eine kleinere Fläche im Osten ist als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt. Für die im Rahmen der vorliegenden III. Bebauungsplanänderung geplante Ausweisung des eingeschränkten Gewerbegebiets gemäß § 8 BauNVO wird eine Änderung des FNP's erforderlich. Die 12. FNP-Änderung (N-12) wird im Parallelverfahren gemäß § 8(3) durchgeführt und ist im April 2002 entsprechend eingeleitet worden. Der FNP wird die Bahnflächen künftig als gewerbliche Bauflächen bzw. im Osten ergänzend als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft darstellen.

Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat bereits am 10.04.2019 den Feststellungsbeschluss zur 12. FNP-Änderung gefasst. Die Genehmigung durch die Bezirksregierung Detmold wurde mit Schreiben vom 04.11.2020 bestätigt. Die abschließende Bekanntmachung der FNP-Änderung erfolgt zusammen mit der vorliegenden Bebauungsplanänderung. Die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 wird damit künftig gemäß § 8(2) BauGB aus den Darstellungen des FNP's entwickelt sein.

3.4 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 Reihe älterer Linden.

Das Plangebiet wird nicht von den Darstellungen eines Landschaftsplans des Kreises Gütersloh erfasst. Im Geltungsbereich der III. Planänderung 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 Plangebiets im Bereich des zusammenhängenden Waldgebiets.

Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG oder im Biotopkataster NRW¹ geführte schutzwürdige Biotope mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind im Plangebiet 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 Plangebiets und der B 64 ist ebenso als Biotop (BK-4115-081) kartiert worden.

Eine **Naherholungsfunktion** des Plangebiets ist aufgrund der bestehenden gewerblichen Nutzung und des Bahnhofpunkts nicht gegeben. Die vorhandenen umliegenden Wegeverbindungen innerhalb des Waldgebiets werden durch den vorliegenden Bebauungsplan nicht verändert.

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

3.5 Gewässer

Im Plangebiet 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.

3.6 Boden

Gemäß Bodenkarte NRW² stehen im Plangebiet **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 intensiven Nutzungen im Plangebiet und im direkten Umfeld der natürliche Boden weitgehend vollständig überprägt worden ist.

3.7 Altlasten und Kampfmittel

Der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sind im vorliegenden Plangebiet **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. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Kampfmittel sind im Plangebiet 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. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Die Fachbehörden haben der Gemeinde im Planverfahren darüber hinaus keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse mitgeteilt.

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.

3.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Natur-, Boden- und Baudenkmale sind weder im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung noch im nahen Umfeld bekannt. Das Plangebiet liegt innerhalb des **bedeutsamen Kulturlandschaftsbereichs „Clarholz – Herzebrock – Marienfeld“**. Die kulturlandschaftsprägenden und wertgebenden Merkmale werden durch Elemente der hier sich seit dem Mittelalter entwickelten Klosterlandschaft geprägt. Das Plangebiet am südöstlichen Siedlungsrand mit Prägung durch Bahnhofs- und Gewerbenutzungen stellt aber keinen typischen Bestandteil dieses Kulturlandschaftsbereichs dar. Weder im Geltungsbereich noch im nahen Umfeld befinden sich besonders prägende 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. Es wird bestandsorientiert überplant. Die Festsetzungen lassen keine unmaßstäblichen baulichen Veränderungen zu, so dass **keine Beeinträchtigung des historischen Bahnhofsbäudes** zu erwarten ist.

Denkmalpflegerische Belange werden soweit erkennbar nicht berührt. Vorsorglich wird jedoch auf der Plankarte auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei verdächtigen Bodenfunden (§§ 15, 16 DSchG). Die Fachbehörden haben der Gemeinde im Planverfahren darüber hinaus keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse mitgeteilt.

4. Planungsziele und Plankonzept

Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz verfolgt mit der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ die **städtebauliche Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs** als Folge der weitgehenden Aufgabe der Bahnflächennutzung durch die DB AG. In diesem Zuge soll u. a. durch eine klare Verkehrsführung und Anordnung von Nutzungen der bestehende Haltepunkt aufgewertet werden. Neue öffentliche Parkplätze und Fahrradabstellplätze sollen zudem zu einer Attraktivierung der Nutzung des Haltepunkts führen. Ein weiteres Ziel der Planänderung stellt die Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Bahnareals an den Knotenpunkt B 64/Samtholzstraße dar.

Des Weiteren diene die vorliegende Planung zunächst der planungsrechtlichen Absicherung des bisher vorhandenen Handwerksbetriebs inklusive bedarfsgerechter und verträglicher Erweiterungsmöglichkeiten. Mit Aufgabe des Unternehmens Ende Februar 2019 wird mit dieser sog. angebotsorientierten Planung eine **planerische Grundlage für die Neuansiedlung eines verträglichen Gewerbebetriebs** geschaffen. Die ehemaligen Flächen der Bäckerei werden inzwischen von einem Catering-Unternehmen genutzt, das durch die vorliegende Planänderung somit planungsrechtlich abgesichert wird. Im Nordwesten des Plangebiets sollen neue Flächen für eine gewerbliche Nutzung angeboten werden. Dabei soll die neue Nutzung verträglich mit der angrenzenden Wohnbebauung entwickelt werden. In diesem markanten Ortseingangsbereich können sich Betriebe angemessen präsentieren. Eine ansprechende Architektur mit teils geschlossenen Raumkanten kann zudem zu einer Aufwertung der Kreuzungssituation am Clarholzer Ortseingang führen.

Weitere wesentliche Planungsziele liegen in der angemessenen Berücksichtigung der **Immissions-schutzbelange** an dem stark mit Verkehrslärm vorbelasteten und durch die gegebene Nachbarschaft

zum nördlich und westlich gelegenen Wohnsiedlungsbereich geprägten Standort sowie der planungsrechtlichen Vorbereitung angemessener Übergänge in den südöstlich angrenzenden Landschaftsraum.

5. Inhalte und Festsetzungen

Mit der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Fortentwicklung des Clarholzer Bahnhofs getroffen. Diese werden auf Grundlage der in den vorangehenden Kapiteln genannten Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen entwickelt. Das Plankonzept strebt neben der Optimierung der verkehrlichen Anbindung des Bahnhaltepunkts zum einen eine bedarfsgerechte Standortsicherung des inzwischen neu angesiedelten Betriebs und zum anderen eine Ergänzung von verträglichen gewerblichen Nutzungen im Kreuzungsbereich an.

5.1 Art der baulichen Nutzung

Der **Ursprungsplan** Nr. 220 „Kreuzstraße“ setzt in seiner vorliegenden rechtskräftigen Fassung für die südwestlich angrenzenden Flächen ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO fest. Er schränkt die gewerbliche Nutzung per Festsetzung insofern ein, dass sich ansiedelnde und erweiternde Betriebe ausreichend bauliche oder organisatorische Vorkehrungen treffen müssen, um in den benachbarten Allgemeinen Wohngebieten Immissionsrichtwerte von 55/40 dB(A) tags/nachts sicher einzuhalten. Damit soll den Belangen des Immissionsschutzes im Übergang zur gegebenen Wohnnachbarschaft angemessen Rechnung getragen werden. Die Regelung hat aber aufgrund der ohnehin geltenden Schutzansprüche eher einen klarstellenden Charakter und ist entsprechend auf der Genehmigungsebene zu beachten. Grundsätzlich können hier nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe gemäß § 8 BauNVO untergebracht werden. Die abschließende schalltechnische Prüfung der Umsetzbarkeit erfolgt im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren. Im Sinne der Sicherung der Flächen für die primäre gewerbliche Nutzung sind zudem bereits gemäß geltendem Planungsrecht Einzelhandelsbetriebe für Güter des täglichen Bedarfs unzulässig.

Mit der vorliegenden **III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220** rücken die neu geplanten Gewerbegebiete näher an die nordöstlich der B 64 ausgewiesenen Allgemeinen Wohngebiete heran. Insbesondere aufgrund dieser Nachbarschaft zu den umliegenden Wohnnutzungen setzt der vorliegende Bebauungsplan im Sinne einer immissionsschutzbezogenen Grobgliederung nach Nutzungsarten gemäß § 1(4) BauNVO **eingeschränkte Gewerbegebiete (GEN)** nach § 8 BauNVO mit den Teilflächen GEN1 und GEN2 fest. Danach sind hier nur mischgebietstypische und -verträgliche Gewerbebetriebe und betriebliche Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören.⁴ Gliederungen dienen grundsätzlich der räumlichen Verteilung zulässiger Nutzungen und der entsprechenden Zuweisung bestimmter Standortbereiche. Mit dieser nutzungsbezogenen Gliederung und Abstufung wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung künftiger Betriebe von vornherein so zu steuern, dass im Regelfall keine Probleme im Hinblick auf die Schutzbedürfnisse der Nachbarschaft auftreten können. Somit sollen Betriebe in direkter Wohnnachbarschaft mit potenziell unzumutbaren Auswirkungen z. B. durch Schall- oder Geruchsemissionen bereits auf Planungsebene ausgeschlossen werden. Auf der nachgelagerten Genehmigungsebene ist dann im Einzelfall zu prüfen, welche konkreten Auswirkungen das jeweilige Unternehmen mit seinen betrieblichen Abläufen hat.

⁴ Diese differenzierte Regelung ist seit einigen Jahren seitens des BVerwGs anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.04.1987 - 4 B 71.87).

Der im Plangebiet bisher vorhandene Handwerksbetrieb inklusive der betriebsunabhängigen Wohnnutzung im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes genoss aufgrund bis zur Umnutzung bestehender Genehmigungen Bestandschutz nach Art. 14 GG. Die Gemeinde ging im Zuge des Planverfahrens zudem davon aus, dass er mit seinen konkreten Betriebs- und Produktionsabläufen weiterhin in das neu festgesetzte eingeschränkte Gewerbegebiet passte, denn zum Zeitpunkt der Genehmigung der Bäckerei waren die Schutzbedürfnisse der unmittelbar angrenzenden Wohnung im Plangebiet, aber auch der Schutzanspruch der Allgemeinen Wohngebiete nordöstlich der Bundesstraße bereits angemessen zu berücksichtigen. Der hier geltende Bebauungsplan Nr. 248 war vor Genehmigung der Bäckerei rechtskräftig und befand sich bereits in der Umsetzung. Somit waren die relevanten Immissionsorte schon vorhanden. Daher wurden bisher bestehende Eigentumsrechte der Bäckerei im Rahmen der vorliegenden Planung angemessen berücksichtigt. Ergänzend wird auf das Kapitel 5.5 Immissionsschutz verwiesen.

Bei der inzwischen erfolgten gewerblichen Nachnutzung der frei gewordenen Flächen der Bäckerei ist auf der Genehmigungsebene das neue Unternehmen (Cateringküche) mit seinen betrieblichen Abläufen und konkreten Auswirkungen geprüft worden, ob es in das nun festgesetzte eingeschränkte Gewerbegebiet passt. Somit wird weiterhin davon ausgegangen, dass die vorliegende Planänderung die nun vorhandenen genehmigten Nutzungen nicht einschränkt und bestehende Eigentumsrechte angemessen berücksichtigt werden.

