



# **GEMEINDE HERZEBROCK-CLARHOLZ**

**Begründung zum  
Bebauungsplan Nr. 212**

**„Herzebrock-Mitte I“ – XIV. Änderung**

**Oktober 2010**

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

## **Bauleitplanung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Bebauungsplan Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ – XIV. Änderung**

### **Teil I: Begründung<sup>1</sup>**

- 1. Lage und Größe des Plangebietes, räumlicher Geltungsbereich**
- 2. Ausgangssituation und Ziele der Bauleitplanung**
  - 2.1 Bebauungsplan Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“  
(Ursprungsplan und rechtskräftige Änderungen)
  - 2.2 Planungsanlass und Planungsziele
  - 2.3 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
- 3. Örtliche Gegebenheiten und sonstige Planungsgrundlagen**
  - 3.1 Landesplanung und Flächennutzungsplan
  - 3.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Gewässerschutz
  - 3.3 Bodenschutz
  - 3.4 Altlasten und Kampfmittel
  - 3.5 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 4. Inhalte und Festsetzungen der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212**
  - 4.1 Planungskonzept und Festsetzungen der XIV. Änderung
  - 4.2 Belange des Verkehrs
  - 4.3 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes
  - 4.4 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft
  - 4.5 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung
- 5. Umweltprüfung**
- 6. Bodenordnung**
- 7. Flächenbilanz**
- 8. Verfahrensablauf und Planentscheidung**

### **Teil II: Anlagen (zum 1. Original)**

- A.1 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, AKUS GmbH, 22.11.2006 und Ergänzung im Rahmen der XIV. Änderung, 18.03.2010.
- A.2 Bericht zu Bodenuntersuchungen im Bereich des Bahnhofsgeländes in Herzebrock, Dr. Weißling Beratende Ingenieure GmbH, 30.06.2000.
- A.3 Bericht Bodenuntersuchung am Bahnhofsumfeld Herzebrock, Wessling Beratende Ingenieure GmbH, 18.02.2010.

---

<sup>1</sup> Stand: Oktober 2010

## Teil I: Begründung

### 1. Lage und Größe des Plangebietes, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ mit einer Größe von insgesamt etwa **1,77 ha** liegt im Zentrum des Ortsteiles Herzebrock. Es wird im Nordosten durch die gemischt genutzte Bebauung nördlich der Clarholzer Straße und im Südwesten durch die Flächen eines Lebensmittelmarktes sowie einer Wohnbebauung südlich der Bahntrasse begrenzt. Die Bahntrasse Bielefeld-Münster selbst ist in das Plangebiet einbezogen. Im Nordwesten bildet die Bebauung oberhalb der Industriestraße den Abschluss des Plangebietes. Diese ist vorwiegend durch Verwaltungs- und Hotelnutzungen geprägt. Südöstlich schließen Parkplätze sowie Ausstellungs- und Verkaufsflächen eines Kfz-Händlers an.

### 2. Ausgangssituation und Ziele der Bauleitplanung

#### 2.1 Bebauungsplan Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ (Ursprungsplan und rechtskräftige Änderungen)

Der Bebauungsplan Nr. 212 wurde in den 1970er Jahren aufgestellt. **Zentraler Planungsinhalt** des Ursprungsplanes war die großflächige Steuerung und Entwicklung des Kernbereiches der Ortslage Herzebrock zwischen dem historischen Kirchring und dem Bahnhof Herzebrock. Er setzte zwischen Jahnstraße/Uthofstraße und DB Bahntrasse (Bielefeld-Münster) neben dem Schulstandort und dem Rathaus umfangreiche Kerngebietsflächen und allgemeine Wohngebiete fest. Der Altplan wurde im Laufe der Jahre in mehreren Änderungsverfahren überarbeitet. Auf die entsprechenden Planunterlagen des Ursprungsplanes und seiner bisherigen Änderungsverfahren wird ausdrücklich Bezug genommen.

Bereits im Rahmen der 2002 abgeschlossenen **IX. Änderung** des Bebauungsplanes wurde das Bahnhofsumfeld neu geordnet. Wesentliches Planungsziel war die Aufwertung des ÖPNV durch die Neugestaltung des Bahnhofes Herzebrock sowie eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus. Der Knoten Bahnhof/B 64 sollte entlastet und der zentrale Bereich nachhaltig aufgewertet werden. Im Zuge der seit 2007 rechtskräftigen **XII. Änderung** wurde der Bahnhofsbereich erneut überplant. Ziel der Planänderung war wiederum die Optimierung des Verknüpfungspunktes Bus/Schiene sowie eine bauliche und gestalterische Verbesserung des Bahnhofsbereiches. Beide Planungskonzepte wurden bisher nicht verwirklicht.

#### 2.2 Planungsanlass und Planungsziele

Das Bahnhofsumfeld ist durch einen erheblichen Bedeutungsverlust gekennzeichnet. 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 verfolgten die IX. und XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ bereits das Ziel, den Verknüpfungspunkt Bus/Schiene zu optimieren sowie den Bahnhofsbereich baulich und gestalterisch zu verbessern. Seit Rechtskraft der XII. Änderung hat sich insbesondere aus Gründen der Flächenverfügbarkeit erneut der Bedarf ergeben, die städtebaulichen und verkehrlichen Planinhalte zu überarbeiten. Das nun zugrunde liegende Plankonzept kann die verschiedenen Ansprüche an den zentralen, kleinteiligen Standort zwischen Bahn und Bundesstraße zu einem angemessenen Ausgleich bringen.

Mit der Neuordnung wird weiterhin das Ziel verfolgt, den **Knotenpunkt Bus/Schiene zu verbessern sowie eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes** zu erreichen. Die derzeit ungeordneten Verkehrsströme sollen funktionsfähig gelenkt werden. Die Attraktivität des Schienenthaltepunktes Herzebrock soll mit Hilfe der Verbesserung der Anbindung an den Bus und die neu angelegten Parkplätze und Fahrradstellplätze gesteigert werden. Die Gemeinde möchte mit den Aufwertungsmaßnahmen auch eine Image-Verbesserung dieses zentralen, bedeutungsvollen Standortes in Herzebrock erreichen.

Ende 2009 hat die Gemeinde im Rahmen des nordrhein-westfälischen Programmes zur Förderung des ÖPNV einen **Förderantrag** für die Neuordnung des „Bus-/Schiene-Verknüpfungspunktes“ gestellt. Vor diesem Hintergrund ist die Verkehrsplanung in der Bauleitplanung zu definieren. Die vorliegende Bebauungsplanänderung dient auch diesem Ziel.

Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist gegeben, um die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes gemäß den kommunalen Zielsetzungen planungsrechtlich zu sichern. Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat deshalb in seiner Sitzung im November 2009 die Aufstellung der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ beschlossen.

Die Planung dient der **Innenentwicklung**. Die Voraussetzungen des § 13a BauGB sind nach summarischer Prüfung erfüllt. Die gemäß § 19(2) BauNVO versiegelbare Fläche liegt deutlich unter der maßgeblichen Grenze von 2 ha. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele/Schutzzwecke von FFH- oder europäischen Vogelschutzgebieten liegen nicht vor. Die vorliegende XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 erfolgt somit im sog. beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB. Die Öffentlichkeit und die Behörden sowie betroffenen Träger öffentlicher Belange werden im Rahmen einer frühzeitigen Beteiligung und der Offenlage beteiligt.

Die Festsetzungen der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ überlagern mit Inkrafttreten vollständig die bisherigen Festsetzungen der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212. Sollte sich die vorliegende XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ als unwirksam erweisen bzw. für nichtig erklärt werden, so leben die Festsetzungen der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 auf und gelten erneut. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 212 in der jeweils gültigen Änderungsfassung für die angrenzenden Bereiche bleiben ansonsten unberührt.

