

# **GEMEINDE HERZEBROCK-CLARHOLZ**

**Begründung mit Umweltbericht zum  
Bebauungsplan Nr. 212  
„Herzebrock-Mitte I“ - XII. Änderung**

**März 2007**

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

## **Bebauungsplan Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ - XII. Änderung:**

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

- 1. Bebauungsplan Nr. 212, IX. Änderung und städtebauliche Rahmenbedingungen**
- 2. Anlass und Ziele der XII. Änderung**
- 3. Planungsgrundlagen und fachgesetzliche Anforderungen**
  - 3.1 Landesplanung und Flächennutzungsplan
  - 3.2 Belange des Bodenschutzes
  - 3.3 Altlasten
  - 3.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege
- 4. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplanes**
  - 4.1 Art der baulichen Nutzung
  - 4.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen
  - 4.3 Belange des Verkehrs
  - 4.4 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes
  - 4.5 Ver-/Entsorgung, Wasserwirtschaft und § 51a Landeswassergesetz
  - 4.6 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsbewertung
  - 4.7 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW
- 5. Umweltprüfung**
- 6. Flächenbilanz**
- 7. Bodenordnung**
- 8. Zusammenfassung und Hinweise zur Abwägung und zum Planverfahren**

**Teil II: Umweltbericht** - Gliederung siehe dort -

**Teil III: Anlagen (zur 1. Originalfassung)** - Gliederung siehe dort -

- A.1 Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212, Akus GmbH, Bielefeld, 22.11.2006

---

<sup>1</sup> Stand: März 2007

## **Teil I: Begründung**

### **1. Bebauungsplan Nr. 212, IX. Änderung und städtebauliche Rahmenbedingungen**

Der alte Bebauungsplan Nr. 212 wurde in den 1970er Jahren aufgestellt. Planungsanlass war die großflächige Überplanung und Entwicklung des Kernbereiches der Ortslage Herzebrock zwischen dem historischen Kirchring und dem Bahnhof Herzebrock. Der Ursprungsplan setzte zwischen Jahnstraße/Uthofstraße und DB Bahntrasse (Bielefeld-Münster) neben dem Schulstandort und dem Rathaus umfangreiche Kerngebietsflächen und Allgemeine Wohngebiete fest. Er wurde im Laufe der Jahre wiederholt geändert.

Im weiteren Umfeld befinden sich die typischen gemischten Nutzungen des Zentrumsbereiches, es folgen umfangreiche Wohngebiete. Südlich der Bahntrasse liegen nach z.T. kleingewerblichen Nutzungen entlang der Möhler Straße ebenfalls großflächige Wohngebiete.

Das Bahnhofsumfeld ist durch einen erheblichen Bedeutungsverlust gekennzeichnet. Leerstehende bzw. ungenutzte Gebäude und mangelnde Vorplatz- bzw. Umfeldgestaltung prägen das Gebiet, die wenigen Kfz-Stellplätze wirken sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV aus. Das Bahnhofsumfeld wurde deshalb bereits im Rahmen der IX. Änderung neu geordnet, die südlich der Clarholzer Straße vorhandenen Nutzungen wurden bestandsorientiert in den Bebauungsplan übernommen. Wesentliches Planungsziel der im Jahr 2002 abgeschlossenen Planung war die Aufwertung des ÖPNV durch die Neugestaltung des Bahnhofs Herzebrock sowie die Anlage von P+R-Parkplätzen, einer Radstation und einer Busschleife mit Bushaltestellen in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt. Zur Industriestraße sollte eine breite Fuß-/Radwegeverbindung geschaffen werden, die gleichzeitig als „Busschleuse“ für den ÖPNV in Richtung Möhler und Oelde dienen sollte. Durch die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes sollte eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus erreicht, der Knoten Bahnhof/B 64 entlastet und der zentrale Bereich nachhaltig aufgewertet werden. Das damalige Planungskonzept wurde jedoch bis heute nicht verwirklicht.

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. An der Industriestraße ist ebenfalls eine Pkw-Stellplatzanlage vorhanden. 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 (provisorisch) ein P+R-Parkplatz für Fahrräder geschaffen. Das gesamte Gelände vermittelt durch die leerstehenden Bahnhofsgebäude, das ungepflegte unmittelbare Umfeld sowie die ungegliederten Stellplatzanlagen einen weiterhin städtebaulich ungeordneten bzw. gestalterisch unbefriedigenden Eindruck.

