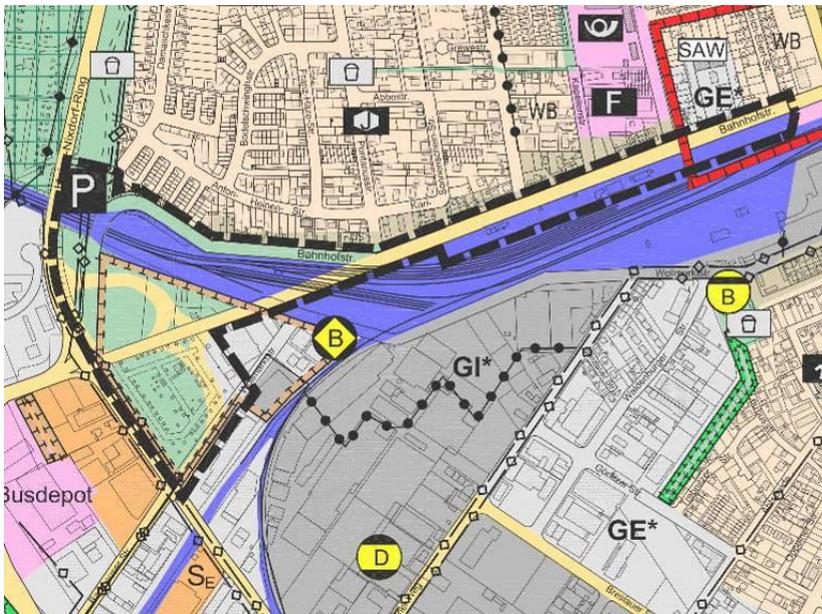


Begründung zur 141. Änderung des Flächennutzungsplans „Bahnhofstraße“



Erstellt vom
Stadtplanungsamt
Paderborn
Juli 2020

Verfahrensschritt:
Feststellung

Inhalt

I. Begründung	I-1
1. Verfahrensstand _____	I-1
2. Planungsanlass / Planungsziel / Planungsalternativen _____	I-1
3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet _____	I-3
3.1. Lage im Stadtgebiet	I-3
3.2. Geltungsbereich	I-4
4. Übergeordnete Vorgaben _____	I-5
4.1. Darstellung im Regionalplan	I-5
4.2. Darstellung des Landschaftsplans	I-5
5. Städtebauliche Zielsetzung _____	I-6
6. Änderungsinhalte _____	I-7
7. Verkehrsbelange _____	I-8
8. Umweltbericht / Umweltmonitoring _____	I-8
9. Artenschutz _____	I-8
10. Immissionsschutz _____	I-9
11. Fachaspekte _____	I-9
11.1. Ver- und Entsorgung	I-9
11.2. Denkmal- und Bodendenkmalpflege / Altlasten	I-9
11.3. Richtfunkverbindungen	I-10
12. Verwendete Gutachten _____	I-11

I. Begründung

1. Verfahrensstand

Der Knotenpunkt Heinz-Nixdorf-Ring – Salzkottener Straße – Frankfurter Weg – Bahnhofstraße ist einer der zentralen Verkehrsknoten am westlichen Stadtrand von Paderborn. Über ihn fließen u.a. die Verkehrsströme von der Anschlussstelle Paderborn-Zentrum (A 33) in die Stadt. Die vier Knotenpunktäste sind jeweils mit 20.000 Kfz/24h bis 30.000 Kfz/24h belastet. In den Hauptverkehrszeiten ist der Knotenpunkt regelmäßig überlastet.

Etwa 150 m nördlich des Knotenpunktes befindet sich die Brücke der Bahnhofstraße über die Bahngleise der Strecke Hannover-Soest. Bereits im Jahr 2007 wurde festgestellt, dass die Brücke sich in einem nicht sanierungsfähigen Zustand befindet und daher ein Neubau erforderlich ist; die Betriebserlaubnis erlischt im Jahr 2019. Im Zuge des Neubaus soll die Brücke verbreitert und die Bahnhofstraße westlich des Almewegs um eine Spur erweitert werden, so dass künftig zwei Spuren stadtauswärts und eine Spur stadteinwärts führen. Die Bahnhofstraße soll zudem beidseitig mit einem getrennten Fuß- und Radweg ausgestattet werden.

