

Bauleitplanung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz:

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

Teil II: Umweltbericht

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

- 1. Einleitung**
 - 1.1 Inhalt und Ziele der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 – Kurzdarstellung
 - 1.2 Umweltschutzziele aus den im Plangebiet relevanten übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen
 - 1.3 Umweltbezogene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Beteiligungsverfahren nach § 4(1) BauGB
- 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**
 - 2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umwelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen
 - 2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes
 - 2.3 Planungsalternativen
- 3. Zusätzliche Angaben**
 - 3.1 Verfahren und Vorgehensweise in der Umweltprüfung
 - 3.2 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen
- 4. Allgemeine Zusammenfassung des Umweltberichtes**

**Entwurf, Januar 2007
Nachtrag März 2007**

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

Teil II: Umweltbericht

1. Einleitung

1.1 Inhalt und Ziele der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 - Kurzdarstellung

Der Geltungsbereich der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 befindet sich im Kernbereich der Ortslage Herzebrock und umfasst das Bahnhofsumfeld (Bahnhaltspunkt Herzebrock) zwischen Bundesstraße 64 im Norden und Bahntrasse im Süden.

Die städtebauliche Situation im Plangebiet ist geprägt durch die gemischten Nutzungen entlang der Clarholzer Straße, die großflächige 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. 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 einen z.T. städtebaulich ungeordneten Eindruck.

Das Bahnhofsumfeld wurde bereits im Rahmen der IX. Änderung neu geordnet und die bestehenden Nutzungen südlich der Clarholzer bestandorientiert festgesetzt. 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. Das damalige Planungskonzept wurde jedoch bis heute nicht verwirklicht.

Nach Inkrafttreten der IX. Änderung wurde 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 Anliegengespräche wurden geführt. Weiteres Planungsziel ist das 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.

Zu den stadtplanerischen Rahmenbedingungen und zur Erläuterung der konkreten Planungsziele wird auf die Begründung (Teil I) verwiesen.

Das Plangebiet ist bereits weitgehend bebaut. Durch die Aufstellung der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wird eine Neuordnung des Bahnhofsumfeldes mit ergänzender Bebauung, weiteren Stellplätzen sowie einer neuen Erschließung des inneren Bereiches vorbereitet, die jedoch bereits i.W. durch die Festsetzungen der IX. Änderung möglich ist.

Tabelle 1: Flächenbilanz im Plangebiet

Geplante Teilflächen / Nutzungen	Größe in ha*
Mischgebiete (MI) insgesamt, davon	0,69 ha
- private Stellplatzanlagen inkl. Zufahrt	0,24 ha
- Pflanzstreifen entlang der Bahntrasse	0,02 ha
Verkehrsfläche insgesamt, davon	0,79 ha
- 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
Trasse der Deutschen Bahn AG	0,24 ha
Verkehrsbegleitgrün	0,05 ha
Gesamtfläche Plangebiet ca.	1,77 ha *

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

1.2 Umweltschutzziele aus den im Plangebiet relevanten übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen

Im Zuge der Bauleitplanung sind die relevanten übergeordneten fachgesetzlichen und fachplanerischen Anforderungen zu beachten und zu prüfen. Die jeweiligen Rahmenvorgaben sind entweder als striktes Recht zu beachten und ggf. einzuhalten oder nach Prüfung im Plangebiet angesichts konkreter Aspekte in der Abwägung ggf. begründet zu überwinden. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand sind im vorliegenden Änderungsverfahren im Plangebiet bzw. im ggf. bedeutsamen Umfeld vorrangig folgende **umweltrelevante Fachgesetze und Fachplanungen** von konkreter Bedeutung¹:

- a) Im **Gebietsentwicklungsplan (GEP)**, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld ist das Plangebiet als **Haltepunkt/Betriebsfläche** an einem Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr innerhalb des Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB) dargestellt. Entgegenstehende umweltrelevante landesplanerische Darstellungen oder Gründe sind hier nicht gegeben.
- b) Im wirksamen **Flächennutzungsplan (FNP)** der Gemeinde Herzebrock-Clarholz ist die Nutzungsgliederung des Plangebietes 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. Die vorliegende Änderung kann somit im Grundsatz weiterhin als „entwickelt“ aus den Zielen des Flächennutzungsplanes angesehen werden.

¹ Die Fachbehörden haben im Verfahren nach § 4(1) BauGB keine weiteren fachgesetzlichen Anforderungen benannt, die an dieser Stelle aufzunehmen wären.

