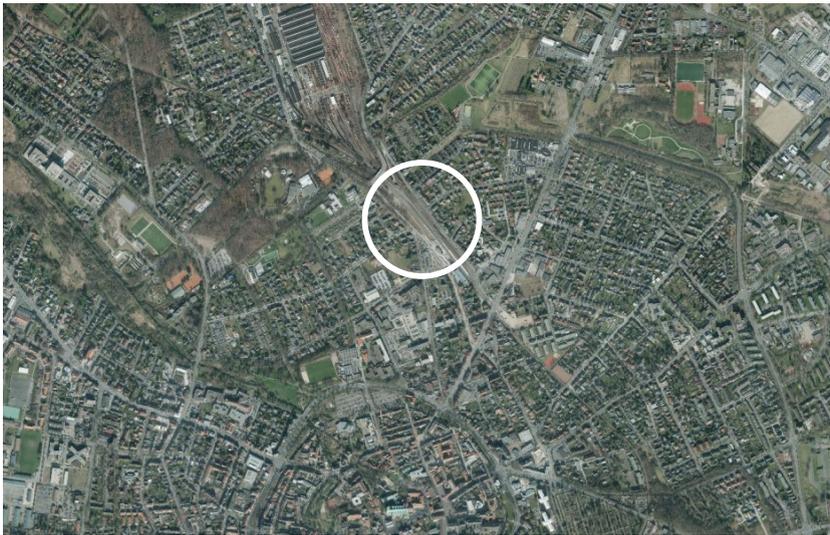


Begründung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“



Erstellt von

Drees & Huesmann Planer
Bielefeld

in Abstimmung mit dem
Stadtplanungsamt
Paderborn

im Juni 2020

Verfahrensschritt:

Frühzeitige Beteiligung der
Öffentlichkeit gemäß § 3 (1)
BauGB sowie frühzeitige Be-
teiligung der Behörden und
der sonstigen Träger öffentli-
cher Belange gemäß § 4 (1)
BauGB

INHALTSVERZEICHNIS

1	Planungsanlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung	4
2	Verfahren	5
3	Lage im Stadtgebiet / Räumlicher Geltungsbereich des Bauleitplanes	7
4	Städtebauliche Bestandsaufnahme	7
5	Planungsvorgaben	10
5.1	Regionalplan	10
5.2	Flächennutzungsplan	11
5.3	Derzeit verbindliches Planungsrecht	12
6	Belange des Städtebaues	13
6.1	Bindungen für die Plankonzeption	13
6.1.1	Denkmalpflege	13
6.1.2	Gestaltungssatzung	13
6.2	Städtebauliche Konzeption und Erschließung (Vorhaben- und Erschließungsplan)	13
6.3	Planungsalternativen	15
7	Planungsrechtliche Festsetzungen	16
7.1	Art der baulichen Nutzung	16
7.2	Maß der baulichen Nutzung / Bauweise	17
7.3	Höhe baulicher Anlagen / Überbaubare Grundstücksfläche	18
7.4	Baugestalterische Festsetzungen	19
7.5	Verkehrsflächen / Erschließung / Aufstellflächen der Feuerwehr	20
7.6	Grünordnung	20
8	Planungsauswirkungen	20
8.1	Belange der Ver- und Entsorgung	20
8.2	Belange der Denkmalpflege	22
8.3	Belange der Umweltschutzgüter / Umweltprüfung	22
8.3.1	Belange des Bodenschutzes	25

8.3.2	Belange des Immissionsschutzes	26
8.3.2.1	Lärmimmissionen durch den vorhandenen Schienen- und Straßenverkehr	26
8.3.2.2	Immissionsschutz bzgl. des Schienen- und Straßenverkehrs	28
8.3.2.3	Lärmimmissionen durch das vorhandene Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG (DB AG)	31
8.3.2.4	Immissionsschutz bzgl. des Gewerbelärms	33
8.3.2.5	Veränderung der Lärmimmissionen in der Nachbarschaft durch das Planvorhaben	33
8.3.2.6	Schienenverkehrserschütterungen	34
8.3.3	Artenschutz	34
8.3.4	Ausgleichsproblematik und Zuordnung	35
8.3.5	Klimaschutz / Energieeffizienz	35
9	Hinweise / Sonstiges	36
10	Bestandteile des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	37
11	Gesamtabwägung	38

1 Planungsanlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Die Eigentümerin „Projektentwicklung Paderborn Nordbahnhof GmbH & Co. KG“ eines ca. 5.000 m² großen Grundstücks im Bereich der Nordstraße (Gemarkung Paderborn, Flur 71, Flurstück 1319), südwestlich der Gleisanlage der Deutschen Bahn und nordöstlich der Nordstraße, hat mit Schreiben vom 13.04.2017 einen Antrag zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gem. § 12 Baugesetzbuch (BauGB) zur Nachverdichtung einer Innenbereichsfläche gestellt.

Inhalt der Planung innerhalb des baurechtlich zurzeit nicht abschließend geregelten Bereiches ist eine Neubebauung, bestehend aus vier Baukörpern (BK), die der Wohn- sowie Geschäfts- und Büronutzung im Sinne einer Mischnutzung dienen sollen.

Insgesamt besteht das Vorhaben aus fünf Gebäuden, wobei das südlichste Gebäude (sog. Baukörper 1) über den in diesem Teilbereich wirksamen Bebauungsplan (Baunutzungsplan) Nr. 1 „Kernstadt Paderborn im Stadtteil Paderborn“ bereits baurechtlich genehmigt worden ist. Dieses Gebäude wird daher nicht in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ integriert.

Gemäß aktuellem Planungsstand sollen 85 Wohnungen (zum Großteil Kleinstwohnungen mit weniger als 45 m² Wohnfläche) entstehen.

Mit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den bisher baurechtlich nicht abschließend geregelten Teilbereich (außerhalb des Bebauungsplanes Nr. 1), soll die von dem Antragsteller angestrebte bauliche Entwicklung dieses Grundstücksbereiches planungsrechtlich abgesichert werden.

Die Stadt Paderborn macht mit der Entsprechung des Antrages auf diese Bauleitplanung von der Möglichkeit Gebrauch, vorhandene konkrete Projekt-/Bauwünsche, die mit dem bestehenden Baurecht nicht vereinbar sind, zum Anlass zu nehmen, durch ihre Bauleitplanung entsprechendes Baurecht zu schaffen.

Dies liegt im zulässigen Spektrum des planerischen Gestaltungsraumes der Kommune, so dass bei einer positiven Reaktion auf bestimmte Ansiedlungs-/Entwicklungswünsche der darauf bezogenen Planung nicht etwa von vornherein die städtebauliche Rechtfertigung fehlt.

In diesem Fall wird eine innerstädtische Brache einer sinnvollen Nachnutzung zugeführt, indem Flächen für Gewerbe sowie Wohnraum geschaffen werden. Die Lage des Gebietes ist gut in das innerstädtische Gesamtgefüge der Kernstadt Paderborn integriert.

Entscheidend für die Frage der Beachtung der Erfordernisse des § 1 (3) BauGB ist allein, ob die jeweilige Planung - mag sie nun mittels Antrag von privater Seite initiiert worden sein oder nicht - in ihrer konkreten Ausgestaltung darauf ausgerichtet ist, den betroffenen Raum sinnvoll städtebaulich zu ordnen.

Mit der vorgelegten Planung kann eine städtebaulich sinnvolle Raumkante auf der Ostseite der Nordstraße geschaffen und damit verbunden ein sinnvoller Übergang in das Stadtgefüge ermöglicht werden. Der dominante achtgeschossige Kopfbau in Verbindung mit der weiteren mehrgeschossigen Bebauung fügt sich aus stadtgestalterischer Sicht in das Stadtbild ein und rundet insbesondere unter Berücksichtigung der einheitlichen architektonischen Formensprache das städtebauliche Umfeld angemessen ab.

Die geplante Bebauung stellt insgesamt eine sinnvolle städtebauliche Ergänzung der örtlichen Situation dar.

Mit der planungsrechtlichen Vorbereitung der Nachnutzung des ehemaligen Bahnareals zum Zwecke einer gemischten Nutzung aus Wohnen und Gewerbe in Form von Geschosswohnungsbau wird den städtischen Entwicklungsvorstellungen für den Standort entsprochen.

2 Verfahren

Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn hat in seiner Sitzung am 04.05.2017 beschlossen, den Antrag zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gem. § 12 Baugesetzbuch (BauGB) zur Nachverdichtung des Innenbereiches im Bereich zwischen der Gleisanlage der Deutschen Bahn und der Nordstraße anzunehmen und die Verwaltung beauftragt, ein entsprechendes Aufstellungsverfahren einzuleiten.

Dem Vorhabenträger ist durch einen Aufstellungsbeschluss durch den Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn in seiner Sitzung am 27.06.2019 das politische Signal zur positiven Begleitung der Planung verdeutlicht worden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan erhält den Titel Nr. 298 „Nordstraße“.

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gelten grundsätzlich dieselben verfahrensrechtlichen und materiellen Regelungen, die auch sonst für Bebauungspläne maßgeblich sind.

Spezielle Sonderregelungen sind dadurch bedingt, dass der Vorhaben- und Erschließungsplan seiner Konzeption nach eine objektbezogene Vorhabenplanung und keine Angebotsplanung ist. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan hat drei Bestandteile:

- Der Vorhaben- und Erschließungsplan – VEP – (objektbezogene Vorhabenplanung)
- Der vorhabenbezogene Bebauungsplan
- Der Durchführungsvertrag

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Satzung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan muss das gesamte 'Regelungspaket' (VEP als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit seinen verbindlichen Festsetzungen einerseits und ergänzende Regelungen im Durchführungsvertrag andererseits) vorliegen und zum Gegenstand der Abwägung des zuständigen Organes der Gemeinde gemacht werden.

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes soll gem. § 13a BauGB durchgeführt werden.

Von einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB einschließlich der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich (vgl. § 13a (2) Ziffer 4 BauGB) wird gemäß § 13a (3) Ziffer 1 BauGB abgesehen. Damit ist auch kein Umweltbericht erforderlich.

Gemäß § 13a BauGB besteht die Möglichkeit, für Maßnahmen der Innenentwicklung das beschleunigte Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB sind gegeben:

- Die Planung dient der Innenentwicklung, indem eine Bebauung einer zurzeit im Innenbereich gelegenen nicht-überbaubaren Grundstücksfläche ermöglicht wird.
- Die Planung stellt eine Nachverdichtungsmaßnahme dar.
- Die Planung dient der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum.

Die zulässige Grundfläche nach BauNVO innerhalb des Änderungsbereiches liegt faktisch unter 20.000 m² (Plangebietsgröße ca. 6.000 m²). Eine Betrachtung der Kumulation der Grundfläche, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind, kann hier entfallen.

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist nach § 13a (1) Satz 4 und Satz 5 BauGB ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan

a)

die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

oder nach Landesrecht unterliegen und

b)

wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Ziffer 7b BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

zu a) - keine Zulässigkeit von UVP-pflichtigen Vorhaben

Dies bedeutet, dass durch die Bebauungsplanung keine Vorhaben zugelassen werden, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ ist kein Vorhaben, welches einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, geplant (Gebiet für Wohn-, Geschäfts- und Büronutzung).

Innerhalb der festgesetzten Fläche ist mit dem Bebauungsinhalt keine Nutzung verbunden, die einer Genehmigung nach BImSchG bedarf und somit formal einer Notwendigkeit zur Durchführung einer Prüfung bzw. Vorprüfung des Einzelfalles nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt.

zu b) - keine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Ziffer 7b genannten Schutzgüter

Hiermit sind die nach Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) geschützten Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000: FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete) gemeint (§ 32 BNatSchG).

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ werden keine Erhaltungsziele und Schutzzwecke der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Natura 2000: FFH-Richtlinie oder Vogelschutz-Richtlinie) beeinträchtigt.

Es ist festzustellen, dass mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ kein Vorhaben, welches der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, vorbereitet wird. Auch liegen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der Schutzgüter nach § 1 (6) Ziffer 7b BauGB vor.

Die Voraussetzung für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB ist somit gegeben.

Bei der Anwendung des § 13a BauGB kann auf die Durchführung des Verfahrensschritts der frühzeitigen Beteiligung verzichtet werden.

Hiervon wird aufgrund der exponierten Lage des Plangebietes innerhalb des Stadtgebietes, einhergehend mit dem Erfordernis einer breiten Unterrichtung und Erörterung für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebietes, kein Gebrauch gemacht.

Die Planaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ erfolgt im sog. Vollverfahren mit frühzeitiger Beteiligung gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB und der anschließenden öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB.

Verfahrensschritte:

Annahme des Antrages auf Einleitung des Verfahrens	Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	04.05.2017
Aufstellungsbeschluss	Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	27.06.2019
Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB	Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	18.06.2020

3 Lage im Stadtgebiet / Räumlicher Geltungsbereich des Bauleitplanes

Die Fläche zwischen dem Bahngelände und der Nordstraße befindet sich ca. 700 m nördlich des Innenstadtrings (Luftlinie) im Bereich der Kernstadt Paderborns.

Der ca. 6.000 m² große Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ liegt im Bereich zwischen dem Teilstück der Schienenanlage zwischen dem Nordbahnhof und dem Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn und der Nordstraße.

Der räumliche Geltungsbereich des Gebietes wird begrenzt auf das Flurstück 1319 (Gemarkung Paderborn, Flur 71) sowie die Flurstücke 130, 121 (Teilfläche (TF)) und 123 (TF) (Gemarkung Paderborn, Flur 72).

Die Abgrenzung des Geltungsbereiches umfasst neben den Bereichen/Flächen, die in der Verfügung des Vorhabenträgers stehen (rd. 5.000 m²), auch einen Teil der öffentlichen Verkehrsfläche der Nordstraße, die an dieser Stelle als Böschung in Richtung des Vorhabensbereiches abfällt. Diese Fläche (Teilfläche aus Flurstück 121 – Nordstraße) soll von dem Vorhabenträger ebenso erworben werden wie das Flurstück 130 sowie eine Teilfläche aus dem Flurstück 123. Beide Flächen stehen in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang mit dem eigentlichen Vorhabenflurstück 1319 und sollen aufgrund der erforderlichen Gestaltung des Außenraumes des Vorhabens in den Vorhabensbereich integriert werden.