Die geschilderten Vorhaben stimmen nicht mit den Darstellungen des rechtskräftigen Flächennutzungsplanes der Stadt Paderborn überein. Auf Grund dessen hat der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn in der Sitzung am 17.05.2018 den Aufstellungsbeschluss zur 141. Änderung des Flächennutzungsplanes gefasst. Das Änderungsverfahren wird auf Grund des gleichzeitig aufzustellenden Bebauungsplanes Nr. 316 „Bahnhofstraße“ als Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB durchgeführt. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 316 wurde ebenfalls am 17.05.2018 vom Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt beschlossen (siehe Sitzungsvorlage-Nr. 0121/18). Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden erfolgte in der Zeit vom 07.11.2019 bis einschließlich 06.12.2019. Eine Bürgerinfoveranstaltung fand am 14.11.2019 in der Kulturwerkstatt statt.

Da es sich um ein Planverfahren mit normaler Komplexität handelt, wird die Offenlage über den im Baugesetzbuch definierten Mindestzeitraum von 30 Tagen durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 09.03.2020 bis einschließlich 08.05.2020 statt (Verlängerung aufgrund der Corona-Pandemie). Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde aufgrund der Corona-Pandemie abgebrochen und gem. Planungssicherstellungsgesetz im Zeitraum vom 08.06.2020 bis einschließlich 08.07.2020 wiederholt.

2. Planungsanlass / Planungsziel / Planungsalternativen

Der Anlass zur 141. Änderung des Flächennutzungsplans ist der bereits in Kapitel 1 beschriebene nicht sanierungsfähige Zustand der Brücke der Bahnhofstraße über die Gleise der Bahnstrecke Hannover – Soest sowie die angespannte Verkehrssituation am Knotenpunkt Heinz-Nixdorf-Ring – Salzkottener Straße – Frankfurter Weg – Bahnhofstraße. Um für die genannten Probleme eine Lösung zu finden, wurden im Jahr 2012 insgesamt 9 verschiedene Varianten der Verkehrsführung entwickelt und bewertet (SSP Consult, Juni 2012).

Variante 1: Separate Führung des nicht motorisierten Verkehrs am Kreuzungspunkt Bahnhofstraße - Heinz-Nixdorf-Ring in Form von Unterführungen

141. Änderung des Flächennutzungsplans „Bahnhofstraße“

- Variante 2: Durchbindung der K 37 vom Kreisverkehr Balhorer Feld - Barkhauser Straße bis zur Straße "Stadtlanfert"
- Variante 3: Neuordnung von Fahrstreifen unter Beibehaltung der heutigen Straßenführung: Kombiniertes Geradeaus-Linksfahrstreifen auf der Salzkottener Straße am Kreuzungspunkt Bahnhofstraße- Heinz-Nixdorf-Ring in Richtung Innenstadt
- Variante 4: Heutiger Knotenpunkt mit zusätzlicher Linksabbiegespur auf dem Heinz-Nixdorf-Ring in Richtung Bahnhofstraße und auf der Salzkottener Straße in Richtung Heinz-Nixdorf-Ring, die zu einer Aufweitung der Richtungsfahrbahn stadteinwärts führt
- Variante 5: Baut auf Variante 4 auf und ergänzt diese durch eine lichtsignalisierte Zufahrtssteuerung auf der Salzkottener Straße und der B 64
- Variante 6: Anbindung der Bahnhofstraße an den Heinz-Nixdorf-Ring mit Entfall der heutigen Brücke der Bahnhofstraße über die Bahnlinie
- Variante 7: Entspricht Variante 6, jedoch mit optimierter Linienführung und Fahrstreifenaufteilung des Straßenzuges Salzkottener Straße- Heinz-Nixdorf-Ring
- Variante 8: Aufbauend auf Variante 7. Ersetzt jedoch die plangleiche Verknüpfung von Heinz-Nixdorf-Ring - Frankfurter Weg - Salzkottener Straße in Variante 7 durch eine teilplanfreie Variante
- Variante 9: Variante entsprechend der Darstellung im derzeit wirksamen FNP mit geradliniger, vierspuriger Anbindung der Salzkottener Straße an die Bahnhofstraße bei gleichzeitiger Unterquerung des Frankfurter Weges und der Bahntrasse

Die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Paderborn dargestellte Verkehrsführungs-Variante 9 - einer direkten, geradlinigen Verlängerung der Salzkottener Straße zur Bahnhofstraße mit Unterquerung der Bahnlinie - wurde im Ergebnis der Studie als die teuerste Variante mit deutlich mehr Nachteilen als Vorteilen bewertet und soll nicht weiterverfolgt werden. Ebenso wurden die Varianten 1, 2, 3 und 8 auf Grund zu starker Eingriffe in den Bestand oder zu geringer Leistungszuwächse nicht weiter vertieft.