Gemäß laufender Rechtsprechung wird mit dieser im Bebauungsplan vorgesehenen nutzungsbezogenen Grobgliederung dem **Trennungsgrundsatz** nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) angemessen Rechnung getragen.⁵ Durch die Festsetzung der eingeschränkten Gewerbegebiete werden somit die Interessen der benachbarten Wohnbebauung an dem Schutz ihrer Wohnruhe berücksichtigt.

Die im Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO ausnahmsweise zulässigen **betriebsbezogenen Wohnnutzungen** werden im Sinne des Gebots der planerischen Zurückhaltung im Rahmen einer Feinststeuerung nicht zusätzlich eingeschränkt. Die Prüfung der Zulässigkeit obliegt der Einzelfallprüfung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Betriebsbezogene Wohnungen müssen dem Betrieb zu- und untergeordnet sein, der räumliche und funktionale Schwerpunkt liegt bei den betrieblichen Anlagen.⁶ Das Plangebiet soll im Sinne der Angebotsplanung insgesamt für produzierende und verarbeitende, jedoch für nicht wesentlich störende Betriebe vorgehalten werden. Vor diesem Hintergrund werden einzelne Nutzungen und Ausnahmemöglichkeiten, die dieser Zielsetzung widersprechen, im vorliegenden Bebauungsplan ausgeschlossen. Ein weiterer wesentlicher Aspekt der städtebaulichen Ordnung ist die Einordnung in das von der Gemeinde erarbeitete Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Vor diesem Hintergrund werden **folgende Festsetzungen** getroffen:

- a) **Selbstständige Schrott- und Lagerplätze** besitzen als Unterart von Verwertungsbetrieben in der Regel besonders optisch eine negative Ausstrahlung mit temporären Ablagerungen, Resteverwertung, unregelmäßigen Emissionen und vielem mehr. Sie werden nicht zugelassen, um ein harmonisches Orts- und Straßenbild in dieser markanten Lage in der Ortseinfahrt an der B 64 zu sichern. Weiterhin soll durch den Ausschluss von offenen Lagerplätzen auch der Lage des Plangebiets in der Nähe zu immissionsempfindlichen Wohnnutzungen weiter Rechnung getragen werden.
- b) **Betriebe des Beherbergungsgewerbes** werden ausgeschlossen, da sie zunächst nicht der o. g. Zielsetzung „Gewerbegebiet“ und der Reservierung der teils gut erschlossenen Bauflächen

⁵ OVG NRW, Urteil vom 17.10.1996 - 7a D 122/94.NE.

⁶ BVerwG, Beschl. vom 22.06.1999 - 4 B 46.99.

hierfür (s. o.) entsprechen. Zudem sollten diese Nutzungen im Gemeindegebiet im Regelfall ihren idealtypischen, integrierten Standort im Ortskern finden. Das vorliegende Plangebiet liegt am südöstlichen Rand des Siedlungszusammenhangs. Als Randaspekt ist anzumerken, dass derartige Betriebe erfahrungsgemäß aufgrund des von ihnen häufig ausgehenden Ruheanspruchs - trotz einer Genehmigung in GE- oder GI-Gebieten mit entsprechenden Einschränkungen des Schutzanspruchs und mit Auflagen - langfristig zu unerwünschten Konflikten mit den angestrebten gewerblichen Nutzungszielen führen können, die vorbeugend zu vermeiden sind.

- c) **Vergnügungsstätten** jeder Art und Kinos sowie Bordelle und ähnliche auf sexuelle Handlungen ausgerichtete Betriebe (Eros-Center, Peepshows, Privatclubs, Dirnenunterkünfte u. ä.) sind im Gebiet unzulässig, da solche Betriebe aufgrund ihres Charakters und ihrer mitunter grellen Außengestaltung einen negativen Einfluss auf das Orts- und Straßenbild ausüben können. Dies gilt insbesondere in der hier gegebenen markanten Lage an der B 64 unmittelbar im Einfahrtbereich in die Clarholzer Ortslage. Ein Trading-Down-Effekt sowohl für das Plangebiet und den gewerblich Gesamtstandort als auch den Ortseinfahrtbereich soll ausdrücklich unterbunden werden. Außerdem werden diese Nutzungen dem Planungsziel der Vorhaltung des Gewerbegebiets vorrangig für Betriebe des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes nicht gerecht.
- d) **Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie Anlagen für sportliche Zwecke** werden ebenfalls insgesamt ausgeschlossen, um die überplanten Flächen für die primäre gewerbliche Nutzung zu reservieren. Insbesondere der Flächenbedarf von sportlichen Anlagen steht in direkter Konkurrenz zu einer effektiven Nutzung durch Gewerbebetriebe.
- e) Das im Mai 2010 vom Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept⁷ empfiehlt für Gewerbe- und Industriestandorte grundsätzlich, Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten unabhängig von der Größenordnung generell auszuschließen. Als Ausnahme können Verkaufsstätten von ansässigen Betrieben unter bestimmten Rahmenbedingungen zugelassen werden. Diese könnten ggf. an anderen Standorten im Siedlungszusammenhang konfliktträchtig sein. Die Empfehlungen berücksichtigen das grundsätzliche Ziel, die Einzelhandelsversorgung in den zentralen Siedlungsbereichen weiter zu entwickeln und den Einzelhandel in die zentralen Bereiche zu lenken. Die übergeordneten Ziele der Einzelhandelsentwicklung und -steuerung werden auch bei der III. Änderung des vorliegenden Bebauungsplans verfolgt.

Auf Grundlage des gemeindlichen Einzelhandel- und Zentrenkonzepts erfolgt daher ein **grundsätzlicher Einzelhandelsausschluss**, um den Gewerbestandort auch dauerhaft für Gewerbenutzungen vorzuhalten. Somit wird weiterhin das Ziel der Flächenbevorratung für produzierende Betriebe verfolgt. Angesichts der enormen Dynamik und der auch künftig zu erwartenden Planungskonflikte im Einzelhandel besitzt die Regelung nach dem gesamtgemeindlichen Konzept den Vorteil einer grundlegenden Klarstellung für die überplanten Gewerbegebietsflächen.

Ausgenommen von diesem grundsätzlichen Einzelhandelsausschluss sind Verkaufsstellen im Zusammenhang mit Werkstätten für Kraftwagen, Zweiräder, Landmaschinen und Zubehör (Reifenhandel u. ä.), Brenn- und Baustoffe (kein Einzelhandel im engeren Sinne). Von dieser Handelsnutzung außerhalb der Zentren sind aufgrund der Struktur und des Flächenbedarfs grundsätzlich keine negativen Auswirkungen auf zentrale Bereiche zu erwarten. Weiterhin ist auf-

⁷ Junker und Kruse Stadtforschung (2010): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz - Fortschreibung, Dortmund. Mai 2010.

grund des typischen Flächenbedarfs nicht davon auszugehen, dass solche Nutzungen in den gewachsenen Siedlungsbereichen der Zentren angesiedelt werden können oder sollten.

Verkaufsstellen der sonstigen zulässigen Gewerbebetriebe können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn das angebotene Sortiment aus eigener Herstellung bzw. Bearbeitung auf dem Betriebsgrundstück stammt bzw. im Zusammenhang mit den hier hergestellten Waren bzw. angebotenen Leistungen steht, die Verkaufsfläche i. S. v. § 8(3) Nr. 1 BauNVO dem Betrieb zugeordnet und in Grundfläche und Baumasse untergeordnet ist. Ausnahmen können somit für **untergeordnete betriebsbezogene Verkaufsstätten** von Unternehmen zugelassen werden. Da für einige Branchen zugehöriger Verkauf - auch als Dienstleistung verstanden - eine nicht unerhebliche Rolle spielen kann, kann dieser als Ausnahme zugelassen werden, soweit er sich aus dem Betriebszusammenhang ergibt. Beispielhaft genannt werden können Tischlereien, die entsprechend auch zugehörige Baumaterialien und Gebrauchsgüter anbieten können oder ggf. müssen (z. B. Beschläge). Der Ausnahmeverbehalt lässt eine angemessene Prüfung und Berücksichtigung des Einzelfalls zu. Voraussetzung ist, dass negative städtebauliche Auswirkungen im Sinne des § 11(3) BauNVO auf die zentralen Versorgungsbereiche der Gemeinde nicht zu befürchten sind. Gleichzeitig trägt die Regelung angemessen dazu bei, eigentliche Einzelhandelsnutzungen in die nach dem gemeindlichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept hierfür vorgesehenen Bereiche, insbesondere in die Ortskerne Herzebrock und Clarholz, zu lenken.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde wird derzeit fortgeschrieben, ein politischer Beschluss des Rats liegt derzeit jedoch noch nicht vor. Gemäß Entwurf des fortgeschriebenen Einzelhandelskonzepts⁸ wird die o. g. Zielsetzung, Gewerbegebiete für Handwerk und produzierendes Gewerbe zu sichern und daher Einzelhandel mit Ausnahme des sog. Handwerkerprivilegs in Gewerbe- und Industriegebieten vollständig auszuschließen, weiterhin verfolgt. Somit entspricht die vorliegende Planung auch der sich in Aufstellung befindlichen **Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts**.

- f) Weitere Schutzvorkehrungen: **Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen, die ein Betriebsbereich oder Teil eines Betriebsbereichs im Sinne des § 3(5a) BImSchG in Verbindung mit der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) sind** - Steuerung gemäß § 1(9) BauNVO

In der Rechtsprechung des BVerwG sowie des EuGH ist klargestellt worden, dass in der Projektentwicklung und nach Möglichkeit bereits auf Ebene der städtebaulichen Planung das Erfordernis zur Berücksichtigung angemessener Abstände zwischen künftigen/möglichen Betriebsbereichen im Sinne von § 3(5a) BImSchG) und schutzwürdigen Gebieten im Sinne des § 50 BImSchG besteht.

Diese schutzwürdigen Gebiete sind dabei verkürzt als von Menschen überwiegend bewohnte bzw. stark frequentierte Bereiche zu bezeichnen. Diese sind nach der einschlägigen Rechtsprechung durch die Kommune im Rahmen der Ermittlung der Abwägungsgrundlagen zu identifizieren und zu bewerten. Im vorliegenden Fall handelt es sich dabei nach Auffassung der Gemeinde insbesondere um die im Westen und Norden angrenzenden Wohnnutzungen sowie um die unmittelbar nordöstlich verlaufende Clarholzer Straße (B 64) und parallel trassierte Bahnstrecke Münster - Bielefeld inklusive Bahnhaltepunkt, die insgesamt eine wichtige überregionale Erschließungsfunktion aufweisen.