Der verbindliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist im Plan selbst durch Planzeichen festgesetzt.

4 Städtebauliche Bestandsaufnahme

Das Plangebiet selbst diente als sogenannte Ladestraße der bereits aufgegebenen Güterabfertigung am Paderborner Nordbahnhof. Derzeit stellt sich die Fläche als Brache dar, welche temporär als Stellplatz zum Parken von PKWs genutzt wird. Das Plangebiet wird verkehrlich über die Nordstraße erschlossen.

Das Quartier um den Nordbahnhof ist von mischgebietszugehörigen Nutzungen geprägt. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befindet sich das Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn (DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH). Die eigentlichen Werkshallen liegen über 500 m nördlich des Plangebietes. In räumlicher Nähe liegt die schienenseitige Werkszufahrt mit den

dahinter anschließenden Rangierflächen für eine Zugbildung. Im südlichen Geländeteil des Werkes finden Rangier- und Kupplungsvorgänge der Züge statt. Zwischen dem Ausbesserungswerk und dem Plangebiet befindet sich ein Straßendamm (Dr.-Rörig-Damm). Südwestlich und (nord-)östlich grenzen Wohngebiete an das Plangebiet an. Südwestlich befinden sich zudem das IN VIA St. Lioba Berufsförderzentrum, das Edith-Stein-Berufskolleg, eine Kleingartensiedlung, die Grünanlage des Schützenhofgeländes und das Rolandsbad. Weiter in südlicher Richtung befinden sich eine KiTa und ein Nahversorgungsmarkt.

Die nähere Umgebung des Plangebietes weist überwiegend eine zwei- bis dreigeschossige Bebauungsstruktur auf, welche überwiegend dem Wohnen dient.

Eigentumsverhältnisse

Die Flurstücke Nr. 130, 121 (TF) und 123 (TF), Flur 72, welche den Böschungsbereich der Nordstraße darstellen, befinden sich im städtischen Besitz.

Das Flurstück 1319, Flur 71, wurde bereits zum 31.01.2009 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die „Freistellung“ entspricht der „Entwidmung“. Die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn kann nur aufgegeben werden, wenn festgestellt wird, dass das öffentliche Verkehrsbedürfnis an ihr derzeit und auf absehbare Zeit entfallen ist. Das ist hier abschließend geschehen. Die Entbehrlichkeitsprüfung für die Gesamtfläche/Entwidmungsfläche ist erfolgt.

Die Freistellung der entbehrlichen Flächen ist die Voraussetzung für das Bebauungsplanverfahren und die Sicherung der auch weiterhin gewidmeten Bahnanlagen im Anschluss an das Plangebiet.

Die Fläche der Ladestraße am Bahnhof Paderborn Nord ist genutzt als Serviceeinrichtung der DB Netz AG – die Fläche dient weiterhin Bahnbetriebszwecken.



Luftbild/Bestandssituation



Lageplan

Anbindung an den ÖPNV

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist gegeben. Die Bushaltestelle Nordbahnhof befindet sich im unmittelbaren Anschluss zum Plangebiet und wird von drei Buslinien des Unternehmens PaderSprinter jeweils im 30-Minuten-Takt angefahren:

Linie 2 (Wewer – Marienloh)

Linie 5 (Hauptbahnhof – Ingolstädter Weg)

Linie 12 (Thuner Siedlung – Hauptbahnhof).

Im Nahbereich befindet sich auch der Bahnhof Paderborn Nord der Deutschen Bahn AG. Über den Bahnhof ist die Erreichbarkeit der Senne-Bahn RB 74 gesichert, die eine gute öffentliche Verbindung zwischen Paderborn und Bielefeld ermöglicht. Auf der Strecke verkehrt die Nord-West-Bahn in einem 30-Minuten-Takt.

In Kombination mit den vorgenannten Buslinien wird somit ein guter öffentlicher Nahverkehr gewährleistet.



Blick von Südosten in Richtung Ausbesserungswerk



Blick in Richtung der gegenüberliegenden Bebauung im Tegelweg



Blick von Nordwesten



Blick von Westen auf den Bahnsteig „Paderborn Nord“



Blick in Richtung Südosten



Blick von Westen auf den Bahnsteig „Paderborn Nord“

5 Planungsvorgaben

5.1 Regionalplan

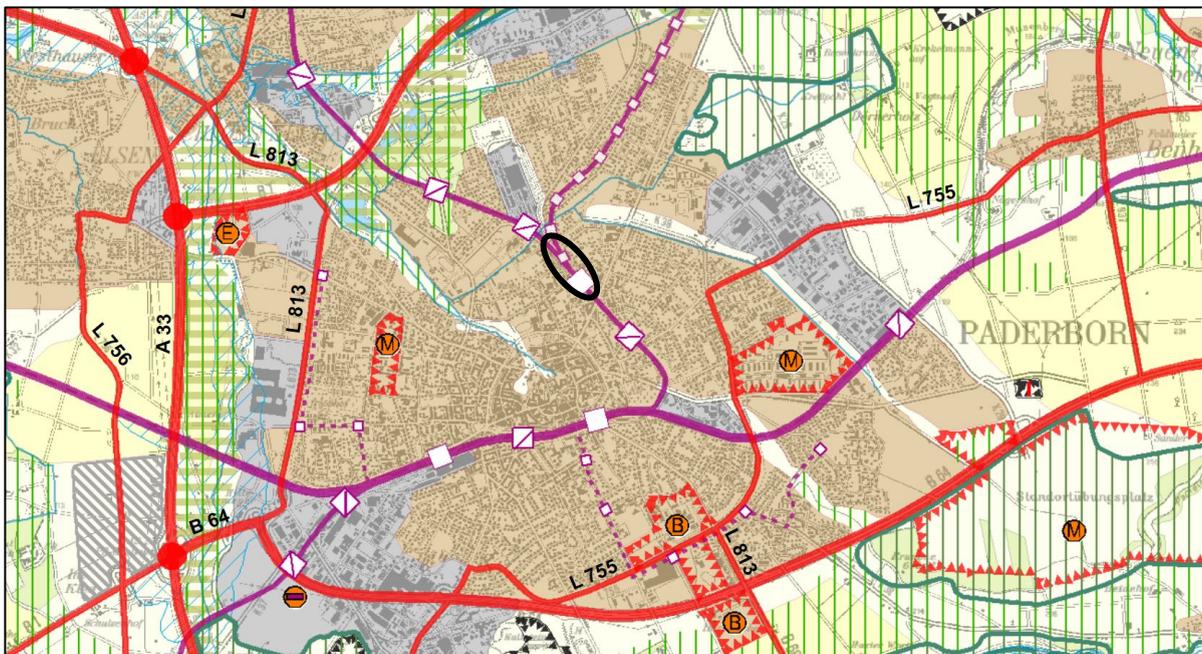
Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

Das Plangebiet ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Paderborn-Höxter innerhalb eines „Allgemeinen Siedlungsbereiches“ (ASB) dargestellt. Die Darstellung gilt auch für die angrenzenden Flächen im Umfeld des Plangebietes.

Im Bereich des Plangebietes sind zudem Schienenwege des überregionalen und regionalen Verkehrs mit einem Bahnhof im Bestand dargestellt. Darüber hinaus ist die in Richtung Marienloh verlaufende Bahnstrecke als sonstiger regionalplanerisch bedeutsamer Schienenweg (Bestand und Planung) dargestellt.

Die Voraussetzung zur Entwicklung des Plangebietes für eine Wohnbebauung ist somit regionalplanerisch gegeben. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan gilt mit dem Ziel der Errichtung von Wohnbebauung sowie Gebäuden mit Gewerbe und Dienstleistungen als Nutzung somit als an die Ziele der Raumordnung angepasst.

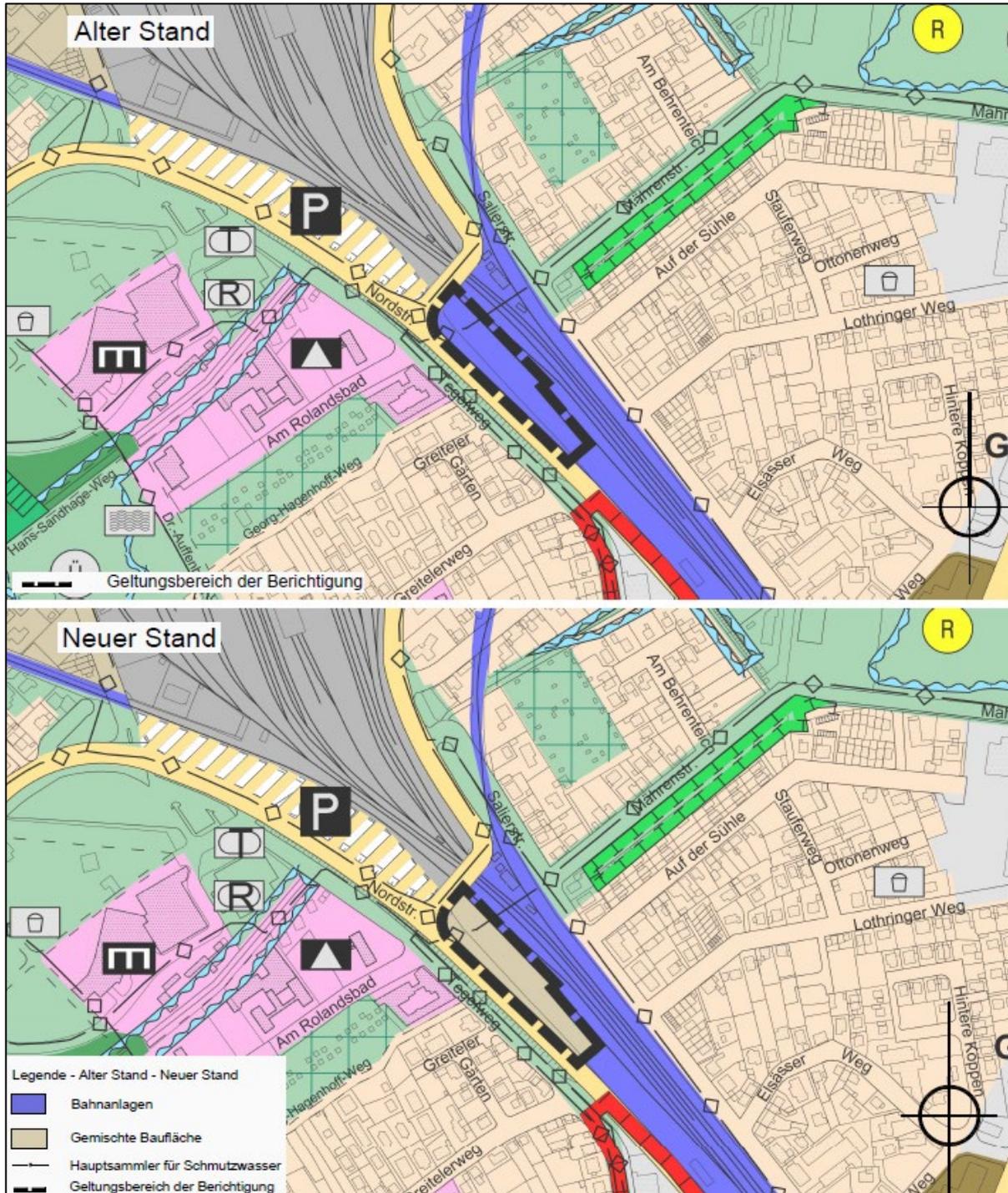
Zur Anpassung der Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung gem. § 1 (4) BauGB ist mit Schreiben vom 28.06.2017 eine Anfrage gem. § 34 Landesplanungsgesetz (LPIG) bzgl. der vorgesehenen Anpassung des Flächennutzungsplanes im Wege der Berichtigung (siehe 5.2 Flächennutzungsplan) bei der Bezirksplanungsbehörde der Bezirksregierung Detmold gestellt worden. Von dort sind keine Bedenken aus landesplanerischer Sicht vorgetragen worden.



Ausschnitt Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Paderborn-Höxter (Kreise Paderborn und Höxter), Detmold 2008 - mit der Lage des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“

5.2 Flächennutzungsplan

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn ist das Plangebiet als „Fläche für Bahnanlagen“ dargestellt. Die Darstellung gilt auch für die umgebenden Flächen in Richtung Südosten. Die südlich und nordwestlich angrenzenden Flächen sind als „Überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraßen“ dargestellt.



Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Paderborn - ohne Maßstab - mit der Lage des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ (oben: Bestand; unten: Berichtigung)

Die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr.298 „Nordstraße“ zur Festsetzung beabsichtigte Nutzung „Gebiet für Wohn-, Geschäfts- und Büronutzung“ (siehe Kapitel 7.1) ist nicht aus der Darstellung des Flächennutzungsplanes gem. § 8 (2) BauGB entwickelt, da in diesem „Flächen für Bahnanlagen“ dargestellt ist.

Ein im beschleunigten Verfahren aufgestellter Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, kann gem. 13a (2) Ziffer 2 BauGB aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt worden ist, sofern die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes nicht beeinträchtigt wird. Dies ist in Anbetracht der städtebaulich sinnvollen Maßnahme der Innenentwicklung (Nachnutzung einer Brachfläche, siehe Kapitel 1) der Fall.

Der Flächennutzungsplan ist nach Abschluss des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gem. § 13a (2) Ziffer 2 BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen (von „Flächen für Bahnanlagen“ in „Gemischte Baufläche“).

Dem Entwicklungsgebot des § 8 (2) BauGB kann somit entsprochen werden.

Das Planvorhaben zur Nachnutzung der Brachfläche gibt den Anlass zur oben erläuterten Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Paderborn. Da es sich um eine nicht mehr genutzte Fläche der Bahnanlage handelt, welche sich in Innenstadtlage befindet, ist es städtebaulich sinnvoll, diese in eine Nachnutzung zu überführen.