### 2.3 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Die heutige städtebauliche Situation zwischen der Bundesstraße und dem Bahnhof Herzebrock ist geprägt durch die gemischten Nutzungen entlang der Clarholzer Straße, die umfangreiche Stellplatzanlage (auch Lkw) einer vorhandenen gastronomischen Einrichtung (Imbiss) sowie die Ausstellungs- und Verkaufsflächen eines Kfz-Händlers. In den vorwiegend zweigeschossigen Gebäuden wird z.T. gewohnt, im Erdgeschoss eines Hauses ist ein Bäcker untergebracht. Im Eckgebäude zur Industriestraße befinden sich Büronutzungen, im weiteren Verlauf der Industriestraße sind Pkw-Stellplatzflächen angelegt. Der Haltepunkt ist von der Deutschen Bahn AG in den letzten Jahren umgebaut worden. Das bestehende Bahnhofsgebäude wird nicht mehr als Fahrgastaufenthalt, sondern für die Unterbringung technischer Einrichtungen genutzt. Der angrenzende Lagerschuppen steht leer. Westlich des Bahnhofsgebäudes wurde (zunächst provisorisch) ein Bike + Ride-Parkplatz für Fahrräder geschaffen. Das gesamte Gelände vermittelt durch die leer stehenden Bahnhofsgebäude, das ungepflegte unmittelbare Umfeld sowie die ungegliederten Stellplatzanlagen einen weiterhin städtebaulich ungeordneten bzw. gestalterisch unbefriedigenden Eindruck.

Die städtebauliche Situation im Umfeld ist geprägt von der weiteren Mischnutzung entlang der Clarholzer Straße. In den überwiegend zweigeschossigen Gebäuden wird ebenfalls teilweise gewohnt, im nördlichen Bereich befinden sich ein Zeitschriften- und Lottoladen sowie ein Gemischtwarenladen. Gegenüber dem Schnellrestaurant liegt ein Lebensmittel-Discounter, im weiteren Verlauf der Bundesstraße folgt eine Tankstelle.

Nordwestlich des Plangebietes schließen ebenfalls weitgehend zweigeschossige Gebäude an, in denen im Eckbereich zur B 64 ein Restaurant mit Hotel und ein Blumenladen untergebracht sind. Daran schließt sich westlich ein größerer Firmengebäudekomplex an, in dem vorwiegend Büronutzungen eingerichtet sind. Südwestlich des Änderungsbereiches grenzen auf der Südseite der Bahntrasse die Flächen eines Lebensmittelvollsortimenters an. Weiter östlich folgt entlang der Bahntrasse Wohnbebauung.



Im **wirksamen Flächennutzungsplan (FNP)** der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist die frühere Nutzungsgliederung des Bebauungsplanes Nr. 212 mit *gemischten Bauflächen* und *Flächen für Bahnanlage* generalisiert dargestellt. Die XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 weicht geringfügig von dieser generalisierten FNP-Darstellung ab, erfüllt sie jedoch sinngemäß: Der Bebauungsplan sieht Mischgebiete vor, die sich aber auch auf die inzwischen entwidmeten Bahnflächen ausdehnen. Die Abweichungen werden als kleinflächig und unproblematisch vereinbar mit dem FNP bewertet. Dem Entwicklungsgebot gemäß § 8(2) BauGB wird aufgrund der planerisch-konzeptionellen Ableitung der Festsetzungen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes nach wie vor entsprochen. Die erläuterte Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes bleibt gewahrt.

### 3.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Gewässerschutz

#### a) Naturschutz und Landschaftspflege

Die Änderung oder Neufassung eines Bauleitplanes 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 berücksichtigen.

Im Plangebiet und im näheren Umfeld liegen weder **Natur- oder Landschaftsschutzgebiete**, noch befinden sich dort geschützte Landschaftsbestandteile. Zudem sind im Geltungsbereich und in der Umgebung keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes ausgewiesen.

Gemäß **Bundesnaturschutzgesetz** (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG oder im Biotopkataster NRW<sup>2</sup> geführte schutzwürdige Biotope mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind im Plangebiet nicht bekannt.

Als Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der **Belange des Artenschutzes** in der Bauleitplanung hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eine Liste der planungsrelevanten Arten in NRW sowie großmaßstäbliche Angaben über deren Vorkommen in den einzelnen Regionen des Landes herausgegeben (Messtischblätter). Nach dieser Liste sind für das Messtischblatt 4114 in den Lebensraumtypen **Kleingehölze/Alleen/Bäume/Gebüsche/Hecken** sowie **Gärten/Parkanlagen/Siedlungsbrachen und Gebäude** etwa 12 Fledermausarten, der Laubfrosch und der Kammmolch sowie ca. 24 Vogelarten aufgeführt. Das vom LANUV entwickelte System stellt jedoch übergeordnete Lebensraumtypen mit einer jeweiligen Gruppierung mehrerer Biotoptypen dar, deren Potenzial in diesem Fall weit über das Vorkommen im Plangebiet reicht.

Inhalt der vorliegenden XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ist die Neuordnung des bestehenden Siedlungsbereiches im Bahnhofsumfeld. Die Flächen sind zu

---

<sup>2</sup> „Schutzwürdige Biotope“ in NRW (BK), Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV), 2008

einem großen Anteil versiegelt und unterliegen bereits massiven Störeinflüssen durch die bestehenden Verkehrsstrassen, die vorhandene Bebauung sowie die Frequentierung der großflächigen Stellplätze. Vor diesem Hintergrund geht die Gemeinde davon aus, dass die intensive Flächennutzung sowie der anthropogene Einfluss dazu geführt haben, dass die Arten, die in der Liste der planungsrelevanten Arten NRW aufgeführt sind, nicht regelmäßig im Plangebiet vorkommen. Bisher liegen keine Hinweise auf geschützte Arten vor. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und des genannten Planungsinhaltes werden floristische oder faunistische Untersuchungen oder Kartierungen nach heutigem Stand nicht für notwendig gehalten.

Es wird erwartet, dass durch die Planung **keine erheblichen Beeinträchtigungen** von Lebensstätten (Fortpflanzungsstätten, Ruhestätten von i.W. „Allerweltsarten“) auftreten werden. Zu beachten ist neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren aber auch die Beachtung der Artenschutzbelange im Rahmen der Umsetzung, insbesondere auf das Tötungsverbot wird hingewiesen. Von den Fachbehörden wurden keine weitergehenden Erkenntnisse oder Anforderungen im Rahmen der Offenlage vorgetragen.

#### b) Gewässerschutz

**Oberflächengewässer** sind im Plangebiet und näheren Umfeld nicht betroffen. Unmittelbar nördlich des Geltungsbereiches beginnen die weitläufigen Flächen des **Trinkwasserschutzgebietes** Herzebrock-Quenhorn (Zone III B). Durch die bestandsorientierte Überplanung des Bahnhofsbereiches ist eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes nicht zu erwarten.

### 3.3 Bodenschutz

Die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit §§ 1ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und §§ 1ff. 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.

Gemäß Bodenkarte NRW<sup>3</sup> stehen im Plangebiet graubraune Plaggeneschböden (z.T. schwarzgrauer Plaggenesch) meist über podsolierten Böden, aus tiefreichend humosem, sandigem Bodenmaterial über Flugsandfeldern und Dünen an. Diese kommen besonders längs der Ems und ihrer Seitenbäche vor. Die Böden zeichnen sich durch meist hohe Wasserdurchlässigkeit aus. Das Grundwasser steht zwischen 13 – 20 dm unter Flur, stellenweise auch tiefer an. Diese Böden sind landesweit als **Stufe 3, schutzwürdige Böden mit Archivfunktion** (Plaggenesch) in Nordrhein-Westfalen kartiert worden<sup>4</sup>. In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten.

<sup>3</sup> Geologisches Landesamt: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt L4114 Rheda-Wiedenbrück, Krefeld 1991

<sup>4</sup> Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

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. Die Archivfunktion des Bodens kann durch Erdarbeiten beeinträchtigt werden. Das vorliegende Plangebiet liegt jedoch inmitten des Ortes und ist bereits seit vielen Jahren bebaut, die Flächen sind weitgehend versiegelt. Die Entscheidung über die Inanspruchnahme der Böden ist vor langer Zeit getroffen worden, Bodeneingriffe sind bereits erfolgt. Es ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Böden und auch ihre Archivfunktion 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 Bahnhofsumfeld neu geordnet. 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 für angemessen und verträglich erachtet.

### 3.4 Altlasten und Kampfmittel

Im Altlastenkataster für den Kreis Gütersloh sind im Geltungsbereich der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 **keine Altlasten** registriert.