- c) Das Plangebiet liegt nicht in einem **Landschaftsschutzgebiet (LSG)** des Kreises Gütersloh und grenzt auch nicht direkt an ein LSG an. Weitere **naturschutzrechtliche Schutzfestsetzungen** liegen im Plangebiet oder im näheren Umfeld ebenfalls nicht vor, weitere Maßnahmen sind insofern nicht erforderlich.
Im Plangebiet oder im näheren Umfeld befinden sich keine **Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung** oder **europäische Vogelschutzgebiete** im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Auszuwerten sind darüber hinaus - soweit vorhanden - **örtliche Kartierungen, Biotopkataster** oder **Biotopverbundplanungen**.
- d) Die **naturschutzrechtliche Eingriffsregelung** gemäß §§ 18ff. BNatSchG ist gemäß § 21(1) BNatSchG auf Grundlage des BauGB 2004, hier insbesondere nach § 1a(3) BauGB abzuarbeiten. Das Plangebiet wird bisher als Mischgebiet und Bahnanlage festgesetzt. Durch die Planänderung wird eine ähnlich hohe Versiegelung erreicht (vgl. Kapitel 2.1.2).
- e) Die **Bodenschutzklausel** im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit §§ 1ff. **Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)** ist zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen, schädliche Bodenveränderungen sind zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten etc. Flächen genießen Vorrang, besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG. Durch die vorliegende Planung wird die Bestandssituation entlang der Clarholzer Straße planungsrechtlich gesichert und das Bahnhofsumfeld neu geordnet. Den Anforderungen des Baugesetzbuches nach sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird somit entsprochen. Auf Kapitel 2.1.3 wird verwiesen.
- f) Die Belange des **vorbeugenden Immissionsschutzes** sind im Bebauungsplanverfahren auf Basis des **Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)** zu prüfen. Hervorzuheben ist insbesondere § 50 (Planung) BImSchG als sog. „Trennungsgebot unverträglicher Nutzungen“. Ergänzend sind je nach Sachverhalt ggf. einschlägige **Verordnungen und Verwaltungsvorschriften** in die Prüfung und Abwägung einzubeziehen. In diesem Fall ist die Frage möglicher Geräusch-Immissionen durch die geplanten Nutzungen sowie die Vorbelastung durch die B 64 zu prüfen. Auf Kapitel 2.1.1 (a.2) wird verwiesen.

1.3 Umweltbezogene Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Beteiligungsverfahren nach § 4(1) BauGB

Tabelle 2: Umweltbezogene Anregungen und Hinweise von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß § 4(1) BauGB.

Behörde	Stellungnahme
1. Kreis Gütersloh (Schreiben vom 24.02.2006) <i>Abteilung Straßenverkehr</i>	Die Maßnahme wird ausdrücklich unterstützt. Um unerwünschte Durchgangsverkehre zur Industriestraße zu unterbinden, wird die Anlage einer Buswendeschleife angeregt. Zudem wird die Einrichtung eines sog. ÖPNV-Eingriffes angeregt.

<i>Abteilung Umwelt - Abfall und Boden</i> <i>Untere Landschaftsbehörde</i>	Vor Durchführung der Umbauarbeiten sollte geprüft werden, ob in den noch nicht untersuchten Bereichen schädliche Bodenveränderungen bestehen. Die Annahme, dass keine wesentliche Neuversiegelung durch die Planung zu erwarten ist, wird ähnlich gesehen. Bei der Planung sollte nicht nur auf Verkehrsbegleitgrün festgesetzt, sondern eine neue ähnliche Gehölzkulisse entwickelt werden.
2. Straßen.NRW (Schreiben vom 28.02.2006)	Die Gestaltung der Einmündung ist im Detail abzustimmen.
3. Staatliches Amt für Umwelt und Arbeitsschutz OWL (Schreiben vom 02.03.2006)	Grundsätzlich keine Bedenken in wasser- und abfallwirtschaftlicher Hinsicht, einschließlich der Belange des vorbeugenden Bodenschutzes vorzubringen. Zur Beurteilung der Nutzungsverträglichkeit der Änderungsplanung wird eine schalltechnische Untersuchung nach den aktuellen Ansätzen für notwendig gehalten.
4. diverse Versorgungsträger (primacom, RWE)	Es wird auf Leitungsbestände innerhalb bzw. angrenzend an den Änderungsbereich hingewiesen.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

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

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der Umwelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen²

2.1.1 Schutzgut Mensch

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Der Mensch ist durch die Bebauungsplanänderung unmittelbar betroffen

- als Alteigentümer, Pächter/Mieter oder Nachbar, der z.B. bisherige Nutzungen aufgeben muss oder der durch Weiterentwicklung, heranrückende Bebauung bzw. Neuordnung der inneren Erschließung eine Veränderung in seinem bisherigem Wohn- bzw. Lebensumfeld erfährt;

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

- als künftiger Bewohner/Nutzer des Baugebietes, dessen Belange im Bebauungskonzept berücksichtigt werden müssen oder der verschiedenen direkten oder indirekten Einwirkungen durch die Planung ausgesetzt werden kann.