5.3 Derzeit verbindliches Planungsrecht

Für den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit dem Teilbereich Baukörper 2 bis 5 besteht derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

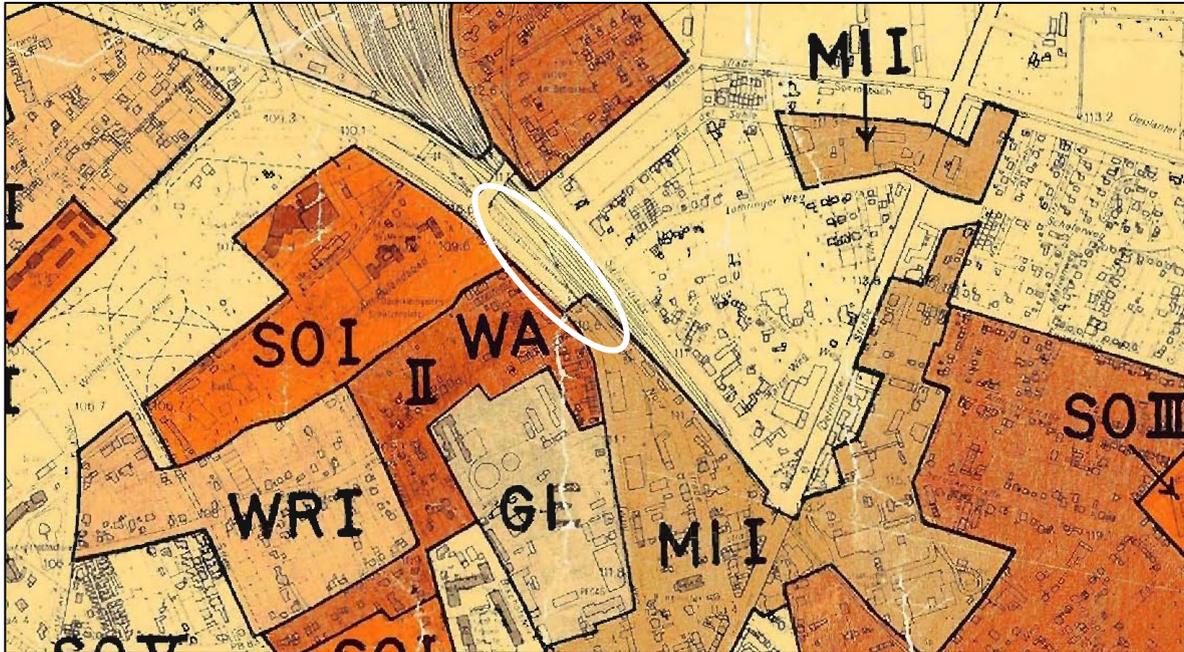
Im Bereich des Baukörpers 1, südöstlich des Plangebietes, befindet sich der Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes (Baunutzungsplan) Nr. 1 „Kernstadt Paderborn im Stadtteil Paderborn“, welcher im Jahr 1963 rechtskräftig geworden ist und i. V. m. § 34 BauGB die derzeitige planungsrechtliche Grundlage bildet. In dem Baunutzungsplan werden die Bauflächen im Ortsbaubereich der Stadt Paderborn, soweit es erforderlich ist, in Baugebiete gegliedert.

In dem als „MI I“ titulierten Mischgebiet ist mit dem Baukörper 1 ein viergeschossiges Gebäude plus Staffelgeschoss mit einer Mischnutzung bestehend aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe geplant/ genehmigt.

Die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse beträgt in diesem Mischgebiet drei. Die Ausnahme für eine Genehmigung mit mehr als drei Vollgeschossen darf erteilt werden, wenn die Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und die Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,1 bei vier und fünf Vollgeschossen und von 1,2 bei sechs und mehr Vollgeschossen nicht überschritten wird.

Der verbleibende nordwestliche Teil des Plangebietes befindet sich außerhalb von rechtsverbindlichen Bebauungsplänen.

Das Gelände des DB-Ausbesserungswerks nordwestlich des Plangebietes ist gemäß des Bebauungsplanes Nr. 1 der Stadt Paderborn als Industriefläche (GI) festgesetzt.



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan (Baunutzungsplan) Nr. 1 „Kernstadt Paderborn im Stadtteil Paderborn“ mit der Lage des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“

6 Belange des Städtebaues

6.1 Bindungen für die Plankonzeption

6.1.1 Denkmalpflege

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht aus bodenarchäologischer Sicht kein Anlass dafür, das Bauleitplanverfahren nicht durchführen zu können.

6.1.2 Gestaltungssatzung

Das Plangebiet/Quartier liegt außerhalb des Geltungsbereiches der „Satzung über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten im Kernbereich der Stadt Paderborn“.

6.2 Städtebauliche Konzeption und Erschließung (Vorhaben- und Erschließungsplan)

Bebauungskonzept

Innerhalb des Vorhabengebietes sind insgesamt vier Baukörper vorgesehen: Baukörper 2 bis Baukörper 5 (von Süden nach Norden).

Die Gebäude sollen Höhen zwischen fünf Geschossen (Baukörper 2) und acht Geschossen (Baukörper 5) aufweisen (inkl. Garagen- und Kellergeschosse). Die Steigerung in den Höhen von Baukörper 2 bis 5 erfolgt in Anlehnung an die Topografie vor Ort. Das Gelände steigt in nordwestlicher Richtung zur Brücke des Dr.-Rörig-Dammes an. Somit soll der Baukörper 5 als sogenannter Kopfbau mit exponierter Höhe den Abschluss des neu entstehenden Ensembles bilden.

Insgesamt soll das Gebiet eine gemischte Nutzung aufweisen. Die Baukörper 2 bis 4 dienen ausschließlich dem Wohnen. Im Baukörper 5 wird ausschließlich dem Gewerbe und Dienstleistungen Raum gegeben.

Durch unterschiedliche Wohnungsgrößen und Grundrisse mit 2- bis 4-Zimmer-Wohnungen soll das Projekt an einer attraktiven Stelle im Paderborner Stadtgebiet einen Beitrag zur Schaffung von innerstädtischem Wohnraum leisten. Es sollen gemäß aktuellem Planungsstand 85 Wohnungen (zum Großteil Kleinstwohnungen mit weniger als 45 m² Wohnfläche entstehen.

Die Quote von 30 Prozent gefördertem Wohnungsbau (bezogen auf die realisierte Wohnfläche) entsprechend den Leitlinien der Stadt Paderborn lässt sich in dem Gebiet umsetzen. Der Belang ist **im weiteren Verfahren** abzustimmen und lässt sich abschließend im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan regeln.

Als Antwort auf sozio-demografische Dynamiken lassen sich die vorgenannten Wohnungszuschnitte auch zukünftig verändern, z. B. sind aus einer 4-Zimmer-Wohnung zwei 2-Zimmer-Wohnungen zu gewinnen – umgekehrt ist eine Zusammenlegung von kleineren Einheiten möglich.

Das geplante Gewerbe zielt auf „innenstadttypische“ nicht störende Nutzungen ab. Gewerbeeinheiten mit hohen Kunden- und Besucherfrequenzen sollen möglichst vermieden werden.

Die geplante Silhouette des Gesamtkomplexes greift die Topografie der Örtlichkeit auf, indem die Geschossigkeit der Baukörper der zur Brücke hin ansteigenden Nordstraße folgt. Folgerichtig werden in dem vorgenannten Geländeanstieg in den einzelnen Baukörpern Untergeschosse gewonnen, in denen die PKW- und Fahrradstellplätze untergebracht werden sollen.

Für den Gesamtkomplex ist eine gemeinschaftliche Formensprache mit einem nach außen einheitlichen Gestaltungsprinzip angedacht, das jedoch durch die Anforderungen der einzelnen Baukörper und deren Nutzungen zu individuellen Ausprägungen führt.

Die Gebäudefigur lehnt sich dabei, analog zu den angrenzenden Bahnflächen, an der Erscheinung eines Bahnzuges mit Triebwagen und Wagons an, der parallel zu den Bahngleisen angeordnet wird. Am Kopf in Richtung Eisenbahnbrücke (Dr.-Rörig-Damm) ist der „Triebwagen“ als städtebauliche Dominante bzw. markanter Kopfbau mit acht Geschossen vorgesehen.

Durch die Bebauung kann die heute vorhandene Zäsur in Form einer mindergenutzten Bahnbrache zu einer sinnvollen städtebaulichen Ergänzung werden und auf der Westseite der Bahnstrecke an der Nordstraße ein Pendant zu der Bebauung östlich der Bahnstrecke gesetzt werden, um die Verkehrswege baulich zu fassen und zu begleiten.

Aus diesem Grund ist an dem Standort auch eine entsprechende Höhenentwicklung der Gebäude erforderlich. Aufgrund des gegenüber der Nordstraße topografisch tiefer liegenden Niveaus des Baugrundstückes, ist hier eine Überhöhung der Gebäude gegenüber der Straßenverkehrsfläche erforderlich, um die baubegleitende Wirkung zu erzielen. Städtebaulich ist eine sich nicht deutlich gegenüber dem Straßenniveau abbildende Bebauung nicht zu vertreten und würde hier eine nicht gewünschte stadtgestalterische Wirkung entfalten.

Die beabsichtigte Gebäudeentwicklung und die geplanten Gebäudehöhen lassen auch keine nachteiligen Auswirkungen auf das nutzungsstrukturelle Umfeld erkennen. Aufgrund der beidseitig des Bauvorhabens verlaufenden Verkehrsflächen (Straße und Bahn) sind in diese Richtungen deutliche Abstände zu der nächstgelegenen Bebauung gegeben. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Bebauung westlich der Nordstraße im Bereich des Tegelweges aufgrund der dort vorhandenen Topografie weitgehend unterhalb des Niveaus der Straßenverkehrsfläche der Nordstraße liegt und zudem von dieser durch eine Kulisse von großkronigen Bäumen getrennt ist.

Beeinträchtigungen der geplanten Vorhabenbebauung bzgl. der Belange Verschattung, Belichtung und Belüftung sind daher nicht zu erkennen, ebenso eine baulich erdrückende

Wirkung auf die Bestandsbebauung

Erschließungskonzept

Die Erschließung des Grundstückes ist über die Nordstraße vorgesehen. Die zwei Zufahrten befinden sich südöstlich des Baukörpers 2 sowie zwischen den Baukörpern 4 und 5. Die Zu- und Abfahrt südöstlich des Baukörpers 2 dient auch der Erschließung durch die Entsorgungsfahrzeuge/Müllabfuhr.

Stellplatzkonzept

Für die Gebäude ergibt sich folgender Stellplatzbedarf bzw. -nachweis. Dabei ist die räumliche Nähe zum ÖPNV-Anschluss bei der Bedarfsermittlung ebenso mindernd berücksichtigt, wie die Radverkehrsförderung.

Es werden im/am Gebäude neben den erforderlichen Fahrradstellplätzen zusätzliche Anhänger etc. für die Bewohner zur Verfügung gestellt. Diese würden eine Verringerung der Anzahl der notwendigen PKW-Stellplätze um bis zu 5% bedeuten.

Das Plangebiet / der Vorhabenbereich verfügt über eine „gute ÖPNV-Erschließung“. Hierfür kann ein Abminderungsfaktor von 20–40% angesetzt werden.

Baukörper	Stellplatzbedarf Pkw	Nachweis	Stellplatzbedarf Fahrrad	Nachweis
BK 2-4	34	47	78	90
BK 5	42	43	42	50
Gesamt	76	90	120	140

Das Stellplatzkonzept sieht Stellplätze unter den Gebäuden angeordnet vor. Im Bereich des Baukörpers 5 ist eine zweite Ebene vorgesehen, zudem sind in dem Bereich 13 ebenerdige Stellplätze geplant.

Das Ziel, ausreichende Stellplatzfläche für die nach den Zielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zulässigen Nutzungen geschäfts- bzw. wohnungsnah zu etablieren, wird durch die Planung der ebenerdigen Garagengeschosse mit Kellerräumen unterhalb der Gebäude erreicht.

Das durch die Planung vorgesehene mögliche Stellplatzangebot stellt ein realistisches Abbild des Bedarfes bei „normaler“ Ausprägung der in dem Plangebiet zulässigen Nutzungen dar und wird dem Anspruch an das individuelle Mobilitätsbedürfnis ebenso gerecht wie den Zielen der baulichen Innenentwicklung.

6.3 Planungsalternativen

Keine Planung

Sollte das Plangebiet keiner Planung unterzogen werden, würde der Bereich um die ehemalige Ladestraße als Brachfläche verbleiben. Eine innerstädtische Brachfläche in direkter Nachbarschaft zu einem Bahnhof und Nähe zum Innenstadtring ist städtebaulich nicht gewünscht.

Gewerbliche Nutzung

Eine gewerbliche Nutzung an dem Standort im Sinne eines gewerbegebietstypischen Betriebes ist vor dem Hintergrund der Lage des Standortes mit seiner direkten Nähe zum wohngeutzten Umfeld nicht zweckmäßig.

Einerseits wären durch die Wohnnutzung Einschränkungen hinsichtlich der gewerblichen Ausnutzbarkeit notwendig, andererseits wären immissionsrelevante Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe nicht gänzlich auszuschließen.

Eine rein gewerbliche Nutzung wäre somit im eigentlichen Sinne hier nicht zweckmäßig.

Einzelhandel / Verkaufsstellen

Die Steuerungsgrundsätze stellen sich nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Paderborn für diesen Bereich so dar, dass die Ansiedlung von nahversorgungs- und zentrenrelevanten Hauptsortimenten ggf. lediglich im Einzelfall bis zu einer Größenordnung von 800 m² Verkaufsfläche denkbar sein kann.

Die Nutzung wird jedoch aufgrund des Vorhabenbezuges der Planung nicht vorgesehen bzw. nicht für zulässig erklärt. Ein Bedarf ist zurzeit in diesem Bereich nicht zu erkennen.

Zudem werden keine Verkaufsstellen soweit der Verkauf in direkter Verbindung mit Betrieben von Produktions-, Handwerks-, Reparatur- und/oder Veredelungsprozessen steht („Handwerkerprivileg“) vorgesehen. Ein damit verbundener häufiger Zu- und Abgangsverkehr durch Kunden soll an der Stelle vermieden werden.