Die **Auswertung des Kampfmittelräumdienstes** der Bezirksregierung Arnsberg hat ergeben, dass im Plangebiet keine Überprüfungs- und Entmunitionsmaßnahmen erforderlich sind, weil **keine Kampfmittelgefährdung** bekannt ist, die zu weitergehenden Maßnahmen der Kampfmittelbeseitigung Anlass gibt. Es haben im überplanten Bereich und seinem Umfeld keine Bombardierungen stattgefunden. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass ein Teil der Fläche bereits unter der Bezeichnung 57/2/07119 ausgewertet wurde. Darüber hinaus gilt: Weist bei Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbungen hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst durch die Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

Die XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 überplant die Gleiskörper der Bahntrasse Münster-Bielefeld sowie das Bahnhofsumfeld. Vor dem Hintergrund eines geplanten Kaufes von Teilen des Bahnhofsgeländes wurden bereits im Jahr 2000 **Bodenuntersuchungen zur Belastungssituation des Untergrundes im Bereich des Gleiskörpers** durchgeführt<sup>5</sup>. Im Rahmen der Bodenuntersuchung sind mögliche Auswirkungen der Bahntrasse durch Entnahme von Bodenproben im (Nah-)Bereich des Gleiskörpers sowie durch die Entnahme einer Mischprobe des oberflächennah lagernden Gleisschotters ermittelt worden. Auf das Gutachten wird verwiesen. Im Ergebnis liegt eine Belastung des Gleisschotters durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in Teilbereichen des Geländes vor. Solange die bestehende Überdeckung mit

---

<sup>5</sup> Bericht zu Bodenuntersuchungen im Bereich des Bahnhofsgeländes in Herzebrock, Dr. Weßling Beratende Ingenieure GmbH, Altenberge, 30.06.2000.

Gleisschotter vorliegt oder eine neue Abdeckung/Versiegelung aufgetragen wird, besteht laut Gutachten keine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch. Eine **Grundwassergefährdung** liegt laut Gutachten ebenfalls nicht vor, da die belasteten Bodenhorizonte nicht vom Grundwasser durchströmt werden.

Bodenverunreinigungen mit insbesondere polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) können im noch nicht untersuchten Nahbereich der Bahntrasse in Analogie zum o.g. Fall nicht ausgeschlossen werden. Die ggf. noch erforderlichen Untersuchungen der restlichen Gleisanlagen, angrenzenden Betriebsflächen sowie der Bausubstanz hinsichtlich eventueller umweltrelevanter Beeinträchtigungen sind im Zuge des Rückbaues bzw. Abbruchverfahrens durchzuführen. Sofern Anhaltspunkte auf schädliche Bodenveränderungen oder Belastungen der Bausubstanz vorliegen, ist der geplante Rückbau der Gleisanlagen und ehemaligen Betriebsgebäude fachgutachterlich zu begleiten. Nach Abbruch der Gebäude bzw. Entfernung des Materials ist die Nutzungsverträglichkeit des Standortes für die angestrebte Nachnutzung durch Abschlussbericht gegenüber Gemeinde und Fachbehörde nachzuweisen. Der Umfang der Untersuchungen ist mit der Fachbehörde abzustimmen.

Aufgrund der Belastung ist bei Tiefbaumaßnahmen eine uneingeschränkte Verwertung des rückgebauten Gleisschotters nicht möglich. Durch eine Siebung des Gleisschotters könnte der belastete Feinkornanteil vom groben Schotter getrennt werden. Der Grobkornanteil kann ohne Einschränkung wieder verwertet werden. Die Verwertungs- und Entsorgungsmöglichkeiten des Feinkornanteiles sollten nach einer analytischen Untersuchung des Materials festgelegt werden.

Im Vorfeld der vorliegenden Planänderung wurde eine **ergänzende Bodenuntersuchung für das gesamte Bahnhofsumfeld**<sup>6</sup> erstellt. Die in den Bodenproben nachgewiesenen Gehalte der Parameter Schwermetalle, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Kohlenwasserstoffe und extrahierbare organische Kohlenwasserstoffe sind nach Bewertung der Wirkungspfade der BbodSchV als unbedenklich einzustufen, da die Prüfwerte nicht überschritten werden. Für den Wirkungspfad Boden-Mensch werden somit keine Gefährdungen erwartet. Die Untersuchungen haben zudem ergeben, dass der Wirkungspfad Boden-Grundwasser am Standort nicht beeinträchtigt ist.

Das Gutachten hat auch ergeben, dass die PAK-Werte (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) des Straßenbelages deutlich erhöht sind. Im Rahmen der anfallenden Tiefbauarbeiten ist zunächst eine abfallrechtliche Bewertung des Bodens erforderlich. Das anfallende Material ist in Abstimmung mit der Fachbehörde ordnungsgemäß zu entsorgen.

Zudem wurden bis in eine Tiefe von 3 m unter Geländeoberkante keine Hinweise auf mögliche Altablagerungen gefunden.

Nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz vom 09.05.2000 besteht grundsätzlich die Verpflichtung, Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder einer schädlichen Bodenveränderung unverzüglich der zuständigen Behörde (hier: Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Gütersloh, Tel. 05241/85-2740) mitzuteilen, sofern derartige

---

<sup>6</sup> Bericht Bodenuntersuchung am Bahnhofsumfeld Herzebrock, Wessling Beratende Ingenieure GmbH, 18.02.2010.

Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen o.ä. Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden.

### 3.5 Denkmalschutz und Denkmalpflege

**Natur-, Boden- und Baudenkmale** sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht bekannt. Auch befinden sich hier keine besonders prägenden Objekte oder Situationen, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Gemeinde enthalten oder die kulturhistorisch von besonderem Wert sind.

Nordwestlich des Plangebietes liegt an der Bundesstraße ein L-förmiges, zweigeschossiges **Fachwerkgebäude** (Clarholzer Straße 45), das seit dem 30.04.1984 in die Denkmalliste der Gemeinde Herzebrock-Clarholz eingetragen ist. Das Gebäude hat eine besondere ortshistorische Bedeutung, weil es von 1746 bis 1867 Sitz einer Posthalterei und Postanstalt war und zudem 1830 Caspar Ritter von Zumbusch in dem Haus geboren wurde. Nordwestlich dieses Fachwerkgebäudes besteht ein kleines **Deelenhaus** des 18. Jahrhunderts, das etwas abgesetzt von der Bundesstraße im rückwärtigen Grundstücksbereich angeordnet ist. Es ist seit dem 07.03.1989 in die Denkmalliste der Gemeinde Herzebrock-Clarholz eingetragen. Im Ensemble mit den umliegenden Gebäuden wird deutlich, dass hier bereits vor Entstehung des Postdorfes mit dem Ausbau der Chaussee eine Besiedlung stattgefunden hat.

Etwa 250 m südöstlich des Plangebietes liegt an der Clarholzer Straße ein Einzelhandelsgeschäft, das in einem dreigeschossigen Gebäude untergebracht ist. Es ist seit dem 18.12.1986 in die Denkmalliste der Gemeinde Herzebrock-Clarholz eingetragen und stellt mit seiner städtisch anmutenden Fassade ein Kaufhaus aus der Zeit um die Jahrhundertwende dar. Das Gebäude ist das ehemalige Geschäftshaus C. Miele (erste Geschäftsniederlassung des Gründers der Miele-Werke) und weist eine in der Gemeinde einzigartige Bauweise auf. Vor diesem Hintergrund kommt dem Gebäude eine hohe ortshistorische Bedeutung zu.

Es besteht keine direkte Sichtbeziehung von dem Plangebiet zu drei eingetragenen Denkmalgebäuden, aber sie liegen im unmittelbaren Umfeld. Durch die bereits bestehende angrenzende Bebauung ist keine Beeinträchtigung dieses Schutzgutes zu erwarten. Denkmalpflegerische Belange werden soweit erkennbar nicht maßgeblich berührt. Die ursprüngliche Kulturlandschaft ist bereits massiv durch die Siedlungstätigkeit überformt worden. Vorsorglich wird jedoch auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei verdächtigen Bodenfunden (§§ 15, 16 DSchG).

## 4. Inhalte und Festsetzungen der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212

Durch Aufstellung der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebaulich geordnete Weiterentwicklung der überplanten Innerortslage geschaffen. Diese leiten sich aus den o.g. Zielvorstellungen ab. Das Plankonzept strebt eine sinnvolle Neuordnung

der Bahnhofsflächen unter Beachtung städtebaulicher, verkehrlicher und nachbarlicher Belange an.