## 2. Anlass und Ziele der XII. Änderung

Die IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wurde 2002 rechtskräftig. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes wurde aus Sicht der Eigentümer noch einmal angeregt, nach einvernehmlichen Lösungen zu suchen, die auch eine bauliche Entwicklung im Bereich des Bahnhofsumfeldes zulassen würden. Auf Grund dessen wurden mehrere Konzepte für eine Bebauung in dem entsprechenden Bereich erarbeitet, mehrere Anliegergespräche wurden geführt. Im Ergebnis konnten die betroffenen Eigentümer dem städtebaulichen Rahmenkonzept grundsätzlich zustimmen. Die Umsetzung ist jedoch an verschiedene Faktoren geknüpft, hierzu sind weitere Verhandlungen und Gespräche notwendig.

Dennoch hat der Planungsausschuss des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz in seiner Sitzung im Mai 2004 beschlossen, dass verkehrliche Konzept „Bus-/Schiene-Verknüpfungspunkt“ zur Förderung bei der Bezirksregierung Detmold anzumelden. Für eine Bewilligungsfähigkeit der Fördergelder ist die neue Verkehrsplanung in den Bebauungsplan aufzunehmen. Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat deshalb in seiner Sitzung im Juli 2004 die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 mit dem Ziel beschlossen, das städtebauliche Konzept und die Verkehrsplanung zusammen zu führen.

Im Anschluss haben mehrere Gespräche mit einem Grundstückseigentümer stattgefunden, das städtebauliche Rahmenkonzept wurde in einigen Punkten überarbeitet. Auf Grund des erzielten Verhandlungsstandes hat der Rat der Gemeinde Herzebrock im September 2005 den Beschluss zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 erneut gefasst. Wesentliches Planungsziel ist die bauliche und gestalterische Verbesserung des Bahnhofsbereiches in den nächsten Jahren. Der überarbeitete Gestaltungsentwurf aus September 2005 diene als Grundlage für den Vorentwurf des Bebauungsplanes. Die weiteren Verhandlungen und Anliegergespräche sind parallel zu den frühzeitigen Beteiligungsschritten geführt worden.

Der Geltungsbereich der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 umfasst ca. 1,77 ha und wird im Norden durch die Bebauung nördlich der Clarholzer Straße und im Süden durch die Flächen südlich der Bahntrasse begrenzt. Im Westen bildet die Bebauung westlich der Industriestraße den Abschluss des Plangebietes.

Die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 überplant vollständig diesen Teilbereich der IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212. Mit Inkrafttreten der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 werden die für das Plangebiet bisher geltenden Festsetzungen der IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 daher insgesamt überlagert. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 212 in der jeweils gültigen Änderungsfassung für die angrenzenden Bereiche bleiben ansonsten unberührt.

## 3. Planungsgrundlagen und fachgesetzliche Anforderungen

### 3.1 Landesplanung und Flächennutzungsplan

Der Planbereich ist im **Gebietsentwicklungsplan GEP - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld** - insgesamt als **Haltepunkt/Betriebsfläche** an einem Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr innerhalb des Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB) dargestellt. Ein **landesplanerisches Abstimmungsverfahren** wird danach nicht mehr für erforderlich angesehen.

Im **wirksamen Flächennutzungsplan (FNP)** der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist die frühere Nutzungsgliederung des Bebauungsplanes Nr. 212 mit *gemischten Bauflächen* und als *Bahnanlage* im Maßstab 1:10.000 generalisiert dargestellt worden.

Die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 weicht geringfügig von der generalisierten FNP-Darstellung ab, erfüllt diese jedoch sinngemäß: Der Bebauungsplan sieht Mischgebiete vor, die sich jedoch auch auf die mittlerweile entwidmeten Bahnflächen ausdehnen. Die Abweichungen werden als kleinflächig und als unproblematisch vereinbar mit dem FNP bewertet. Der Bebauungsplan ist damit insgesamt **gemäß § 8(3) BauGB** aus den landesplanerisch abgestimmten Darstellungen des FNP **entwickelt**.

### 3.2 Belange des Bodenschutzes

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>2</sup> stehen im Plangebiet anthropogen beeinflusste Graubraune Plaggeneschböden (z.T. Schwarzgrauer Plaggenesch) meist über podsolodierten Böden, aus tiefreichend humosem sandigen 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>3</sup>. In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten.