Die Vertiefungsvarianten 4, 5, 6 und 7 wurden verkehrstechnisch und städtebaulich sowie mit Hinblick auf die Realisierung und Baukosten bewertet. Empfohlen wurde die Variante 5, die durch ein Beibehalten der bestehenden Verkehrsführung vergleichsweise geringe Umbaumaßnahmen erfordert und auf der Anlage eines zusätzlichen Linksabbiegestreifens für die Bahnhofstraße sowie dem Neubau des Brückenbauwerks basiert.

Im Rahmen der Vorplanung wurden in 2018 drei Lagevarianten mit unterschiedlichen lichten Höhen des Brückenbauwerks erarbeitet. Die Lagevariante 1 sah das Brückenbauwerk in Bestandslage vor, während die beiden Lagevarianten 2a und 2b das Brückenbauwerk östlich des Bestandsbauwerks vorsahen.

Anfang 2019 wurden die Lagevarianten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der DB Netz AG untersucht. Ergebnis: Für beide Untervarianten der Lagevariante 2 werden Anpassungen der Oberleitungsanlage notwendig. Aufgrund der höheren Lage wurde Variante 2a nicht weiterverfolgt, sondern nur Variante 1 und 2b näher betrachtet. Im April 2019 beschloss der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt (Sitzungsvorlage-Nr. 0053/19) die Fortführung der Planung auf Basis der Variante 2, weil diese eine kürzere Sperrzeit der Bahnhofstraße während der Bauzeit gewährleistet als Variante 1.

Die Darstellungen des aktuell rechtskräftigen Flächennutzungsplans lassen die beschriebenen Umbauvorhaben jedoch nicht zu. Auf Grund dessen sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Änderung des Flächennutzungsplanes zu schaffen.

3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet

3.1. Lage im Stadtgebiet

Der Änderungsbereich befindet sich im Südwesten der Paderborner Innenstadt nahe des Hauptbahnhofes. Über die Bahnhofstraße gelangt man vom Stadtzentrum in Richtung der Anschlussstelle Paderborn-Zentrum (A 33), weshalb der Straße verkehrstechnisch eine hohe Bedeutung zukommt.