Eine intakte Umwelt ist Lebensgrundlage für den Menschen. Im Zusammenhang mit der angestrebten Nutzung sind die Auswirkungen auf das Wohnumfeld durch Lärm und sonstige Immissionen sowie durch visuelle Beeinträchtigungen von Bedeutung. Die Wirkungen stehen in **Wechselwirkung** mit den Schutzgütern Natur und Landschaft, Wasser, Luft und Klima und werden z.T. auch dort behandelt.

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

a.1) Bebauung - Lage, Nutzungen, bauliches Umfeld und Erschließung

Die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 überplant den zentralen Bereich um den Bahnhof Herzebrock. Die städtebauliche Situation zwischen B 64 und Bahntrasse ist geprägt durch die gemischten Nutzungen entlang der Clarholzer Straße, die umfangreichen Stellplatzanlagen (auch Lkw) sowie die Ausstellungs- und Verkaufsflächen eines Kfz-Händlers. Das bestehende Bahnhofsgebäude am Haltepunkt Herzebrock 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. Durch die leerstehenden Bahnhofsgebäude, das ungepflegte unmittelbare Umfeld sowie die ungegliederten Stellplatzanlagen vermittelt das Plangebiet einen städtebaulich ungeordneten bzw. gestalterisch unbefriedigenden Eindruck.

Die äußere **Erschließung** des Änderungsbereiches ist über den direkten Anschluss an die Bundesstraße 64 (Clarholzer Straße) im Norden sowie an die Industriestraße im Westen vorgegeben. Im Rahmen der IX. Änderung war eine Busschleife mit Bushaltestellen in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt vorgesehen. Diese Planung wurde bislang nicht umgesetzt.

a.2) Vorbeugender Immissionsschutz

Im Untersuchungsgebiet können aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes mögliche Lärmemissionen durch Bahn- und Straßenverkehr, Luftschadstoffe oder sonstige Immissionen Bedeutung erlangen:

- **Lärmimmissionen durch den Betrieb der Bahn:**
Lärm aus dem Betrieb der Bahn kann im **unmittelbaren Nahbereich zur Bahntrasse** durch betriebsbedingte Emissionen wie Schall und Bodenerschütterungen auf das Plangebiet einwirken. In vergleichbaren Baugebieten der Gemeinde sind diese Lärmemissionen bisher allgemein wohnverträglich gewesen.

▪ **Lärmimmissionen durch Straßenverkehr:**

Als Bearbeitungs- und Abwägungsgrundlage wurde für die XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ein **Schalltechnischen Gutachten**³ erstellt:

- Verkehrslärm wirkt im Norden von der Clarholzer Straße (B 64) auf das Plangebiet ein. Gemäß Gutachten herrschen an den bestehenden Gebäuden an der Clarholzer Straße Pegel von bis zu 71 dB(A) tags und von bis zu 66 dB(A) nachts. Somit bestehen erhebliche Vorbelastungen durch den Kfz-Verkehr auf der Bundesstraße.
 - Die geplanten Nutzungen Busbahnhof, P+R-Parkplatz sowie die geänderte Verkehrsführung innerhalb des Plangebietes wurden ebenfalls gutachterlich beurteilt. Im Ergebnis werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts 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.
 - Im Änderungsgebiet befinden sich zudem private Stellplatzanlagen, die gewerblich genutzt werden. 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.
- Mögliche weitere Beeinträchtigungen des Plangebietes durch Lärm, Luftschadstoffe (Rauch, Ruß, Staub, Abgase u.Ä.) oder sonstige Immissionen (Gerüche, Erschütterungen, Licht, elektromagnetische Strahlungen u.Ä.) werden nach heutigem Kenntnisstand nicht gesehen.

ab.3) Abfallwirtschaft, Ver- und Entsorgung

Die häuslichen Abfälle werden durch die Bewohner bereits getrennt in Mülltonnen/Containern für Wertstoffe und Restmüll gesammelt und alle 14 Tage durch den gemeindlichen Abfallentsorgungsbetrieb abgeholt und zur weiteren Verwertung aufbereitet oder auf der Mülldeponie in Ennigerloh entsorgt bzw. zur Müllverbrennungsanlage nach Bielefeld gebracht. Dies gilt im Wesentlichen auch für die gewerblichen Abfälle, soweit es sich nicht um Sonderabfälle handelt.

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

Unter Umweltgesichtspunkten sind im Verhältnis zum Schutzgut Mensch folgende geplante Maßnahmen bedeutsam oder sollten ergriffen werden:

³ Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“, AKUS GmbH, Bielefeld, 22.11.2006

b.1) Bebauung - Lage, Nutzungen, bauliches Umfeld, Erschließung (zu a.1)

Das Plangebiet im zentralen Bereich Herzebrocks ist bereits seit vielen Jahrzehnten bebaut. Durch die vorliegende Planung wird das Gebiet in Anlehnung an die IX. Änderung und auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenkonzeptes neu geordnet. Die städtebauliche Situation im direkten Bahnhofsumfeld soll hierdurch nachhaltig aufgewertet werden. Mit der Planung werden insofern positive Auswirkungen erwartet.