Der Bau von Gebäuden und Straßen bedeutet i.d.R. die **Versiegelung** und damit lokal den vollständigen 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 Plangebiet ist bereits seit vielen Jahren bebaut und die Flächen weitgehend versiegelt.

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 die Bestandssituation entlang der Clarholzer Straße planungsrechtlich gesichert und das Bahnhofsumfeld neu geordnet. Die Gemeinde trägt somit diesem Ziel, dem Schutzgut Boden sowie der o.g. Bodenschutzklausel gemäß BauGB Rechnung.

### 3.3 Altlasten

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

---

<sup>2</sup> Geologisches Landesamt: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt L4114 Rheda-Wiedenbrück, Krefeld 1991

<sup>3</sup> Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

Das Plangebiet befindet sich jedoch im direkten nördlichen Anschluss an die Bahntrasse, der Gleiskörper liegt innerhalb des Geltungsbereiches. Zudem wird das Bahnhofsumfeld durch die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 überplant. Vor dem Hintergrund eines geplanten Kaufes von Teilen des Bahnhofsgeländes wurden bereits im Jahr 2000 **Bodenuntersuchungen** zur Belastungssituation des Untergrundes durchgeführt<sup>4</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 polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in Teilbereichen des Geländes vor. Solange die bestehende Überdeckung mit 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 polycyclischen 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 Rückbaus 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.

Auf Grund 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.

Grundsätzlich besteht nach § 2(1) Landesbodenschutzgesetz vom 9.05.2000 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 Feststellungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen o.ä. Eingriffen in den Boden und in den Untergrund getroffen werden. Ein allgemeiner Hinweis auf die Vorgehensweise bei eventuellen Anhaltspunkten für Altlasten ist in der Plankarte eingetragen.

### 3.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Eingetragene Natur-, Boden- oder Baudenkmale sind im Plangebiet nicht vorhanden. Vorsorglich wird bereits durch Hinweis auf der Plankarte auf die denkmalschutzrechtlichen

---

<sup>4</sup> Bericht zu Bodenuntersuchungen im Bereich des Bahnhofsgeländes in Herzebrock, Dr. Weißling Beratende Ingenieure GmbH, Altenberge, 30.06.2000

Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG).

## 4. Inhalte und Festsetzungen des Bebauungsplanes

Im Rahmen der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 werden die Planinhalte nach den heutigen Planungszielen vollständig überarbeitet. Die Mischgebiete werden zur besseren Nachvollziehbarkeit durchnummeriert. Mit Inkrafttreten der Änderung werden im Geltungsbereich die bisher rechtsverbindlichen Festsetzungen insgesamt ersetzt.

### 4.1 Art der baulichen Nutzung

Im Ursprungsplan sowie in der IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wurden die vorhandenen Gebäude als **Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO** überplant. Diese Gebietsausweisung wird in der XII. Änderung beibehalten. Der Bereich weist den typischen Gebietscharakter eines „Mischgebietes“ auf, in dem das Wohnen und die gewerbliche Nutzung, soweit sie das Wohnen „nicht wesentlich“ stört, gleichberechtigt nebeneinander stehen. In dem Bereich soll entsprechend der Bestandssituation bzw. der Zielvorstellungen das Nebeneinander von Wohnen, Einzelhandel und kleineren Handwerksbetrieben erhalten und weiterentwickelt werden. Des Weiteren verhindert die Festsetzung eines „Mischgebietes“ die Ansiedlung möglicher störender und nachbarschaftlich problematischer Nutzungen wie z.B. großflächigen Einzelhandel.

Nutzungen gemäß § 6(2) Nr. 6, 7 und 8 BauNVO (**Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten**) werden ausgeschlossen, da diese dem örtlichen und nachbarschaftlichen Rahmen und den o.g. Planungszielen nicht gerecht werden können. Bordellartige Betriebe sind - soweit ersichtlich - nach der Kommentarliteratur im Regelfall in Mischgebieten unzulässig (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO-Kommentar, 10. Auflage, hier § 6, Rn. 2.1), so dass gegenwärtig kein weiterer Handlungsbedarf gesehen wird.