Vergnügungsstätten

In den gemischten Bauflächen (siehe Kapitel 5.2 Flächennutzungsplan und Kapitel 5.3 Planungsrecht) können Vergnügungsstätten des Freizeitsektors ggf. zulässig sein. Planungsrechtlich sind dabei kerngebietstypische und nicht-kerngebietstypische Vergnügungsstätten zu unterscheiden. In Mischgebieten sind gem. § 6 BauNVO nur nicht-kerngebietstypische Vergnügungsstätten zulässig und dies auch nur in den Teilen des Mischgebietes, die überwiegend gewerblich geprägt sind. Lediglich ausnahmsweise können sie auch in den anderen Teilen des Gebietes zugelassen werden. Dabei handelt es sich lediglich um kleinere Einrichtungen von Vergnügungsstätten, die für die Versorgung der Gebietsbevölkerung gedacht sind.

Das heißt, dass die Ansiedlung von Vergnügungsstätten an dem Standort unter bestimmten Bedingungen ggf. vorstellbar ist. Da sich hier aber auch sensible Nutzungen in der Nachbarschaft befinden, wäre unter Beachtung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und der anlagenspezifischen Standortanforderungen eine mögliche Umsetzung für den jeweiligen Einzelfall intensiv zu prüfen.

Die Nutzungen werden aufgrund des Vorhabenbezuges der Planung nicht vorgesehen bzw. nicht für zulässig erklärt. Das Plangebiet soll neben der Büro- und Geschäftsnutzung überwiegend dem Wohnen dienen und eine Mischung an Wohnformen anbieten.

Planungsalternativen zu der vorgesehenen Nutzungsmischung aus Wohnen und nicht störendem Gewerbe / Dienstleistungen werden somit nicht gesehen.

7 Planungsrechtliche Festsetzungen

Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Konzeptes sowie des Anlasses und der Ziele der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ werden folgende Festsetzungen getroffen:

7.1 Art der baulichen Nutzung

Innerhalb des Plangebietes erfolgt eine Festsetzung als „Gebiet für Wohn-, Geschäfts- und Büronutzung“.

Damit wird von der Möglichkeit des § 12 (3) Satz 3 BauGB Gebrauch gemacht, dass im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes die Stadt bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB gebunden ist.

Es wird somit kein Baugebietstyp nach BauNVO festgesetzt, sondern die Regelungen zur zulässigen Art der baulichen Nutzung konkret für das Vorhaben formuliert.

In dem Gebiet sind zulässig:

- a) *Gebäude und Räume zu Wohnzwecken einschließlich solcher, die ganz oder teilweise der Betreuung und Pflege ihrer Bewohner dienen – innerhalb aller Geschosse in den Baukörpern 2 bis 4.*
- b) *Gebäude und Räume für Geschäfts- und Büronutzung einschließlich solcher, die der Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender dienen – innerhalb aller Geschosse.*
- c) *Nicht störende Handwerksbetriebe wie Friseur, Schneider, Schuster, EDV-Support, Schlüsseldienst, Reinigung – ausschließlich im Erdgeschoss.*
- d) *Gastronomiebetriebe i. S. von Schank- und Speisewirtschaften einschließlich Imbissbetrieben – ausschließlich im Erdgeschoss*

Andere Nutzungen sind aufgrund des Vorhabenbezuges nicht zulässig.

Gegenstand der Festsetzungen zu a) und b) ist die primäre Ausrichtung der Nutzungsstruktur des Vorhabens durch eine Wohn- und Büro- / Geschäftsnutzung.

Gegenstand der Festsetzung zu c) ist die Zulässigkeit von Büro- und Geschäftsnutzungen sowie in der Regel gleichzustellenden Dienstleistungen.

Gegenstand der Festsetzung zu d) ist die Zulässigkeit von gastronomischen Einrichtungen.

7.2 Maß der baulichen Nutzung / Bauweise

Mit der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung innerhalb des Plangebietes soll zum einen die bauliche Dichte und zum anderen die Ausdehnung der zulässigen baulichen Anlagen geregelt werden.

Bauweise.

Als Bauweise ist eine abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO festgesetzt. Somit sind von der offenen Bauweise abweichende Baukörperlängen und -breiten von mehr als 50,00 m zulässig. Die Festsetzung wird getroffen, da die Tiefgaragen als unterirdische Bauwerke zusammenhängend eine Länge von über 50 m erreichen. Die Gebäude selbst sind jeweils unter 50m-Länge. Die geplanten Gebäude werden in offener Bauweise in einer „aufgereihten“ Form im Planbereich angeordnet.

Grundflächenzahl:

Der flächenmäßige Anteil des Baugrundstückes der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf wird mit der Grundflächenzahl (GRZ) begrenzt. Die maximal zulässige Grundflächenzahl wird bis maximal 0,8 zugelassen.

Abweichend von der Obergrenze des § 17 BauNVO von 0,8 ist zum Zwecke der Errichtung von Stellplätzen mit ihren Zufahrten gemäß § 19 (4) Satz 3 BauNVO die Überschreitung der GRZ zulässig.

Die Überschreitung ist erforderlich, um die zweckbestimmte Nutzung zu ermöglichen.

Die den Standort umgebenden Baugrundstücke sowie Schienen- und Verkehrsflächen begrenzen die Grundstücksgröße und somit die Entwicklungsmöglichkeit. Da die Grundstücksgröße nicht erweiterbar ist, muss eine höhere Ausnutzung des Baugrundstückes toleriert werden. Ohne diese Toleranz vorhabenbedingte umzusetzende Größe der Gebäude nicht zu realisieren und damit das Planungsziel obsolet.

Die Festsetzung der Überschreitung erfolgt im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, um einer ggf. im späteren Baugenehmigungsverfahren zu beantragenden Ausnahme nach § 31 (1) BauGB bereits zu begegnen. Bei der Ausnahme muss stets das „Regel-Ausnahme-Verhältnis“ gewahrt bleiben. Das heißt, die Ausnahme (hier die Überschreitung der

GRZ) muss der Einzelfall bleiben und nicht die Regel. Räumliche Bezugsgröße hierfür ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Die BauNVO sieht im § 19 (4) die Möglichkeit vor, Abweichungen von der Kappungsgrenze im Bebauungsplan als allgemein zulässig festzusetzen. Hierfür werden zwar nicht direkt die materiellen Voraussetzungen bestimmt, nichtsdestotrotz müssen jedoch auch hier, wie bei jeder Festsetzung im Bebauungsplan, städtebauliche Gründe für die Festsetzung vorliegen und die Grundsätze des § 1 (5) und (6) berücksichtigt werden. Hier sind die Anforderungen an gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse, die Belange des Umweltschutzes im Allgemeinen und die Bodenschutz- bzw. Flächenschutzklausel des § 1a BauGB im Speziellen zu nennen. Zur Konkretisierung dieser Belange können hilfsweise die Voraussetzungen des § 17 (2) und (3) BauNVO für eine allgemeine Überschreitung der GRZ-Höchstmaße herangezogen werden. Demnach ist eine Überschreitung möglich, wenn diese durch Maßnahmen ausgeglichen wird, die sicherstellen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse an diesem Standort werden sichergestellt (Immissionsschutz) und nachteilige Wirkungen für die Umwelt aus der Überschreitung der GRZ können vermieden werden (bereits versiegelte Fläche).

Es wird festgesetzt:

Eine Überschreitung der Obergrenze der Grundflächenzahl gemäß § 17 BauNVO von 0,8 durch Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, kann gem. § 19 Abs. 4 Satz 2 und 3 BauNVO i.V.m. § 21a Abs. 3 BauNVO in geringfügigem Ausmaß zugelassen werden.

Abstandsflächen:

Notwendige Abstandsflächen können auch auf dem angrenzenden Bahngelände nachgewiesen werden. Abgesichert ist dies über eine Gestattungszusage seitens der DB-Immobilien.

Bezüglich der Neubauvorhabens auf der angrenzenden Fläche ist im Verfahren bezüglich der Unterschreitung von Abstandsflächen sowie der Eintragung von Baulasten zwingend die DB über die DB Immobilien, Liegenschaftsmanagement / Kompetenzteam Baurecht zu beteiligen.

Im weiteren Verfahren wird noch geklärt, ob eine Festsetzung eines vom Bauordnungsrecht abweichenden Maßes der Tiefe der Abstandsfläche erforderlich ist.

7.3 Höhe baulicher Anlagen / Überbaubare Grundstücksfläche

Die Höhe der baulichen Anlagen wird innerhalb des Plangebietes differenziert festgesetzt. Dabei ist eine Überschreitung aufgrund von installationstechnischen Bauteilen, Aufzugszufahrten und Brandschutzwänden bis maximal 1,00 m ausnahmsweise zulässig.

Maximal zulässige Gebäudehöhe:

Baukörper 2	128,00 m ü. NHN	IV Geschosse
Baukörper 3	131,00 m ü. NHN	V Geschosse
Baukörper 4	134,00 m ü. NHN	VI Geschosse
Baukörper 5	139,00 m ü. NHN	VI Geschosse

Zusätzlich zu den genannten maximal zulässigen Gebäudehöhen sind folgende maximale Höhen der Garagen- und Kellergeschosse zulässig:

Baukörper 2, 3 und 4	115,50 m ü. NHN	I Geschoss
Baukörper 5:	117,00 m ü. NHN	II Geschosse

Die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe berücksichtigt gegenüber der Hochbauplanung zum Vorhaben eine Abweichung nach oben bei

Baukörper 2 von 0,70 m

Baukörper 3 von 0,70 m

Baukörper 4 von 0,70 m

Baukörper 5 von 0,79 m

um hier eine Flexibilität in der Ausführung (Dachaufbau etc.) zu gewährleisten.

Die Gebäudehöhe wird am fertiggestellten Gebäude am Dachabschluss/Attika bzw. am Schnittpunkt der Außenflächen der Dachhaut gemessen.

Mit den gestaffelten Gebäudehöhen von 5 – 8 Geschossen (incl. Garagen- und Kellergeschossen) wird an der Nordstraße eine markante straßenbegleitende Bebauung errichtet. Trotz des deutlichen Höhenunterschieds zur benachbarten Bestandsbebauung fügt sich das Gebäudeensemble mit den gestaffelten Höhen gut in das Quartier ein, da die Topografie des Geländes ebenfalls in Richtung Dr.-Rörig-Damm ansteigt. So bildet der 8-geschossige Baukörper 5 einen markanten Kopfbau vor der Brücke an der Kreuzung Dr.-Rörig-Damm - Nordstraße.

Aufgrund der Abstände zu der umgebenden Bebauung sind keine nachteiligen Wirkungen im Sinne einer unzumutbaren Verschattung bzw. einer nicht mehr realisierbaren Belichtung der Bestandsbebauung zu erwarten.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gem. § 23 BauNVO durch die Festsetzung von Baugrenzen definiert. Die festgesetzten Baugrenzen entsprechen in ihren Ausprägungen den geplanten Baukörpern und werden somit auf das konkrete Vorhaben bezogen beschränkt.

7.4 Baugestaltung

Die Neubauten weisen eine unterschiedliche Geschossigkeit mit Staffelgeschossen auf.

Die Gestaltung der Dachform wird einheitlich als Flachdach ausgeführt. Diese architektonisch zeitgemäße Bauweise ermöglicht eine maximale Ausnutzung der Fläche als Wohnraum.

Zudem wird für die Außengestaltung der Fassaden/Wände der Gebäude entlang der Bahnlinie geregelt, dass diese so herzustellen sind, dass Spiegelungen und Reflexionen nicht entstehen können. Wand- und Fassadenbegrünungen sowie das Aufbringen von Schallschutzlamellen sind zulässig.

Für die Gestaltung der nicht bebauten Flächen wird geregelt, dass diese gärtnerisch anzulegen, zu bepflanzen und dauerhaft zu unterhalten (erlaubt sind Bäume, Sträucher, bodendeckende Bepflanzung, Rasen) sind. Bei der Pflanzenauswahl sind die Standortbedingungen zu berücksichtigen, insbesondere ist auf die Stadtklimaverträglichkeit zu achten.

Weitere Regelungen zur Baugestaltung (Fassadengestaltung etc.) werden **im weiteren Verfahren** noch definiert sollen in dem Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan und nicht durch Festsetzungen vereinbart und getroffen werden. Dieses hat den Vorteil, dass im Falle von Änderungen und Ergänzungen der Regelungen kein Bauleitplanverfahren erforderlich wird, sondern ausschließlich der Vertrag zu überarbeiten und anzupassen wäre.

Die Gestaltung der Fassaden von allen Baukörpern wird in einem warmen sandfarbenen Farbton erfolgen. Außerdem ist für alle fünf Gebäude eine Klinkerfassade vorgesehen. So soll die bauliche Einheit des Ensembles optisch verdeutlicht werden.

Ebenso wie die ansteigende Geschossigkeit von Baukörper I bis Baukörper V, ist auch die Fassadengestaltung gestaffelt geplant. Demnach ist der Anteil der Klinkerfassade von Baukörper I bis Baukörper V hin abnehmend. Folglich weist der Baukörper I den größten Anteil an Klinkerfassade auf und der Baukörper V hingegen den geringsten Anteil.

7.5 Verkehrsflächen / Erschließung / Aufstellflächen der Feuerwehr

Innerhalb des Plangebietes werden keine öffentlichen Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Das Gebiet ist mittels zweier Grundstückszufahrten unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche der Nordstraße angeschlossen.

Die Nordstraße stellt somit die Haupteerschließungsstraße des Plangebietes dar.

Im Norden des Plangebietes wird eine Platzsituation im Sinne eines Gebäudeauftraktes am Eingangsbereich des Baukörpers 5 vorgesehen. Es ist beabsichtigt den Platz niveaugleich an den Dr.-Rörig-Damm anzusetzen. Eine Befahrbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist hier nicht beabsichtigt und soll planungsrechtlich durch ein Zu- und Abfahrtsverbot ausgeschlossen werden. Zu- und Abgänge für Fußgänger sind von der Festsetzung nicht betroffen.

7.6 Grünordnung

Die nicht überbauten Flächen, sofern diese nicht als Bewegungsfläche für PKWs dienen, werden gärtnerisch angelegt. Insbesondere der Grünstreifen entlang der Nordstraße soll als straßenbegleitendes Grün mit hochstämmigen Laubbäumen gestaltet werden.

Der Randbereich des Vorhabengebietes soll eingefriedet werden. Dabei wird, unter Berücksichtigung der angrenzenden Straßenverkehrsfläche sowie der Gleisanlage, eine geeignete Bepflanzung mit Hecken und Sträuchern vorgesehen.