Die Seveso-III-Richtlinie und die Störfallverordnung (12. BImSchV) definieren sehr spezifische Grundlagen für die Ermittlung angemessener Abstände („Achtungsabstände“) zwischen

⁸ Junker und Kruse Stadtforschung Planung (2018): Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz - Fortschreibung, Dortmund. Oktober 2018.

schutzwürdigen Gebieten und Betriebsbereichen, in denen gefährliche Stoffe verwendet werden oder vorkommen etc. Der Leitfaden „KAS 18“ soll als Grundlage für die Einbeziehung des Belangs in die kommunale Bauleitplanung dienen⁹. Für Neuplanungen enthält dieser Leitfaden Abstandsempfehlungen für Betriebsbereiche, in denen bestimmte Stoffe in bestimmten Mengen vorkommen bzw. verwendet werden. Die aufgeführte Liste ist nicht abschließend, auch sind mit Bezug auf die Seveso-III-Richtlinie sowie die Störfallverordnung beim Vorkommen bzw. der Verwendung von Mischungen gefährlicher Stoffe ggf. andere Abstandserfordernisse gegeben. Die aufgeführten Stoffe sind in dem Leitfaden Achtungsabständen der Klassen I bis IV zugeordnet, für die Abstände zwischen mindestens 200 m sowie 1.500 m und mehr definiert werden.

Daraus ergibt sich aufgrund der Lage und Ausdehnung des Gewerbegebiets zu den o. g. schutzwürdigen Gebieten und Trassen, dass das Baugebiet nach den Abstandsempfehlungen der KAS nicht für Betriebe mit einem Achtungsabstand von 200 m und größer geeignet sein kann.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Nähe des gesamten Gewerbegebiets „Kreuzstraße“ zum Siedlungsbereich sowie zu den angrenzenden Verkehrswegen als schutzwürdige Gebiete i. S. d. § 50 BImSchG entscheidet sich die Gemeinde hier für einen grundsätzlichen Ausschluss von Gewerbebetrieben und Anlagen mit Betriebsbereichen i. S. d. § 5(3a) BImSchG. Damit wird im Bebauungsplan bereits gesichert, dass in dem vorliegenden, von schutzwürdigen Gebieten umgebenen Gewerbegebiet i. W. keine sog. „Störfallbetriebe“ angesiedelt werden. Eine entsprechend formulierte Ausnahmeregelung hierzu berücksichtigt den Umstand, dass im Einzelfall auch geringere Abstände zu schutzwürdigen Gebieten ausreichen können, wenn bestimmte bauliche und/oder technische Vorkehrungen an den Anlagen getroffen werden. Die Einzelheiten müssen im Genehmigungsverfahren anhand der Gegebenheiten des konkret anzusiedelnden Betriebs geprüft werden. Damit wird unter Berücksichtigung des vorbeugenden Störfallschutzes ein dem festgesetzten Gebietscharakter angemessenes Nutzungsspektrum ermöglicht.

Der eröffnete Nutzungskatalog berücksichtigt damit sowohl die übergeordneten planerischen Zielvorstellungen der Gemeinde als auch die ortsspezifischen Rahmenbedingungen und die Lage des Plangebiets im Übergang zum Wohnsiedlungsbereich sowie im unmittelbaren Einfahrtbereich in die Clarholzer Ortslage am südöstlichen Ortsrand. Mit den Regelungen wird ein angemessener Spielraum für gewerbliche Nutzungen eröffnet, potenziell konkurrierende Nutzungen werden nicht ermöglicht.

5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Nutzungsmaße und weitere Festsetzungen nach § 9(1) Nr. 1 und Nr. 2 BauGB orientieren sich teilweise an den Festsetzungen des südwestlich weiterhin geltenden Ursprungsplans bzw. seiner rechtskräftigen Änderungen und werden bedarfsgerecht im Sinne der städtebaulichen Ordnung angepasst. Vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Boden und zur Sicherung einer geordneten Weiterentwicklung dieses Standorts wird dieses Vorgehen für sinnvoll und vertretbar erachtet. Die **zentralen Festsetzungen** ergeben sich aus folgenden Überlegungen:

⁹ Kommission für Anlagensicherheit -KAS- beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Leitfaden „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzwürdigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung - Umsetzung § 50 BImSchG“, erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Fort-schreibung des Leitfadens SFK/TAA-GS-1“, 2. überarbeitete Fassung, KAS 18, November 2010, abzurufen unter www.kas-bmu.de/publikationen/kas/KAS_18.pdf [Stand Juli 2013]).

- Im Vorfeld des Planverfahrens wurde eine Einmessung der Geländehöhen im gesamten Plangebiet eingeholt. Zudem wurde die Ausbauhöhe der Samtholzstraße im unmittelbar angrenzenden Bereich ermittelt. Auf dieser Basis trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zur **maximalen Gesamthöhe** über NHN („Normalhöhennull“, Höhensystem DHHN 92). Damit wird ein eindeutiger Bezug zum Gelände und zur Nachbarschaft gewährleistet. Zudem wird Planungssicherheit für die Gewerbetreibenden bei künftigen Bauvorhaben erreicht.

Die maximale Höhe baulicher Anlagen, festgesetzt über NHN, orientiert sich in der im Kreuzungsbereich gelegenen **Teilfläche 1** an den Höhenvorgaben des Ursprungsplans im südlich angrenzenden Gewerbegebiet und der bereits in der Örtlichkeit gegebenen Höhe der vorhandenen Mehrfamilienhäuser. Der Bebauungsplan lässt hier eine Gesamthöhe von 82,0 m ü. NHN zu, was in der Örtlichkeit eine Gesamthöhe von ca. 12,0 m ergibt. Dies ermöglicht eine gewerbliche Bebauung, die sich angemessen in das städtebauliche Umfeld einfügt und der markanten Lage im Kreuzungs- und Ortseinfahrtbereich gerecht wird.

Die Höhenvorgaben für die östliche **Teilfläche 2** orientieren sich weitgehend an den Höhen der vorhandenen Gebäude und lassen im östlichen Bereich eine geringfügige Erhöhung zu. Für das ursprünglich erhaltene zweigeschossige Bahnhofsgebäude lässt der Bebauungsplan eine maximale Gesamthöhe von 80,5 m ü. NHN bzw. ca. 11,5 m in der Örtlichkeit zu. Der vorhandene Anbau, in dem die Backstube untergebracht ist, darf eine Gesamthöhe von bis zu 78,5 m ü. NHN und somit ca. 9,0 m in der Örtlichkeit erreichen. Damit wird zudem sichergestellt, dass die Ortsbildprägende Wirkung des markanten Bahnhofsgebäudes nicht durch unmaßstäbliche Anbauten beeinträchtigt wird.

Insgesamt ermöglichen diese Festsetzungen eine angemessene Gewerbebebauung und berücksichtigen gleichzeitig die Lage und Einbindung innerhalb des städtebaulichen Umfelds. Betriebliche Erfordernisse werden darüber hinaus durch eine ausnahmsweise Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Maximalhöhe durch technische Bauteile berücksichtigt, wie z. B. Lüftungsanlagen etc.

- Die im GEN1 festgesetzte **Grundflächenzahl GRZ** orientiert sich an den zulässigen Obergrenzen der BauNVO, um eine effektive und flexible Ausnutzung der Gewerbeflächen im Kreuzungsbereich zu ermöglichen. Im südöstlich gelegenen GEN2 wird mit einer Reduzierung der GRZ auf 0,6 angemessen auf die großzügige Grundstückssituation reagiert.
- Mit der gleichen Zielsetzung wird die **Geschossflächenzahl GFZ** im GEN1 gemäß Obergrenze der BauNVO auf 2,4 begrenzt und im GEN2 auf 2,0 reduziert.
- Mit dem Ziel einer möglichst effektiven Ausnutzung des Gebiets erfolgt analog im GEN1 die Festsetzung einer hohen **Baumassenzahl BMZ** von 10,0 gemäß Obergrenze der BauVNO. Mit der BMZ von 8,0 im GEN2 wird den räumlichen Rahmenbedingungen im südöstlichen Bereich angemessen Rechnung getragen.
- Im GEN1 wird gemäß der „Kann“-Vorschrift in § 22 BauNVO **keine Bauweise** festgesetzt, weil diese im vorliegenden Gewerbegebiet städtebaulich nicht erforderlich ist. Ferner soll hierdurch zugunsten der betrieblichen Entwicklungen eine angemessene Flexibilität in der Anordnung der Baukörper erreicht werden. Eine freizügige Baukörperanordnung kann auch aus Immissionsschutzgründen sinnvoll sein, um z. B. durch gezielt positionierte längere Hallenbauten eine Abschirmung zur stark frequentierten B 64 zu erreichen.

Im GEN2 ist eine **abweichende Bauweise** auf Grundlage der offenen Bauweise vorgesehen. Danach sind Gebäude mit einer Länge von über 50 m zulässig. Es handelt sich um eine gängige, eher klarstellende Regelung in Gewerbegebieten, da für die in diesen Gebieten zulässigen Nut-

zungen häufig längere Hallenbauten benötigt werden, welche jedoch mit Grenzabstand errichtet werden sollen. Im vorliegenden Planungsfall wird mit der Festsetzung die bestehende Bebauung aufgegriffen und eine entlang der Bundesstraße angestrebte geschlossene Bebauung unterstützt.

- Die **überbaubaren Flächen** werden unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen weitgehend großzügig bemessen, um das Gewerbegebiet möglichst effektiv zu nutzen. Im Bereich des ursprünglich erhaltenen Bahnhofsgebäudes wird der Gebäudebestand berücksichtigt und mit dem Ziel des Erhalts des historisch geprägten Bereichs nur eine geringfügige Erweiterung zugelassen. Dem vorhandenen Betrieb bzw. künftig folgenden Unternehmen wird insbesondere Richtung Südosten ein bedarfsgerechter Erweiterungsspielraum ermöglicht. Hier erfolgte zur erneuten Offenlage eine weitere Ausdehnung.

Das nordwestliche Baufeld wird entlang der inneren verkehrlichen Erschließung und entlang der Fuß- und Radwegeverbindung parallel zur Bahntrasse mit einem Abstand von 3,0 m zur Verkehrsfläche gefasst, um eine harmonische Straßenraumentwicklung zu unterstützen. Unter Berücksichtigung bestehender Baufluchten und der vorliegend zulässigen Gesamthöhe hält das Baufeld zur Samtholzstraße einen Abstand von 5,0 m. Bauordnungsrechtliche Anforderungen und Abstandsflächen sind im Einzelfall im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und gemäß BauO NRW einzuhalten.

- Die **Hauptfirstrichtung und Gebäudelängsachse** der Hauptbaukörper werden neu festgesetzt. Damit soll im Kreuzungsbereich (GEN1) analog zum Straßenverlauf eine trauf- oder giebelständige Ausrichtung und im GEN2 entlang der Bundesstraße eine traufständige Ausrichtung der Gewerbebauten als städtebauliche Struktur erreicht werden. Entsprechende Raumkanten sollen entlang der markanten Straßenzüge neu geschaffen und Ausreißer vermieden werden. Eine energetisch sinnvolle Südwestausrichtung der Hauptbaukörper ist damit in weiten Teilen möglich.

5.3 Örtliche Bauvorschriften

Zur gestalterischen Einbindung des Plangebiets und der Baukörper in das städtebauliche Umfeld in dieser markanten Ortseinfahrtsituation werden örtliche Bauvorschriften in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese ergänzen die Festsetzungen gemäß § 9(1) BauGB um Vorschriften zur Gestaltung baulicher Anlagen und des Umfelds. Im ortsüblichen Rahmen soll eine in den Grundzügen aufeinander abgestimmte Gestaltung der Baukörper und des Gebietscharakters erreicht werden. Die getroffenen Regelungen berücksichtigen die örtlichen Gegebenheiten und betreffen vor dem Hintergrund der Gewerbenutzung i. W. Fassadengestaltung, Werbeanlagen, Begrünung von Stellplätzen und Einfriedungen. Sie sind im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sinnvoll, verhältnismäßig und engen die Gestaltungsfreiheit der Gewerbebetriebe nicht übermäßig ein.