### 4.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

- Aus dem bisher rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 212, IX. Änderung werden für die Mischgebiete unter Berücksichtigung des Bestandes das **Maß der baulichen Nutzung** sowie die **Bauweise** übernommen. Die i.W. zweigeschossige Bebauung wird durch diese Festsetzungen berücksichtigt.
- In der IX. Änderung war die Begrenzung von Volumen und Höhe bislang über die Festsetzung von Trauf- und Firsthöhen geregelt. Künftig wird lediglich die Gesamtgebäudehöhe festgesetzt, um in diesem zentralen Bereich mehr Flexibilität 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.
- Lage und Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen werden durch **Baugrenzen** bestimmt und richten sich im Regelfall zunächst nach den Regelungen der IX. Änderung. Jedoch erfolgt auf Grund der Neuordnung des Bahnhofumfeldes eine Anpassung an die städtebauliche Rahmenplanung und die neue Straßenführung.

### 4.3 Belange des Verkehrs

Das Umfeld des Bahnhofes ist durch einen erheblichen Bedeutungsverlust gekennzeichnet. Nur wenige Kfz-Stellplätze sind vorhanden, was sich negativ auf die Akzeptanz des ÖPNV ausgewirkt hat. Bereits in der Rahmenplanung<sup>5</sup> wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die unbefriedigende städtebauliche Situation eine Neuordnung der Erschließung im Untersuchungsgebiet erfordert.

Ziel der IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 war deshalb ausdrücklich die Neuordnung des Bahnhofsumfeldes. Es war vorgesehen die Bahnhofstraße in das Plangebiet zu verlängern und östlich des Bahnhofsgebäudes (welches zwar als Fahrgastaufenthalt nicht mehr benötigt wird, jedoch für die Aufnahme technischer Einrichtungen erhalten bleibt), in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt, eine Busschleife mit Bushaltestellen zu entwickeln. Westlich des Bahnhofsgebäudes, war die Anlage eines P+R-Parkplatzes sowie einer Radstation vorgesehen. Die Verbindung zur Industriestraße war durch eine breite Fuß-/Radwegeverbindung parallel zur Bahnlinie geplant, über die gleichzeitig der Busverkehr in Richtung Möhler und Oelde abgewickelt werden sollte. Ziel war eine Entlastung des Knotens Bahnhof/B 64 und die Vermeidung einer großräumigeren Busumfahrt.

Die ehemalige Ladestraße für die Bahnlinie wurde als private Stellplatzanlage für den Schnellimbiss festgesetzt, die an der Industriestraße vorhandene Stellplatzanlage wurde bestandsorientiert in den Bebauungsplan aufgenommen. Auf die Abstimmungen des Verkehrskonzeptes mit den Fachbehörden und auf die Vorlagen des Planungsausschusses/Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz zur IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wird ausdrücklich verwiesen.

Die damalige Planung wurde nie realisiert. Die nun vorliegende XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 greift das damalige Planungsziel auf. Folgende Änderungen haben sich jedoch zur IX. Änderung ergeben:

- Auf Grund der gewünschten Baumöglichkeiten im direkten Bahnhofsumfeld wird die Busschleife in Richtung Westen verschwenkt,
- die parallel zur Bahntrasse verlaufende Planstraße ist künftig für den gesamten fließenden motorisierten Individualverkehr vorgesehen (Anfahrt der öffentlichen Stellplätze), eine Durchfahrt bis zur Industriestraße bleibt jedoch weiterhin lediglich dem ÖPNV vorbehalten (Busschleuse),
- die Bahnhofstraße (alte Trassenführung) wird dagegen künftig nur noch von der Industriestraße aus bis zum Ende der Stellplatzanlage befahrbar sein, die Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger bleibt jedoch insgesamt erhalten,
- zwischen Bahnhofstraße und der Stellplatzanlage des Imbisses an der Clarholzer Straße wird eine befahrbare Verbindung vorgesehen, eine zusätzliche Ein- und Ausfahrt auf die Clarholzer Straße ist zwischen den Gebäuden Clarholzer Straße 27 und 29 geplant,
- das Bahnhofsumfeld wird als fußläufiger Bereich (Fuß-/Radwegeverbindung und Bahnhofsvorplatz) ausgebildet,
- öffentliche Stellplätze werden entlang der neuen Planstraße (Verbindung zur Industriestraße) sowie innerhalb der Busschleife angeordnet.
- Die Anordnung von Fahrradstellplätzen wird innerhalb des Bahnhofsvorplatzes, östlich des Stellwerkes (unverbindlich) vorgeschlagen.