Verpflichtende Festsetzungen/Regelungen zur Begrünung sollen in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht getroffen werden, da hierzu ein ausreichendes Begrünungskonzept im Rahmen des Durchführungsvertrages erfolgen kann. Es erfolgt lediglich eine Regelung zur Begrünung der nicht bebauten Flächen im Rahmen der baugestalterischen Festsetzungen.

8 Planungsauswirkungen

8.1 Belange der Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist vollumfänglich an das Ver- und Entsorgungsnetz innerhalb der Stadt Paderborn angeschlossen. Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem. Im Zusammenhang mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 ist insbesondere der, den Änderungsbereich querende, Hauptschmutzwassersammler zu beachten.

Elektrische Energie und fernmeldetechnische Einrichtungen

Die Versorgung mit Elektrizität erfolgt durch den zuständigen Versorgungsträger.

Der Anschluss an fernmeldetechnische Einrichtungen kann durch die im Gebiet vorhandenen Versorgungsträger erfolgen.

Gas

Die Gasversorgung erfolgt durch den für das Plangebiet zuständigen Versorger.

Trinkwasser

Die Trinkwasserversorgung erfolgt durch den zuständigen Versorgungsträger.

Löschwasser

Um bei einer Brandbekämpfung wirksame Löscharbeiten durchführen zu können, muss gem. §§ 17 (1) und 44 (1) BauO NRW eine ausreichende Löschwassermenge zur Verfügung stehen. Zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung wird gem. DVGW-Arbeitsblatt – W 405 eine

Wassermenge von 1.600 l/min (96 m³/h) für die Dauer von 2 Stunden von der zuständigen Feuerwehr als ausreichend angesehen. Die vorhandene Löschwasserversorgung ist gegebenenfalls durch zusätzliche Hydranten zu ergänzen, so dass der Abstand der Hydranten untereinander 150 m nicht überschreitet.

Nach Angaben des zuständigen abwehrenden Brandschutzes haben die Hydranten an der Nordstraße im Bereich des Plangebietes einen Abstand von 300 m zueinander. Demnach ist die Setzung eines weiteren Hydranten, auf Höhe der geplanten Zufahrt, notwendig.

Hierzu erfolgen Abstimmungen **im weiteren Verfahren**.

Schmutzwasser

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Trennsystem. Das Gebiet kann an den in der Nordstraße befindlichen Schmutzwasserkanal angeschlossen werden.

Zudem quert der Hauptschmutzwassersammler (SWK) das Plangebiet in Richtung Mährenstraße/Salierstraße. Der geplante Baukörper 5 befindet sich über diesem Sammler. Da sich auf dem Grundstück der Kontrollschacht zu diesem Sammler befindet, muss dieser Zugang gewährleistet bleiben.

In der „Gutachterlichen Stellungnahme zur geplanten Überbauung des vorh. SWK und zur geplanten Querung des RWK im Zuge des Bauvorhabens Paderborn Bebauungsplan 298 „Nordbahnhof“ (Kaiser Ingenieure, Bielefeld, September 2017) sind die Bedingungen formuliert, die eine Überbauung des Kanals erlauben.

Diese Bedingungen werden Bestandteil des Durchführungsvertrages:

- Wandscheiben und deren Gründungen sind unbedenklich, wenn die Druckkegel ihrer Fundamente unterhalb des SWK verlaufen
- Fundamente sind so tief zu führen, dass selbst bei einer im Falle von Wartungsarbeiten am SWK möglicherweise notwendigen Grundwasserabsenkung deren Statik nicht beeinträchtigt wird.
- Die Rampen dürfen eine maximale Neigung von 15% aufweisen,
- Auf der Ost- und auf der Westseite des geplanten Gebäudes Nr. 5 ist jeweils ein Schachtbauwerk auf die Betonleitung DN 1200 zu setzen. Der vordere Schacht 65073035 würde dann als Blindschacht ausgebildet, d. h. das Bauwerk würde bis oberhalb des Rohrscheitels gekürzt und mit einer Betonabdeckplatte verschlossen. Vor dem Verschließen würden die Bermen bis Unterkante Platte aufgemauert.
- Als Anfahrmöglichkeit müssen auf beiden Seiten des Gebäudes Rampen geschaffen werden.
- Durch die o. g. Wandscheiben innerhalb der Garagendecks ist ein Arbeitsraum gegeben, der für Wartungsarbeiten an dem SWK auf einer Breite von ca. 8,15 m und einer Höhe von ca. 4,74 m über die gesamte Länge der Überbauung genutzt werden kann.

Unter diesen Auflagen wäre eine Überbauung des SWK durch Gebäude Nr. 5 auch hinsichtlich der Ermöglichung von Inspektions- und Wartungsarbeiten unbedenklich. Reparaturarbeiten zur Behebung örtlich begrenzter Schäden können bei dem begehbaren Kanal ebenso durchgeführt werden wie Beschichtungsverfahren oder Auskleidungsverfahren. Gleiches gilt für Inspektionsarbeiten, wie Kanalreinigung, TV-Untersuchung etc., die auch durch die Überbauung jederzeit ohne Probleme möglich sind.

Alternativ besteht die Möglichkeit, den Kanal in den Bereich zwischen Baukörper 5 und Baukörper 4 und somit nach Süden zu verlegen.

Bzgl. der zu wählenden Alternative erfolgt eine Abstimmung **im weiteren Verfahren**.

Aus diesem Grund werden vorerst beide Kanalverläufe durch die Festsetzung einer mit einem Leitungsrecht zugunsten des Stadtentwässerungsbetriebes Paderborn (STEB) zu belastenden Flächen gesichert.

Niederschlagswasser

Gemäß § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) soll das anfallende Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über die Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Aufgrund der baulichen Dichte und der geringen Größe der Freifläche soll das anfallende Niederschlagswasser in den vorhandenen Regenwasserkanal eingeleitet werden. Dieser befindet sich am nordöstlichen Böschungsfuß der Nordstraße.

Aufgrund der geplanten Anschüttung und baulichen Inanspruchnahme im Bereich der Nordstraße ist, aus Sicht des Stadtentwässerungsbetriebes Paderborn (STEB), eine Umlegung des Regenwasserkanals notwendig, um die Entwässerung des Gebietes weiterhin gewährleisten zu können.

Diese Umlegung durch die Festsetzung einer mit einem Leitungsrecht zugunsten des Stadtentwässerungsbetriebes Paderborn (STEB) zu belastenden Flächen gesichert.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den Anschluss an den zuständigen Abfallentsorgungs- & Stadtreinigungsbetrieb Paderborn (ASP).

Im östlichen Teil des Plangebietes wird eine mit einem Fahrrecht zugunsten des ASP zu belastenden Flächen festgesetzt. Die Inanspruchnahme der Nordstraße am Abfuhrtag ist für die Entsorgung nicht erforderlich.

8.2 Belange der Denkmalpflege

Aus den Bindungen für die Planung ergeben sich über die Regelungen der „Satzung über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten im Kernbereich der Stadt Paderborn“ keine weiteren denkmalpflegerischen Vorgaben.

8.3 Belange der Umweltschutzgüter / Umweltprüfung

Das Plangebiet erfüllt die Bedingungen an einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB (siehe Kapitel 3 *Verfahren*). Eine Umweltprüfung ist daher nicht notwendig. Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, wird nicht vorbereitet.

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden. Die Umweltbelange sind dennoch in der Begründung zum Bebauungsplan zu betrachten.

Es ergeht bzgl. der zu betrachtenden Schutzgüter folgende Beurteilung:

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes
Mensch	Die Fläche ist anthropogen, durch die intensive Nutzung als sogenannte Ladestraße der Bahn, überformt.	Mit der geplanten Bebauung wird die innerstädtische Brachfläche in eine Nachnutzung gebracht. Die geplante Nutzung hat keine negativen Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung. Das Schutzgut Mensch wird nicht tangiert. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können gewährleistet werden. <i>Keine erhebliche Beeinträchtigung</i>
Pflanzen und Tiere	Das Fachinformationssystem (FIS) nennt für das Messtischblatt 4218 „Paderborn“, Quadrant 4, für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Lebensräume insgesamt rd. 30 Arten als planungsrelevant. Unter den Tierarten sind neben mehreren Vogel- und Säugetierarten eine Amphibienart und eine Reptilienart. Die Landschafts- und Informationssammlung dokumentiert für den Untersuchungsraum kein Vorkommen planungsrelevanter Arten. Schutzgebiete oder naturschutzfachlich wertvolle Flächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Als mögliche Konfliktarten wurden folgende Arten ermittelt: Zauneidechse und Mauereidechse	Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) Ziffer 1 BNatSchG (Töten und Verletzen) kann unter Anwendung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. (Siehe Kapitel 8.5.1) <i>Keine erhebliche Beeinträchtigung</i>
Naturraum und Landschaft	Das Plangebiet befindet sich im Bereich der Kernstadt Paderborns und ist bereits stark anthropogen überformt. Im Bereich des Vorhabengebietes sind weder naturnahe Strukturen noch landschaftsbildende Elemente vorhanden.	Die Planung berührt weder Landschafts- noch Naturraum. <i>Keine erhebliche Beeinträchtigung</i>
Boden und Fläche	Der derzeitige Zustand des Plangebietes ist als Brachfläche zu definieren. Durch die frühere Nutzung als Ladestraße der Bahn ist der Boden in	Mit der geplanten Bebauung wird ein erhöhter Versiegelungsgrad gegenüber der heutigen Bebauung erreicht. Eine natürliche Bodenfunktion

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes
	seiner natürlichen Beschaffenheit und Funktion bereits überformt.	<p>ist aufgrund der intensiven Vornutzung, soweit derzeit ersichtlich, nicht mehr vorhanden. Somit ist trotz eines höheren Versiegelungsgrades nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung</i></p>
Gewässer/ Grundwasser	Das Plangebiet befindet sich in einem Hochwasserrisiko- bzw. Hochwassergefahrenbereich des „HQ 100“ sowie des „HQ extrem“. Jedoch liegt die Fläche im Gebiet potenziell gefährdeter Flächen, welche sich hinter Schutzeinrichtungen befinden.	<p>Mit der geplanten Bebauung geht eine Verstärkung der Versiegelung einher. Der geplante Versiegelungsgrad lässt dennoch keine erheblichen Beeinträchtigungen im Bereich der Grundwasserneubildung erwarten, da die Fläche zuvor als Ladestraße der Bahn genutzt wurde und somit davon auszugehen ist, dass diese bereits stark verdichtet wurde.</p> <p>Die Lage in einem Hochwasserrisikobereich ist für dieses Vorhaben ohne Belange, da die Fläche nur dann überflutet wird, wenn diese Schutzeinrichtungen versagen.</p> <p><i>Keine erheblichen Beeinträchtigungen</i></p>
Luft/Klima	Die Fläche liegt im Innenbereich und bildet ein Stadtkern- / Stadt-Klimatop.	<p>Mit der Planung und der Versiegelung wird sich die lufthygienische Situation in und um das Plangebiet nicht verändern.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung.</i></p>
Kultur- und Sachgüter	Im Plangebiet und seinem Umfeld sind keine Baudenkmäler vorhanden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht aus bodenarchäologischer Sicht kein Anlass dafür, das Bauleitplanverfahren nicht durchführen zu können.	<p>Mit der Planung ergeben sich keine Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung</i></p>
Insgesamt sind infolge der Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter und somit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.		

8.3.1 Belange des Bodenschutzes

Es werden Böden im Innenbereich in Anspruch genommen. Das Vorhabengebiet, welches als ehemalige Ladestraße zum Bahngelände genutzt wurde, stellt sich derzeit als Brachfläche dar.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs auf Grund der langjährigen gewerblichen Nutzung Bodenverunreinigungen.

In dem Zusammenhang ist eine „Ergänzende abfalltechnische Untersuchung“ (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, Hagen, Januar 2013) erstellt worden.

Im Vorfeld der Veräußerung der Fläche an den Vorhabenträger hat im April 2012 bereits eine Altlastenuntersuchung stattgefunden. Die Untersuchungsergebnisse ergaben keine Gefährdung eines Schutzgutes im Rahmen der BBodSchV, jedoch Belastungen, die zu erhöhten entsorgungsrelevanten Mehrkosten führen können.

Um den hier in Rede stehenden Aufwand abschätzen zu können, ist die „Ergänzende abfalltechnische Untersuchung“ erstellt worden.

Insgesamt wurden acht Bodenproben entnommen. Das Bohrgut wurde vor Ort nach geologisch-organoleptischen Kriterien aufgenommen und nach DIN 4023 in Schichtenverzeichnissen dokumentiert.

Im Ergebnis zeigt die Untersuchung, dass teilweise Bodenmaterial aus abfalltechnischer Sicht zu entsorgen ist.

Zukünftige Bauarbeiten werden deshalb durch einen im Altlastenbereich erfahrenen Gutachter überwacht. Bei Erdarbeiten erfasste Bodenverunreinigungen werden nach abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt. Alle Maßnahmen zum Umgang mit Verunreinigungen werden vorab mit dem Kreis Paderborn als zuständige Untere Bodenschutz- und Untere Abfallwirtschaftsbehörde abgestimmt.

Die Ziele des Boden- und Klimaschutzes sind im Baugesetzbuch in § 1 bzw. § 1a geregelt. Danach soll sparsam und schonend mit Grund und Boden umgegangen werden, zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen soll verringert werden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung, Maßnahmen zur Innenentwicklung und Begrenzung der Bodenversiegelung.

Dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ wird durch das Vorhaben uneingeschränkt Rechnung getragen, indem keine neuen Flächen im Außenbereich, sondern bereits erschlossene und derzeit in Brache befindliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Für das Plangebiet sind eine Altlastenuntersuchung/Gefährdungsabschätzung der Flächen Bahnhofstraße und Nordbahnhof sowie eine ergänzende abfalltechnische Untersuchung (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, Oktober 2012 / Januar 2013) erstellt worden.

Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Proben in die LAGA-Zuordnungs-klassen Z 0, Z 1.1 und Z 2 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall einzustufen wären und aus abfalltechnischer Sicht zu entsorgen sind.

Es wird in die „Hinweise“ im vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen:

Umgang mit vorhandenem Boden

Das bei künftigen Erdarbeiten auf dem Flurstück 1319 anfallende Material der LAGA Zuordnungs-kategorie Z 2 ist unter der Aufsicht eines in der Bodensanierung erfahrenen Gutachters aufzunehmen, zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Das Entsorgungsdokument ist spätestens vier Wochen nach Ende der Aushubarbeiten dem Umweltamt der Stadt Paderborn vorzulegen.