#### 4.1 Planungskonzept und Festsetzungen der XIV. Änderung

##### a) Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß § 9 BauGB i.V.m. BauNVO

- **Art der baulichen Nutzung:** Im Ursprungsplan sowie in der IX. und XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ist die vorhandene Bebauung als **Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO** überplant. Diese Gebietsausweisung wird in der XIV. Änderung beibehalten. Der Bereich weist den typischen Charakter eines „Mischgebietes“ auf, in dem das Wohnen und die gewerbliche Nutzung, soweit sie das Wohnen „nicht wesentlich“ stört, i.W. gleichberechtigt nebeneinander stehen. In dem Bereich soll entsprechend der Bestandssituation bzw. der Zielvorstellungen das Nebeneinander von Wohnen, typischen innerörtlichen Mischnutzungen und kleineren Handwerksbetrieben erhalten und weiterentwickelt werden.

Nutzungen gemäß § 6(2) Nr. 6, 7 und 8 BauNVO (**Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten**) werden ausgeschlossen, da sie mit ihrem Flächenbedarf und ihrer typischen baulichen Struktur nicht den o.g. Planungszielen gerecht werden. Mit diesen Nutzungen kann die gewünschte Raumkantenentwicklung im zentralen Bahnhofsbereich nicht erreicht werden. Vergnügungsstätten widersprechen darüber hinaus der angestrebten Imageförderung des Quartiers, z.B. wegen meist geschlossenen Schaufensterfronten. Bordellartige Betriebe sind - soweit ersichtlich - nach der Kommentarliteratur im Regelfall in Mischgebieten unzulässig (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO-Kommentar, 11. Auflage, hier § 6, Rn. 2.1), so dass gegenwärtig kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wird.

Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat im September 2006 ein Einzelhandelskonzept<sup>7</sup> beschlossen, das die zentralen Versorgungsbereiche sowie die in Herzebrock-Clarholz zentrenrelevanten Sortimente definiert. Zurzeit wird dieses als **Einzelhandels- und Zentrenkonzept** entsprechend der aktuellen Rechtslage fortgeschrieben, die Entwurfsfassung aus Mai 2010<sup>8</sup> stellt die Grundlage für die vorliegende Bebauungsplanänderung zum Vorentwurfsstand dar. Das Konzept stellt die Richtlinie für die zukünftige Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Gemeinde dar. Die Regelungen zu Einzelhandelsnutzungen dienen insbesondere der Erhaltung und Stärkung der Einzelhandelszentralität sowie der Funktionsvielfalt der Herzebrock-Clarholzer Zentren. Angesichts der enormen Dynamik und der auch künftig zu erwartenden Planungsanforderungen im Einzelhandel besitzt die Regelung nach dem gesamtgemeindlichen Konzept den Vorteil einer grundlegenden Klarstellung für den überplanten Bereich.

Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist bestrebt, die Ziele und Grundsätze des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes schrittweise in das örtliche Planungsrecht umzusetzen. Das Konzept hat dargelegt, dass die möglichst geschlossene Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche und die Konzentration des zentren- und nahversor-

<sup>7</sup> Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Dezember 2006, Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund.

<sup>8</sup> Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz - Fortschreibung, Entwurf Mai 2010, Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund.

gungsrelevanten Einzelhandels auf diese Bereiche für die Kommune von besonderer Bedeutung sind.

Auf das Einzelhandelskonzept und seine Fortschreibung sowie auf die umfangreichen Beratungen im Rahmen der Aufstellung wird ergänzend verwiesen. Übergeordnetes Leitbild ist es, eine klare räumliche Angebotsstruktur mit Konzentration auf bestimmte Standortbereiche weiter zu profilieren. Die vorliegenden bedeutsamen **grundlegenden Ziele** sind:

- Erhaltung und Stärkung der landesplanerischen Versorgungsfunktion als Grundzentrum,
- Erhaltung und Stärkung der Einzelhandelszentralität sowie der Funktionsvielfalt der Herzebrock-Clarholzer Zentren,
- Aufgabenteiliges Netz von funktionsfähigen Versorgungsstandorten.

Der zentrale Versorgungsbereich des Ortsteiles Herzebrock stellt den Hauptgeschäftsbereich der Gemeinde Herzebrock-Clarholz dar. Er ist in Haupt- und Nebelage untergliedert und liegt nordöstlich der B 64 im Dreieck zwischen den Eckpunkten Kirchplatz im Norden, Kreuzung Gildestraße/Berliner Straße im Süden sowie dem Kreuzungsbereich Uthofstraße/Bahnhofstraße/Debusstraße im Westen. Das vorliegende Plangebiet liegt deutlich außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches, die Entfernung beträgt etwa 200 m. Die Ansiedlungsregel 1 der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung beinhaltet die eindeutige Vorgabe, Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten zukünftig nur noch im Hauptgeschäftsbereich Herzebrock und im Ortsteilzentrum Clarholz sowie ausnahmsweise zur wohnortnahen Grundversorgung in den Siedlungsbereichen anzusiedeln.

Vor dem Hintergrund der gemeindlichen Zielsetzung, die Empfehlungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes in der Bauleitplanung umzusetzen, wird im vorliegenden Plangebiet **zentren- und nahversorgungsrelevanter Einzelhandel** entsprechend der aktuellen **Herzebrock-Clarholzer Sortimentsliste insgesamt ausgeschlossen**. Das Bahnhofsquartier hat keine Nahversorgungsfunktion, sondern vielmehr die Funktion eines wichtigen ÖPNV-Knotenpunktes. Die zentrumprägenden Nutzungen sollen dem Zentrum vorbehalten werden, um den Hauptgeschäftsbereich weiter zu stärken. Das Zentrum soll mit Hilfe des gezielten Ausschlusses der zentren- und nahversorgungsrelevanten Einzelhandelsnutzungen in den außerhalb gelegenen Bereichen weiterentwickelt und in seiner Attraktivität gesteigert werden. Die Vorgehensweise dient dazu, zentrenprägende Läden und Geschäfte gezielt in das Zentrum zu lenken.

**Sonderfall Kiosk:** Durch den Ausschluss von zentren- und nahversorgungsrelevantem Einzelhandel sind zunächst grundsätzlich auch Kioske ausgeschlossen.<sup>9</sup> Gleichwohl berührt der klassische Kiosk die mit dem Ausschluss verbundenen städtebaulichen Zielsetzungen nicht negativ, sondern dient üblicherweise im Tagesverlauf der direkten, aber in der Summe eindeutig untergeordneten Versorgung der Schüler und Berufspendler, die die ÖPNV-Anbindung nutzen. Die Gemeinde Herzebrock-Clarholz stellt fest, dass eine weitere (ggf. rechtsunsichere) Sonderregelung hierfür nicht getroffen werden soll, dass aber im Fall eines Ansiedlungswunsches für einen

---

<sup>9</sup> OVG NRW, Urteil vom 17.01.2006 - 10 A 3413/03, aufgeführt mit weiteren Aussagen in: Kuschnerus, Der standortgerechte Einzelhandel, 1. Auflage Mai 2007, insbesondere Randnummer 110 ff.

Kiosk o.ä. hierüber im Plangebiet ggf. auch im Wege der Befreiung nach den oben angeführten Überlegungen im Einzelfall entschieden werden kann.

- **Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen und Bauweise:** Aus dem bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 212, XII. Änderung wird für die Mischgebiete unter Berücksichtigung des Bestandes das **Maß der baulichen Nutzung** weitgehend übernommen. Die überwiegend zweigeschossige Bebauung wird durch diese Festsetzungen berücksichtigt.
- Die inneren Flächen des Plangebietes spannen sich in einer eher schmalen Trapezform zwischen Bahntrasse und Bundesstraße auf. Für die angestrebte Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind in dem Bereich neben der ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raumes mit Begrünung, Oberflächengestaltung und Stadtmöblierung besonders auch möglichst klare und räumlich wirksame Gebäudekanten von großer Bedeutung. Die platzartige Aufweitung von Bahnhofsbereich, Bushaltestellen und Busschleife muss angemessen gefasst werden. Die überbaubaren Flächen sind entsprechend unter Berücksichtigung des Bestandes kleinteilig abgegrenzt. Einzelne Gebäude weisen dabei Längen von mehr als 30 m auf und werden durch bestehende bzw. weiterzuentwickelnde Wegebeziehungen untergliedert. Eine vollständige, durchgängige Bebauung der langen Baufelder ist aus städtebaulicher Sicht wünschenswert. Die **Bauweise** ist damit angemessen definiert, auf eine entsprechende Festsetzung wird verzichtet<sup>10</sup>. Das Baufenster entlang der Bahntrasse wird im Süden durch eine **Baulinie** begrenzt, um in Kombination mit der zwingend vorgegebenen Gebäudehöhe von 7,5 m eine Bebauung in direkter Nähe der Bahnfläche zu ermöglichen. Südlich der Einfahrt in das Bahnhofsquartier wird eine **Überbauung des fußläufigen Bereiches** zugelassen, um eine sichere und angemessen breite Fußwegeverbindung entlang der Zufahrt zu schaffen.
- Zur Begrenzung von Volumen und Bauhöhe wird wie in der rechtskräftigen XII. Änderung die **Gesamtgebäudehöhe** festgesetzt, um in diesem zentralen Bereich eine angemessene Flexibilität in der architektonischen Ausgestaltung zu gewährleisten.
- Als **Bezugshöhe** wird in dem relativ ebenen Gelände auf die mittlere Höhe über der fertigen Erschließungsanlage abgehoben, die eindeutig durch Mittelung der Höhenlage der Grundstückseckpunkte mit den endausgebauten Straßen zu bestimmen ist.