Durch die Umgestaltung des Bahnhofumfeldes soll eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus erreicht und der Knoten Bahnhof/B 64 entlastet werden. Der verkehrsplanerische Entwurf zur Anlegung eines Bus-/Schiene-Verknüpfungspunktes soll zur Förderung bei der Bezirksregierung Detmold angemeldet werden. Es werden hier ebenfalls keine nachteiligen Auswirkungen durch die Planung erwartet. Zumal durch die IX. Änderung ein ähnliches Verkehrskonzept umgesetzt werden könnte. Zur Bewertung der Immissionsbelastung durch den zusätzlichen Verkehr wird auf b.2 verwiesen.

Im Interesse einer attraktiven Erschließung für Fußgänger/Radfahrer wird die Durchgängigkeit der Bahnhofstraße als **Fuß-/Radweg** im Westen des Plangebietes erhalten. Die vorhandenen Radstellplätze werden auf die Ostseite des Stellwerks der Deutschen Bahn AG verlagert.

b.2) Vorbeugender Immissionsschutz (zu a.2)

Entlang der Bundesstrasse bestehen bereits erhebliche Vorbelastungen durch den Kfz-Verkehr auf der B 64 im Bereich der bestehenden Gebäude. Geprüft werden muss somit im vorliegenden Fall die Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen zur planerischen Lösung des durch die Lärmvorbelastung erzeugten Konfliktes. Über den Umgang mit dem festgestellten Immissionskonflikt ist im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu entscheiden. Um im Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten zu können, werden im Ergebnis passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Auf Teil I Begründung wird verwiesen.

Gewisse Auswirkungen in der **Bauphase** (Lärm, Staub und Abgase) auf die Nachbarschaft durch Baustellenverkehr und Bautätigkeit werden nicht zu vermeiden sein. Auf Grund der geringen zusätzlichen Baumöglichkeiten sind diese Belastungen jedoch als nicht gravierend einzustufen. Zusätzliche Maßnahmen sind voraussichtlich nicht erforderlich.

b.3) Abfallwirtschaft, Ver- und Entsorgung (zu a.3)

Durch die Bestandsüberplanung ergeben sich aus Umweltsicht keine erkennbaren besonderen Anforderungen oder Auswirkungen auf Fragen der Abfallwirtschaft oder der Ver- und Entsorgung. Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit durch ungeordnete Abfallentsorgung sind im Plangebiet nicht zu erwarten, so dass hierdurch voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen auftreten werden.

b.4) Sparsamer Energieeinsatz, Nutzung erneuerbarer Energien

Durch die zusätzliche Bebauung wird im Plangebiet Energiebedarf ausgelöst. Angestrebt wird ein sparsamer Energieeinsatz, auf den die Bauleitplanung allerdings keinen

Einfluss hat. Die Nutzung erneuerbarer Energien kann ebenfalls nicht vorbereitet, sondern nur angeregt werden.

Schutzgut Mensch - Zwischenergebnis:

Es verbleiben nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand in der Summe **voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen** auf die Schutzbedürfnisse der Menschen. Es wird erwartet, dass die umweltrelevanten Belange aller Betroffenen nach den gesetzlichen Maßstäben zu einem angemessenen Ausgleich gebracht werden können.

2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen - Landschaftspflege

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Das Plangebiet liegt in Ortskernlage, es ist komplett anthropogen beeinflusst. Das Plangebiet wird bereits heute intensiv baulich genutzt bzw. ist für Stellplatzanlagen versiegelt, besondere oder wertvolle Grünstrukturen sind hier nicht vorhanden. Innerhalb des Grünstreifens zwischen Clarholzer Straße und Stellplatzanlage östlich des Imbiss stocken einige größere straßenbegleitende Laubbäume. Nur einige wenige Laubbäume (i.W. Birken) sind bestimmend für den Innenbereich. Einige Grundstücke südlich der Clarholzer Straße sind mit Laubhecken eingefasst.

Im Geltungsbereich der Änderung sind Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten nicht bekannt. Trotz der nur sehr geringen Vegetation bietet das Plangebiet dennoch Lebensraum für einige Tierarten. Die Hecken stellen z.B. für buschbrütende Vögel Lebens- und Nahrungsraum dar. Insgesamt belebt die Vegetation optisch die Bebauung/Versiegelung des Gebietes und beeinflusst damit das Wohlbefinden des Menschen.

Durch die vorliegende XII. Änderung können die kleinflächigen Grünstrukturen z.T. nicht erhalten werden. Besondere Auswirkungen auf das weitere Umfeld werden nach heutigem Stand durch die Änderung jedoch nicht gesehen.