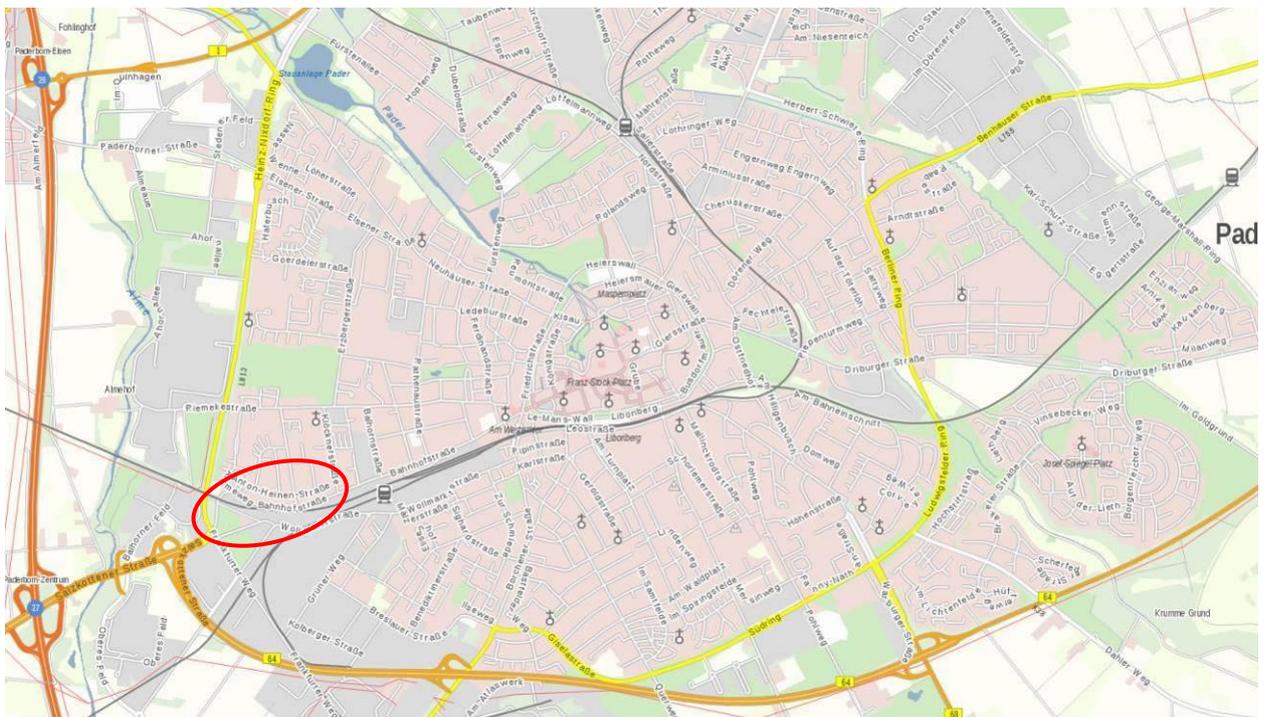


Abb. 1: Lage des Änderungsbereiches im Stadtgebiet Paderborn

3.2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst den Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen dem Kreuzungspunkt B1 / Heinz-Nixdorf-Ring / Frankfurter Weg bis zur Einmündung Friedrich-Ebert-Straße, südlich angrenzende Flächen bis zur Bahntrasse, und westlich angrenzende Flächen bis zum Heinz-Nixdorf-Ring. Darüber hinaus ist auch der Bereich südlich der Bahntrasse bis zur Wollmarktstraße sowie die Kleingartenanlage südlich der Wollmarktstraße Teil des Geltungsbereichs.

