

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 316 „Bahnhofstraße“



(© Land NRW 2018)

Erstellt vom
Stadtplanungsamt
Paderborn
Juli 2020

Verfahrensschritt:
Satzung

Inhalt

I. Begründung	I-1
1. Verfahrensstand _____	I-1
2. Planungsanlass / Planungsziel _____	I-1
3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet _____	I-2
4. Übergeordnete Vorgaben _____	I-4
4.1. Darstellung im Regionalplan	I-4
4.2. Darstellung des Landschaftsplans	I-4
4.3. Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan	I-4
4.4. Rechtskräftige Bebauungspläne	I-5
4.5. Freistellung nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	I-6
5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse _____	I-6
6. Planung _____	I-8
6.1. Städtebauliche Konzeption	I-8
6.2. ÖPNV-Anbindung	I-10
6.3. Ver- und Entsorgung	I-10
7. Inhalte des Bebauungsplans und Festsetzungen _____	I-11
7.1. Öffentliche Verkehrsflächen / Fläche für Bahnanlagen	I-11
7.2. Öffentliche Grünflächen	I-11
7.3. Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft	I-11
7.4. Vorkehrungen zum Schutz vor Schallimmissionen	I-12
7.5. Kennzeichnungen	I-12
7.6. Nachrichtliche Übernahmen	I-12
8. Verkehrsuntersuchungen _____	I-13
9. Immissionsschutz _____	I-15

10. Altlasten	I-21
11. Denkmal- und Bodendenkmalpflege	I-22
12. Umweltbelange	I-23
12.1. Umweltprüfung/Umweltbericht	I-23
12.2. Eingriffsregelung	I-23
12.3. Artenschutzrechtliche Prüfung	I-24
12.4. Klimaschutz	I-25
12.5. Bodenschutz und Flächenverbrauch	I-25
13. Flächenbilanzierung	I-26
14. Sonstiges	I-26
14.1. Kampfmittel	I-26
14.2. Richtfunkverbindungen	I-26
15. Verwendete Gutachten	I-27

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 sich die Brücke 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.

In der Sitzung am 17.05.2018 hat der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn den mehrheitlichen Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 316 „Bahnhofstraße“ für den Bereich zwischen dem beschriebenen Knotenpunkt und der Pontanusstraße gefasst (siehe Sitzungsvorlage-Nr. 0121/18).

Das Planverfahren wird auf Grund des gleichzeitig zu ändernden Flächennutzungsplans der Stadt Paderborn im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB durchgeführt. Dadurch soll die Übereinstimmung des Bebauungsplanes Nr. 316 mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes erzielt werden. Die Einleitung des Änderungsverfahrens für die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde ebenfalls am 17.05.2018 vom Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt beschlossen. 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

Der Anlass zur Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes Nr. 316 „Bahnhofstraße“ 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. Die Stadt Paderborn als Eigentümerin der Flächen möchte diese Probleme in Kooperation mit der DB Netz AG als Eigentümerin der Brücke durch den Neubau der Brücke

sowie den Ausbau der Bahnhofstraße lösen und zur Umsetzung dieser Maßnahmen den Bebauungsplan Nr. 316 aufstellen.

Bereits im Jahr 2012 wurden insgesamt 9 verschiedene Varianten der zukünftigen Verkehrsführung der Bahnhofstraße entwickelt und 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 weiteren Ausarbeitung der Variante 5 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.

Das umzusetzende Konzept für den Umbau der Bahnhofstraße sieht nun also 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. Für die Bahnhofstraße sind zukünftig eine Dreispurigkeit zwischen dem Brückenbauwerk und dem Almeweg sowie die Anlage beidseitig getrennter Rad- und Gehwege vorgesehen. Konkret sind zwei Fahrspuren ab dem Almeweg stadtauswärts geplant, die eine optimierte Verkehrsentslastung der Bahnhofstraße ermöglichen sowie eine Spur für die Zufahrt in Richtung Westertor, wie sie heute bereits vorhanden ist. Die Zweispurigkeit der Bahnhofstraße wird im Abschnitt Almeweg bis Pontanusstraße beibehalten; jedoch ist die Bahnhofstraße auch hier mit beidseitig getrennten Fuß- und Radwegen auszustatten, so dass die Gewerbegebiete Frankfurter Weg und Balhorne Feld an das Alltagsradwegenetz angebunden werden können.