---

<sup>5</sup> Rahmenplanung: Aktivierung von Bauflächen im Bereich der Schienenhaltepunkte, Nagelmann Tischmann, Rheda-Wiedenbrück, April 1998

#### 4.4 Belange des vorbeugenden Immissionsschutzes

Wesentliches Ziel der IX. Änderung des Bauleitplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ der Gemeinde Herzebrock-Clarholz war die Schaffung eines Busbahnhofes in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt sowie die Anlage eines P+R-Parkplatzes und einer Radstation. Der Verkehrsknoten Bahnhofstraße/Clarholzer Straße sollte ausgebaut und der Busverkehr über eine neu zu schaffende Verbindung zur Industriestraße geleitet werden. Für den Schnellimbiss an der Clarholzer Straße war zudem eine umfassende Stellplatzanlage (Lkw und Pkw) vorgesehen.

Mögliche Auswirkungen der Stellplatzanlage des Schnellimbisses auf die angrenzende Wohnbebauung wurden zunächst in einer ersten schalltechnischen Untersuchung<sup>6</sup> betrachtet. Zur schalltechnischen Beurteilung der Geräuschimmissionen auf die umgebende Wohnbebauung durch die geplanten Nutzungen Busbahnhof, P+R-Parkplatz sowie der geänderten Verkehrsführung wurde ein zweites Gutachten<sup>7</sup> erstellt.

Im Rahmen der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wird die Verkehrssituation im Bahnhofsumfeld erneut neu geordnet. Im Rahmen des Scoping ist mit den Fachbehörden abgestimmt worden, eine weitere schalltechnische Untersuchung aufbauend auf den aktuellen Planungen durchzuführen. Als Bearbeitungs- und Abwägungsgrundlage wurde somit für die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ein **Schalltechnischen Gutachten**<sup>8</sup> erstellt, das die Auswirkungen von den geplanten neuen Nutzungen (Busschleife, Busbahnhof etc.), von der B 64 und von den privaten Stellplatzanlagen im Plangebiet ermittelt. Auf das Gutachten in der Anlage wird verwiesen.

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

Zunächst wurden 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.

Zu prüfen ist, ob die o.g. baulichen Maßnahmen an der Bahnhofstraße eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen i.S. der 16. BImSchV sind und die 16. BImSchV dementsprechend anzuwenden wäre. Von einer wesentlichen Änderung kann ausgegangen werden, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage [...] erhöht wird.

Da das o.g. „+ 3 dB(A)-Kriterium“ erfüllt ist, stellt die betreffende Maßnahme im Bereich der Bahnhofstraße einen erheblichen baulichen Eingriff i.S. der 16. BImSchV dar. Daher wird in dem Gutachten untersucht, ob an den im Einwirkungsbereich des erheblich baulich veränderten Abschnittes der Bahnhofstraße gelegenen Gebäuden vom Grundsatz her Schallschutzansprüche bestehen oder nicht. Die bestehenden und baulich unverändert bleibenden Abschnitte der Clarholzer Straße, der Industriestraße und der Bahntrasse werden in Bezug auf die zu ermittelnden Lärmimmissionen nicht betrachtet, da in diesem Fall die 16. BImSchV keine Anwendung findet.

---

<sup>6</sup> Schalltechnische Untersuchung zur IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, Dr. K. Beckenbauer, Bielefeld, 31.03.1999

<sup>7</sup> Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, IX. Änderung, AKUS GmbH, Bielefeld, 30.09.2002

<sup>8</sup> Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, AKUS GmbH, Bielefeld, 22.11.2006

Zusammenfassendes Ergebnis des Gutachtens ist:

- Der Immissionsgrenzwert der 16. BimSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts wird innerhalb des Änderungsbereiches auf allen überbaubaren Flächen (im Bebauungsplan als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt) und damit an allen Immissionsorten eingehalten.
- Außerhalb des vorliegenden Änderungsbereiches werden an allen Gebäuden mit immissionsempfindlichen Nutzungen sogar 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 heute erheblichen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt. Nach Aussage des Gutachters werden 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. Diese Werte liegen z.T. über der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, ein Entschädigungsanspruch gegenüber dem Baulastträger der B 64 ist somit 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.