8.3.2 Belange des Immissionsschutzes

Die Belange des Immissionsschutzes sind im Rahmen der Abwägung nach § 1 (7) BauGB fehlerfrei zu ermitteln und abzuwägen. Daher muss im Rahmen der Bauleitplanung der auf das Baugebiet einwirkende Verkehrs- und Gewerbelärm ermittelt und dahingehend berücksichtigt werden, dass der Lärm im Rahmen der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 (6) Ziffer 1 BauGB) nicht nur nicht gesundheitsschädlich, sondern in der konkreten städtebaulichen Situation auch zumutbar ist. Das Abwägungsgebot des § 1 (7) BauGB ist verletzt, wenn

- eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt oder
- der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens ist dem Abwägungserfordernis jedoch genügt, wenn sich die zur Planung berufene Gemeinde im Widerstreit verschiedener Belange für die Bevorzugung des einen und damit notwendigerweise für die Zurückstellung des anderen Belanges entscheidet.

Im vorliegenden Fall ist sowohl der Verkehrslärm durch die westlich angrenzende Nordstraße sowie die Schienentrasse im Osten des Plangebietes maßgeblich zu betrachten als auch der Betrieb des Ausbesserungswerkes der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Mit der Schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ in Paderborn (Lärmkontor Hamburg, März 2020) sind die schalltechnischen Wirkungen

- des umliegenden Verkehrs und
- des gewerblichen Betriebes (Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG (DB AG))

untersucht und bewertet worden.

Mögliche Konfliktbereiche an der Planbebauung werden aufgezeigt und Vorschläge zu Schallschutzmaßnahmen erarbeitet.

8.3.2.1 Lärmimmissionen durch den vorhandenen Schienen- und Straßenverkehr

In der Bauleitplanung kommen zur Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, zur Anwendung. Im Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 sind als Zielvorstellungen für den Schallschutz im Städtebau schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung genannt. Konkrete an schutzbedürftiger benachbarter Bebauung einzuhaltende Richt- oder Grenzwerte sind nicht enthalten. Im Rahmen der Abwägung aller Belange in der Bauleitplanung können die Orientierungswerte sowohl über- als auch unterschritten werden, sie haben in erster Linie empfehlenden Charakter und lauten bei der Beurteilung von Verkehrslärm für allgemeine Wohngebiete (WA), Mischgebiete (MI) und Gewerbegebiete (GE):

		WA / MI / GE
tagsüber	(06:00 bis 22:00 Uhr):	55 / 60 / 65 dB(A)
nachts	(22:00 bis 06:00 Uhr):	45 / 50 / 55 dB(A)

Für ein allgemeines Wohngebiet sieht die DIN 18005 Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts vor. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gelten aber im Regelfall auch noch als gewahrt, wenn die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete

von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) bzw. 45 dB(A) nachts unterschritten werden, da auch diese Baugebiete dem Wohnen dienen und die Orientierungswerte hierauf zugeschnitten sind.

Neben der Orientierung an den Werten der DIN 18005 kann die Plangeberin zur Ermittlung und Bewertung von Verkehrslärm aber auch zulässigerweise auf die höheren Grenzwerte des § 2 (1) der 16. BImSchV als Abwägungsleitlinie zurückgreifen. Die 16. BImSchV ist für die Zumutbarkeit von Verkehrsgereuschen für Baugebiete mittelbar anwendbar, wobei die Zumutbarkeit anhand einer umfassenden Würdigung aller Umstände des Einzelfalles und insbesondere der speziellen Schutzwürdigkeit des jeweiligen Baugebietes zu beurteilen ist. Dort werden für allgemeine Wohngebiete (WA), Mischgebiete (MI) und Gewerbegebiete (GE) folgende Immissionsgrenzwerte genannt:

		WA / MI / GE
tagsüber	(06:00 bis 22:00 Uhr):	59 / 64 / 69dB(A)
nachts	(22:00 bis 06:00 Uhr):	49 / 54 / 59dB(A)

Die schalltechnische Untersuchung zeigt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten am nördlichsten Baukörper (BK 5) im Tagzeitraum der Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 65 dB(A) am Tag weitgehend eingehalten wird. An zwei Immissionsorten an der Nordfassade liegen Überschreitungen von bis zu 1 dB(A) am Tag vor. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Gewerbegebiete am Tag in Höhe von 69 dB(A) wird am Baukörper (BK 5) vollständig eingehalten. Der nächtliche Orientierungswert der DIN 18005 für Gewerbegebiete von 55 dB(A) wird an keinem Immissionsort eingehalten. Allerdings besteht aufgrund der geplanten Büronutzung (kein erhöhter nächtlicher Schutzanspruch) keine Beurteilungsrelevanz.

An den übrigen geplanten Wohngebäuden (BK 2, BK 3 und BK 4) werden an keinem der untersuchten Immissionsorte die Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tag und von 45 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete eingehalten. Weiterhin werden auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und von 49 dB(A) in der Nacht an den meisten untersuchten Immissionsorten, insbesondere in den oberen Geschossen, überschritten. Im Tagzeitraum werden die Immissionsgrenzwerte um bis zu 6 dB(A) und in der Nacht um bis zu 10 dB(A) überschritten.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag werden an allen zukünftig wohngenutzten Immissionsorten eingehalten. Der Nachtwert von 54 dB(A) wird um maximal 3 dB(A) an einigen Immissionsorten (Obergeschosse) überschritten.

Am Tag wird an keinem Immissionsort der untersuchten Gebäude (BK 2 bis BK 5) der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) erreicht oder überschritten. In der Nacht wird an keinem Immissionsort der untersuchten Wohngebäude (BK 2 bis BK 4) der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) erreicht oder überschritten.

Für Außenwohnbereiche sind keine besonderen Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Orientierungswerte eines Mischgebietes nach DIN 18005 sind an den Fassaden zwar überschritten, die Grenzwerte der 16. BImSchV (bei denen gesunde Wohnverhältnisse grundsätzlich gewahrt sind) sind hingegen weitestgehend eingehalten. Zudem ist anzunehmen, dass die Außenwohnbereiche vorrangig am Abend und am Wochenende genutzt werden. In diesen Zeiträumen ist zur Nordstraße orientiert (hierhin werden mögliche Balkone ausgerichtet sein) mit weniger Schalleintrag zu rechnen, da die Verkehre zu diesen Tagen bzw. Tageszeiten erfahrungsgemäß deutlich abnehmen. Grundsätzlich kann eine Balkonverglasung mit offenbaren Bauteilen die Schallimmissionssituation auf den Balkonen verbessern, sollte eine Geräuschkinderungsmaßnahme für die Außenwohnbereiche angedacht sein.

8.3.2.2 Immissionsschutz bzgl. des Schienen- und Straßenverkehrs

Im Rahmen der Bauleitplanung können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei der Abwägung als zusätzliche Beurteilungsgrundlage von Lärmimmissionen herangezogen werden. Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Verkehrswege sind die Immissionsgrenzwerte einzuhalten oder es sind Maßnahmen zum Schallschutz für die betroffenen Wohnungen zu ergreifen. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht ohne weitere Schutzmaßnahmen gewährleistet sind. Insofern können die Immissionsgrenzwerte als Grenze des Abwägungsspielraumes für Lärmimmissionen nach oben hin angesehen werden. Bei darüber hinausgehenden Belastungen sind daher Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

In der Regel orientieren sich in den vorgenannten Verfahren die planenden Gemeinden an der DIN 18005 und Baulastträger von Straßen an der 16. BImSchV. Die oben genannten Orientierungs-/Grenzwerte haben – für Abwägungsverfahren wie dem Vorliegenden – keine normative Bedeutung; d. h. sie können durch sachgerechte Abwägung überwunden werden.

Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 entsprechen den „durchschnittlichen Anforderungen an gesundes Wohnen“ und die Grenzwerte der 16. BImSchV entsprechend der Zumutbarkeitsschwelle, die ohne weitere Vorkehrungen erreicht werden kann und erfüllen somit die Planungs- und Abwägungsgrundsätze gemäß § 1 (5) BauGB. Bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen gemäß 16. BImSchV keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor.

Die Stadt Paderborn hat bei ihrer Bauleitplanung und der damit verbundenen Abwägung zu entscheiden, ob unter den gegebenen Immissionsbedingungen eine Wohnnutzung an dem Standort erfolgen soll bzw. wie ein für die Wohnnutzung ausreichender Schutz gewährleistet werden kann.

Die Abwägung ist dabei nicht auf die nach dem Immissionsschutzrecht unzumutbaren „schädlichen Umwelteinwirkungen“ oberhalb normativ festgelegter Grenzwerte zu beschränken. Vielmehr hat die Gemeinde eine umfassende planerische Problembewältigung zu leisten, bei der sämtliche vom Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange einbezogen werden müssten.

Auf die Ermittlung – und Abwägung – konkret zu erwartender Immissionswerte kann nur verzichtet werden, wenn nach den konkreten Gegebenheiten des Einzelfalles keine Belästigungen zu erwarten sind, die die Geringfügigkeitsgrenze überschreiten. Dies ist hier nicht der Fall.

Die Beantwortung hat in der Abwägung nachfolgenden Prüfschritten zu erfolgen:

Standortwahl für eine Wohnbebauung vor dem Hintergrund einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort

Bezüglich der Frage der Verhältnismäßigkeit des Standortes hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes ist der Plangeber wie folgt vorgegangen:

Zunächst ist geprüft worden, inwiefern der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG Anwendung finden kann, vor dem Hintergrund der Fragestellung, ob an dieser Stelle das Erfordernis besteht, immissionsempfindliche Nutzungen unterzubringen. Hier gilt es einerseits den Verkehrslärm sowie andererseits den in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Gewerbelärm (s. 8.4.3 Lärmimmissionen durch das vorhandene Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG (DB AG)) zu betrachten.

Bezüglich des Verkehrslärms ist zu konstatieren, dass innerhalb der Innenstadt Paderborns sich keine bzw. kaum bebaubare (Brach-)Flächen finden, die nicht hinsichtlich Verkehrslärm –

sei es Schienen- oder Straßenlärm – vorbelastet sind. Vor diesem Hintergrund besteht bei der Suche nach Flächen für eine Wohnbebauung in der Innenstadt Paderborns kaum eine Alternative, die sich in einer immissionsunempfindlichen Situation befindet. Vor diesem Hintergrund ist auch für den Standort des ehemaligen Bahngeländes eine Wohnnutzung gewählt worden. Alternative weniger immissionsempfindliche Nutzungen zeigen sich nicht, da die Stadtentwicklungsperspektive mittel- bis langfristig für diesen innerstädtischen Bereich eine Wohn- und (untergeordnet) Dienstleistungsnutzung vorsieht.

Im Sinne der Einhaltung der idealtypischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO wären die geplanten Wohngebäude (einschl. Außenwohnbereichen) weit von der Schienentrasse und der Nordstraße abzurücken, um die wohngebietstypischen Orientierungswerte 55/45 dB(A) tags/nachts einzuhalten (gleiches gilt beim Heranziehen mischgebietstypischer Orientierungswerte oder der Richtwerte der 16. BImSchV). Dieses käme einem kompletten Verzicht auf eine Wohnnutzung an dem Standort gleich.

Bei der vorliegenden Bauleitplanung handelt es sich um eine Innenentwicklung und Nachverdichtung sowie die Schaffung innenstadtnahen Wohnens. Aus stadtplanerischer Sicht ist es trotz der kritischen Lärmbelastung sinnvoll, hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung dieser Nutzung zu schaffen.

Für die räumliche Planung ist vor dem Hintergrund der wesentlichen Leitziele gemäß § 1 (6) i. V. m. § 1a BauGB, nämlich der Berücksichtigung

- der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Ziffer 1),
- der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (Ziffer 2),
- der Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (Ziffer 4) und
- der Belange des Umweltschutzes (Ziffer 7)

eine Entscheidung bzgl. der Ausweisung und Festsetzung von einem „Gebiet für Wohn-, Geschäfts- und Büronutzung“ an diesem Standort getroffen worden.

Dabei spielen die in dieser Begründung aufgeführten Kriterien zur Nutzung des in Rede stehenden Plangebietes eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung für eine Wohnbebauung an diesem Standort:

- Prinzip der Innenentwicklung (Nachverdichtung) an gewachsenem Standort,
- Vermeidung von Außenentwicklung mit dem Schutz von Natur und Landschaftsraum,
- Nutzung vorhandener Erschließungsinfrastruktur.

Diese Kriterien im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Gebietsentwicklung machen, vor dem Hintergrund der oben skizzierten Vorbelastung, ein Abwägen der gesamtplanerischen Aspekte mit den Forderungen nach einem ausreichenden Vorsorge- und Schutzanspruch gegenüber schädlichen Umwelteinwirkungen notwendig. Dabei ist zu konstatieren, dass eine Siedlungsentwicklung unter ausschließlicher Berücksichtigung der Orientierungs- und Grenzwerte der Verordnungen und Normen überwiegend nur in Bereichen mit erhöhten städtebaulichen und stadtwirtschaftlichen Aufwendungen möglich wäre.

Umgang mit und Umfang der zu ergreifenden/festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen im Falle einer ausbleibenden bzw. nicht genügenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort

Die räumliche Trennung von Emissions- und Immissionsort scheidet zur Konfliktbewältigung aus, da diese bei der städtebaulichen Planung unter Berücksichtigung der vorhandenen emittierenden Verkehrswege (bandartiger Emissionsort) nur sehr bedingt bzw. nicht möglich ist.

Es verbleibt eine problematische Lärmbelastung im Einwirkungsbereich der Nordstraße und

der Schiene für zugewandte und seitlich ausgerichtete schutzwürdige Raumnutzungen (Wohn- und Schlafräume der Wohngebäude).

Daher ist zunächst der Aspekt des aktiven Schallschutzes geprüft worden, und zwar vor dem Hintergrund

- der städtebaulichen Verträglichkeit und
- der stadtwirtschaftlichen Erheblichkeit.