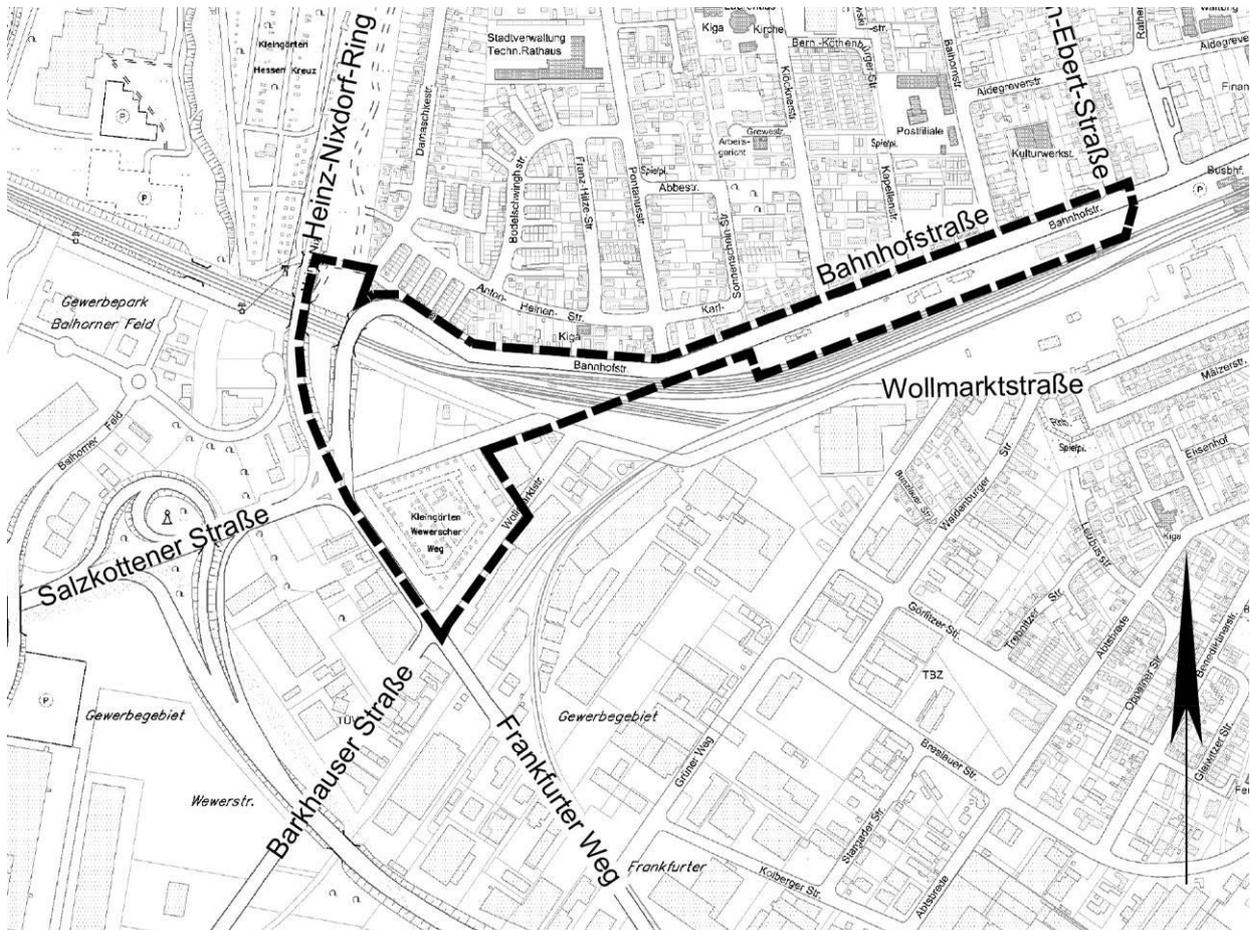


Abb. 2: Räumlicher Geltungsbereich der 141. FNP-Änderung

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1. Darstellung im Regionalplan



Abb. 3: Auszug aus dem Regionalplan

Im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) mit Stand vom 06.08.2019 ist die Stadt Paderborn als Oberzentrum deklariert. Weiterhin ist die Fläche des geplanten Vorhabens als Siedlungsraum dargestellt.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt Paderborn-Höxter aus dem Jahre 2008 stellt für den Planbereich Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB), Schienenwege sowie Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dar.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans stimmt mit den Zielen und Darstellungen des Regionalplans und damit mit den Zielen der Landesplanung überein. Die landesplanerische Zustimmung gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW zur geplanten 141. Änderung des Flächennutzungsplans wird im weiteren Verfahrensverlauf beantragt.

4.2. Darstellung des Landschaftsplans

Der Änderungsbereich befindet sich auf Grund seiner zentralen Lage im Stadtgebiet außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des aktuell gültigen Landschaftsplans Paderborn-Bad Lippspringe.

5. Städtebauliche Zielsetzung

Das Konzept für den Umbau der Bahnhofstraße sieht den Neubau eines Brückenbauwerks östlich des heutigen Brückenbauwerks vor. Damit verändert sich die Straßenführung der Bahnhofstraße im Bereich der Bahngleise bis zur Einmündung des Almewegs. Zudem sollen zusätzliche Abbiegebeziehungen im Kreuzungsbereich B1 / Heinz-Nixdorf-Ring geschaffen werden. Auf Grundlage verschiedener Konzeptvorschläge hinsichtlich des Ausbaus mit verschiedenen Spurenzahlen für Kraftfahrzeugverkehr wurde festgelegt, dass für die Bahnhofstraße lediglich eine dreispurige Fahrbahn mit beidseitig getrennten Rad- und Gehwegen aus wirtschaftlichen und technischen Gründen umsetzbar ist.

Die Umbaumaßnahmen der Bahnhofstraße sind in zwei Bauabschnitten geplant. Der 1. Bauabschnitt umfasst mit dem Bereich vom Kreuzungspunkt B1/Heinz-Nixdorf-Ring/Frankfurter Weg bis zum Almeweg den eigentlichen Brückenneubau. Der Neubau der Brücke beinhaltet die Erhöhung der Brückenkonstruktion, die dazu führt, dass auch die Bahnhofstraße im Kurvenbereich erhöht werden muss. Das Planungskonzept sieht für die Bahnhofstraße zukünftig eine Dreispurigkeit zwischen dem Brückenbauwerk und dem Almeweg sowie die Anlage beidseitig getrennter Rad- und Gehwege vor. Konkret sind zwei Fahrspuren ab dem Almeweg stadtauswärts vorgesehen, die eine optimierte Verkehrsentslastung der Bahnhofstraße ermöglichen sowie eine Spur für die Zufahrt in Richtung Westerntor, wie sie heute bereits vorhanden ist. Die Zweispurigkeit der Bahnhofstraße wird im Abschnitt Almeweg bis Pontanusstraße beibehalten; jedoch ist im 2. Bauabschnitt geplant, die Bahnhofstraße auch hier mit beidseitig getrennten Fuß- und Radwegen auszustatten, so dass die Gewerbegebiete Frankfurter Weg und Balhorer Feld an das Alltagsradwegenetz angebunden werden können.

Der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn hat mit Beschluss vom 06.07.2017 dem Neubau der Brücke und der Erneuerung der Bahnhofstraße zugestimmt und am 11.04.2019 über die Umsetzung der Lagevariante 2 abgestimmt.