Die für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 58B, 81 und 157 – 1. Änderung lassen die beschriebenen Umbauvorhaben jedoch nicht zu. Aus diesem Grund ist das Ziel der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 316 „Bahnhofstraße“ die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der Brückenanlage und die Neugestaltung der Bahnhofstraße. Zudem stellt der Bebauungsplan die Grundlage für eine Fördermittelbeantragung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Realisierung des Vorhabens dar.

3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 „Bahnhofstraße“ umfasst den Bereich der Bahnhofstraße zwischen dem Kreuzungspunkt B1 / Heinz-Nixdorf-Ring / Frankfurter Weg bis zum Kreuzungspunkt Pontanusstraße, das Grundstück des ehemaligen Öllagers im Kurvenbereich zwischen Bahnhofstraße und Bahntrasse sowie einen Teilbereich der Kleingartenanlage und hat eine Größe von ca. 2,6 ha. Umgeben ist die Fläche von dem durch Wohnen geprägten Riemeke-Viertel im Norden, den Gleisanlagen des Paderborner Hauptbahnhofes im Südosten sowie dem Kreuzungspunkt mit den Zufahrtsstraßen Heinz-Nixdorf-Ring, Frankfurter Weg und Salzkottener Straße im Südwesten. Zum Planbereich gehören das Flurstück 50 (tlw.) der Flur

56, die Flurstücke 29 (tlw.), 337, 338, 855, 887 (tlw.), 913 (tlw.), 915 (tlw.), 941, 942 (tlw.), 1206 und 1207 (tlw.) der Flur 57 sowie das Flurstück 1346 (tlw.) der Flur 60 in der Gemarkung Paderborn.