Das Ziel einer möglichst qualitätvollen und hochwertigen Gewerbearchitektur gilt insbesondere für größere Hallenbauten. Da die Gebäudevolumina eines Vorhabens i. W. durch Produktionsprozesse und Anlagenzwecke vorgegeben sind, kommt der Fassadengestaltung eine sehr hohe Bedeutung zu. Wichtige Elemente sind insbesondere eine geschickte Fassadengliederung, entsprechend gestaltete Proportionen des Gesamtgebäudes oder von Bauabschnitten, ein gute, dauerhaft hochwertige Materialität, ein gutes Farbkonzept und eine überzeugende Einbindung der technischen Elemente. Durch eine abschnittsweise **vertikale Fassadengliederung** kann eine optische Aufteilung und Verkleinerung massiver Baukörper erreicht werden. Fassaden können z. B. durch Versätze, Material- oder Farbwechsel oder durch eine Begrünung wirksam gegliedert wer-

den. Zwecks Anstoßwirkung wird eine Regelung aufgenommen, die aufgrund der Bandbreite in vielen Fällen unproblematisch ist und der Architektur umfangreichen Spielraum lässt.

Werbeanlagen können sehr negative Auswirkungen auf das Ortsbild und auf das bauliche Umfeld haben. Maßgeblich sind Größe, Material, Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten. Daher sind Werbeanlagen im Plangebiet so zu gestalten, dass die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs gewährleistet bleibt und das Orts- und Straßenbild nicht beeinträchtigt wird. Sie sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen und das Straßenbild berücksichtigen und sich unterordnen. Aufdringliche Lichtwerbung mit Wechsel- oder Blinklichtern oder mit grellem Licht wird deshalb ausgeschlossen. Die Gemeinde erachtet mit den Vorgaben insgesamt, eine angemessene Eingrenzung des Eingriffs in das Orts- und Straßenbild zu erwirken und gleichzeitig das betriebliche Bedürfnis nach wirksamer Werbung ausreichend zu berücksichtigen.

Darüber hinaus gelten entlang der Bundesstraße bis zur Höhe der Ortsdurchfahrt die Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), hier ist insbesondere auf die **Bauverbots- und Baubeschränkungszone u. a. zu Werbeanlagen** gemäß § 9 FStrG hinzuweisen. Gemäß § 9 FStrG sind entlang der B 64 außerhalb der Ortsdurchfahrten Anlagen der Außenwerbung in einer Entfernung bis zu 20,0 m (Bauverbotszone), gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, unzulässig. In einer Entfernung von 20,0 m bis 40,0 m (Baubeschränkungszone) bedürfen solche Werbeanlagen gemäß § 9(6) i. V. m. (2) FStrG der Zustimmung der Obersten Landesstraßenbaubehörde. Bedürfen diese Werbeanlagen keiner Genehmigung, so tritt nach § 9(5) FStrG an die Stelle der Zustimmung die Genehmigung der Obersten Landesstraßenbaubehörde.

Diese Vorgaben sind im Zuge der Planrealisierung zu beachten. Jede einzelne Werbeanlage ist gesondert zu beantragen. Der Bebauungsplan enthält eine entsprechende Kennzeichnung der Bauverbots- und Baubeschränkungszone sowie einen ergänzenden Hinweis.

Zur **gestalterischen Einbindung künftiger Stellplätze** wird für das gesamte Plangebiet eine Eingrünung dieser Flächen vorgegeben. **Einfriedungen** können im Straßenraum und gegenüber der Nachbarschaft große Wirkung entfalten: sind sie unmaßstäblich, gestalterisch unbefriedigend oder zu nah an Verkehrsflächen angeordnet, hat dieses negative Auswirkungen auf das gestalterische Gesamtbild und auf die Qualität des Straßenzugs, sie werden aus diesen Gründen eingeschränkt. Wichtig ist insbesondere, dass Zaunkonstruktionen nicht massiv im Straßenraum wirksam werden, was bereits durch schmale Vorpflanzungen gemildert werden kann. Abweichungen können aus Gründen der Betriebssicherheit zugelassen werden.

Bei der vorliegenden Überplanung eines teilweise seit einiger Zeit bestehenden Gewerbebetriebs können sich im Einzelfall Diskrepanzen zwischen den baugestalterischen Festsetzungen und der Gestalt der vorhandenen Gebäude ergeben. Die gestalterischen Festsetzungen können im Altbestand teilweise nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sollen im Einzelfall **Abweichungen** für den überplanten Altbestand zugelassen werden können.

5.4 Erschließung und 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 III. Planänderung soll unter Berücksichtigung des bestehenden umgenutzten Bahnhofsgebäudes eine

Neuordnung der ehemaligen Bahnflächen in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht erfolgen.

Die der Bebauungsplanänderung zugrunde liegende **neue Verkehrsplanung** sieht im Vergleich zum Ursprungsplan einen neuen öffentlichen Erschließungsstich 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 bzw. eine Verlagerung der Haltestelle auf das ehemalige Bahngelände wurde im Vorfeld des Planverfahrens im Zuge der konkreten Ausbauplanung geprüft, aber aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und ggf. entstehender Gefahrensituationen mit Fußgängern und Radfahrern verworfen. Eine Verlegung wird zudem aufgrund der bestehenden unmittelbaren Nähe zwischen Bahnhaltepunkt und Bushaltestelle nicht für erforderlich gehalten. Der Anregung der Kreispolizeibehörde, die Bushaltestelle an den Stauvermannweg oder auf das Bahngelände zu verlegen, wird daher im Ergebnis nicht gefolgt. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Ausbauplanung wurde im Vorfeld mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt. Auch die Straßenverkehrsbehörde hat zum Standort der Bushaltestelle im Zuge des Planverfahrens keine Bedenken vorgebracht. Eine weitere Abstimmung mit den Fachbehörden erfolgt im Rahmen der Planumsetzung.

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. Das Büro Drilling und Schneider hat folgende Ausbauplanung für den Clarholzer Haltepunkt¹⁰ entwickelt:



Bahnhofsumfeldverbesserung am Haltepunkt Clarholz - Vorentwurfsplanung - Lageplan, Drilling & Schneider Ingenieur-Gesellschaft mbH, Delbrück (Stand 01.10.2018)

¹⁰ Drilling & Schneider Ingenieur-Gesellschaft mbH (2018): Bahnhofsumfeldverbesserung am Haltepunkt Clarholz - Vorentwurfsplanung - Lageplan, Delbrück. 01.10.2018.

Die **äußere Erschließung** des Plangebiets erfolgt somit durch den Anschluss des Stauvermannswegs 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.

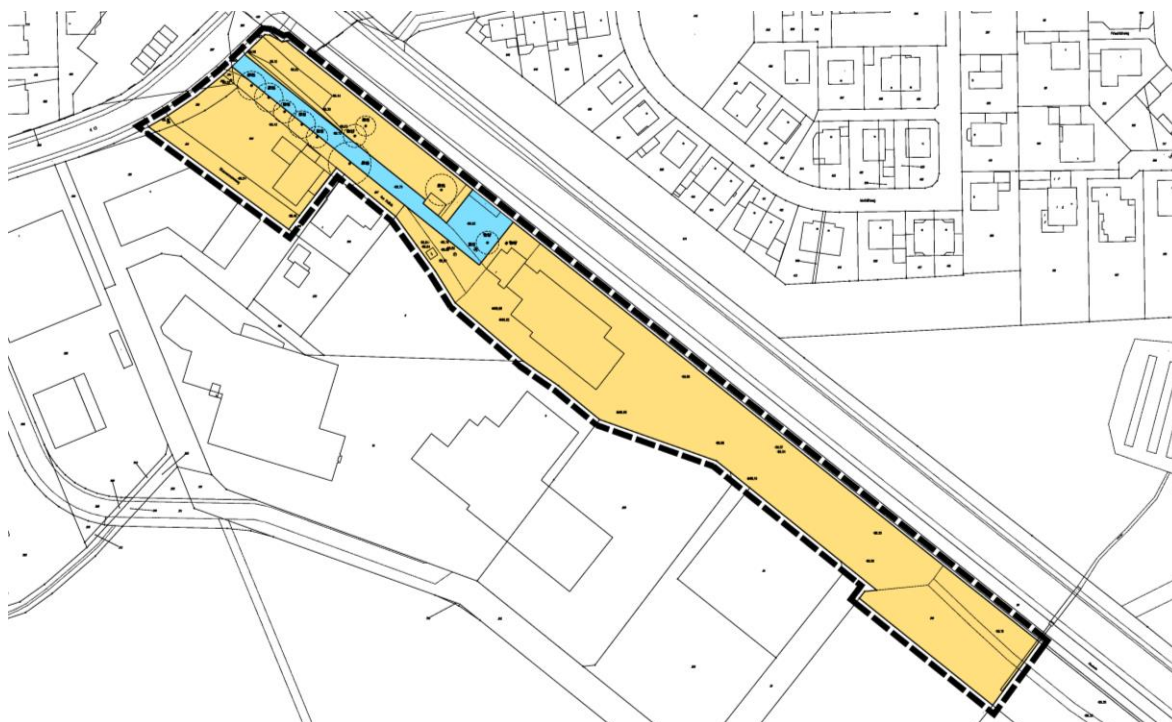
Die **Parkplatzsituation** wird insgesamt neu geordnet. Nördlich und südlich des neuen Erschließungswegs werden zentral Parkflächen für Pkw neu angelegt. Fahrradstellplätze werden unmittelbar am Ausgang zum Bahngleis angeordnet. Den Bahnpendlern sollen damit Abstellflächen angeboten werden, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Die Anbindung des Bahnhofhaltepunkts 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.

Ein **Zu- und Abfahrtsverbot** entlang der Bahn und der Samtholzstraße dient zum einen der Klarstellung, dass keine weiteren Bahnübergänge in Clarholz geschaffen werden sollen. Zum anderen wird das Verbot im Sinne der Verkehrssicherheit aufgenommen und soll Gefährdungen des angrenzenden Bahn- und Straßenverkehrs durch Zugänge, wildes Parken etc. vermeiden. Auch für Fußgänger wird die Durchlässigkeit in diesen Bereichen unterbunden.

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 Samtholzstraße und der B 64 hervor. Die Gebäude des bisher vorhandenen Handwerksbetriebs werden bestandsorientiert überplant, insbesondere im Südosten werden verträgliche Erweiterungsmöglichkeiten eröffnet. Im Kreuzungsbereich lässt der Bebauungsplan aufgrund der Rahmenbedingungen eine eher kleinflächige gewerbliche Neuentwicklung zu. Auch bei Aufgabe des vorhandenen Unternehmens 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.