Obwohl für diese Situation die 16. BimSchV keine Anwendung findet (siehe oben) und die Vorbelastung bei der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung der geplanten Straßenverkehrsvorhaben unberücksichtigt geblieben ist, geht von den genannten Pegeln eine gesundheitliche Gefährdung aus. Unter dem Aspekt der Überplanung der bestehenden Gebäude entlang der B 64 mit Erweiterung durch rückwärtige zusätzliche Baumöglichkeiten von Bauflächen im Mischgebiet ist die Vorbelastung als Bestandteil der Gesamtbelastung für die Abwägung von Bedeutung.

§ 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. Die XII. Änderung ermöglicht ergänzende Bebauung östlich des alten Bahnhofsgebäudes. Diese ermöglicht die Vervollständigung des baulichen Zusammenhanges und unterstützt das Ziel, den zentralen Bereich nachhaltig aufzuwerten. Die Ziele eines optimalen Immissionsschutzes werden für das Plangebiet begründet zurückgestellt.

Geprüft werden muss somit im vorliegenden Fall die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen zur planerischen Lösung des durch die Lärmvorbelastung durch den Kfz-Verkehr auf der B 64 erzeugten Konfliktes. **Aktive Schallschutzmaßnahmen** wie Schallschutzwände und -wälle sind im vorliegenden Fall auf Grund der bestehenden Straßenrandbebauung nicht möglich. Zudem wäre nach ggf. Abriss von Bestandsgebäuden entlang der B 64 umfangreicher aktiver Schallschutz aus städtebaulich-gestalterischer Sicht mit Blick auf das Siedlungsbild schwierig.

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 (siehe unten).

*c) Mögliche Auswirkungen der privaten Stellplatzanlagen im Änderungsbereich*

Im Änderungsgebiet befinden sich zudem private Stellplatzanlagen, die gewerblich genutzt werden. Zu prüfen sind die Auswirkungen der genehmigten Nutzung der Stellplätze auf die geplanten und vorhandenen Mischgebiete. Nach vorliegenden Unterlagen, sind mit Ausnahme des Hotels, nur Gewerbenutzungen am Tage genehmigt. 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) Zusammenfassendes Ergebnis*

In der Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange beschließt die Gemeinde folgende Vorgehensweise:

- Ein Verzicht auf die Bauflächen steht der relativ kleinflächigen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV für Mischgebiete nachts im Bereich nördlich der Bahn nach Prüfung der Gemeinde nicht im Verhältnis.
- Zur Unterrichtung der Betroffenen nach § 9(5) BauGB wird im Bebauungsplan textlich ausdrücklich auf die Vorbelastung der Bauflächen insgesamt durch Verkehrslärm hingewiesen.
- 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 Büroräumen u.Ä. wird durch passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet. In den Bebauungsplan sind zum Entwurf entsprechende Festsetzungen aufgenommen worden. In der Plankarte des Bebauungsplanes sind die Bereiche, in denen Schallschutzmaßnahmen nach § 9(1) Nr. 24 BauGB zu treffen sind kenntlich gemacht. Die genaue Abgrenzung der Teilbereiche mit jeweils erforderlichen Maßnahmen / Schallschutzklassen ist auf Grund der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit in der Beikarte gekennzeichnet. An den zwischen B 64 und Bahntrasse gelegenen Fassadenseiten bzw. Baugrenzen sind in Abhängigkeit vom dargestellten Bereich A bis C erforderliche bewertete Schalldämmmaße der gesamten Außenbauteile (Fenster, Mauerwerk etc.) definiert. Die Bereiche sind im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Die Schallschutzfestsetzung gilt für den Neubau von Gebäuden sowie für wesentliche bauliche Veränderungen bei vorhandenen Gebäuden.
- An den Fassadenseiten in den übrigen Bereichen im Änderungsbereich ist die Festsetzung von passivem Schallschutz nicht erforderlich. Rein rechnerisch ergibt sich für diese Fassaden die Fensterschallschutzklasse 2. Diese Schallschutzklasse wird bereits durch handelsübliche Fenster mit Wärmeschutz-Verglasung und umlaufender Dichtung erreicht.