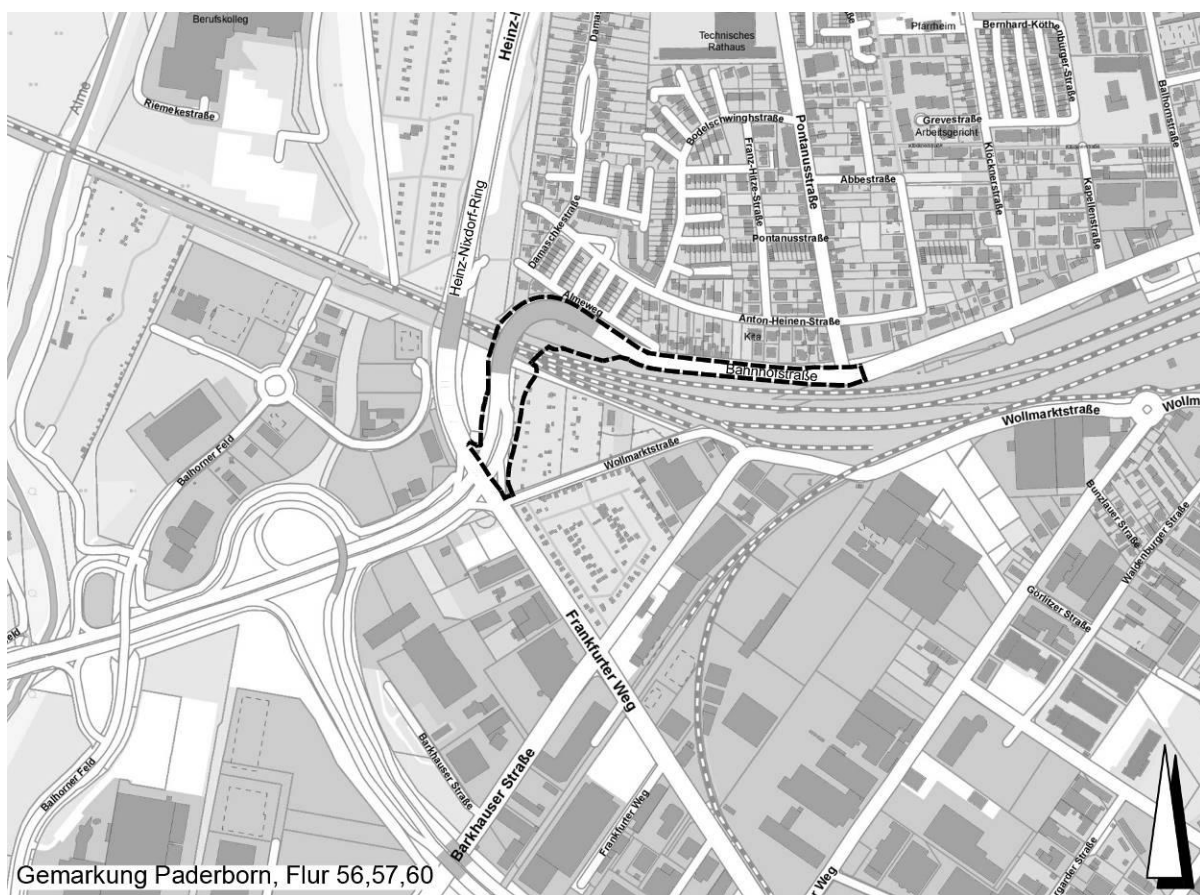


Abb. 1: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 (Stadt Paderborn)

Das Plangebiet befindet sich im Südwesten der Paderborner Innenstadt nahe dem Hauptbahnhof. Über die Bahnhofstraße gelangt man vom Stadtzentrum in Richtung der Anschlussstelle Paderborn-Zentrum (A 33), weshalb der Straße verkehrstechnisch eine außerordentlich hohe Bedeutung zukommt.

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1. Darstellung im Regionalplan



Abb. 2: 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 Siedlungsbe-
reich (ASB), Schienenwege sowie Bereiche für ge-
werbliche und industrielle Nutzungen (GIB) dar.

Die dem Bebauungsplan Nr. 316 zugrundeliegende Planung stimmt mit den Zielen und Darstellungen des Regionalplans und damit mit den Zielen der Landes-
planung überein.

4.2. Darstellung des Landschaftsplans

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

4.3. Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan

Im zurzeit rechtsgültigen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Paderborn ist für die Bahnhofstraße ein gradliniger Verlauf in Richtung des Knotenpunktes im Westen dargestellt. Ein derartiger Straßenverlauf und somit eine Unterquerung der Bahngleise war eine der im Vorfeld diskutierten Varianten. Diese Variante wurde jedoch abgelehnt, da sich eine Unterquerung auf Grund der Höhenverhältnisse und der dadurch erforderlichen Länge der Rampe nicht realisieren lässt. Da die ausgewählte Variante einen Neubau der bestehenden Brücke und die ungefähre Beibehaltung des aktuellen Straßenverlaufes vorsieht, muss der Flächennutzungsplan dementsprechend geändert werden.

Fernerhin sind einige Grundstücke zwischen den Bahngleisen und der Bahnhofstraße als Bestandteil der Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Auch diese Darstellung entspricht nicht der Planung, welche für die Fläche des ehemaligen Öllagers eine Grünfläche und für die Flächen südlich der Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen dem Wohnhaus Bahnhofstraße 116 und Einmündung Friedrich-Ebert-Straße eine Umnutzung zu gewerblichen Zwecken vorsieht. Aus diesem Grund ist auch dort, außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 316, eine Änderung des Flächennutzungsplans notwendig.

Die 141. Änderung des Flächennutzungsplanes wird neben der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 316 im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB durchgeführt.