Detaillierte floristische oder faunistische Aussagen und Kartierungen liegen nicht vor. Nach dem bisherigen Kenntnisstand werden auf Grund der Bestandüberplanung die vorliegenden Erkenntnisse als ausreichend bewertet.

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

Auf Grund der Bestandsüberplanung und Festsetzung von Verkehrsbegleitgrün sind keine nachteiligen verbleibenden Auswirkungen erkennbar, Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung bzw. Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sind nicht erforderlich. Aus naturschutzfachlicher und stadtgestalterischer Sicht wird empfohlen - unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit - Baumpflanzungen in die Planungen zu integrieren, um eine dem heutigen Bestand ähnliche Gehölzkulisse zu entwickeln.

Schutzgut Tiere und Pflanzen - Zwischenergebnis:

Es entstehen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen im Sinne des UVP-Gesetzes.

2.1.3 Schutzgut Boden

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Gemäß Bodenkarte NRW⁴ 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 worden⁵. In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten. Das Plangebiet ist bereits seit vielen Jahrzehnten baulich genutzt, so dass die ursprünglich vorhandenen Böden hier nicht mehr vorhanden sein werden.

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 weitgehend bebaut bzw. die Freiflächen versiegelt, von einer wesentlichen Neuversiegelung ist daher nicht auszugehen.

Im Plangebiet sind bisher keine **Altablagerungen** bekannt. Das Plangebiet befindet sich jedoch im direkten Anschluss an die Bahntrasse, der Gleiskörper liegt noch innerhalb des Geltungsbereiches. Bereits im Jahr 2000 wurden **Bodenuntersuchungen** zur Belastungssituation des Untergrundes durchgeführt⁶, mögliche Auswirkungen der Bahntrasse durch Entnahme von Bodenproben im (Nah)Bereich des Gleiskörpers sowie durch die Entnahme einer Mischprobe des oberflächennah lagernden Gleisschotters wurden hierbei ermittelt. Auf das Gutachten wird verwiesen. Im Ergebnis liegt eine Belastung des Gleisschotters durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in Teilbereichen des Geländes vor. Die Belastung durch PAK ist vermutlich auf die mit Teeröl getränkten Bahnschwellen zurück zu führen. Belastungen durch Schwermetalle, Bezo(a)pyren u.Ä. konnten nicht nachgewiesen werden.

Laut Gutachten besteht jedoch keine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch, solange die bestehende Überdeckung mit Gleisschotter vorliegt oder eine neue Abdeckung / Versiegelung aufgetragen wird. 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.

⁴ Geologisches Landesamt: Bodenkarte NRW 1:50.000, Blatt L4114 Rheda-Wiedenbrück, Krefeld 1991

⁵ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

⁶ Bericht zu Bodenuntersuchungen im Bereich des Bahnhofsgeländes in Herzebrock, Dr. Weßling Beratende Ingenieure GmbH, Altenberge, 30.06.2000

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

Die Mischgebiete sind bereits heute weitgehend versiegelt. Ggf. erfolgende zusätzliche Versiegelung ist auf das notwendige Maß zu beschränken. Grundsätzlich ist der Verlust offenen Bodens nicht ausgleichbar. Im Rahmen der XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 wird eine Neuversiegelung jedoch nur in geringem Umfang ermöglicht, Maßnahmen zur Eingriffsverringerung sind daher nicht erforderlich.

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 Entfernung des Materials bzw. Abbruch der Gebäude 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.

Schutzgut Boden - Zwischenergebnis:

Aufgrund der Bestandsbebauung und des geringen Umfanges möglicher zusätzlicher Versiegelung sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Es entstehen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Sinne des UVP-Gesetzes.

2.1.4 Schutzgut Wasser

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Im Plangebiet sind keine **Oberflächengewässer** betroffen.

Das Grundwasseraufkommen und die Grundwasserneubildungsrate sind auf Grund der baulichen Vorbedingungen im Änderungsbereich als gering einzustufen. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine besonderen „Empfindlichkeiten“ (Sickervermögen des Bodens) und auch keine Vorbelastungen durch Altlasten bekannt. Im Nahbereich der Bahn können jedoch ggf. Beeinträchtigungen durch Bodenverunreinigungen auftreten.

Die Beseitigung der Schmutz- und Oberflächenwässer erfolgt durch die stadteigenen Kanäle des vorhandenen Trennsystems.

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

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

Auf Grund der Bestandsüberplanung und im Verhältnis zu der bestehenden Rechtslage sind ggf. erfolgende zusätzliche Eingriffe überschaubar. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sind daher nicht erforderlich.