Die im Zuge des Planverfahrens bisher noch nicht **von der Bahnnutzung freigestellten Flurstücke** wurden in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aus der Nutzung entlassen, nachdem die öffentliche Erschließung des Bahnhofhaltepunkts durch entsprechenden Grunderwerb durch die Gemeinde dauerhaft sichergestellt war. Das Freistellungsverfahren nach § 23 AEG wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt und ist nun vor Satzungsbeschluss durch den Gemeinderat abgeschlossen worden. Das EBA hat der Gemeinde am 14.10.2020 den Freistellungsbescheid über die verbliebenden Flächen ausgestellt. Somit ist auch für diese Teilbereiche des Plangebiets die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ – III. Änderung gewährleistet.



Übersicht: blau markierte Fläche wurde vor Satzungsbeschluss von Bahnzwecken freigestellt

Die Deutsche Bahn AG hat im Zuge des Planverfahrens mitgeteilt, dass bei der Planung von **Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen** in der Nähe der Bahn (z. B. Beleuchtungen von Parkplätzen, Leuchtwerbung aller Art, Wegeflächen) darauf zu achten ist, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind sowie Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen. Zudem ist die Deutsche Bahn AG bei baulichen Veränderungen in Nähe der DB-Grenze rechtzeitig durch detaillierte und aussagekräftige Unterlagen in Form von Bauanträgen zu beteiligen, um Gefahren für den Eisenbahnbetrieb ausschließen zu können. Diese Anregungen betreffen die konkrete Umsetzung und sind daher auf der nachgelagerten Genehmigungsebene zu beachten. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Die Abteilung Straßenverkehr des Kreises Gütersloh hat der Gemeinde im Planverfahren mitgeteilt, dass die derzeit bestehenden **verkehrsregelnden Maßnahmen** (Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalanlage etc.) im öffentlichen Verkehrsraum anzupassen sind. Es wird zudem empfohlen, die bestehenden Umlaufschranken im Kreuzungspunkt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG umzubauen. Diese Anregungen sind im Zuge der Planumsetzung entsprechend zu berücksichtigen.

Der Verkehrsverbund OWL hat im Zuge des Planverfahrens mitgeteilt, dass es gemäß aktualisierter Planung zur hier betroffenen Kursbuchstrecke 406 im Zuge einer Beschleunigung von bis zu 17 Minuten notwendig sei, in Clarholz einen neuen Begegnungsabschnitt inklusive zweitem Gleis zu schaffen. Vor diesem Hintergrund werden seitens des Verkehrsverbunds Bedenken vorgetragen und um Unterbrechung des Planverfahrens gebeten. Dieser Anregung folgt die Gemeinde nicht, da ihr zum einen keine aktualisierte Planung zur Kursbuchstrecke vorliegt und zum anderen aufgrund bestehender i. W. privater Eigentumsverhältnisse und räumlicher Rahmenbedingungen kein Ausbau eines Begegnungsabschnitts mit zweitem Gleis möglich ist.

Die Fachbehörden haben der Gemeinde darüber hinaus keine zusätzlichen Informationen oder anderweitigen Erkenntnisse im Planverfahren mitgeteilt.

5.5 Immissionsschutz

Zu beachten sind in der Bauleitplanung unter dem Aspekt Immissionsschutz eventuelle **Vorbelastungen** eines Plangebiets oder eines Bauvorhabens sowie mögliche **Auswirkungen** der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst sowie im weiteren Umfeld.

a) Vorbelastungen für das Plangebiet

Folgende in der Planung bzw. in der Abwägung zu berücksichtigende Vorbelastungen bestehen für das Plangebiet:

Immissionen durch bestehendes Gewerbe

Das vorliegende Plangebiet umfasste im östlichen Teil bisher einen seit einigen Jahren **bestehenden Handwerksbetrieb** (Bäckerei) inklusive seiner Zu- und Abfahrt- sowie Parkplatzflächen. Hier wird nach Aufgabe des Unternehmens im Februar 2019 im Sinne der Angebotsplanung von einer ähnlichen gewerblichen Folgenutzung ausgegangen. Eine gewerbliche Umnutzung als Cateringküche ist inzwischen erfolgt. Im Südwesten schließt das **Gewerbegebiet „Kreuzstraße“** an, in dem sich gemäß geltendem Planungsrecht verschiedene Gewerbebetriebe angesiedelt haben. U. a. hat sich ein Unternehmen auf die Herstellung von Gummiwaren spezialisiert, ein anderes produziert Regale. Zudem befindet sich unmittelbar südwestlich des Plangebiets ein kleinerer Einzelhandelsmarkt für i. W. landwirtschaftliche Produkte mit umgebenden Lager- und Ausstellungsflächen. Der überplante ansässige Gewerbebetrieb sowie die unmittelbar südlich anschließenden Unternehmen verursachen entsprechende Immissionen, die grundsätzlich als Vorbelastung in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Als Abwägungsgrundlage für die immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen dient insbesondere die in der Anlage beigefügte **schalltechnische Untersuchung**, die sich i. W. mit der Fragestellung der grundsätzlichen Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des Plangebiets befasst hat.¹¹ Der Gutachter hat die damalige Bäckerei aufgesucht und die Betriebsabläufe aufgenommen. Die Geräuschpegel der Kältetechnik wurden messtechnisch erfasst. Die übrigen Schallleistungspegel der immissionsrelevanten Betriebsaktivitäten der Bäckerei sowie der Emissionsansatz für die südwestlich angrenzenden Gewerbeflächen hat der Gutachter auf Basis von Berichten der Landesumweltämter und verfügbaren Erfahrungswerten der AKUS GmbH bestimmt. Gemäß der in der Örtlichkeit vorhandenen Betriebe hat der Gutachter einen für Gewerbegebiete typischen flächenbezogenen Emissionsansatz zugrunde gelegt. Auf Grundlage dieser Rahmenbedingungen kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Pegel innerhalb des Plangebiets am Tag zwischen 53 dB(A) und 60 dB(A) im akustisch betrachtet ungünstigen ersten Obergeschoss liegen und somit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete (60 dB(A)) eingehalten werden. Nachts werden Pegel von 38 dB(A) bis zu 55 dB(A) erreicht. Aus den Kartendarstellungen wird deutlich, dass in weiten Teilen des Plangebiets die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete (45 dB(A)) eingehalten werden, im unmittelbaren Nahbereich der Betriebsgebäude aber Richtwerte für Gewerbegebiete (50 dB(A)) und sogar teilweise für Industriegebiete (70 dB(A)) erreicht werden. Nach Einschätzung des Schallgutachters können diese Werte durch organisatorische und bauliche Maßnahmen entsprechend reduziert werden. Ergänzend wird auf das Schallgutachten verwiesen.

In der Summe ergeben sich dadurch für das Plangebiet inklusive der nordwestlichen Erweiterungsflächen aufgrund der weiterhin angestrebten gewerblichen Nutzung **keine relevanten Immissionen** aus Gewerbenutzungen.

¹¹ 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.

Bei einer entsprechenden Folgenutzung der ab März 2019 frei werdenden Flächen der Bäckerei ist auf nachgelagerter Genehmigungsebene im Einzelfall zu prüfen, welche konkreten Auswirkungen das jeweilige Unternehmen mit seinen betrieblichen Abläufen hat und ob es in das eingeschränkte Gewerbegebiet passt. Ein entsprechender Nachweis ist im Genehmigungsverfahren vorzubringen. Dies ist bei der inzwischen umgesetzten gewerblichen Nachnutzung erfolgt. Somit geht die Gemeinde im Ergebnis weiterhin davon aus, dass die Immissionen der bestehenden und künftigen gewerblichen Nutzung gebietsverträglich sein werden.

Immissionen durch Straßenverkehr (Lärm, Abgase) und die Bahntrasse

Das vorliegende Plangebiet liegt insgesamt direkt südwestlich der nächsten Hauptverkehrswege (Beelener Straße (B 64), Bahntrasse Münster - Bielefeld) sowie östlich der Samtholzstraße (K 13) und südlich der Einmündung in die Schomäckerstraße. Die Bahnstrecke dient derzeit ausschließlich dem schienengebundenen, öffentlichen Personennahverkehr. Vorbelastungen durch verkehrsbedingte Immissionen sind somit im gesamten Plangebiet gegeben. Mit der Fragestellung, welche Nutzungsmöglichkeiten im Plangebiet bestehen, hat der Schallgutachter die Verkehrslärmeinwirkungen ermittelt. Aufgrund der hohen Frequentierung der umgebenden Verkehrsstraßen (B 64 bis zu 14.800 Kfz/24 h) ist das Plangebiet stark verlärm. Die summarische Betrachtung des Kfz- und Schienenverkehrs hat am Tag eine Belastung von ≤ 74 dB(A) direkt an der B 64 und bis zu 60 dB(A) weiter abgerückt ergeben. In der Nacht werden bis zu 69 dB(A) entlang der Bundesstraße erreicht. Weiter entfernt hat der Gutachter 55 dB(A) ermittelt. Somit liegt die **hohe Vorbelastung durch Verkehrslärm** sowohl tags als auch nachts im Bereich der höchstzulässigen Schwellen der Gesundheitsgefahr von über 70/60 dB(A) tags/nachts.

Der Gutachter empfiehlt daher im Ergebnis, im Plangebiet gewerbliche Nutzungen unterzubringen und empfindliche Räume wie Büros durch baulichen Schallschutz entsprechend zu schützen. Eine Wohnnutzung sei aufgrund der starken Verlärmung nicht möglich. Ergänzend wird auf das Schallgutachten verwiesen. Eine Problematik ergibt sich aufgrund der vorliegenden Planung von eingeschränkten Gewerbegebieten gemäß § 8 BauNVO jedoch nicht. Entlang der Straße waren bisher i. W. immissionsunempfindliche Produktionsbereiche der Bäckerei orientiert. Nun ist hier eine Cateringküche untergebracht. Zudem können in Gewerbegebieten teilweise abzuschirmende Büro- und betriebsbezogene Wohnnutzungen im Zuge der Objektplanung und der Baugenehmigungsverfahren sachgerecht angeordnet und gestaltet werden. Die vorhandenen Büro- und Wohnnutzungen genießen auf Basis bestehender Genehmigungen Bestandschutz. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens war die starke Verlärmung durch Verkehrslärm bereits angemessen zu berücksichtigen, so dass die Gemeinde davon ausgeht, dass schon entsprechende bauliche Schutzvorkehrungen getroffen wurden. Aufgrund der geplanten gewerblichen Nutzungen werden im vorliegenden Bebauungsplan daher im Ergebnis keine zusätzlichen Maßnahmen für erforderlich gehalten.

Immissionen aus der Landwirtschaft

Im Plangebiet selbst sowie im angrenzenden Umfeld sind **keine Massentierhaltungen** bekannt, für das Plangebiet werden keine derartigen Geruchsimmissionen erwartet. Belastungen durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen im Umfeld z. B. in der Erntezeit gehen nicht über das ortstübliche Maß hinaus.