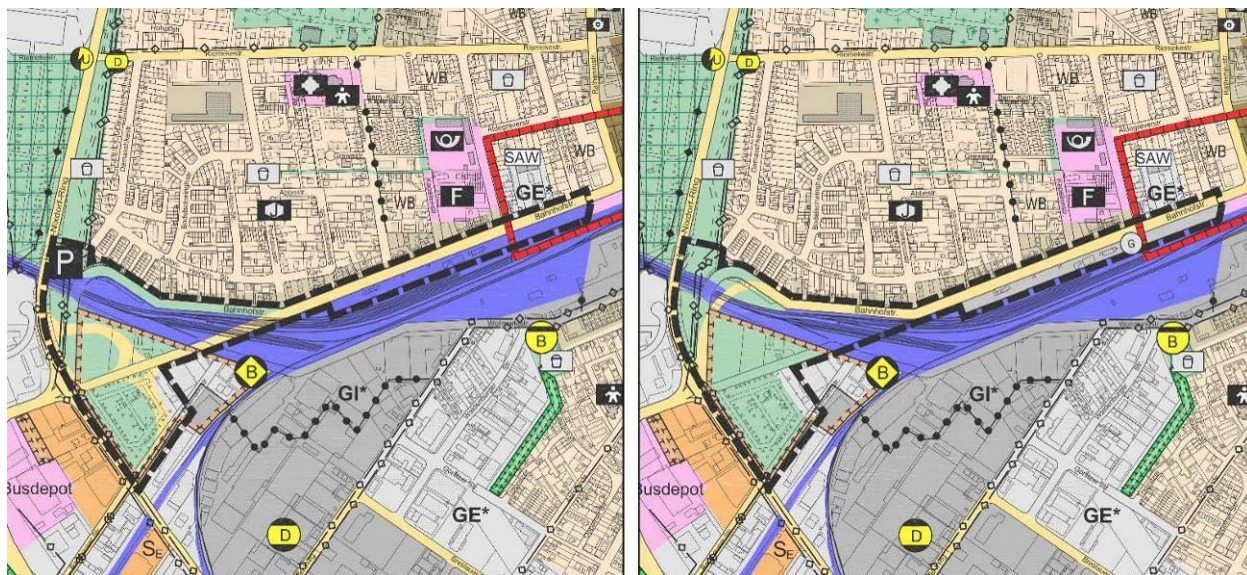


Abb. 3 und 4: Darstellungen im aktuell gültigen FNP / neue Darstellungen der 141. FNP-Änderung (Stadt Paderborn)

4.4. Rechtskräftige Bebauungspläne

Teilbereiche des Plangebiets befinden sich im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne, deren Festsetzungen unter anderem den Neubau der Brücke nicht zulassen.

Im Südwesten der Bahnlinie befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 157 – 1. Änderung. Dieser setzt im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 316 Straßenverkehrsfläche fest, zudem sind der Verlauf und die Aufteilung der Bahnhofstraße nachrichtlich dargestellt.

Nördlich davon und somit im Brücken- und Kurvenbereich der Bahnhofstraße liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 58B, welcher im Plangebiet Straßenverkehrsfläche sowie Flächen für Bahnanlagen festsetzt. Auch hier ist die Aufteilung der Verkehrsflächen nachrichtlich dargestellt.

An der östlichen Plangebietsgrenze befindet sich im Kreuzungsbereich der Pontanusstraße der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 81, welcher im Plangebiet Straßenverkehrsfläche sowie öffentliche Grünfläche festsetzt. Nördlich des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans ist im Bebauungsplan Nr. 81 ein Mischgebiet festgesetzt, weiter nördlich ein Allgemeines Wohngebiet.

Das Grundstück des ehemaligen Öllagers und der restliche im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 316 gelegene Abschnitt der Bahnhofstraße befinden sich außerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne.