6. Änderungsinhalte

Die 141. Änderung des Flächennutzungsplans bezieht sich im Wesentlichen auf die angepasste Linienführung der Bahnhofstraße. Entgegen der im rechtswirksamen Flächennutzungsplan dargestellten geradlinigen Verlängerung der Salzkottener Straße zur Bahnhofstraße mit Unterquerung der Bahnlinie, die nun aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht mehr realisiert werden soll, erfolgt in seiner 141. Änderung eine Anpassung der Linienführung der Bahnhofstraße an die Neubauplanung des Brückenbauwerks mit Anschluss an die bestehende Straßentrasse auf Höhe des Almewegs. Der Geltungsbereich der 141. Änderung des Flächennutzungsplans umfasst dementsprechend neben der heutigen Bahnhofstraße auch die Flächen südlich und nördlich der als geplant dargestellten Bahnhofstraße, die zur Errichtung der beiden Auffahrten vom Heinz-Nixdorf-Ring/Frankfurter Weg vorgesehen waren. Die Fläche des ehemaligen Öllagers im Kurvenbereich der Bahnhofstraße, bisher als Fläche für „Bahnanlagen“ dargestellt, wird zukünftig als „Grünfläche“ dargestellt. Die Darstellung der Fläche südlich der Bahnhofstraße im Bereich zwischen der Karl-Sonnenschein-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße wird von „Bahnanlagen“ zu „Gewerbliche Bauflächen“ geändert. Der Geltungsbereich umfasst darüber hinaus einen damals geplanten Parkplatz nördlich der Bahnlinie und westlich der Bahnhofstraße. Da der Parkplatz nie realisiert wurde und gegenwärtig als Ausgleichsfläche in Form einer Streuobstwiese verwendet wird, soll die Darstellung des Parkplatzes entfernt und das Areal künftig als „Grünfläche“ dargestellt werden.

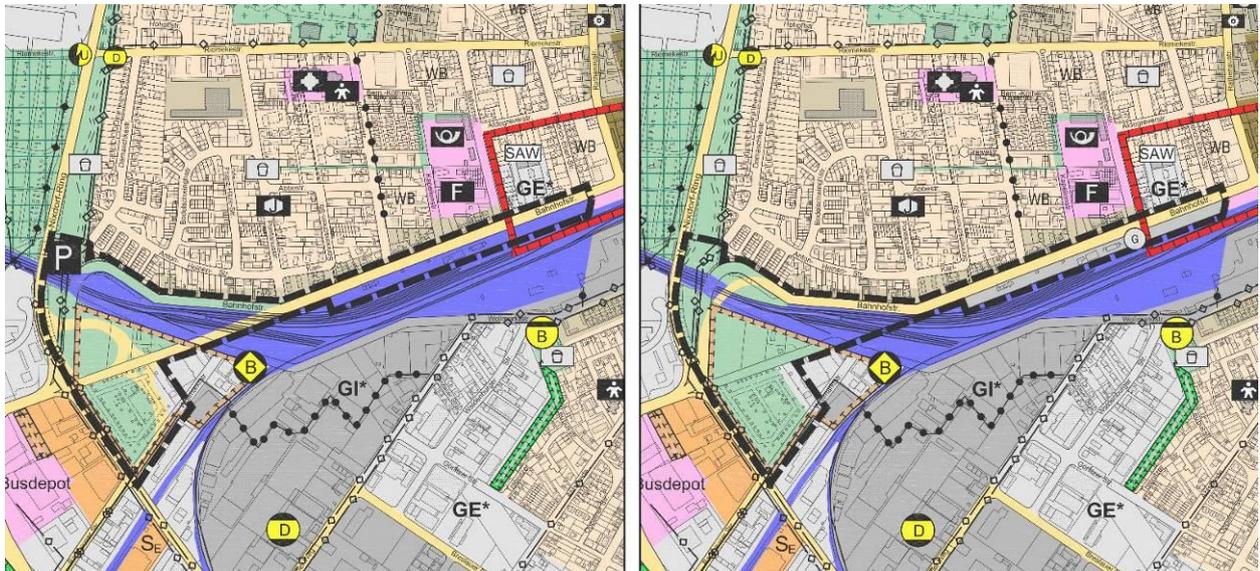


Abb. 4: Darstellungen im aktuellen FNP (links) und der 141. Änderung (rechts)