#### 4.5 Ver-/Entsorgung, Wasserwirtschaft und § 51a Landeswassergesetz

##### a) Ver- und Entsorgung

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 2 Stunden zur Verfügung zu stellen. 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** 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.

Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist daher auf den bereits seit langem bebauten Grundstücken rechtlich nicht erforderlich, das Regenwasser wird wie bisher in die bestehende Regenwasserkanalisation eingeleitet.

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

#### 4.6 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsbewertung

##### a) Grünordnung

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

Die wesentlichen grünordnerischen Ziele betreffen deshalb die Aufwertung der neuen Buschleife sowie der neu geplanten Stellplätze entlang der Bahntrasse durch straßenbegleitende Grünflächen. Aus naturschutzfachlicher und stadtgestalterischer Sicht sind hierbei - unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit - Baumpflanzungen in die Planungen zu integrieren. 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. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 war bereits die Neuordnung des Bahnhofumfeldes. Die Gebäude entlang der Clarholzer Straße wurden bestandorientiert in die Änderung aufgenommen, darüber hinaus war eine mittige neue Erschließung mit Buschleife und umfangreichen Stellplätzen (auch Lkw) vorgesehen. Die XII. 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 Gebietes auf Grund 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. Je nach Anrechnung des bestehenden Planungsrechts und Beanspruchung der Fläche können ggf. zusätzliche Eingriffswirkungen durch Überbauung ausgelöst werden.

Im Rahmen der bisherigen Festsetzungen waren Versiegelungen grundsätzlich in einem erheblichen Umfang zulässig. Die erneute Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes basiert auf einer veränderten Verkehrsführung mit einer ähnlich hohen Versiegelung. Im Grundsatz stellt die Gemeinde somit fest, dass durch die Planänderung hier kein nennenswerter zusätzlicher Ausgleichsbedarf ausgelöst wird.

#### **4.7 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW**

In der Ursprungsfassung des Bebauungsplanes sowie in der IX. Änderung waren bereits örtliche Bauvorschriften über die Gestaltung aufgenommen worden. In der vorliegenden XII. Änderung sollen die **örtlichen Bauvorschriften** gemäß § 86 BauO NRW nun erweitert werden, um den Bauherren größeren Gestaltungsspielraum zu ermöglichen.

**a)** Besondere gestalterische Bedeutung kommt der **Dachlandschaft** zu, die im heutigen Bageschehen und in Nachbarschaft zu Altquartieren häufig mangelhaft ist.

- Regionaltypische **Dachform** ist das Satteldach, die historischen Gebäude werden zudem z.T. durch Walmdächer charakterisiert. Beide Dachformen werden im MI1-3 mit einer auf die Bestandssituation abgestimmten **Dachneigung** ermöglicht.

Im Bahnhofsbereich werden auch modernere Bauformen beispielhaft angestrebt, deswegen werden erstmalig Pult-, Zelt- und Flachdächer zugelassen. Im MI4 ist die Dachform auf Flachdächer und Zeltdächer beschränkt.

- Großformatige **Dachaufbauten** etc. lösen die geschlossene Wirkung der Dachflächen auf. Dach und Traufe werden als prägende Gestaltungselemente kaum noch wirksam, optisch entsteht der Eindruck eines Vollgeschosses. Zur Vermeidung unmaßstäblicher Aufbauten werden Beschränkungen aufgenommen, die Dachaufbauten in einer ausreichenden Bandbreite zulassen, soweit diese dem Hauptdach hinsichtlich Gesamtbreite, Ortgang-Abstand und Höhe der Nebendächer erkennbar untergeordnet sind.
- Die Regelung zur **Dacheindeckung und -farbe** bei regionaltypischen Satteldächern ermöglicht die heute i.a. gebräuchliche Materialwahl 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!), mittelfristig dürften fast alle Varianten zu erhalten sein. Diese „Ausreißer“ entsprechen nicht den Planungszielen der Stadt und werden daher grundsätzlich ausgeschlossen. Ausdrücklich empfohlen werden regionaltypische rote Dachziegel.

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 vergleichsweißen Farbtones in Anlehnung an die RAL-Farbskala ermittelt werden.

- b) Die **Sockelhöhe** wird begrenzt, um in dem ebenen Gelände herausgehobene Kellergeschosse einzugrenzen, zu starke Höhensprünge gegenüber den Nachbarn zu vermeiden und um die Gebäudegliederung im Straßenzug, v.a. entlang der Ortsdurchfahrt zu sichern.
- c) 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.