Nördlich angrenzend an das Plangebiet befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 6, welcher ein Allgemeines Wohngebiet festsetzt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 6 überschneidet sich nicht mit dem des Bebauungsplanes Nr. 316. Selbiges gilt für den Bebauungsplan Nr. 86B, welcher sich nordöstlich des Plangebiets befindet. Ähnlich wie im Bebauungsplan Nr. 81, ist auch hier nördlich an die Bahnhofstraße angrenzend ein Mischgebiet und weiter nördlich ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

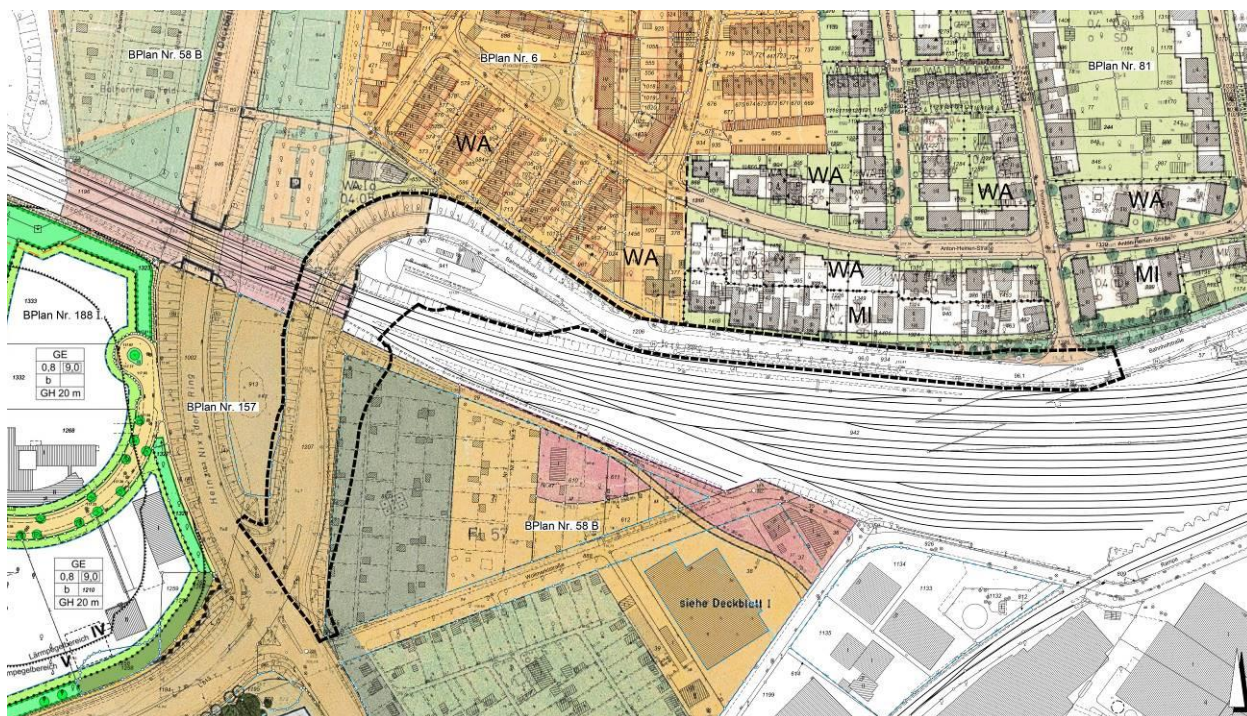


Abb. 5: Geltendes Planungsrecht und Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 (Stadt Paderborn)

4.5. Freistellung nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Flurstück 941 (Fläche des ehemaligen Öllagers) im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 befindet sich im Eigentum der Stadt Paderborn, allerdings waren Teilflächen davon noch für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist zwischenzeitlich erfolgt.