Schutzgut Wasser - Zwischenergebnis:

Durch die zwangsläufig mit möglichen Baumaßnahmen einhergehenden Bodenversiegelungen erfolgen dauerhaft Eingriffe in den Wasserhaushalt der überbauten Flächen. Diese sind auf Grund des geringen Umfanges überschaubar.

2.1.5 Schutzgut Luft und Klima

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Das **Klima** im Raum Herzebrock-Clarholz ist ozeanisch geprägt. Merkmale sind ein ausgeglichener Jahrestemperaturverlauf und relativ hohe Niederschläge. Die Hauptwindrichtung ist Westsüdwest.

Durch die im Norden direkt angrenzende stark befahrene Bundesstraße 64 wird die Luftqualität im Plangebiet negativ beeinflusst. Aktuelle, kleinräumige Daten zum Klima oder zur **Luftbelastung** (mögliche Luftschadstoffe, hier v.a. Stickstoffoxid, Benzol, Ruß und Staub-PM10) in Herzebrock-Clarholz liegen jedoch nicht vor. Die vorhandene Vegetation wird diese Beeinträchtigungen nur bis zu einem gewissen Grade wieder ausgleichen können.

Durch Bebauung mit Emissionen aus Heizung und Verkehr, Erwärmungen durch Versiegelung und daraus folgenden Winddüsen und Luftverwirbelungen wird die Luftbelastung insgesamt erhöht, ohne dass dies für das Plangebiet näher quantifiziert werden kann. Auf Grund der ortsüblichen Bebauung werden hier jedoch derzeit keine besonderen Probleme gesehen, die eine weitere Begutachtung erfordern könnten.

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

Neben der **reduzierten Windgeschwindigkeit** ist das **typische Siedlungsklima** vor allem durch den bereits vorhandenen hohen Anteil versiegelter Flächen mit dadurch reduzierter Luftfeuchtigkeit und erhöhten Temperaturmaxima bereits heute gegeben. Weitergehende Maßnahmen sind - auch auf Grund der Bestandssituation - nicht vorgesehen.

Schutzgut Klima und Luft - Zwischenergebnis:

Vorbelastungen des Plangebietes sind bereits durch die Bundesstraße 64 gegeben, weitere negative Auswirkungen durch die Änderung des Bebauungsplanes werden derzeit nicht gesehen.

2.1.6 Schutzgut Landschaft

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Der Geltungsbereich der vorliegenden Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 ist vollständig anthropogen beeinflusst. Selbst die etwas größeren Bäume werden innerhalb des fast vollständig bebauten/versiegelten Gebietes kaum prägend wirksam.

Durch den Bebauungsplan Nr. 212 bzw. dessen IX. Änderung bestehen bereits Baurechte. Angesichts der Rahmenbedingungen und im Vergleich zu den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes führt die Änderung voraussichtlich zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

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

Auf Grund der Bestandsüberplanung und im Verhältnis zu der bestehenden Rechtslage sind ggf. erfolgende zusätzliche Eingriffe überschaubar. Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sind daher nicht erforderlich.

Schutzgut Landschaft - Zwischenergebnis:

Es entstehen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft im Sinne des UVP-Gesetzes.

2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

a) Bestandsaufnahme, allgemeine Konfliktlage und Bewertung der Umwelt

Im Plangebiet selber sind keine **Bau- und Bodendenkmäler** bekannt, auch keine Objekte, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes bei der Stadt oder beim Westfälischen Amt für Denkmalpflege aufgeführt sind. Die Gebäude im Plangebiet besitzen keinen besonderen baugeschichtlichen Wert. Grundsätzlich wird jedoch auf einschlägige denkmalschutzrechtliche Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG).

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

Der Bebauungsplan enthält planungsrechtliche und gestalterische Festsetzungen, die zu einer geordneten städtebaulichen und gestalterischen Entwicklung des Plangebietes und des Ortsbildes beitragen.

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter - Zwischenergebnis:

Negative Auswirkungen durch die Änderung des Bebauungsplanes werden nicht gesehen, das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter wird nicht erheblich durch die Planung beeinflusst.

2.1.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Konsequenzen

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

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

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

2.2.1 Prognose über die Umweltentwicklung bei Durchführung der Planung

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

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes tragen zu einer geordneten städtebaulichen und gestalterischen Umgestaltung und Aufwertung des zentralen Bahnhofsbereiches unter Beachtung der bestehenden (Wohn-)Nachbarschaft bei. Die Realisierung des Vorhabens wird zur Aufwertung des ÖPNV durch die Neugestaltung des Bahnhofes Herzebrock sowie die Anlage von P+R-Parkplätzen, einer Radstation und einer Buschleife mit Bushaltestellen in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt beitragen. Die Überplanung wird zu keiner wesentlichen Neuversiegelung führen. Durch die vorliegende Planung wird der bestehende Immissionskonflikt (Vorbelastung durch den Verkehr auf der B 64) erstmals planerisch gelöst. Besondere Belastungen der Umwelt werden mit dem Vorhaben nicht verbunden sein.