Insgesamt stellen die auf das Plangebiet einwirkenden Immissionen für die vorliegende Planung kein Hindernis dar, sondern sprechen eher für eine derartige unempfindliche Nutzung. Der Bereich ist demnach grundsätzlich für eine gewerbliche Nutzung geeignet. Besondere Schutzvorkehrungen für die künftigen Nutzer des Plangebiets gegenüber den gegebenen Immissionen sind nicht erforderlich.

b) Auswirkungen der Planung

Die möglichen Auswirkungen der Planung auf schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet selbst oder im weiteren Umfeld umfassen **Gewerbeemissionen** sowie **Emissionen von den betroffenen Verkehrswegen**. Die hieraus resultierenden planerischen Fragen und die zulässigen Immissionsbelastungen sind im Planverfahren sachgerecht zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen. Als Abwägungsgrundlage für die immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen dient z. T. die in der Anlage beigefügte schalltechnische Untersuchung¹².

Gewerbelärm

Bei der Überplanung und Fortentwicklung eines Gewerbebestandsorts in direkter Nachbarschaft zum nördlich und westlich angrenzenden Wohnsiedlungsbereich (WA und MI) ist mit Blick auf die benachbarten schutzwürdigen Nutzungen insbesondere die zu erwartende schalltechnische Situation von Bedeutung (z. B. Ladetätigkeiten, Lieferverkehr). Im Sinne der Angebotsplanung ist dabei zum einen die Nutzung zu berücksichtigen, die planungsrechtlich allgemein durch die Festsetzungen des Bebauungsplans zugelassen wird. Zum anderen sind die vom bisher bestehenden Betrieb verursachten und auf die Wohnnachbarschaft einwirkenden Geräuschemissionen zu ermitteln und bewerten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand gehen der Schallgutachter und die Gemeinde davon aus, dass die **Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebiets (GEN)** nach § 8 BauNVO im Anschluss an das südwestlich bestehende Gewerbegebiet und in Nachbarschaft zum Wohnsiedlungsbereich aus schalltechnischen Aspekten nachbarverträglich ist. Danach sind hier nur mischgebietstypische und -verträgliche Gewerbebetriebe und betriebliche Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören.¹³ Die sog. immissionsschutzbezogene Grobgliederung nach Nutzungsarten gemäß § 1(4) BauNVO dient grundsätzlich der räumlichen Verteilung zulässiger Nutzungen und der entsprechenden Zuweisung bestimmter Standortbereiche. Mit dieser nutzungsbezogenen Gliederung und Abstufung wird das Ziel verfolgt, die Ansiedlung künftiger Betriebe von vornherein so zu steuern, dass im Regelfall keine Probleme im Hinblick auf die Schutzbedürfnisse der Nachbarschaft auftreten können. Somit sollen Betriebe in direkter Wohnnachbarschaft mit potenziell unzumutbaren Auswirkungen z. B. durch Schall- oder Geruchsemissionen bereits auf Planungsebene ausgeschlossen werden. Auf der nachgelagerten Genehmigungsebene ist dann im Einzelfall zu prüfen, welche konkreten Auswirkungen die jeweilige Firma mit ihren betrieblichen Abläufen hat. Der im Plangebiet bisher vorhandene Handwerksbetrieb inklusive der betriebsunabhängigen Wohnnutzung im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes genoss bis zur inzwischen erfolgten Nachnutzung aufgrund bisher bestehender Genehmigungen Bestandschutz nach Art. 14 GG. Da die relevanten Immissionsorte mit den entsprechenden Schutzbedürfnissen im Umfeld bereits zum Zeitpunkt der Genehmigung der Bäckerei vorhanden und somit angemessen zu berücksichtigen waren, geht die Gemeinde nach derzeitigem Kenntnisstand weiterhin davon aus, dass der Betrieb damals aus schalltechnischer Sicht nachbarverträglich war. Auch künftige Betriebe müssen auf Genehmigungsebene nachweisen, dass sie in das eingeschränkte Gewerbegebiet passen und ihre Emissionen verträglich sind. Dies ist im Zuge der inzwischen umgesetzten gewerblichen Nachnutzung als Cateringküche erfolgt. Ergänzend wird auf Kapitel 5.1 zur Art der baulichen Nutzung verwiesen.

Im Obergeschoss des ehemaligen Bahnhofsgebäudes befindet sich eine **betriebsunabhängige Wohnnutzung**, die auf Grundlage bestehender Genehmigungen Bestandschutz nach Art. 14 GG

¹² 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.

¹³ Diese differenzierte Regelung ist seit einigen Jahren seitens des BVerwGs anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.04.1987 - 4 B 71.87).

genießt. Auch das seit kurzer Zeit bestehende Unternehmen hat für diese Wohnung eine Genehmigung erhalten. Aufgrund der geplanten Festsetzung des Plangebiets als eingeschränkte Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO im Rahmen einer angebotsorientierten Planung sind hier künftig weiterhin Gewerbelärmeinwirkungen zu erwarten und hinzunehmen. Aufgrund des künftig zulässigen Störgrads eines Mischgebiets werden keine unverträglichen Emissionen erwartet. Die Gemeinde geht nach derzeitigem Kenntnisstand davon aus, dass sich mit der vorliegenden Planung die Schutzbedürfnisse der Wohnnutzung nicht verändern, da bereits im Rahmen der Genehmigung unmittelbar angrenzend gewerbliche Nutzungen genehmigt wurden und das bestehende Gewerbegebiet direkt südlich anschließt. Somit sind schon im Bestand Gewerbelärmeinwirkungen hinzunehmen.

Verkehrslärm

Durch die bestandsorientierte Überplanung der bisherigen Bäckerei und die planungsrechtlich abgesicherte Mobilisierung der brach gefallenen Bahnflächen für eine weitere kleine Gewerbefläche wird nach derzeitigem Kenntnisstand **keine erhebliche Zunahme der Verkehrsbelastung** auf dem umliegenden Straßennetz erwartet. Nach Einschätzung des Schallgutachters geht der ausschließlich im westlichen Erweiterungsbereich neu ausgelöste Verkehr in der Schwankungsbreite des täglichen Verkehrs unter. Insbesondere aufgrund des hohen Vermischungsgrads der Verkehre auf den betroffenen übergeordneten Straßen ist keine messbare Erhöhung der Verkehrsbelastung zu erwarten. Vor dem Hintergrund des direkten Verkehrsanschlusses des Plangebiets an das überörtliche Straßennetz (B 64 und K 13) werden nach derzeitiger Einschätzung somit keine zusätzlichen Probleme hinsichtlich der planinduzierten Verkehrslärmauswirkungen gesehen.

Der Schallgutachter hat mit Blick auf mögliche Nutzungen innerhalb des Plangebiets auch die schalltechnischen Auswirkungen durch die **geplanten öffentlichen Parkplätze** isoliert ermittelt. Die Untersuchung hat tags und nachts Pegel von bis zu 50 dB(A) ergeben. Damit liegen die Werte allein betrachtet insgesamt auf Gewerbegebietsniveau und widersprechen nicht der vorliegend geplanten Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbegebiets.

Die Gemeinde hat das Schallgutachten geprüft und hält dieses für nachvollziehbar und plausibel und folgt der Auffassung des Gutachters. Die der Untersuchung zugrunde gelegten Daten werden seitens der Gemeinde auch mit Blick auf die inzwischen vorangeschrittene Zeit bis zum Satzungsbeschluss weiterhin als sinnvolle und angemessene Berechnungsgrundlage angesehen. Maßgebliche Veränderungen werden insbesondere aufgrund der im Gutachten methodisch vorgenommenen Erhöhung der Verkehrsmenge und der weiterhin gegebenen Schienennutzung durch Personennahverkehr mit gleicher Taktung nicht gesehen. 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 Ergebnis angemessen zu berücksichtigen.

d) Sonstige Immissionen

Zum **vorbeugenden Störfallschutz** wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Kapitel 5.1 der vorliegenden Begründung verwiesen.

Die Belastung durch **sonstige Immissionen** entspricht nach heutigem Kenntnisstand den üblichen Verhältnissen in einem Gewerbegebiet. Nähere Erkenntnisse zu erheblichen Belastungen (Staub, Gerüche, Luftverunreinigungen, Erschütterung etc.) liegen nicht vor. Die vorliegende Planung dient der Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs und bisher auch der Standortsicherung eines bestehenden Betriebs. Durch Aufgabe der Bäckerei während des Planverfahrens wird hier die Mög-

lichkeit zur Ansiedlung neuer gewerblicher Nutzungen eröffnet. Zudem wird Planungsrecht für eine kleinflächige neue Gewerbeentwicklung im Kreuzungsbereich geschaffen. Eine maßgebliche Veränderung der bisherigen Emissionssituation wird aufgrund der nicht wesentlich veränderten Entfernung der gewerblichen Nutzungen zum umliegenden Wohnsiedlungsbereich nicht erwartet. Bereits heute besteht diese unmittelbare Nachbarschaft zwischen Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten. Betriebsbereiche nach Störfallverordnung sind innerhalb relevanter Achtungsabstände zur überplanten Fläche nicht bekannt. Derzeit wird ein näherer Untersuchungsbedarf hinsichtlich sonstiger Immissionen sowie auch mit Blick auf den vorbeugenden Störfallschutz nicht gesehen.

Darüber hinaus werden in dieser gewerblich geprägten Situation **Lichtimmissionen** sowohl durch Fahrzeuge als auch die Beleuchtung von Gebäuden und des Bahnhaltepunkts bei der vorliegenden Planung als nicht relevant eingestuft. Der Abstand zur nördlichen Wohnbebauung sowie ein vorgelagerter begrünter Wall vermeiden derartige Blendwirkungen durch parkende Autos auf den künftigen Stellplätzen. Das südlich gelegene Wohnhaus liegt in einem Gewerbegebiet, so dass nur eine betriebsbezogene Wohnnutzung zulässig ist und der Schutzanspruch eines Gewerbegebiets gilt. Darüber hinaus verfügt das Gebäude über einen hohen Sockel, so dass keine Blendwirkungen durch parkende Autos entstehen können. Die Beleuchtung des Bahnhaltepunkts besteht bereits und ist für die umliegenden Flächen bedarfsgerecht an die Sicherheitsvorgaben der Bahn anzupassen. Die insgesamt erzeugten Lichtimmissionen werden in dieser gewachsenen, gewerblich geprägten Siedlungslage im Rahmen der konkreten Planung als zumutbar angesehen. Ein näherer Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar.

Die Fachbehörden haben der Gemeinde darüber hinaus keine anderweitigen Erkenntnisse zu den einzelnen Aspekten des Immissionsschutzes im Zuge des Aufstellungsverfahrens mitgeteilt.

5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft

a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

Das Plangebiet ist bereits weitgehend an die örtlichen Ver- und Entsorgungsnetze 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 ist im Bebauungsplan 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 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 DVGW-Regelwerke sind insgesamt zu beachten. Die hydraulische Prüfung hinsichtlich der Anforderungen des Brandschutzes ist im Baugenehmigungsverfahren abschließend zu klären.

Die Organisation der **Müllabfuhr** ist für den vorhandenen Gewerbebetrieb seit einigen Jahren im Bestand geregelt. Die neue Verkehrsführung sowie die Erschließung der geplanten Gewerbeflächen an der Samtholzstraße sind im Zuge des Planverfahrens mit dem örtlichen Entsorgungsunternehmen abzustimmen. Die Wendeanlage ermöglicht die Befahrbarkeit durch ein dreiachsiges Müllfahrzeug.