5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 316 „Bahnhofstraße“ befindet sich im Südwesten der Paderborner Innenstadt und umfasst eine Fläche von rund 2,6 ha. Bei dem Plangebiet handelt es sich größtenteils um die Bahnhofstraße einschließlich der Böschungen sowie um ein vormals zur Öllagerung genutztes Areal und einen Teilbereich der Kleingartenanlage östlich der Bahnhofstraße. Die Bahnhofstraße verbindet die Paderborner Innenstadt mit dem Stadtrand und verläuft im Plangebiet in westlicher Richtung stadtauswärts, überquert in südlicher Richtung über eine Brücke die Gleise der Bahnstrecke Hannover-Soest und mündet schließlich im Knotenpunkt Heinz-Nixdorf-Ring / Salzkottener Straße / Frankfurter Weg. Im Plangebiet wird die Bahnhofstraße in beide Richtungen überwiegend einspurig geführt, lediglich im Kreuzungsbereich Heinz-Nixdorf-Ring / Salzkottener Straße / Frankfurter Weg weist die Straße auf Grund verschiedener Abbiegespuren einen breiteren Querschnitt auf.

Im Böschungsbereich nördlich der Brücke sowie auf der Südseite der Straße zwischen Almegweg und Pontanusstraße ist die Bahnhofstraße von z.T. auch größeren Bäumen, überwiegend Linden, gesäumt. Südlich der Bahn ist das Areal zwischen der Bahnhofstraße und dem Heinz-

Nixdorf-Ring dicht mit Bäumen und Sträuchern bestanden. Die Fläche nordwestlich des heutigen Kurvenbereichs wird als Obstbaumwiese genutzt.

Nördlich grenzt das durch Wohnnutzungen geprägte Riemeke-Viertel an das Plangebiet an. Die Bebauung des Viertels besteht überwiegend aus Doppel- und Reihenhäusern sowie kleineren Mehrfamilienhäusern. Neben den Wohnnutzungen sind im Riemeke-Viertel auch Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe zu finden, im nördlichen Bereich liegt zudem ein Verwaltungsstandort der Stadt Paderborn (Technisches Rathaus).

Sowohl östlich, als auch westlich des Plangebiets verlaufen die Gleisanlagen der Bahnstrecke Hannover-Soest. Die Bebauung südlich der Gleise ist überwiegend gewerblich geprägt, darüber hinaus befindet sich in dem Bereich südlich der Bahntrasse und östlich der Bahnhofstraße eine Kleingartenanlage.

Unmittelbar westlich des Plangebiets befindet sich zudem der Heinz-Nixdorf-Ring, welcher am Knotenpunkt Salzkottener Straße / Frankfurter Weg / Bahnhofstraße entspringt und in nördlicher Richtung weiterverläuft. Das Areal südlich der Bahngleise und westlich des Heinz-Nixdorf-Rings ist ebenfalls durch Gewerbenutzungen geprägt.

Aktuell ist das Plangebiet über die Haltestellen Pontanusstraße und Almeweg an das lokale Netz des ÖPNV angebunden. Beide Haltestellen werden von den Buslinien 2, 28 und 58 frequentiert. Die Linien 2 und 28 steuern zudem den Paderborner Hauptbahnhof an, welcher Zugang zum Regional- und Fernverkehr bietet.

Das Plangebiet stellt auf Grund seiner Lage zwischen dem Stadtkern und dem Stadtrand eine wichtige Hauptverbindung in die Paderborner Innenstadt dar.



Abb. 6: Luftbild mit Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 316 (© Land NRW 2018)

6. Planung

6.1. Städtebauliche Konzeption

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. Durch die geplante Verswenkung der Straße und der damit verbundenen höheren Lage entsteht zum östlich gelegenen Kleingarten hin eine Böschung, so dass für die Straßenplanung ein Teilbereich der Kleingartenanlage beansprucht werden muss. 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 Balhorne Feld an das Alltagsradwegenetz angebunden werden können.