## 5. Umweltprüfung

Nach dem BauGB 2004 ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Der **Entwurf des Umweltberichtes** ist als **Teil II der Begründung** beigefügt. Von den Fachbehörden im Verfahren nach § 4 BauGB vorgelegte Informationen sind eingearbeitet worden. Die erforderliche Schalltechnische Untersuchung ist parallel zum Verfahren nach § 4(1) BauGB durchgeführt, das Gutachten erstellt und das Ergebnis eingearbeitet worden.

Wie für die einzelnen Schutzgüter dargelegt, ergeben sich nach heutigem Kenntnisstand durch das Vorhaben zunächst Beeinträchtigungen der Umwelt durch erhöhtes Verkehrsaufkommen (Busse etc.) etc. Die Auswirkungen sind jedoch voraussichtlich auf das Plangebiet und das enge Umfeld begrenzt und insgesamt überschaubar. 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.

## 6. Flächenbilanz

Es ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Geplante Teilflächen / Nutzungen	Größe in ha*
<b>Mischgebiete (MI) insgesamt, davon</b>	<b>0,69 ha</b>
- private Stellplatzanlagen inkl. Zufahrt	0,24 ha
- Pflanzstreifen entlang der Bahntrasse	0,02 ha
<b>Verkehrsfläche insgesamt, davon</b>	<b>0,79 ha</b>
- Bestand (Clarholzer Straße, Industriestraße, Bahnhofstraße)	0,45 ha
- Planstraße (Busschleife mit Verbindung)	0,15 ha
- Fußläufiger Bereich	0,13 ha
- Parkplatz	0,04 ha
- Fahrradstellplätze	0,02 ha
<b>Trasse der Deutschen Bahn AG</b>	<b>0,24 ha</b>
<b>Verkehrsbegleitgrün</b>	<b>0,05 ha</b>
<b>Gesamtfläche Plangebiet ca.</b>	<b>1,77 ha*</b>

\* Ermittelt auf Basis der Plankarte B-Plan 1:1.000, Werte gerundet

## 7. Bodenordnung

Die Flächen verbleiben bei den jetzigen Eigentümern. Nach den bisherigen Abstimmungen mit den Beteiligten werden Maßnahmen zur Bodenordnung nach heutigem Stand nicht notwendig.

## 8. Zusammenfassung und Hinweise zur Abwägung und zum Planverfahren

### a) Zusammenfassung, Auswirkungen der Planung

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

### b) Hinweise zum Planverfahren und zur Abwägung im Sinne des § 1(6) BauGB

Auf die **Beratungs- und Abwägungsunterlagen** des Rates der Gemeinde Herzebrock-Clarholz und seiner Fachausschüsse wird ausdrücklich Bezug genommen. Insbesondere wird auf die Vorlage der Verwaltung zur Sitzung des Planungsausschusses vom 28.09.2005 (Nr. V-139/2005) als Entscheidungsgrundlage für die Einleitung des Planverfahrens gemäß § 2(1) BauGB verwiesen.

Die frühzeitige **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(1) BauGB** fand vom 07.02.2006 bis 07.03.2006 statt. In dieser Zeit wurden die Planunterlagen im Rathaus der Gemeinde Herzebrock-Clarholz zu jedermanns Einsicht bereit gehalten. Zusätzlich wurde am

01.03.2006 ein Gespräch mit den betroffenen Anliegern geführt. Die **Beteiligung der Behörden gemäß § 4(1) BauGB** fand ebenfalls vom 07.02.2006 bis 07.03.2006 statt.

Der Planungsausschuss der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat in seiner Sitzung im März 2006 (Nr. V-46/2006) über die Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung beraten und die Offenlage des Planentwurfes beschlossen. Die **Offenlage** gemäß § 3(2) BauGB wurde im Januar/Februar 2007 durchgeführt, parallel dazu wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung im Februar 2007 (Nr. V-26/2007) über die Ergebnisse der Offenlage beraten. Der Rat der Gemeinde Herzebrock-Clarholz hat in seiner Sitzung am 28.03.2007 im Rahmen der Gesamtabwägung die vorliegenden Stellungnahmen abgewogen und die XII. 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 (Nr. V-26/2007).

Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück, im März 2007