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.

Die **Westnetz GmbH** hat im Planverfahren auf ihren Leitungsbestand im direkten Umfeld des Plangebiets hingewiesen und folgende ergänzende Hinweise vorgetragen:

Innerhalb bzw. am Rand des Geltungsbereichs der vorliegenden Planänderung befinden sich 1 kV-, 10 kV-, Straßenbeleuchtungskabel sowie eine Trafostation und Gasleitungen. Maßnahmen, die den ordnungsgemäßen Bestand und Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.

Die **Deutsche Telekom Technik GmbH** hat im Planverfahren auf ihren Leitungsbestand im Plangebiet und dem näheren Umfeld hingewiesen und folgende ergänzende Hinweise vorgetragen:

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

Für eine ggf. zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Tk-Linien der Telekom vorzusehen. Zur eventuellen Versorgung neu zu errichtender Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Tk-Linien im Plangebiet erforderlich.

Diese Hinweise sind im Rahmen der Umsetzung zu beachten. Auf Bebauungsplanebene besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

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 Plangebiet 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. Das Plangebiet ist in weiten Teilen an die **vorhandene Mischkanalisation** angeschlossen. Von Nordosten führt ein **Regenwasserkanal** durch das Plangebiet, dessen Wartung und Pflege auf den privaten Flächen über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsträgers im Bebauungsplan gewährleistet ist. Der Kanal ist an ein südwestlich des Plangebiets gelegenes Regenrückhaltebecken angeschlossen, dient aber nicht der Entwässerung der überplanten Flächen. Zur sicheren Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Plangebiet wird nach Angaben der Gemeindewerke voraussichtlich im Zuge der Umsetzung ein neuer Regenwasserkanal in die geplante Erschließungsstraße und über das östliche Privatgrundstück mit Anschluss an den im Südosten vorhandenen Regenwasserkanal verlegt. Der Bebauungsplan sichert die Leitungstrasse und die dauerhafte Wartung und Pflege durch ein Geh-, Fahr- und

Leitungsrecht zugunsten der Gemeinde auf den privaten Flächen planerisch ab. Die weitere Klärung zum Umgang mit dem im Plangebiet anfallenden Niederschlagswasser erfolgt abschließend im Einzelfall bedarfsgerecht auf Genehmigungsebene. Die Fachbehörden sowie Ver- und Entsorgungsträger haben der Gemeinde im Planverfahren darüber hinaus keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse oder Informationen mitgeteilt.

5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege

a) Grünordnung

Das Plangebiet ist entsprechend der bestehenden gewerblichen Nutzung und der früheren Bahnnutzung bereits weitgehend versiegelt. Neben der vorhandenen Bebauung überwiegen Pflaster- und Schotterflächen. Entlang der heutigen Bahnhofszufahrt stockt eine **ältere Lindenreihe**, die im derzeit rechtskräftigen Stand des Bebauungsplans Nr. 220 (Stand II/04. Änderung) zum Erhalt festgesetzt ist. Die vorliegende III. Planänderung sieht die Verlegung der verkehrlichen Anbindung des Bahnhofpunkts vor und weist im Bereich der aktuell bestehenden Zufahrt ein zusammenhängendes Baufeld des eingeschränkten Gewerbegebiets aus. Somit können die Linden im Zuge der Umsetzung der Planung weitgehend vollständig entfernt werden. Dies wird im Sinne der städtebaulichen Neuordnung des Clarholzer Bahnhofs für vertretbar gehalten. Zudem setzt der Bebauungsplan im Südosten des Plangebiets zu Beginn der geplanten Waldrandzone die **Neuanpflanzung von sieben Linden** fest. Darüber hinaus kann die östliche Linde in der Reihe im Zuge der Umsetzung erhalten werden und wird nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde entsprechend zum Erhalt festgesetzt. Weiterhin werden eine Buche und eine Birke auf dem Bahnhofsvorplatz planerisch gesichert.

Zur Weiterentwicklung und Stärkung der südöstlich gelegenen Waldflächen wird westlich daran angrenzend eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. Hier soll eine strukturreiche **Waldrandzone** entwickelt werden. Zur Gebietseingrünung entlang der Bundesstraße und der Bahntrasse werden die Gewerbeflächen durch eine **einreihige geschlossene Schnitthecke** aus standortgerechten, heimischen Gehölzen abgegrenzt. Gemäß der o. g. Ausbauplanung des Clarholzer Bahnhofs werden zwei öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung Verkehrsgrün festgesetzt. Sowohl auf diesen Flächen als auch in weiteren Pflanzbeeten sieht die **Ausbauplanung zur Bahnhofsumfeldverbesserung** weitere Baumpflanzungen vor. Drei der geplanten Baumstandorte werden in den Bebauungsplan übernommen und entsprechend festgesetzt, wovon einer wiederum zwingend mit einer Linde zu bepflanzen ist. Die weitere Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Umsetzung.

Heckenpflanzungen auf den privaten Grundstücken bieten eine gewisse Sichtabschirmung zu den Straßen. Zur weiteren Eingrünung des Plangebiets sind **Stellplatzanlagen** mit standortgerechten, heimischen Laubbäumen zu bepflanzen und gliedern.

Die Deutsche Bahn AG hat im Zuge des Planverfahrens auf die konzerneigenen **Vorgaben zu Mindestpflanzabständen von Bäumen und Sträuchern entlang von Bahnstrecken** hingewiesen. Die mit Standort zur Anpflanzung festgesetzten Bäume (Linden) halten den erforderlichen Abstand zur Gleismitte. Die konkrete Umsetzung der Waldrandzone inklusive Artenwahl der Sträucher ist im Zuge der Umsetzung mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen.

b) Naturschutz und Landschaftspflege

Aufgrund der bereits im Plangebiet und im direkten Umfeld bestehenden intensiven gewerblichen Nutzungen, der bestehenden Bahnnutzung sowie der Einwirkungen durch die stark frequentierten

unmittelbar angrenzenden Verkehrstrassen ist von einer **Vorbelastung des Plangebiets** auszugehen. Eine hohe Wertigkeit aus naturschutzfachlicher Sicht besteht nicht. Ergänzend wird auf Kapitel 3.4 verwiesen. Die im Zuge der Umsetzung zulässige **Entfernung der Lindenreihe** und der kleinen Grünfläche wird in der planerischen Abwägung aufgrund der bereits gegebenen Einwirkungen und mit dem Ziel, den Bahnhof städtebaulich neu zu ordnen und aufzuwerten, für angemessen und vertretbar gehalten. Zudem werden im Rahmen der Umsetzung drei Bäume erhalten sowie neue Baumpflanzungen auf dem Bahnhofsvorplatz und südöstlich des Bahnhofsgebäudes vorgenommen. Gemäß Festsetzungen wird des Weiteren ein **neuer Waldsaum** entlang des Waldgebiets „Kreuzbusch“ geschaffen. Vorhandene Schotterflächen werden dabei entsiegelt. Dies dient zum einen der Aufwertung der Waldflächen entlang der Bundesstraße und zum anderen der Optimierung der Lebensraum- und Jagdbedingungen verschiedener Tierarten. Eine Beeinträchtigung des in weiten Teilen als Biotop kartierten Eichen-Hainbuchenwalds wird aufgrund dieser Maßnahmen und der eher bestandsorientierten Planung nicht gesehen.

Durch **Festsetzungen zur gestaffelten Bauhöhe, zu den überbaubaren Flächen und zur Eingrünung** wird der Lage des Plangebiets im Ortseinfahrtbereich sowie in Nachbarschaft zum Wohnsiedlungsbereich und zum Waldgebiet „Kreuzbusch“ Rechnung getragen. Die planungsrechtlich zulässige Bebauung fügt sich angemessen und verträglich in das städtebauliche Umfeld ein. Die Planung entwickelt einen vorhandenen Gewerbestandort sinnvoll weiter.

6. Umweltrelevante Auswirkungen

6.1 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.

6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch

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

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. Das vorliegende Plangebiet 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 bisher bestehenden gewerblichen Nutzung und der ursprünglichen 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 ursprünglich vorhandenen Bodenverhältnisse 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 Bahflächen 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.

6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44(1) BNatSchG). Bei der Prüfung kann die Handlungsempfehlung zum Artenschutz in der Bauleitplanung des Landes NRW¹⁴ zugrunde gelegt werden.

Nach der Liste des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) können nach Abfrage für den Quadranten 1 des Messtischblatts 4115 (Rheda-Wiedenbrück) in den Lebensraumtypen Kleingehölze/Alleen/Bäume/Gebüsche/ Hecken, Gärten/Parkanlagen/Siedlungsbrachen und Gebäude zwei Fledermausarten (alle streng geschützt) und 20 Vogelarten (davon 12

¹⁴ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr und Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW (2010): Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben. Düsseldorf.

streng geschützt) vorkommen. Von den aufgeführten Arten befinden sich unter den Vögeln der Baumpieper, die Waldohreule, die Rohrweihe, der Kuckuck, die Mehlschwalbe, die Rauchschwalbe und der Feldsperling in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Rebhuhn und Turteltaube weisen einen schlechten Erhaltungszustand auf.

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

Die Fachbehörden haben der Gemeinde bisher keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse im Planverfahren mitgeteilt.

6.4 Eingriffsregelung

Die Änderung oder Neuauufstellung eines Bebauungsplans kann Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten. Nach § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die Abwägung einzustellen. Zu prüfen ist bei Planänderungen, ob die Maßnahme erforderlich, vertretbar und ohne sachgerechte Alternative im Rahmen der städtischen Planungsziele ist, ob und inwieweit zusätzliche Eingriffe ermöglicht und ob ggf. Maßnahmen zum Ausgleich geboten sind oder erforderlich werden.

Aufgrund der o. g. Ziele ergibt sich das planerische Erfordernis für diese Bauleitplanung. Auf die Rahmenbedingungen, insbesondere die vorgesehene Ergänzung des Gewerbegebiets 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 parallel im FNP vorbereitet.

Die städtebauliche Planung berücksichtigt die örtliche Situation, die Lage am Ortseingang sowie das Orts- und Landschaftsbild durch Gliederung der Bauflächen mit **Höhenfestsetzungen** (Minimierung). Die städtebaulich-grünordnerischen Überlegungen sind bereits in Kapitel 5.7 dargestellt worden.

Nach dem derzeit **rechtskräftigen Planungsstand** 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 bisher als Bäckerei umgenutzte Bereich ist bebaut oder als Pflaster- sowie Schotterfläche angelegt.