7. Verkehrsbelange

Die Erschließung des Änderungsbereichs erfolgt über die Bahnhofstraße, welche selbst Teil des Plangebiets ist.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgt über die Haltestellen Almeweg, Pontanusstraße und Klöcknerstraße. Alle Haltestellen werden in beide Fahrtrichtungen von den Buslinien 2 (Wewer-Marienloh) und 28 (Wewer-Kaukenberg) bedient, am Almeweg und der Pontanusstraße hält zusätzlich noch die Linie 58 (Hein-Nixdorf Wendeschleife-Sande). Darüber hinaus wird die Pontanusstraße von den Bahnbuslinien S60/61 (Schnellbus Paderborn-Büren), S90 (Schnellbus Paderborn-Salzkotten/Upsprunge) und R93 (Regionalbus Paderborn-Salzkotten) bedient. Sämtliche Bushaltestellen des ÖPNV sollen im Zuge der Maßnahme barrierefrei umgestaltet und die Maße den modernen Fahrzeugen mit entsprechend größeren Längen angepasst werden. Ebenfalls ist geplant, sämtliche Einmündungsbereiche barrierefrei umzubauen.

Zwei Verkehrsgutachten zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316¹ liegen vor, welche die Verkehrsverträglichkeit der Planung nachweisen.

8. Umweltbericht / Umweltmonitoring

Der Umweltbericht stellt einen separaten Teil der Begründung dar und wurde vom Büro Stelzig aus Soest erstellt. Er wird wie folgt zusammengefasst:

Mit der 141. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der Brücke der Bahnhofstraße über die Bahngleise der Strecke Hannover-Soest sowie die Verbreiterung der Bahnhofstraße westlich des Almewegs geschaffen werden.

Innerhalb des Umweltberichts werden die Auswirkungen auf die Schutzgüter beschrieben und bewertet. Als Grundlage für die Bewertung der Schutzgüter wurden der aktuelle Umweltzustand der vorhandenen Biotope sowie die Darstellungen im rechtsgültigen Flächennutzungsplan herangezogen.

Mit der vorbereitenden Planung werden Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter hervorgerufen. Diese Beeinträchtigungen werden als gering (Pflanzen/Biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft) und mittel (Mensch, menschliche Gesundheit und Bevölkerung, Kultur- und Sachgüter) eingestuft. Unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen (umliegende stark befahrene Straßen, Bahnverkehr, bereits vorhandene anthropogene Überprägung), nach Abwägung städtebaulicher Belange (Eingriff in Bodendenkmal) sowie bei Durchführung von Vermeidungs- und ggf. Kompensationsmaßnahmen (auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 „Bahnhofstraße“) wird jedoch von keiner erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen.

¹ SSP Consult: Erstellung eines Verkehrsgutachtens im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 316 „Bahnhofstraße“ in der Stadt Paderborn, Köln, November 2018

SHP Ingenieure: Leistungsfähigkeitsnachweise – Bebauungsplan Nr. 316 „Bahnhofstraße“, Hannover, Januar 2020

9. Artenschutz

Eine artenschutzrechtliche Prüfung zur 141. FNP-Änderung sowie zur Bebauungsplanaufstellung Nr. 316 „Bahnhofstraße“ liegt vor (Büro Stelzig, Januar 2020). Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans gilt als unbedenklich, wenn

- die Baufeldräumung zum Schutz von Feldsperling, Girlitz und anderer europäischer Vogelarten nicht während der Hauptbrutzeit vom 1.3. bis 31.7. stattfindet.
- vom 1.3. bis 30.9. Baumfällungen und Gehölzschnitt nur in Ausnahmefällen mit Einbeziehung eines Experten durchgeführt werden (BNatSchG).
- als Ausgleich für den potentiellen Lebensraum des Bluthänflings in der Kleingartenanlage, lockere Gebüschpflanzungen als Brutstätte und ein artenreicher Saum als Nahrungshabitat innerhalb des Plangebiets angelegt werden.
- vor dem Abbruch der Brücke ein Fledermausvorkommen durch eine nähere Untersuchung ausgeschlossen werden kann.

Die Vermeidungsmaßnahmen werden im Rahmen des Umweltberichts zum verbindlichen Bebauungsplan Nr. 316 „Bahnhofstraße“ erarbeitet und beschrieben und in die Regelungen des vorgenannten Bebauungsplans übernommen.

10. Immissionsschutz

Ein Schallschutzgutachten zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316² liegt vor. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bereits heute schon erheblicher Verkehrslärm auf bestehende schutzbedürftige Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets einwirkt. Auf Bebauungsebene werden geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm geprüft und in die Abwägung aller Belange eingestellt.

11. Fachaspekte

11.1. Ver- und Entsorgung

Mit der Straßen- und Brückenerneuerung soll auch die bestehende Entwässerung der Straßenflächen und der angrenzenden Wohnbebauung erneuert werden. Außerdem befinden sich im Plangebiet verschiedene Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Telefonie), die im Zuge der Brückenbaumaßnahme ebenfalls erneuert werden sollen.