#### b) Baugestalterische Festsetzungen gemäß BauO NRW

Gemäß § 86 BauO NRW werden **örtliche Bauvorschriften** zur Sicherung der Planungsziele einer attraktiven Baugestaltung im Bahnhofsumfeld in den Bebauungsplan aufgenommen.

Besondere gestalterische Bedeutung kommt der **Dachlandschaft** zu, die im heutigen Baugeschehen und in der Nachbarschaft zu bestehenden Quartieren häufig mangelhaft ist:

---

<sup>10</sup> Fickert/Fieseler (2008): BauNVO-Kommentar, Rn. 22.2, Stuttgart.

- Regionaltypische **Dachform** ist das Satteldach, die historischen Gebäude werden zudem z.T. durch Walmdächer charakterisiert. Beide Dachformen werden im gesamten Mischgebiet (MI1 und MI2) mit einer auf die Bestandssituation abgestimmten Dachneigung ermöglicht. Insbesondere im direkten Bahnhofsbereich werden auch modernere Bauformen angestrebt, deswegen werden auch Pult-, Zelt- und Flachdächer zugelassen.
- Großformatige **Dachaufbauten** etc. lösen die geschlossene Wirkung der Dachflächen auf. Dach und Traufe werden als prägende Gestaltungselemente kaum noch wirksam, optisch kann der Eindruck eines Vollgeschosses entstehen. Zur Vermeidung unmaßstäblicher Aufbauten werden Beschränkungen aufgenommen, die Dachaufbauten in einer ausreichenden Bandbreite zulassen, soweit diese dem Hauptdach hinsichtlich Gesamtbreite, Ortgang-Abstand, Anordnung in einer Ebene und Höhe der Nebendächer erkennbar untergeordnet sind.
- Darüber hinaus wird eine Regelung zur **Dacheindeckung und -farbe** in den Plan aufgenommen. Sie ermöglicht die heute gebräuchliche Materialwahl und die im Umfeld vorhandenen Dachfarben mit dem gesamten Spektrum in den Farbskalen von rot bis braun und anthrazit bis schwarz. Von den Herstellern werden jedoch zunehmend ausgefallene, künstliche Farbgebungen angeboten (z.B. hellblau, grau, grün oder gelb). Diese „Ausreißer“ entsprechen nicht den gestalterischen Rahmenbedingungen im Gebiet und den Planungszielen der Gemeinde und werden daher grundsätzlich ausgeschlossen.

Da Hersteller aufgrund der (natürlichen) Ausgangsmaterialien kaum mit RAL-Angaben arbeiten, werden Ziegel und Dachsteine mit branchenüblichen Farbbezeichnungen geliefert. Rote Farben werden z.B. als rot, naturrot, klassikrot oder ziegelrot angeboten, die alle im Rahmen der Festsetzung möglich sind. Angesichts der zugelassenen Bandbreite ist daher eine Definition nach RAL für die gesamten Farbskalen nicht praktikabel bzw. notwendig. Die Abgrenzung zu grau kann dagegen durch Angabe eines vergleichswisen Farbtones in Anlehnung an die RAL-Farbskala ermittelt werden. In der Umgebung des Plangebietes überwiegt die Dachfarbe anthrazit. Vor diesem Hintergrund werden quartierstypische anthrazitfarbene Dacheindeckungen empfohlen.

**Extensive Dachbegrünungen** und **Solaranlagen** sind als ökologisch sinnvolles Bauelement erwünscht. Auch wenn die Gefahr besteht, dass die Fernwirkung durch Lichtreflektion der Sonnenkollektoren beeinträchtigt wird, sollen diese zugelassen werden, da sie den Gebäudeeigentümern energetische Einsparungen ermöglichen und als regenerative Energien von Bund und Ländern gefördert werden. Einschränkungen in Bezug auf den Anbringungsort sind auf Grund der notwendigen Sonnenausrichtung unpraktikabel und werden in den örtlichen Bauvorschriften nicht getroffen.

Im Bezug auf **Werbeanlagen** ist festzuhalten, dass diese sehr negative Auswirkungen auf das Ortsbild und das bauliche Umfeld entfalten können. Maßgeblich sind Größe, Anbringungsort, Material, Farben und Leuchtverhalten. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen und den städtebaulichen Charakter der Umgebung berücksichtigen und sich unterordnen. Daher sind besonders aufgrund der zentralen Lage des vorliegenden Plangebietes an der Bundesstraße grundsätzliche Regelungen geboten. Aufdringliche **Lichtwerbung** mit Wechsel- oder Blinklichtern wird ausgeschlossen. Das berechnete betriebliche Interesse an Werbung kann dabei ausreichend berücksichtigt werden.

Die **Sockelhöhe** wird begrenzt, um in dem ebenen Gelände herausgehobene Keller-  
geschosse einzugrenzen, zu starke Höhensprünge gegenüber den Nachbarn zu  
vermeiden und um die Gebäudegliederung im Straßenzug zu sichern.

Bei **An- und Umbauten im überplanten Altbestand** können ggf. Abweichungen von  
den örtlichen Bauvorschriften zu der Gestaltung der Dächer bzw. zu den Regelungen  
zur Sockelhöhe zugelassen werden.

#### 4.2 Belange des Verkehrs

Das Umfeld des Bahnhofes stellt sich heute unattraktiv und mangelhaft in der Auf-  
enthaltsqualität dar. Nur wenige Kfz-Stellplätze sind vorhanden, was sich negativ auf  
die Akzeptanz des ÖPNV ausgewirkt hat. Bereits in der Rahmenplanung aus 1998<sup>11</sup>  
wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die unbefriedigende städtebauliche  
Situation eine Neuordnung der Erschließung im Untersuchungsgebiet erfordert.

Die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht  
wurde seitdem verfolgt; zwei Planungskonzepte flossen zunächst in die IX. Änderung,  
dann in die XII. Änderung des Ursprungsplanes ein. Diese konnten jedoch nicht reali-  
siert werden. Das Plankonzept ist unter Berücksichtigung der unterschiedlichen  
Anforderungen und der Grundstücksverhältnisse nun nochmals modifiziert worden.

Die neue Verkehrsplanung sieht im Vergleich zur rechtskräftigen XII. Änderung eine  
geringfügige Anpassung der Busschleife vor. Städtebaulich werden die vorbereiteten  
Raumkanten gegenüber dem letzten Planungsstand etwas enger um den Bereich des  
Haltepunktes und der Busschleife gelegt. Das bringt eine bessere Fassung des Platz-  
areals sowie größere bauliche Nutzungsmöglichkeiten im Nordwesten und Südosten  
des Bahnhofsumfeldes mit sich, gleichzeitig wird dabei jedoch auf die direkte Einseh-  
barkeit der gesamten Bahnhofsfäche von dem Einfahrtbereich her verzichtet. Diese  
Anpassung wird aus den oben erläuterten Gründen für sinnvoll erachtet.

Darüber hinaus sah das bisherige Konzept eine fuß- und radläufige Durchlässigkeit  
über drei Anbindungen im Norden entlang der Bahn an die Industriestraße, über die  
Parzelle der alten Bahnhofstraße in den Eckbereich Industriestraße/Clarholzer Straße  
sowie entlang der Hauptzufahrt an die Clarholzer Straße vor. Auf den öffentlichen  
Durchgang in der alten Bahnhofstraße wird nun zugunsten einer Aufweitung des  
bahntrassenbegleitenden Weges sowie ebenfalls der besseren räumlichen Fassung im  
Norden verzichtet. Gleichzeitig können die im Bereich der Industriestraße erforderli-  
chen betrieblichen Stellplätze etwas ausgeweitet werden. Das dortige Baufeld erhält  
eine größere Traufe. Die ebenerdigen Stellplätze könnten hier z.B. teilweise im 1. OG  
überbaut und weiterhin wie vorher genutzt werden.