2.2.2 Prognose über die Umweltentwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Sofern das Planungsziel der XII. Änderung nicht umgesetzt wird, ist vermutlich vorerst keine Veränderung der Bestandssituation zu erwarten. Das städtebaulich unbefriedigende Bahnhofsumfeld würde zumindest kurzfristig erhalten bleiben.

Mittel- bis Langfristig wäre jedoch die Umgestaltung des Plangebietes gemäß den Festsetzungen der IX. Änderung mit einer ähnlich hohen Versiegelung nicht ausgeschlossen.

2.3 Planungsalternativen

a) Standortdiskussion auf Flächennutzungsplanebene

Auf Grund der o.g. Rahmenbedingungen und der städtebaulichen Entwicklungsziele betreibt die Gemeinde Herzebrock-Clarholz die XII. Änderung, um das Bahnhofsumfeld neu zu ordnen. Durch die Überplanung eines Bestandsgebietes sind Standortalternativen nicht gegeben. Die Fläche ist zudem als Gemischte Baufläche und Bahnanlage im Flächennutzungsplan dargestellt. Auf den FNP wird verwiesen. Hieraus ergibt sich die Standortentscheidung für die vorliegende Planung innerhalb des Siedlungszusammenhangs. Das grundlegende Ziel eines Mischgebietes ist an diesem Standort in

Herzebrock heute ohne Alternative und berücksichtigt sehr weitgehend die Situation im Umfeld.

b) Alternativen in der Projektplanung

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 ist somit problematisch, Alternativen in der Projektplanung bestehen auf Grund der Bestandsbebauung der Altanlieger kaum. Die XII. Änderung ermöglicht darüber hinaus ergänzende Bebauung östlich des alten Bahnhofsgeländes zur Vervollständigung des baulichen Zusammenhanges und unterstützt das Ziel, den zentralen Bereich nachhaltig aufzuwerten.

In den frühzeitigen Beteiligungsschritten nach §§ 3(1), 4(1) BauGB sind keine Hinweise oder Anregungen eingegangen, die alternative Lösungen innerhalb des Plangebietes (Aufteilung der Bauflächen, Anpflanzungen, Erschließung) etc. erfordern.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Verfahren und Vorgehensweise in der Umweltprüfung

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

- Die Straßenplanung ist durch das Ingenieurbüro Röver, Gütersloh erarbeitet worden.
- Die Geräuschimmissionsbelastung, die durch den Verkehr auf den neu geplanten Nutzungen voraussichtlich auf die (Wohn-)Nachbarschaft einwirkt, ist durch eine Schalltechnische Untersuchung ermittelt worden (Büro AKUS GmbH, November 2006).
- Die Belastungssituation des Bodens ist für Teile des Bahnhofsgeländes im Vorfeld des Planverfahrens untersucht worden (Bericht zu Bodenuntersuchungen im Bereich des Bahnhofsgeländes in Herzebrock, Dr. Weßling Beratende Ingenieure GmbH, Altenberge, 30.06.2000).

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

Der Bebauungsplan Nr. 60 stellt allerdings grundsätzlich eine Angebotsplanung dar, so dass die genaue Bebauung auf den neu geplanten Bauflächen sich erst im Zuge der späteren Erschließung ergeben wird. Bestimmte Auswirkungen durch Bebauung oder Verkehrsemissionen z.B. auf Lokalklima und Grundwasser können i.W. nur allgemein behandelt werden, zumal auch detaillierte Messmethoden nicht zur Verfügung stehen. Einige Erfahrungen liegen insofern aber für den Planbereich durch die Erschließung der benachbarten Bereiche bereits vor. Maßgebliche Umweltprobleme oder ein weiter-

gehender Untersuchungsbedarf im Planverfahren sind hieraus jedoch nach heutigem Stand nicht zu erkennen.

3.2 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen

- Im Rahmen der Abriss- und Revitalisierungsmaßnahmen auf dem Areal des Bahnhofes ist zur Überwachung der Umweltauswirkungen eine enge Abstimmung zwischen Gemeinde und den zuständigen Behörden (auch über ggf. noch ausstehende Bodenuntersuchungen) vorgesehen.
- Die Bebauung ist im Plangebiet nach den bauordnungsrechtlichen Anforderungen und Verfahren vorzunehmen, diesbezügliche Überwachung und ggf. notwendige Instrumentarien zur Durchsetzung der Anforderungen sind ebenfalls dort geregelt.
- Die vorliegende schalltechnische Untersuchung stellt die Geräuschemissionen durch den Kfz-Verkehr auf den neu geplanten Nutzungen im Plangebiet dar. Diese Annahmen sollten nach einem angenommenen Zeithorizont von 10 Jahren ggf. überprüft werden.