Bezüglich der Verkehrslärmimmissionen ist zu prüfen, inwieweit es möglich ist, an den Immissionsorten entsprechende Schutzmaßnahmen durchzuführen.

Aufgrund der bestehenden unmittelbaren Nähe der Emissionsbänder und der Immissionsorte muss ein aktiver Schallschutz bis zur Höhe der Immissionsorte reichen. Ein solcher Lärm-schutz würde zu einer Verschattung der Westseite und zudem zum Eindruck eines „Eingemauertseins“ im Osten des Plangebietes führen.

Dieses wäre zudem eine städtebauliche Wirkung, die an diesem Standort keinesfalls gewünscht ist.

Neben der städtebaulichen Wirkung einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse und der Nordstraße wäre die Maßnahme vor dem Hintergrund der zu erwartenden Kosten im Verhältnis zu ihrer Schutzwirkung (Kosten-Nutzen-Analyse) zu betrachten. Der Aufwand würde im Vergleich zu den Gesamtprojektkosten in einem groben Missverhältnis stehen und als unverhältnismäßig zu betrachten sein.

Insgesamt ist festzustellen, dass die zu erforderlichen aktiven Maßnahmen am Emissionsort unter städtebaulichen und hochbaulichen Gesichtspunkten kaum umsetzbar oder nicht wünschenswert sind. Dahin gehend ist untersucht worden, inwieweit es möglich ist, mittels passiver Schallschutzmaßnahmen den Ansprüchen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gerecht zu werden:

Umgang mit und Umfang der zu ergreifenden/festzusetzenden passiven Schutzmaßnahmen im Falle ausbleibender bzw. nicht genügender aktiver Schutzmaßnahmen

Aus städtebaulicher und hochbaulicher (sowie wirtschaftlicher) Sicht können nur passive Maßnahmen vertreten werden.

Hinsichtlich der Vorhaben-Konzeption der Wohngebäude (BK 2 bis BK 4) wurde auf die schienseitige Konfliktlage durch das Abwenden von Aufenthaltsräumen reagiert. Gesunde Wohnverhältnisse an der östlichen Fassadenseite sind schiensenzugewandt nicht möglich. Dementsprechend befinden sich an der Ostseite der Gebäude keine schutzbedürftigen Räume (Schlaf- und Kinderzimmer sowie sonstige Aufenthaltsräume).

Grundsätzlich sollte aufgrund der festgestellten Überschreitungen der jeweiligen Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete sichergestellt werden, dass alle Aufenthaltsräume gemäß DIN 4109, Ausgabe 2018 fassadenseitig ausreichend passiv geschützt werden. Weil die Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebiete an allen Fassaden überschritten sind, sind alle Schlafräume und Kinderzimmer mit Lüftungseinrichtungen zu versehen.

Folgende textliche Festsetzungen zur Bewältigung der Verkehrslärmkonflikte werden vorgeschlagen:

Schutzbedürftigen Räume (Schlaf- und Kinderzimmer sowie sonstige Aufenthaltsräume) sind bahnseitig bzw. an der Ostfassade unzulässig.

Für Aufenthaltsräume muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu

beurteilen.

Zur Sicherstellung der Nachtruhe sind alle Schlaf- und Kinderzimmer mit schallgedämmten Be- und Entlüftungen auszurüsten. Die Schalldämmung der Lüftungen/Lüftungselemente ist so auszuwählen, dass das erforderliche resultierende Bauschalldämm-Maß der Umhüllungsflächen nicht unterschritten wird. Aus hygienischen Gründen ist ein Luftaustausch von 20 bis 30 m³ je Person und Stunde für Schlafräume erforderlich.

8.3.2.3 Lärmimmissionen durch das vorhandene Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG (DB AG)

Mit der Umsetzung der o. g. textlichen Festsetzungen zur Bewältigung des „Verkehrslärms“

- keine Schlafräume bahnseitig bzw. an der Ostfassade,
- passiver Schallschutz an den verbleibenden Außenbauteilen
- Lüftungseinrichtungen für die straßenzugewandten Schlafräume / Kinderzimmer

und unter den Voraussetzungen, dass bzgl. des „Gewerbelärms“

- die südlichen Gleise auf dem Betriebsgelände des nördlich zum Planvorhaben ansässigen Ausbesserungswerks der DB AG nicht öffentlich gewidmet sind (im Ergebnis gewerbliche Anlagengeräusche),
- im Schwerpunkt die Rangiervorgänge nördlich des Dr.-Rörig-Damms auf dem Werksgelände des Ausbesserungswerkes und nicht auf den benachbarten Schienenwegen unternommen werden

ist das Planvorhaben im Sinne gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durchführbar. Im Baukörper 5 ist jedoch keine Wohnnutzung zulässig.

Die Beurteilung der Geräuschauswirkungen durch das benachbarte Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn AG erfolgt nach der TA Lärm, welche den Stand der Technik bezüglich der Ermittlung und Beurteilung von Gewerbelärmimmissionen dokumentiert. Auf die Orientierungswerte der DIN 18005 wird nicht näher eingegangen, da diese mit den Richtwerten der TA Lärm identisch sind (Ausnahme: Kerngebiet).

Dort werden für allgemeine Wohngebiete (WA), Mischgebiete (MI), Urbane Gebiete (MU) und Gewerbegebiete (GE) folgende Immissionsrichtwerte genannt:

		WA / MI / MU / GE
tagsüber	(06:00 bis 22:00 Uhr):	55 / 60 / 63 / 65 dB(A)
nachts	(22:00 bis 06:00 Uhr):	40 / 45 / 45 / 50 dB(A)

Insbesondere eine Aussage darüber, ob das Ausbesserungswerk durch das Vorhaben in seinen Betriebsvorgängen eingeschränkt wird, ist zu treffen.

Dies wurde in der schalltechnischen Untersuchung für vier unterschiedliche Szenarien geprüft:

- Werksauslastung gemäß durchgeführter Schallimmissionsmessung (Variante 0)
- Werksvollauslastung im Bestand (Variante 1)
- Drei-Schicht Betrieb mit Tag und Nacht gleicher starker Auslastung (Variante 2)
- Maximalauslastung des Werkes bis zum Erreichen der Maximalrichtwerte unter Berücksichtigung einer bestehenden Gemengelage (Variante 3)

Dabei ist die Variante 1 hier die realistische Annahme bzgl. der bestehenden und zukünftig weiter zu berücksichtigenden Tätigkeiten in dem DB-Ausbesserungswerk.

Die Variante 2 unterstellt einen Anspruch auf Vorhaltung der Arbeitsleistung auch im

Nachtzeitraum auf dem Gelände des DB-Ausbesserungswerkes. Dies führt – bei entsprechender betrieblicher Ausnutzung im Nachtzeitraum – unabhängig von der hier in Rede stehenden Bauleitplanung zu Konflikten mit den bereits in der Nachbarschaft und dem Umfeld des Ausbesserungswerkes bestehenden Wohngebäuden. Die Variante 2 lässt sich aufgrund der bestehenden Situation vor Ort realistisch nicht umsetzen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass das DB-Ausbesserungswerk innerhalb des stadträumlichen Gefüges der umgebenden wohnbaulichen Siedlungsstruktur liegt. Das DB-Ausbesserungswerk wird westlich durch Wohngebäude entlang der Hermann-Kirchhoff-Straße und östlich entlang des Dr.-Rörig-Damms/Frankenwegs flankiert. Aufgrund der gewachsenen Struktur kann von einer Gemengelage im Sinne der TA Lärm ausgegangen werden (Variante 3).

In der Argumentationsfolge einer Gemengelage nach TA Lärm Nr. 6.7 wird die Schutzbedürftigkeit der Nachbarschaft anhand der Richtwerte für Mischgebiete (60 dB(A)/45 dB(A) Tag/Nacht) festgelegt.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen wohngenutzten Immissionsorte sowie der Gemengelage ergibt sich ein flächenbezogener Schalleistungspegel (inklusive Impulshaltigkeitszuschlag) von

$L''_{WA, \text{Tag incl. } K_I} = 65 \text{ dB(A)}$

$L''_{WA, \text{Nacht incl. } K_I} = 50 \text{ dB(A)}$

um die o.g. Richtwerte einhalten zu können.

Der Emissionsansatz entspricht für den Tagzeitraum damit dem eines Industriegebietes nach DIN 18005 / TA Lärm.

Im Bestand ergibt sich auf der Grundlage einer im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung vor Ort durchgeführten Schallimmissionsmessung ein flächenbezogener Schalleistungspegel (inklusive Impulshaltigkeitszuschlag) von

$L''_{WA, \text{Tag incl. } K_I} = 69 \text{ dB(A)}$

$L''_{WA, \text{Nacht incl. } K_I} = 49 \text{ dB(A)}$

Der Tagwert liegt dabei heute bereits über dem o. g. idealtypischen flächenbezogenen Schalleistungspegels für die bestehende Gemengelage.

Der Nachtwert liegt unterhalb dieses o. g. idealtypischen flächenbezogenen Schalleistungspiegels.

Dabei besteht eine betriebliche Auslastung im Verhältnis zu der innerhalb der heutigen betrieblichen Rahmenbedingungen möglichen Vollausslastung von rd. 64%.

Diese Schalleistungspiegel führen an den zukünftig potentiell wohngenutzten Immissionsorten (BK 2 bis BK 4) zu Beurteilungspegeln von maximal 55/33 dB(A) tags/ nachts. Die Richtwerte für WA-Gebiete werden an den zukünftigen Immissionsorten eingehalten.

Bei erhöhten Emissionen des DB-Ausbesserungswerkes bei einer „Vollausslastung“ (100%, Variante 1) des Betriebes innerhalb der heutigen betrieblichen Rahmenbedingungen ist ein flächenbezogener Schalleistungspegel (inklusive Impulshaltigkeitszuschlag) von

$L''_{WA, \text{Tag incl. } K_I} = 71 \text{ dB(A)}$

$L''_{WA, \text{Nacht incl. } K_I} = 51 \text{ dB(A)}$

anzunehmen.

Diese Schalleistungspiegel führen an den zukünftig potentiell wohngenutzten Immissionsorten (BK 2 bis BK 4) zu Beurteilungspegeln von maximal 57/35 dB(A) tags/nachts, nur an einem einzigen Immissionsort (oberstes Geschoss, BK 4) werden die Richtwerte für WA-Gebiete tags überschritten. Die Richtwerte für WA-Gebiete werden an den anderen zukünftigen Immissionsorten eingehalten.

8.3.2.4 Immissionsschutz bzgl. des Gewerbelärms

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können geschaffen werden und das im Norden des Vorhabens bestehende DB-Ausbesserungswerk wird durch das Bauvorhaben nicht in einer Betriebstätigkeit in Volllast (100% Auslastung, sog. Variante 1) eingeschränkt. Unter Berücksichtigung der Variante 1 werden keine schalltechnischen Konfliktlagen zwischen der Planbebauung (BK 2 bis BK 5) und dem DB-Ausbesserungswerk prognostiziert.

Die Planbebauung (BK 2 bis BK 5) und das DB-Ausbesserungswerk zeigen sich aus schalltechnischer Perspektive grundsätzlich verträglich zueinander. An einem Immissionsort an der Nordfassade des Wohngebäudes BK 4 (oberstes Geschoss) liegt im Tagzeitraum eine Überschreitung des Richtwerts der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von 2 dB(A) vor. Der festgestellte schalltechnische Konflikt kann durch bauliche Maßnahmen, wie verglaste Vorbauten, bewältigt werden. Unter Berücksichtigung der Richtwerte für gemischte Baugebiete liegt keine Überschreitung vor, so dass die o.g. mögliche Konfliktlösung im Sinne der architektonischen Selbsthilfe vorgenommen werden kann, aber nicht muss. Ein Erfordernis für eine entsprechende Festsetzung in dem Bebauungsplan besteht nicht.

Durch die hinzukommende Wohnnutzung der geplanten Bebauung im Plangebiet entstehen keine neuen Rücksichtnahmepflichten für das Ausbesserungswerk. Das Planvorhaben schränkt die zukünftige Entwicklung des Ausbesserungswerkes nicht ein.

Auf Grund anderer Bebauung in der Umgebung bestehen bereits Rücksichtnahmepflichten für das Ausbesserungswerk, die durch das hinzukommende Vorhaben jedenfalls nicht erweitert werden.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung bzw. die darin erfolgte konkrete Lärmmessung zeigen, dass das Ausbesserungswerk im Hinblick auf das Planvorhaben bei derzeitigen Maximalpegeln von 58 dB(A) tags am geplanten Baukörper 5 (im Baukörper 5 ist keine Wohnnutzung vorgesehen / zulässig) noch eine „Reserve“ von 2 dB(A) tags zur Steigerung seines Emissionsverhaltens durch Umstrukturierung und / oder Erweiterung zur Verfügung steht. Dies entspricht einem möglichen Entwicklungspotenzial von ca. 60 %. Das betrifft die vorhandenen Anlagen im Status quo des Werkes. Eine Volllast des Werkes (100% Nutzung im Bestand), ist damit möglich (Steigerung zur Volllast beträgt rechnerisch 1,8 dB).

Bezogen auf den Gewerbelärm sind somit durch das Ausbesserungswerk an den relevanten Immissionsaufpunkten der geplanten Bebauung keine Immissionsschutzmaßnahmen zu berücksichtigen und festzusetzen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind durch das nördlich des Plangebietes gelegene DB-Ausbesserungswerk nicht gefährdet.

8.3.2.5 Veränderung der Lärmimmissionen in der Nachbarschaft durch das Planvorhaben

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass sich unter Berücksichtigung der Gebäudeplanung aufgrund der veränderten Abschirmungsbedingungen gegenüber dem Schienenlärm an den westlich gelegenen Gebäuden am Tegelweg nächtliche Pegelstärkungen in den oberen Geschossen von bis zu 1 dB(A) ergeben.