Im diesem Zuge wird der fußläufige Bereich des Bahnhofsumfeldes entsprechend  
angepasst. Die **Fahrradabstellplätze** werden nun südlich und nördlich der Busschleife  
angeordnet, um sowohl Bus- als auch Bahnpendlern Abstellflächen anbieten zu kön-  
nen.

---

<sup>11</sup> Rahmenplanung: Aktivierung von Bauflächen im Bereich der Schienenhaltepunkte,  
Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, April 1998

Wesentliches Planungsziel der vorliegenden Änderung ist eine „**Stadtreparatur**“ in diesem zentralen und ursprünglich bedeutungsvollen Bahnhofsquartier. Mit den geplanten Maßnahmen soll die Verkehrssicherheit verbessert und die Schulwegsicherung unterstützt werden. Zugunsten einer geschlossenen städtebaulichen Struktur soll die aktuell ungeordnete Struktur der Fußgänger- und Radfahrerströme gelenkt werden. Die Hauptwegebeziehung Richtung Zentrum bleibt erhalten, eine fußläufige Verbindung zur Industriestraße wird entlang der Bahn eingerichtet. Insgesamt soll ein **städttebaulich funktionsfähiger Bereich** hergestellt werden.



Ausbauplanung Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, Röver Ingenieurgesellschaft, Gütersloh (Stand April 2010)

#### 4.3 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Im Rahmen der bisherigen Planungen zum Bahnhofsumfeld inklusive der IX. und XII. Änderung des Ursprungsplanes sind bereits verschiedene schalltechnische Untersuchungen eingeholt worden<sup>12</sup>. Die räumlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse werden gegenüber der XII. Änderung des Ursprungsplanes und des zugehörigen Schallgutachtens nochmals in einigen Punkten modifiziert. Auf dieser Grundlage er-

<sup>12</sup> Schalltechnische Untersuchung zur IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, Dr. K. Beckenbauer, Bielefeld, 31.03.1999  
 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, IX. Änderung, AKUS GmbH, Bielefeld, 30.09.2002  
 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, AKUS GmbH, Bielefeld, 22.11.2006

folgte eine Fortschreibung des Schallgutachtens von 2006<sup>13</sup>. Hier werden zunächst einige grundlegende Ergebnisse der Untersuchung von 2006 benannt und ihre Behandlung im Rahmen der rechtskräftigen XII. Änderung erläutert, da diese die Ausgangssituation für die vorliegende XIV. Änderung darstellen. Gegliedert ist die Untersuchung in die **drei wesentlichen Fragestellungen** in dem innerörtlichen durch Verkehr geprägten Plangebiet:

- a) Mögliche Auswirkungen der Neuplanung (Busbahnhof etc.)
- b) Geräusch-Immissionen durch den Kfz-Verkehr auf der B 64
- c) Mögliche Auswirkungen der privaten Stellplatzanlagen im Änderungsbereich

Nach Rücksprache mit dem Gutachter hat der **Bahnverkehr** auf der unmittelbar südlich verlaufenden Trasse für das Plangebiet keine maßgeblichen lärmtechnischen Auswirkungen. Die Lärmsituation im Geltungsbereich der vorliegenden Änderung verändert sich durch den Bahnverkehr nicht. Aufgrund der Vorbelastung des Standortes durch die hohe Frequentierung der B 64 entsteht durch die Emissionen des Bahnverkehrs keine andere Qualität.

### **Schallgutachten von 2006 und geltende XII. Änderung des Bebauungsplanes**

#### **a) Mögliche Auswirkungen der Neuplanung (Busbahnhof etc.)**

Zunächst sind die von den geplanten Nutzungen Busbahnhof, P+R-Parkplatz (einschließlich der geänderten Bahnhofstraße sowie der künftigen Durchlässigkeit für Busse zur Industriestraße) ausgehenden und auf die angrenzende Bebauung einwirkenden Geräusch-Immissionen ermittelt worden.

#### **Zusammenfassendes Ergebnis** des Gutachtens von 2006 ist:

- Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts wird innerhalb des Bebauungsplangebietes auf allen überbaubaren Flächen (im Bebauungsplan als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt) und damit an allen Immissionsorten eingehalten.
- Außerhalb des Änderungsbereiches werden an allen Gebäuden mit immissionsempfindlichen Nutzungen auch die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten.

#### **b) Geräusch-Immissionen durch den Kfz-Verkehr auf der B 64**

Unabhängig von der Neuplanung ist die Bebauung im Umfeld der B 64 durch den Kfz-Verkehr auf der B 64 bereits im Bestand erheblichen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt. Das Gutachten besagte 2006, dass z.B. an den bestehenden Wohnhäusern an der Clarholzer Straße Pegel von bis zu 71 dB(A) tags und von bis zu 66 dB(A) nachts erreicht werden.

---

<sup>13</sup> Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ vom 22.11.2006, AKUS GmbH, Bielefeld, 18.03.2010.

Diese Werte liegen z.T. über der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, ein Entschädigungsanspruch gegenüber dem Baulastträger der B 64 ist somit grundsätzlich gegeben. Durch die Vorbelastung wird der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete der 16. BImSchV auf den Flächen in zweiter Reihe *nachts* um bis zu 2 dB(A) überschritten.

§ 50 BImSchG definiert ein **Trennungsgebot** unverträglicher Nutzungen. Dieses Trennungsgebot kann in der bauleitplanerischen Abwägung überwunden werden, wenn städtebauliche Gründe eine (Wohn-)bebauung auf der betreffenden Fläche erfordern und gesunde Wohnverhältnisse durch andere Maßnahmen gewährleistet werden können. Die Abwägung muss sich auf Flächen beziehen, die höher als idealtypisch belastet sind.

Der Bereich entlang der B 64 ist bereits seit langem bebaut, durch die IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 bestehen bereits Baurechte, eine Zurücknahme der Bauflächen i.S. des Trennungsgrundsatzes ist somit problematisch. Das Trennungsgebot ist aufgrund der innerörtlichen Lage und der bestehenden Baurechte nicht einzuhalten.

Geprüft werden musste somit bereits im Rahmen der XII. Planänderung die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen zur planerischen Lösung des durch die Lärmvorbelastung durch den Kfz-Verkehr auf der B 64 bestehenden Konfliktes.

**Aktive Schallschutzmaßnahmen** wie Schallschutzwände und -wälle sind aufgrund der bestehenden Straßenrandbebauung nicht möglich. Besonders in dieser zentralen Lage wird von einem aktiven Schallschutz aus städtebaulichen Gründen Abstand genommen. Die Aufenthaltsqualität am Bahnstandsstandort soll durch die Überplanung aufgewertet und nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen ggf. beeinträchtigt werden.

Im Plangebiet sind deshalb die Möglichkeiten von Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Immissionsorte geprüft worden. Die Innenwohnbereiche können durch **passive Schallschutzmaßnahmen** geschützt werden, so dass unter städtebaulichen Gesichtspunkten vertretbare Wohnsituationen innerhalb der Gebäude sichergestellt werden können.

#### **c) Mögliche Auswirkungen der privaten Stellplatzanlagen im Änderungsbereich**

Im Änderungsgebiet der rechtskräftigen XII. Änderung befinden sich zudem Stellplatzanlagen von benachbarten Betrieben. Zu prüfen waren die Auswirkungen der genehmigten Nutzung der Stellplätze auf die geplanten und vorhandenen Mischgebiete. Mit Ausnahme des Hotels sind nur Gewerbenutzungen am Tag genehmigt, so dass von einer Nutzung der Stellplätze weitgehend zur Tageszeit auszugehen ist. Im Ergebnis werden laut Gutachten sowohl auf den neu geplanten Flächen im Mischgebiet als auch an den vorhandenen Gebäuden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts eingehalten.