Zudem sollen unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden frühzeitig ermittelt werden. Da die Gemeinde Herzebrock-Clarholz keine umfassenden Umweltüberwachungs- und Beobachtungssysteme betreibt, werden die Fachbehörden gebeten, weiterhin die entsprechenden Informationen an die Gemeinde weiterzuleiten.

4. Allgemeine Zusammenfassung des Umweltberichtes

Der Umweltbericht zur XII. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 „Herzebrock-Mitte I“ beschreibt und bewertet gemäß §§ 2, 2a BauGB die Umwelt und die möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens. Der Umweltbericht informiert die Öffentlichkeit hierüber und soll den betroffenen Bürgern eine Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Planung betroffen sein können. Abschließend dient er als Grundlage für die bauleitplanerische Prüfung und Abwägung der Gemeinde Herzebrock-Clarholz nach dem Baugesetzbuch (BauGB).

Das Plangebiet beinhaltet das Bahnhofsumfeld in der zentralen Ortslage Herzebrock. Der Geltungsbereich umfasst insgesamt etwa 1,77 ha. Das Plangebiet ist i.W. bebaut bzw. für Stellplatzanlagen versiegelt, besondere oder wertvolle Grünstrukturen sind nicht vorhanden.

Wesentliches Planungsziel ist die bauliche und gestalterische Verbesserung des Bahnhofsbereiches in den nächsten Jahren. Der Bebauungsplan regelt die Nutzungsmaße durch konkrete Festsetzung im Bebauungsplan und steuert die Erweiterung der Mischgebiete unter Berücksichtigung der Nachbarschaft und der Lage des Plangebietes zwischen Bundesstraße und Bahntrasse.

Zudem ist vorgesehen die Bahnhofstraße in das Plangebiet zu verlängern und östlich des Bahnhofsgebäudes, in direkter Nachbarschaft zum Schienenhaltepunkt, eine Buschleife mit Bushaltestellen zu entwickeln.

Durch das Vorhaben ergeben sich nach heutigem Kenntnisstand zunächst Beeinträchtigungen der Umwelt durch erhöhtes Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebietes. Die Situation ist gutachterlich untersucht worden. Die durch die Nutzung der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sowie des Busbahnhofes erzeugten Geräuschimmissionen halten die Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV für Mischgebiete innerhalb des Plangebietes ein. Außerhalb des Plangebietes werden sogar die Immissionsgrenzwerte der 16. BimSchV für Wohngebiete eingehalten. Durch die gewerblich genutzten privaten Parkplätze werden innerhalb des Plangebietes insgesamt die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete gemäß TA Lärm eingehalten.

Umweltrelevante Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft werden nach heutigem Kenntnisstand nicht gesehen. Die umweltrelevanten Belange der Nachbarschaft werden zudem durch maßvoll abgestimmte Höhenfestsetzungen in Anlehnung an den heutigen Bestand angemessen gewahrt.

Umweltrelevante Auswirkungen auf die heutigen bzw. künftigen Nutzer/Bewohner des Plangebietes ergeben sich nach heutigem Kenntnisstand durch die Verkehrslärm-Vorbelastung durch den Verkehr auf der Clarholzer Straße (B 64). Auf die Vorbelastung wird im Bebauungsplan ausdrücklich hingewiesen. Auf den Lärmkonflikt ist im Bebauungsplan durch Festsetzung von passivem Schallschutz reagiert worden, so dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzbedürfnisse der Menschen gesehen werden.

Im Rahmen der bisherigen Festsetzungen durch die IX. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 212 waren Versiegelungen grundsätzlich in einem erheblichen Umfang zulässig. Die erneute Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes basiert auf einer veränderten Verkehrsführung mit einer ähnlich hohen Versiegelung. Wesentliche Neuversiegelungen sind nicht zu erwarten.

Der Eingriff in den Lebensraum wird somit insgesamt für vertretbar und die Planung als in sich ausgeglichen erachtet. Die letztliche Entscheidung hierzu ist in der bauleitplanerischen Abwägung zu treffen. In diesem Sinne sind die Auswirkungen und das Vorhaben vor dem Hintergrund der planerischen Aufgaben und Entwicklungsziele der Gemeinde Herzebrock-Clarholz zu prüfen und zu bewerten.

Nachtrag März 2007:

In der Offenlage gemäß § 3(2) BauGB im Januar/Februar 2007 haben sich über die o.g. Inhalte des Umweltberichtes und über die Erörterung in der Begründung zum Bebauungsplan hinaus keine Informationen oder Hinweise auf besondere umweltrelevante Fragestellungen oder Probleme ergeben, die eine weitere Prüfung oder eine Änderung des Umweltberichtes erfordern könnten (vgl. Beratungsvorlagen Februar/März 2007).

Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück, im Januar 2007, Nachtrag im März 2007