An den Bestandsgebäuden östlich des Planvorhabens am Salierweg stellen sich bei prognostizierten nächtlichen Beurteilungspegeln von 56 dB(A) bis 58 dB(A) aufgrund der veränderten Reflexionsbedingungen durch den Schienenverkehr nächtliche Mehrbelastungen von bis ca. 0,4 dB(A) ein. Die Mehrbelastung tritt jedoch unterhalb der juristisch anerkannten nächtlichen Gesundheitsgefährdungsschwelle von 60 dB(A) auf. Die Verkehrsgeräusche der Nordstraße in Richtung Salierstraße werden durch die geplanten Gebäude hingegen abgeschirmt. Im Rahmen einer sachgerechten Abwägung wird diese rechnerisch maximale Mehrbelastung

zur Kenntnis genommen und als hinnehmbar angesehen. Dies vor dem Hintergrund, dass erst eine Mehrbelastung / Erhöhung des Lärmpegels von 3 dB(A) als hörrelevant anzusehen ist.

Einer Konfliktlösung bzgl. der heute bereits vor Ort feststellbaren rechnerischen Überschreitung der Richtwerte an bestehenden Immissionsorten aufgrund der flächenbezogener Schalleistungspegel (inklusive Impulshaltigkeitszuschlag) des DB-Ausbesserungswerkes im Bestand wie in der Vollaustattung bedarf es im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens nicht. Durch die Bauleitplanung wird, bezogen auf den baulichen Bestand im Umfeld, kein Konflikt erzeugt.

8.3.2.6 Schienenverkehrserschütterungen

Im weiteren Verfahren ist zu klären, ob Untersuchungen zur Prüfung, ob eine elastische Gebäudelagerung erforderlich ist, um die hohen Anforderungen gem. DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) - Teil 3 Zeile 4 für Wohngebiete zu erfüllen, notwendig sind.

Für das weitere Vorgehen wird vorgeschlagen, die Anforderungen an den Erschütterungsschutz zu diskutieren und ggf. zu ermöglichen, dass für die betreffenden Gebäude die geringeren Anforderungen gem. Zeile 3 für Mischgebiete anzustreben sind.

Gegebenenfalls ist es möglich die geringeren Anforderungen gem. Zeile 3 für Mischgebiete bei genauerer Untersuchung der Randbedingungen und unter bestimmten Voraussetzungen, wie z. B. Mindestdeckeneigenfrequenzen, anzuwenden.

8.3.3 Artenschutz

Nach den Bestimmungen des besonderen Artenschutzes ist im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zwischen besonders geschützten Arten und streng geschützten Arten zu unterscheiden, wobei Letzteren ein besonders intensiver Schutz zuteilwird.

Im Rahmen einer Artenschutzprüfung (*Dipl.-Geogr. Michael Schwartze, Warendorf, Juni 2017*) wurden zunächst die Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt. Anschließend sind die Lebensraumtypen im Untersuchungsgebiet erfasst und das Fachinformationssystem (FIS) sowie die Landschafts- und Informationssammlung (LINFOS) ausgewertet worden. Aufbauend auf diesen Datenquellen sind im Zuge der Vorprüfung alle relevanten Arten untersucht worden.

Das Fachinformationssystem (FIS) nennt für das Messtischblatt 4218 „Paderborn“, Quadrant 4, für die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Lebensräume insgesamt rd. 30 Arten als planungsrelevant. Unter den Tierarten sind neben mehreren Vogel- und Säugetierarten eine Amphibienart und eine Reptilienart.

Die Landschafts- und Informationssammlung dokumentiert für den Untersuchungsraum kein Vorkommen (planungs-)relevanter Arten.

Schutzgebiete oder naturschutzfachlich wertvolle Flächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die Artenschutzprüfung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Von der Artengruppe der Vögel sind lediglich häufige und ungefährdete Arten zu erwarten. Diese können in angrenzende Lebensräume ausweichen und müssen deshalb bei den weiteren Planungen nicht weiter berücksichtigt werden.
- Gleiches gilt für die Fledermäuse, für die ein Verlust unverzichtbarer Habitats nicht zu prognostizieren ist.
- Ein Vorkommen des Kammmolches und anderer Amphibienarten kann ausgeschlossen werden.

Unter Voraussetzung der Maßnahme

Reptilien sind mit 3 Begehungen zu erfassen. Sollten Tiere gefunden werden, sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Individuen durchzuführen. Dies umfasst den Abfang der Tiere und eine Umsiedlung in angrenzende geeignete Lebensräume an der Bahntrasse

bestehen gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) Ziffer 1 (Töten und Verletzen), Ziffer 2 (erhebliche Störung), Ziffer 3 (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) BNatSchG kann unter Anwendung der o. g. Maßnahme ausgeschlossen werden.

8.3.4 Ausgleichsproblematik und Zuordnung

Schutzwürdige oder nach § 62 LG geschützte Biotope sind im Plangebiet nicht ausgewiesen. Auch in der näheren Umgebung des überplanten Bereiches werden durch das Biotopkataster für Nordrhein-Westfalen nach aktuellem Stand keine ökologisch wertvollen Biotope erfasst.

Gemäß § 13a (2) Ziffer 4 BauGB gelten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt als bereits vor der planerischen Entscheidung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ erfolgt oder zulässig.

Ein Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt ist danach durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 298 „Nordstraße“ nicht gegeben.

Aus diesen Gründen entfällt die Notwendigkeit zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1a BauGB i. V. m. BNatSchG sowie das Aufzeigen von Maßnahmen zur Bewältigung von Eingriffsfolgen.

Negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild sind nicht gegeben. Das Änderungsgebiet ist durch die umliegende Bebauung in den Siedlungszusammenhang eingebunden.

8.3.5 Klimaschutz / Energieeffizienz

Das Plangebiet ist ein gering klimaempfindliches Stadtkern-/Stadt-Klimatop. Charakteristisch ist die starke Veränderung aller Klimaelemente gegenüber dem Freiland. Aufgrund der städtischen Versiegelung kommt es zu Ausbildungen von Wärmeinseln.

Der Versiegelungsgrad innerhalb des Plangebietes wird gegenüber dem heutigen Zustand erhöht werden.

Mit der geplanten Bebauung im Plangebiet wird nur eine geringe Verschlechterung der mikro- und bioklimatischen Situation innerhalb des Plangebietes zu erwarten sein und damit sind auch Überwärmungstendenzen nicht zu erwarten. Weitere Maßnahmen zur Klimaanpassung sind wegen der zu erwartenden, insgesamt sehr geringen, stadtklimatischen Verschlechterung nicht erforderlich.

Mit der Novellierung des Baugesetzbuches (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden vom 22.07.2011) soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden (klimagerechte Stadtentwicklung).

Dieser Grundsatz des neuen Absatzes 5 des § 1a BauGB (ergänzende Vorschriften zum

Umweltschutz) ist in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind gem. § 14 (1) BauNVO Anlagen für erneuerbare Energien als untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen (im Zusammenhang mit baulichen Anlagen) allgemein zulässig, sofern sie dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder des Baugebietes dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen. Die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser einschließlich der Anlagen für erneuerbare Energien dienenden Nebenanlagen sind in dem Bebauungsplan ausnahmsweise zulässig, auch soweit für sie im Bebauungsplan keine besonderen Flächen festgesetzt sind (§ 14 (2) BauNVO).

In dem Plangebiet sind bei der Neubebauung bauliche Grundsätze der Energie-Einsparverordnung (EnEV) bzw. des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) bei den Gebäuden ebenso umsetzbar wie die aktive und passive Nutzung der Solarenergie.

Bzgl. der Nutzung der Solarenergie ist für das Plangebiet festzustellen:

Dachform

Aufgrund der Möglichkeit der Anbringung von Solarmodulen auf den vorgesehenen Flachdächern besteht eine gute Voraussetzung zur aktiven Solarenergienutzung.

Verschattungswirkung

Die Bebauungsabstände innerhalb des Plangebietes führen unter Berücksichtigung der maximalen Gebäudehöhe nicht bzw. nur geringfügig zu gegenseitigen Verschattungen der Gebäude. Die Einhaltung der Mindestanforderungen an die Besonnungsdauer einer Wohnung (gem. DIN 5034-1) wird ohne Weiteres sicherzustellen sein.

Baukörperstellung

Die festgesetzten Baufenster führen bei allen Neubauten zu einer Süd-West-Ausrichtung der Gebäudestellung.

9 Hinweise / Sonstiges

In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden folgende Hinweise aufgenommen:

Archäologische Bodenfunde

Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der Stadt Paderborn oder dem LWL-Archäologie für Westfalen - Stadtarchäologie Paderborn, Museum in der Kaiserpfalz, Am Ikenberg, 33098 Paderborn, Tel.: 05251 207-7105, Fax: 05251 69317-99, E-Mail: lwl-archaeologiepaderborn@lwl.org, anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

Kampfmittelfunde

Eine Gefährdung durch Kampfmittel kann im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Sämtliche Arbeiten sind deshalb mit Vorsicht durchzuführen.

Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren bzw. vor Erdarbeiten genehmigungsfreier Vorhaben sind die zu bebauenden Flächen und Baugruben zu sondieren. Die Anlage 1 TVV (Technische Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung im Land Nordrhein-Westfalen) ist anzuwenden.

Sollten bei den Ausschachtungsarbeiten verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen auftreten, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und unverzüglich der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die örtliche Ordnungsbehörde oder Polizei zu benachrichtigen.

Altlasten

Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung

Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Kreises Paderborn umgehend zu benachrichtigen. Die vorgefundenen Abfälle bzw. der verunreinigte Boden sind bis zur Klärung des weiteren Vorgehens gesichert zu lagern.

Das bei künftigen Erdarbeiten auf dem Flurstück 1319 anfallende Material der LAGA Zuordnungsklasse Z 2 ist unter der Aufsicht eines in der Bodensanierung erfahrenen Gutachters aufzunehmen, zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Das Entsorgungsdokument ist spätestens vier Wochen nach Ende der Aushubarbeiten dem Umweltamt der Stadt Paderborn vorzulegen.

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Heizöl und Dieselmotortreibstoff) ist die aktuelle „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe“ einzuhalten. Für die Benutzung von oberirdischen Gewässern und des Grundwassers (Einleitung, Entnahme, Wärmepumpe, Erdwärmesonde usw.) ist in der Regel ein wasserrechtliches Erlaubnis-/Genehmigungsverfahren erforderlich.

Starkregenereignisse

Starkregenereignisse und daraus resultierende Sturzfluten sind nicht an bestimmte Gebiete gebunden und können jeden treffen. Hierfür werden Maßnahmen zur Bau- und Risikovorsorge empfohlen.

Über Möglichkeiten der Eigenversorgung informiert die aktuelle Hochwasserschutzfibel „Objektschutz und bauliche Vorsorge“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Im gesamten Plangebiet sind auf den privaten Grundstücken Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass das Wasser gefasst sowie geordnet abgeleitet wird.

Nachbargrundstücke dürfen nicht geschädigt werden, wenn bei Extremregenereignissen Niederschlagswasser über die Notentwässerungssysteme der Dachflächen und befestigten Flächen abfließt.

Böschungflächen

Böschungflächen sollten eine Neigung von max.3 % erhalten, ggf. sind Sicherungsmaßnahmen / Einbauten von Mauern o.ä. vorzusehen. Dabei ist auch zu beachten, dass bei Starkregen-Ereignissen die Entwässerung in Richtung Gebäude erfolgt, hier wird empfohlen Sicherungsmaßnahmen vorzusehen.

Beachtung der Rückstauenebene

Bei der Erstellung der Bebauung und der Grundstücksgestaltung (Zugänge, Lichtschächte, Einfahrten etc.) ist die Rückstauenebene zu beachten. Unter der Rückstauenebene liegende Räume und Entwässerungseinrichtungen müssen fachgerecht gegen Rückstau gesichert werden. Die Höhe der Rückstauenebene ist in der Abwassersatzung der Stadt Paderborn definiert.

Bodenschutz

Bei der Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen ist der Oberboden (Mutterboden) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder dort einzubauen.

Bezug zum Durchführungsvertrag

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst das Flurstück 1319 (Flur 71) sowie die Flurstücke 121 (TF), 123 (TF) und 130 (Flur 72) in der Gemarkung Paderborn mit insgesamt 5.918 m². Zulässig sind auf diesen Flächen nur solche Vorhaben, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Artenschutz (§ 44 Bundesnaturschutzgesetz [BNatSchG])

Reptilien sind mit 3 Begehungen zu erfassen. Sollten Tiere gefunden werden, sind geeignete Maßnahmen zum Schutz der Individuen durchzuführen. Dies umfasst den Abfang der Tiere und eine Umsiedlung in angrenzende geeignete Lebensräume an der Bahntrasse.

Vogelschutz

Große Glasflächen sind so auszuführen, dass Vogelkollisionen vermieden werden.

DIN-Normen/Richtlinien

Die DIN-Normen werden zur Einsichtnahme bereitgehalten und können während der Öffnungszeiten im Stadtplanungsamt eingesehen werden.

10 Bestandteile des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan besteht aus dem Nutzungsplan mit den zeichnerischen Festsetzungen und den textlichen Festsetzungen. Diese Begründung ist gem. § 9 (8) BauGB beigefügt.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil der Satzung.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird ein Durchführungsvertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Paderborn abgeschlossen.

Verwendete Fachgutachten:

- Potenzialanalyse Artenschutz – Faunistisches Gutachten (Dipl.-Geogr. Michael Schwartze, Warendorf, Juni 2017)
- Altlastenuntersuchung / Gefährdungsabschätzung der Flächen Bahnhofstraße und Nordbahnhof (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, Oktober 2012)
- Ergänzende abfalltechnische Untersuchung (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, Januar 2013)
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ in Paderborn (Lärmkontor Hamburg, März 2020)
- Gutachterliche Stellungnahme zur geplanten Überbauung des vorh. SWK und zur geplanten Querung des RWK im Zuge des Bauvorhabens Paderborn Bebauungsplan 298 „Nordbahnhof“ (Kaiser Ingenieure, Bielefeld, September 2017)

11 Gesamtabwägung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 298 „Nordstraße“ kann ein innerstädtischer Innenbereich verträglich nachverdichtet werden. Durch die Nachnutzung der Fläche wird eine aus städtebaulicher Sicht qualitativ hochwertige Situation geschaffen, die sich in die vorhandene Wohnsituation und das Umfeld einbindet.

Mit der Planung sind nach heutigem Kenntnisstand keine nachteiligen Auswirkungen auf die umgebenden Nutzungen, die Umwelt und die technische Infrastruktur verbunden.

Aufgestellt:

Paderborn / Bielefeld, im Juni 2020

Stadtplanungsamt

Drees & Huesmann Planer