In Anlehnung an den Ursprungsplan setzt die vorliegende III. Planänderung im GEN1 im Kreuzungsbereich eine GRZ von 0,8 fest, im östlich gelegenen GEN2 im Bereich der Bäckerei ist aufgrund der großzügigen Grundstückssituation eine GRZ von 0,6 zulässig. Inklusive der 50%igen Überschreitungsoption der GRZ gemäß § 19(4) BauNVO durch Garagen, Stellplätze etc. im GEN2 ist im gesamten Plangebiet eine **maximale Versiegelung von 80 % im Gewerbegebiet** zulässig. 20 % der Flächen sind frei zu halten und zu begrünen. Die im Rahmen der Umsetzung zulässige **Entfernung der Lindenreihe** wird im Sinne der Mobilisierung einer brach gefallenen Fläche als Maßnahme der Innenentwicklung im Siedlungsraum in der Abwägung für angemessen und vertretbar gehalten. Zudem wird im Südosten des Plangebiets eine **Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** festgesetzt. Hier soll auf dem sich bisher als Schotterfläche darstellenden Areal eine strukturreiche Waldrandzone aus standortgerechten, heimischen Gehölzen entwickelt werden, um eine angemessene Weiterentwicklung und Abrundung des angrenzenden größeren Waldgebiets zu erreichen.

Aufgrund der **Anregungen der Unteren Naturschutzbehörde** im Zuge der frühzeitigen Beteiligung hat im September 2018 ein Ortstermin mit der Fachbehörde stattgefunden. Hierbei wurde zum einen vereinbart, dass sowohl die östliche Linde als auch zwei weitere Bäume (Buche, Birke) auf dem Bahnhofsvorplatz im Zuge der Planumsetzung erhalten werden können und somit planerisch gesichert werden sollen. Zum anderen wurden als Ersatz für die fünf voraussichtlich entfallenden Linden die Pflanzung von fünf Linden im Übergang zur südöstlich gelegenen Waldrandzone sowie die Pflanzung von vier Bäumen im Zuge der Ausbauplanung des Bahnhofs festgelegt. Zur Offenlage wurden entsprechende Festsetzungen zur Anpflanzung und zum Erhalt von Gehölzen in den Bebauungsplan aufgenommen. Zudem soll im Zuge der Planumsetzung die Möglichkeit geprüft werden, die bisher entlang der Straße Am Halloh stockenden Linden zu erhalten und in eine bauliche Vorhabenplanung zu integrieren.

Im Zuge der Offenlage hat die Untere Naturschutzbehörde erneut Anregungen aus naturschutzfachlicher Sicht vorgetragen. Für den anzupflanzenden Baum in der Verlängerung der bisherigen Lindenreihe südöstlich der geplanten Parkplätze soll zwingend die Baumart Linde vorgegeben

werden. Darüber hinaus sollen die im Südosten des Plangebiets zur Offenlage festgesetzten Linden im Übergang zur Waldrandzone in einer anderen Anordnung als bisher vorgesehen umgesetzt werden. Entgegen der Entwurfsfassung sollen **sieben Linden in einer Reihe parallel zur Bahntrasse** gepflanzt werden. Diesen Anregungen wurde gefolgt, so dass die aufgeführten Änderungen nach der Offenlage eine erneute Offenlage des Bebauungsplans hervorgerufen haben. Die darüber hinaus geforderten zwei weiteren Linden können im Zuge der Umsetzung im anschließenden weiteren Bereich der geplanten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gepflanzt werden. Die in diesem Bereich vorgesehenen Maßnahmen werden durch die Gemeinde durchgeführt, so dass die Umsetzung gewährleistet ist.

Darüber hinaus hat die Untere Naturschutzbehörde im Planverfahren mitgeteilt, dass der vorliegend planerisch induzierte Eingriff in Natur und Landschaft durch die geplante Entsiegelung sowie die vorgesehenen Erhaltungs- und Anpflanzungsmaßnahmen im Plangebiet vollständig ausgeglichen ist und somit der durch die Schaffung der Waldrandzone erzeugte Ausgleich anderen Eingriffen im Gemeindegebiet rechnerisch zugeordnet werden kann.

Durch die vorliegende Planung wird somit im Ergebnis kein neuer Eingriff in die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft vorbereitet. Vor dem Hintergrund der aktuell rechtskräftigen Planfestsetzungen und des bereits bestehenden hohen Versiegelungsgrads wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Pflanzmaßnahmen im Sinne des Baurechtskompromisses nach § 1a(3) Satz 5 BauGB **kein Ausgleichsbedarf** für die vorliegende III. Planänderung gesehen. Eine rechnerische Eingriffsbilanzierung wird vor diesem Hintergrund nicht für erforderlich gehalten.

Die Fachbehörden haben der Gemeinde darüber hinaus keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse im Planverfahren mitgeteilt.

6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Das Plangebiet liegt am südöstlichen Rand des Siedlungsraums von Clarholz und ist durch den bisher bestehenden Bäckereibetrieb mit dem historisch erhaltenen Bahnhofsgebäude 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 Bahnhofpunkts. Die brach gefallenen Bahnflächen werden im Sinne der Innenentwicklung mobilisiert. Bisher sollte der bestehende Gewerbebetrieb planerisch abgesichert werden. Durch Aufgabe der Bäckerei während des Planverfahrens werden nun neue gewerbliche Nutzungsmöglichkeiten planerisch eröffnet. 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 bisherigen 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 weitgehend entfernt werden. Als Maßnahme der Klimaanpassung und somit als Minderungsmaßnahme kann 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 Plangebiets sowie die Pflanzung mehrerer Bäume auf dem Bahnhofsvorplatz 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 Plangebiet sind aufgrund der geringfügigen baulichen Veränderung nicht zu erwarten.

Vor dem Hintergrund der Planungsziele wird auf Bebauungsplanebene von speziellen Regelungen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung Abstand genommen. Extensive Dachbegrünungen und Solaranlagen werden als ökologisch sinnvolle Bauelemente empfohlen und sind im Rahmen der Regelungen des Bebauungsplans umsetzbar. Darüber hinaus sind u. a. bei der Errichtung von neuen und bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Bürogebäuden die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes zu beachten. Die Belange von Klimaschutz und Klimaanpassung werden somit angemessen berücksichtigt. Die Fachbehörden haben der Gemeinde keine anderen oder weitergehenden Erkenntnisse im Planverfahren mitgeteilt.

7. Bodenordnung

Die vorliegende III. Planänderung überplant private und öffentliche Flächen. Nach heutigem Kenntnisstand wird kein weiterer Handlungsbedarf für bodenordnende Maßnahmen gesehen.

8. Flächenbilanz

Geplante Nutzungen	Fläche in m ² *	In Anspruch genommener Boden (GRZ inklusive zulässiger Überschreitung)
Eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO, davon:	5.805	
Teilfläche 1	1.730	1.384
Teilfläche 2	5.275	4.220
Verkehrsflächen, davon:	2.200	
Straßenverkehrsfläche, öffentlich	1.305	
Verkehrsfläche, fußläufiger Bereich	615	
Verkehrsflächen, Parkplatz	280	
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	1.355	
Öffentliche Grünfläche, Verkehrsgrün	330	
Fläche für Trafostation	10	
Gesamtfläche Plangebiet ca.	10.900	5.604

* Ermittelt auf Basis der Plankarte Bebauungsplan 1:1.000, Werte gerundet

9. Verfahrensablauf und Planentscheidung

a) Verfahrensablauf

Erstmals hat der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz am 16.06.1999 die Aufstellung der III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ beschlossen. Die bisher als Flächen für Anlagen der Bundesbahn nachrichtlich dargestellten Flächen sollten in das südlich angrenzende Gewerbegebiet einbezogen werden. Es wurden verschiedene Erschließungsvarianten erarbeitet. Am 04.04.2001 hat der Rat gemäß Empfehlung aus dem Planungsausschuss vom 26.03.2001 auf Basis eines vorliegenden Vorentwurfs erneut die Einleitung der Planung beschlossen (V-405/1999). 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.

Der erneute Aufstellungsbeschluss für die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ ist nach vorangegangener Beratung im Planungsausschuss am 14.08.2006 durch den Gemeinderat am 13.09.2006 (V-94/2006) gefasst worden. Dieser Beschluss wurde am 23.09.2009 (V-80/2009) durch den Gemeinderat bezüglich der Nutzung im Eckbereich Stauvermannweg/Samt-

holzstraße geringfügig angepasst. Im Anschluss folgten intensive Abstimmungen mit den Flächen-eigentümern. Zudem wurden die konkrete Erschließungsplanung des Bahnhofpunkts 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 des daraufhin erarbeiteten Vorentwurfs der 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-154/2017).

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-115/2018) über die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beraten und die Offenlage des Planentwurfs beschlossen. Zudem wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Beteiligung der Nachbarkommunen sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 2(2), 4(2) BauGB durchzuführen.

Die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB wurde vom 13.12.2018 bis einschließlich 18.01.2019 durchgeführt. Parallel dazu wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbarkommunen gemäß §§ 2(2), 4(2) BauGB beteiligt.

Nach der Offenlage wurde das östliche Baufeld erweitert, für einen anzupflanzenden Baum im Umfeld der neu geplanten Stellplätze die Art Winterlinde vorgegeben und die festgesetzten Linden im Südosten des Plangebiets ergänzt sowie anders angeordnet. Diese Änderungen erfordern eine erneute Offenlage gemäß § 4a(3) BauGB, die der Planungsausschuss am 18.03.2019 beschlossen hat (V-49/2019). Diese fand vom 08.04.2019 bis einschließlich 24.04.2019 statt, parallel wurden die Nachbarkommen, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Stellungnahmen sollten gemäß § 4a(3) Satz 2 BauGB nur zu den geänderten Teilen der Planung abgegeben werden.

Über die Ergebnisse des Planverfahrens wurde bereits in der Sitzung des Planungsausschusses am 20.05.2019 (V-77/2019) beraten. Das Gesamtkonzept wurde bestätigt und der Satzungsbeschluss für die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ vorbereitend gefasst. Anschließend hat die Gemeinde die sich in Privatbesitz befindlichen ehemaligen Bahnflächen erworben, die mit dem Ziel der Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplans vor dem Ratsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt von den Bahnzwecken freizustellen waren. Dies erfolgte mit Bescheid vom 14.10.2020.

Parallel zur III. Bebauungsplanänderung wird die 12. FNP-Änderung (N-12) gemäß § 8(3) BauGB durchgeführt. Während die Beteiligungsschritte gemäß §§ 2, 3, 4 BauGB zeitlich parallel liefen, erfolgte für die FNP-Änderung keine erneute Offenlage. Der Feststellungsbeschluss wurde nach vorangegangener Beratung im Planungsausschuss am 18.03.2019 im Rat der Gemeinde am 10.04.2019 gefasst (V-50/2019). Die Bezirksregierung Detmold hat die 12. FNP-Änderung am 04.11.2020 genehmigt. Die abschließende Bekanntmachung erfolgt mit der vorliegenden Bebauungsplanänderung.

b) Planentscheidung

Die III. Änderung des Bebauungsplans Nr. 220 „Kreuzstraße“ regelt die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsumfelds am Clarholzer Haltepunkt und die Ergänzung des südlich bestehenden Gewerbegebiets. Die Bebauung des alten Bahnhofsgebäudes wird bestands-

orientiert unter Berücksichtigung angemessener Erweiterungsmöglichkeiten in den Bebauungsplan aufgenommen. Insgesamt wird eine gestalterische Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereichs angestrebt.

Weitere wesentliche Planungsziele liegen in der angemessenen Berücksichtigung der Immissionschutzbelange 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 Februar 2021