#### **d) Zusammenfassung**

In der Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange beschloss die Gemeinde folgende Vorgehensweise im Rahmen der XII. Bebauungsplanänderung:

- Vor dem Hintergrund des Planungsziels der städtebaulichen Ordnung des Gesamtstandortes und der bestehenden Baurechte wurde die relativ kleinflächige Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete nachts im Bereich nördlich der Bahn nach Prüfung durch die Gemeinde akzeptiert.
- Zur Unterrichtung der Betroffenen sowie der Öffentlichkeit im Allgemeinen nach § 9(5) BauGB ist die Vorbelastung des gesamten Plangebietes durch den Verkehrslärm textlich gekennzeichnet worden.
- Bei Neubauten sowie bei wesentlichen baulichen Veränderungen an bestehenden Häusern wird empfohlen, die Grundrissgestaltung derart zu optimieren, dass Schlaf- und Kinderzimmer auf die lärmabgewandten Gebäudeseiten gelegt werden.
- Eine angemessene Ruhe des Innenraumes für zu schützende Räume, die zum ständigen Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, und für Büroräume u.Ä. ist durch Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen gewährleistet worden.

#### **Fortschreibung des Schallgutachtens von 2010 und vorliegende XIV. Änderung des Bebauungsplanes**

Das konkrete Konzept für die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes und insbesondere des Busbahnhofes ist seit 2006 weiterentwickelt worden. Deshalb ist die XIV. Änderung erforderlich geworden, die den Planungsinhalt für den zentralen Bereich in Einzelaspekten anpasst. Die grundsätzliche Konzeption bleibt dabei erhalten. Die Schallschutzbelange werden vor diesem Hintergrund analog zur Vorgehensweise im Rahmen der XII. Planänderung behandelt und berücksichtigt.

Die ergänzende schalltechnische Stellungnahme zur XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ baut auf das im Rahmen der XII. Änderung erstellte Gutachten aus 2006 auf und berücksichtigt folgende Planänderungen im Vergleich zum rechtskräftigen XII. Änderungsstand:

- Der Busbahnhof soll nicht mehr direkt mit der Industriestraße verbunden werden. Hier werden Stellplätze ergänzt.
- Der Teil der alten Bahnhofstraße, der in die Industriestraße einmündet, soll eingezogen werden und für private Stellplätze dienen.
- Der bislang geplante öffentliche Park- und Ride-Parkplatz wird verkleinert. Weitere öffentliche Stellplätze werden zwischen dem Busbahnhof und der Clarholzer Straße ausgewiesen.
- Die Standorte der Fahrradstellplätze werden verändert.

Die veränderten Parameter wurden schalltechnisch geprüft. Unter Berücksichtigung der geringfügig veränderten Flächen- und Linienschallquellen wurde die Schallausbreitung berechnet. Nach dem Gutachten ergeben sich an den überbaubaren Flächen als Zusatzbelastung Beurteilungspegel von  $\leq 59$  dB(A) am Tag und  $< 49$  dB(A) in der Nacht. Somit werden nach der Untersuchung die **Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sogar für Wohngebiete** tags und nachts (59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts) auf allen überbaubaren Flächen (im Bebauungsplan als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt) und damit an allen Immissionsorten eingehalten.

Im Vergleich zur schalltechnischen Ermittlung im Rahmen der rechtskräftigen XII. Änderung wurden jetzt etwas geringere Geräuschbelastungen durch die Neuplanung ermittelt. Der Gutachter hat nach dem alten Planungskonzept ermittelt, dass im gesamten Geltungsbereich Mischgebietswerte eingehalten werden, Wohngebietswerte werden nur außerhalb des Plangebietes eingehalten.

Zur Festsetzung von **Schallschutzmaßnahmen** hat der Gutachter im vorliegenden Änderungsverfahren unter Zugrundelegung der maßgeblichen Außenlärmpegel **Lärmpegelbereiche** ermittelt. Es ergeben sich die Lärmpegelbereiche II bis V. Der Gutachter vertritt die Auffassung, dass mindestens ab dem Lärmpegelbereich II kein passiver Schallschutz in den Gebäuden dimensioniert werden muss, weil bei ortsüblicher Bauweise durch die Verwendung handelsüblicher Materialien vor dem Hintergrund der energetischen Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV 2009) das Erreichen idealtypischer Innenpegel gewährleistet ist. Die Gemeinde schließt sich dieser Meinung an.

In allen Lärmpegelbereichen sind die Anforderungen an die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile schutzbedürftiger Räume gemäß DIN 4109 (Tabelle 8) zu Grunde zu legen. Auf dieser Grundlage werden für die Lärmpegelbereiche **III bis V passive Schallschutzmaßnahmen** festgesetzt; dort sind bauliche Maßnahmen entsprechend der konkreten Ausführung zu dimensionieren. Die geplanten überbaubaren Flächen liegen in allen drei Pegelbereichen.

In der **Gesamtschau** erachtet die Gemeinde die angepasste Überplanung im Bereich des Herzebrocker Bahnhofes durch ein Mischgebiet weiterhin als sinnvoll. Bestandsbebauungen werden berücksichtigt und bauliche Ergänzungen geordnet. Dabei wird davon ausgegangen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotz der Lärmvorbelastungen gewahrt werden können. Berücksichtigt werden dabei insbesondere auch die aufgrund des Verkehrslärms getroffenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz/schallgedämmten Lüftungsanlagen bei Schlafräumen, die eine angemessene Wohnruhe in den Gebäuden gewährleisten. Die Gemeinde geht davon aus, mit der Planung die Immissionsschutzbelange aller Betroffenen an dem vorgeprägten zentralen Standort angemessen zu berücksichtigen.

Zum Thema **Freiflächenschutz** ist im Rahmen der vorliegenden XIV. Planänderung Folgendes festzuhalten. Planungsinhalt ist die bestandsorientierte Überplanung des Bahnhofsstandortes. Ziel ist weiterhin, den Knotenpunkt Bus/Schiene zu verbessern sowie eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zu erreichen. Im Plangebiet besteht bereits eine erhebliche Lärmvorbelastung durch die hohe Frequentierung der nördlich verlaufenden B 64. Durch die vorliegende XIV. Änderung des Bebauungsplanes wird kein weiterer lärmtechnischer Konflikt ausgelöst, so dass von einem aktiven Freiflächenschutz abgesehen werden kann.

### **Sonstige Immissionen**

Die Belastung durch sonstige Immissionen entspricht nach heutigem Kenntnisstand den üblichen Verhältnissen im zentralen Bereich. Nähere Erkenntnisse zu erheblichen Belastungen, z.B. aufgrund von Staub, Gerüchen, Luftverunreinigungen etc. liegen nicht vor. Insbesondere im Bereich der Bahnstrecke ist von Vorbelastungen durch Erschütterungen auszugehen. Ein näherer Untersuchungsbedarf hinsichtlich sonstiger Immissionen wird derzeit nicht gesehen. Die Fachbehörden werden ausdrücklich

gebeten, ggf. vorliegende anderweitige Erkenntnisse im Zuge des Aufstellungsverfahrens mitzuteilen.

#### 4.4 Ver- und Entsorgung, Brandschutz und Wasserwirtschaft

##### a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

Die **Energie- und Wasserversorgung** des Plangebietes erfolgt durch Anschluss an die vorhandenen Anlagen im Gemeindegebiet. Die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebietes mit **Trink- und Feuerlöschwasser** ist sicherzustellen. Unter Zugrundelegung der technischen Regeln des DVGW, Arbeitsblatt W 405, ist für das Baugebiet voraussichtlich eine **Löschwassermenge** von 1.600 l/min (96 m<sup>3</sup>/h) für zwei Stunden zur Verfügung zu stellen. Die Gemeindewerke haben für den Bereich Clarholzer Straße (B 64)/Bahnhof bereits eine Löschwasserberechnung<sup>14</sup> durchgeführt, eine entsprechende Löschwasserversorgung ist gewährleistet.

Im Zuge der konkreten Vorhabenplanung ist zu berücksichtigen, dass der **zweite Rettungsweg** für jede Nutzungseinheit mit Aufenthaltsräumen in den Gebäuden, bei denen die Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster oder sonstiger zum Anleitern bestimmter Stellen mehr als 8 m über dem Gelände liegt, baulich zu sichern ist. Die Hinweise des Merkblattes „Brandschutz in der Bauleitplanung“<sup>15</sup> sind zu beachten.

Zur gesundheitlichen Vorsorge wird vor dem Hintergrund der Bodenbelastungssituation von dem Betrieb eines **Brauchwasserbrunnens** abgeraten. Die **Schmutzwasserentsorgung** erfolgt durch Anschluss an das vorhandene Kanalnetz.