Geplant ist eine zweigeteilte Entwässerung. Der südliche Teil der Bahnhofstraße bis zum Brückenbauwerk entwässert in Richtung einer städtischen Grünfläche auf dem Flurstück 913, Flur 57, Gemarkung Paderborn. Aufgrund der Verschmutzung des Niederschlagswassers wird eine Regenwasserbehandlungsanlage (Lamellenklärer) eingeplant. Das vorbehandelte Niederschlagswasser wird bis zum Anschluss an den städtischen Regenwasserkanal im Norden der

² Uppenkamp und Partner: Immissionsschutz-Gutachten, Schalltechnische Beurteilung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 „Bahnhofstraße“ in Paderborn, Ahaus, September 2019

141. Änderung des Flächennutzungsplans „Bahnhofstraße“

Fläche über einen offenen Graben als Transportelement abgeleitet. Parallel zum Graben wird ein Unterhaltungsweg ausgebaut.

Der nördliche Teil der Bahnhofstraße entwässert vom Brückenbauwerk über die Bahnhofstraße in Richtung Pontanusstraße. Aufgrund der Erneuerung der Bahnhofstraße plant der Stadtentwässerungsbetrieb ab dem Almeweg das bestehende Trennsystem, das sich zum Teil im Vorgartenbereich der Grundstücke Bahnhofstraße 118 bis 138 befindet, durch ein neues Kanalsystem in der stadtauswärtsgelegenen Fahrspur der neugestalteten Bahnhofstraße zu ersetzen. Die Grundstücksanschlüsse müssen entsprechend verlängert werden.

Aufgrund der begrenzten Kapazität der weiterführenden Regenwasserkanalisation in der Pontanusstraße wird der Regenwasserkanal als Stauraumkanal ausgeführt.

Die Anzahl der vorhandenen Löschwasserentnahmestellen (Hydranten) und der Abstand untereinander sollen erhalten bleiben bzw. nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt werden. Der zukünftige Hydrantenabstand sollte 150 m nicht überschreiten.

11.2. Denkmal- und Bodendenkmalpflege / Altlasten

Im Geltungsbereich der 141. Änderung des Flächennutzungsplans liegt das Bodendenkmal Balhoner Feld DKZ 4218,80 / Obj. BD 6, das in den Bebauungsplan Nr. 316 „Bahnhofstraße“ gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen wird.

Die im Änderungsgebiet befindliche Fläche des ehemaligen Tanklager-Standortes wird im Bebauungsplan Nr. 316 „Bahnhofstraße“ gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Es liegt eine Altlastenuntersuchung³ zum Bebauungsplanverfahren vor.

11.3. Richtfunkverbindungen

Im östlichen Plangebiet sowie im Umfeld verlaufen raumbedeutsame Richtfunktrassen, in der folgenden Abbildung grün dargestellt. In rot ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 dargestellt. Um mögliche Interferenzen der Richtfunktrassen zu vermeiden, sind bauliche Anlagen bzw. technische Anlagen, wie z.B. Baukräne, Antennen mit den Betreibern von Richtfunktrassen abzustimmen. Diese dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen. Da nicht auszuschließen ist, dass sich Richtfunktrassen ändern oder weitere Betreiber diese anbieten, sind weitergehende Informationen zu den Betreibern von Richtfunktrassen bei der Bundesnetzagentur einzuholen. Der Bebauungsplan Nr. 316 enthält einen entsprechenden Hinweis.

³ Kleegräfe Geotechnik GmbH: Untersuchung eines Tanklager-Standortes, Bahnhofstr. 85 in Paderborn, Lippstadt, Mai 2016



Abb. 5: Punkt-zu-Punkt Richtfunkverbindungen (Telefonica Germany GmbH, Dezember 2019)

12. Verwendete Gutachten

- SSP Consult: Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt Heinz-Nixdorf-Ring – Bahnhofstraße – Frankfurter Weg – Salzkottener Straße in Paderborn, Erläuterungsbericht, Bergisch-Gladbach, Juni 2012
- Büro Stelzig: Artenschutzrechtliche Prüfung zur 141. FNP-Änderung sowie zur Bebauungsaufstellung Nr. 316 „Bahnhofstraße“ der Stadt Paderborn, Soest, Januar 2020

Paderborn, im Juli 2020

Stadt Paderborn – Stadtplanungsamt

in Zusammenarbeit mit

Planquadrat Dortmund
Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

.....
M. Baum