Im Bereich der Industriestraße/Clarholzer Straße befindet sich eine **Erdgashochdruckleitung** der RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH. Bauliche Maßnahmen sowie Pflanzmaßnahmen im Bereich der Versorgungsanlagen sind rechtzeitig mit dem Versorgungsträger (Regionalcenter Münster, Tel. 0251/7111601) abzustimmen. Die Anweisung zum Schutz von Gashochdruckleitung der RWE Westfalen-Weser-Ems AG und RWE Rhein-Ruhr AG ist zu beachten.

Im Plangebiet sind zudem **Telekommunikationslinien** der Deutschen Telekom AG, T-Com sowie **Leitungen** der Primacom Osnabrück vorhanden. Bei Baumaßnahmen haben sich die Eigentümer über die Lage der Kabel bei den Versorgungsträgern zu erkundigen.

##### b) Wasserwirtschaft und Niederschlagswasserversickerung gemäß § 51a LWG

Nach **§ 51a Landeswassergesetz** (LWG NRW) ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zu zuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit möglich ist.

---

<sup>14</sup> Variantenberechnung für die Gemeinde Herzebrock-Clarholz, Löschwasserberechnung für den Bereich Clarholzer Straße (B 64/Bahnhof), Gemeindewerke Herzebrock-Clarholz, 01.02.2010.

<sup>15</sup> [http://www2.kreis-guetersloh.de/bindata\\_download/Merkblatt\\_Brandschutz\\_in\\_Bauleitplanung.pdf](http://www2.kreis-guetersloh.de/bindata_download/Merkblatt_Brandschutz_in_Bauleitplanung.pdf)

Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist daher auf den bereits seit langem bebauten Grundstücken rechtlich nicht erforderlich, das Regenwasser wird wie bisher in die Regenwasserkanalisation eingeleitet. Besondere Anforderungen oder Probleme sind bisher nicht bekannt.

Soweit Verschmutzungen nicht zu befürchten sind, wird eine wasserdurchlässige Gestaltung der Stellplatzflächen etc. mit weitfugigem Pflaster, Rasengittersteinen o.Ä. empfohlen.

#### **4.5 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung**

##### **a) Grünordnung**

Das Plangebiet der XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ist bereits weitgehend versiegelt. Erhaltenswerter Gehölzbestand ist auf den Flächen nicht vorhanden. Die markante Birkengruppe auf der Grünfläche kann aufgrund der verkehrsplanerischen Ziele nicht erhalten werden.

Ziel der vorliegenden Planänderung ist neben der Optimierung der Verkehrsabläufe auch die gestalterische Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereiches. Unter Wahrung der Verkehrssicherheit betreffen die wesentlichen grünordnerischen Ziele deshalb die Gestaltung der neuen Busschleife sowie der geplanten Pkw- und Fahrradstellplätze durch straßenbegleitende Grünbereiche und Baumpflanzungen. Der Bahnhofsvorplatz wird zudem durch Einzelbäume gestalterisch gegliedert. Die Detailgestaltung erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung.

Heckenpflanzungen auf den privaten Grundstücken im Südosten bieten eine gewisse Sichtabschirmung zur Bahntrasse. Die Stellplatzanlage im Westen des Plangebietes ist bereits vorhanden, die zur Gliederung der Fläche angepflanzten Bäume werden durch die Planung nicht beeinträchtigt.

##### **b) Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung**

Die Änderung oder Neuaufstellung eines Bebauungsplanes 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.

Ziel der IX. und XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 war bereits die Neuordnung des Bahnhofumfeldes. Die Gebäude entlang der Clarholzer Straße wurden bestandorientiert in die jeweilige Änderung aufgenommen, darüber hinaus war eine mittige neue Erschließung mit Busschleife und umfangreichen Stellplätzen (auch Lkw) vorgesehen. Die XIV. Änderung greift diese Planung auf, die Festsetzungen werden jedoch auf das neue städtebauliche Rahmenkonzept abgestellt.

Nach Prüfung der Rahmenbedingungen hält die Gemeinde die Überplanung des i.W. bereits seit langem bebauten und versiegelten Gebietes aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen und der Lage des Plangebietes weiterhin für sinnvoll und gerechtfertigt.

Weiter ist nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung bei Planänderungen zu prüfen, ob und inwieweit zusätzliche Eingriffe planungsrechtlich ermöglicht und ob ggf. Maßnahmen zum Ausgleich geboten sind oder erforderlich werden. Mit dem BauGB 2007 und mit dem Verfahren gemäß **§ 13a BauGB** wird Innenentwicklung ausdrücklich gefördert und von der Eingriffsregelung grundsätzlich freigestellt. Ein Ausgleichsbedarf besteht somit nicht.

## **5. Umweltprüfung**

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Aufgrund der geringen Flächengröße, da die vorliegende Planung nicht zur Vorbereitung von Vorhaben dient, für die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und weil keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1(6) Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter vorliegen, wird die Änderung im sog. beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt. Gemäß § 13a(2) Nr. 1 i.V.m. § 13(3) BauGB wird von der Durchführung der Umweltprüfung abgesehen.

Zudem führen die in Kapitel 2 genannten Änderungen im Vergleich zur rechtskräftigen XII. Änderung nicht zu zusätzlichen verkehrlichen, immissionsschutzrechtlichen oder zu anderen bedeutsamen, zusätzlichen, negativen Umweltauswirkungen. Das Plankonzept wird lediglich fortgeschrieben.

## **6. Bodenordnung**

Überplant werden private und öffentliche Flächen. Im Rahmen der Realisierung des Bebauungsplanes erfolgt eine Neuordnung. Nach heutigem Kenntnisstand wird kein weiterer Handlungsbedarf für bodenordnende Maßnahmen gesehen.

## 7. Flächenbilanz

Teilfläche/Nutzung	Größe in ha*
<b>Mischgebiete (MI), Summe</b>	<b>0,75</b>
- MI1 (Bestand und Planung)	0,27
- MI2 (Bestand und Planung), inklusive private Stellplatzanlagen:	0,25
- MI3 (Planung)	0,23
<b>Straßenverkehrsfläche, Summe</b>	<b>0,79</b>
- Bestand (Clarholzer Straße, Industriestraße)	0,44
- Planstraße (Busschleife mit Verbindung)	0,13
- Fußläufiger Bereich (Fahrradstellplätze 168 m <sup>2</sup> )	0,20
- Parkplatz	0,03
<b>Trasse der Deutschen Bahn AG</b>	<b>0,23</b>
<b><u>Gesamtfläche Plangebiet ca.</u></b>	<b><u>1,77</u></b>

\* Ermittelt auf Basis der Plankarte B-Plan 1:500, Werte gerundet

## 8. Verfahrensablauf und Planentscheidung

### a) Verfahrensablauf

Der Aufstellungsbeschluss für die XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ ist durch den Gemeinderat am 16.12.2009 (V-148/2009) gefasst worden. Im März/April 2010 fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3(1), 4(1) BauGB statt. Der Planungsausschuss und der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz haben in ihren Sitzungen im April 2010 (V-62/2010, 1. Ergänzung, V-65/2010) über die Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung beraten und die Offenlage des Planentwurfes beschlossen. Die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB wurde im Mai/Juni 2010 durchgeführt, parallel dazu wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt.

In der Offenlage wurden keine relevanten Anregungen vorgetragen, die zu weiteren Anpassungen der Planunterlagen führten. Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat in seiner Sitzung am 06.10.2010 im Rahmen der Gesamtabwägung die vorliegenden Stellungnahmen abgewogen und die XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ im Ergebnis als Satzung beschlossen. Auf die Beschlussvorlage der Verwaltung zur Sitzung des Planungsausschusses und des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz zum Satzungsbeschluss wird ausdrücklich Bezug genommen (V-99/2010 inklusive 1. und 2. Ergänzung).

**a) Planentscheidung**

Die XIV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 regelt die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes auf Grundlage der städtebaulichen Rahmenplanung und der Verkehrsplanung. Die Bebauung entlang der Clarholzer Straße wird bestandsorientiert unter Berücksichtigung gewisser Erweiterungsmöglichkeiten in den Bebauungsplan aufgenommen.

Auf die Beratungs- und Abwägungsunterlagen des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz wird ergänzend verwiesen.

Herzebrock-Clarholz, im Oktober 2010