Durch den neuen Trassenverlauf kann ein Großteil der Bäume nördlich des heutigen Kurvenbereichs erhalten werden. Jedoch ist es sowohl durch den für die geplante Umbaumaßnahme erforderlichen Rückbau der Bestandsbrücke und der Widerlager als auch die für die neue Straße notwendigen Böschungen und Stützmauern zum Almeweg sowie im westlichen Bereich der Bahnhofstraße unvermeidbar, dass ein Teil der Bäume entfallen muss. Im Nahbereich zum Almeweg sowie dann im weiteren östlichen Verlauf sind ungefähr 15 Bäume betroffen. Im Abschnitt zwischen Almeweg und Pontanusstraße entfallen außerdem stadtauswärts ungefähr zehn Pkw-Längsparkplätze, der Baumbestand südlich der Bahnhofstraße kann in diesem Abschnitt jedoch größtenteils erhalten bleiben.



Abb. 7: Neubau des Brückenbauwerks und Anlage beidseitiger Rad- und Gehwege entlang der Bahnhofstraße
- 1. Bauabschnitt (Bockermann Fritze GmbH)

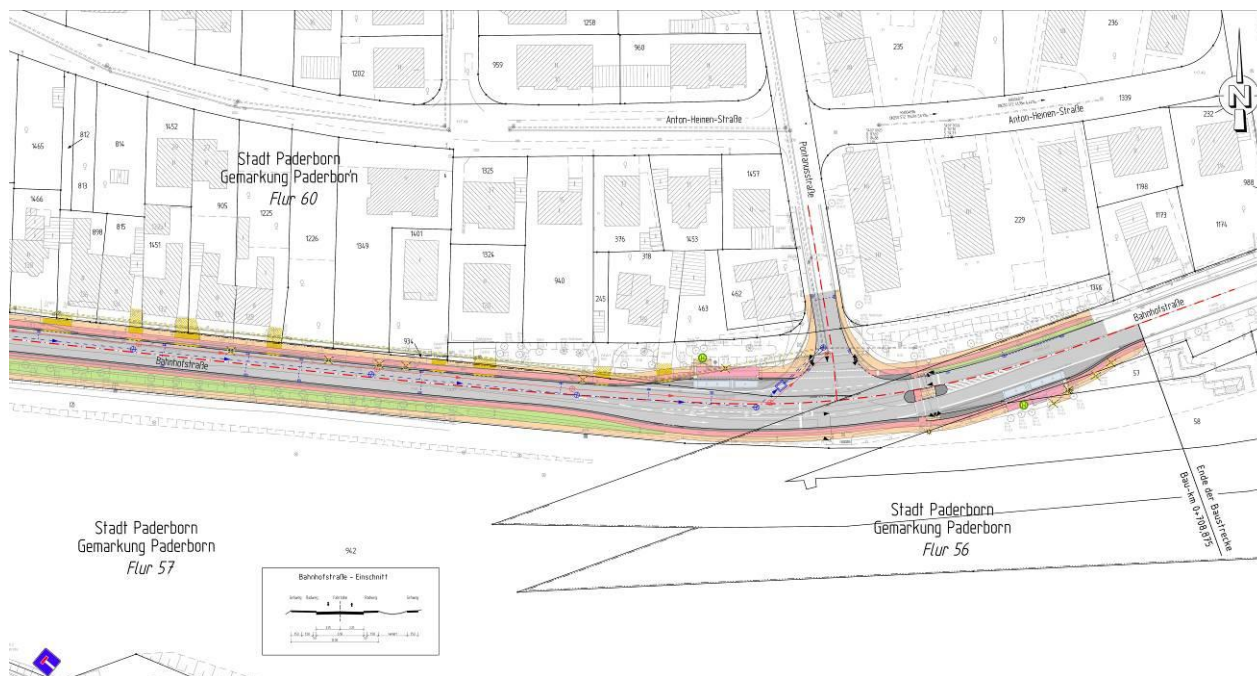


Abb. 8: Anlage beidseitiger Rad- und Gehwege entlang der Bahnhofstraße - 2. Bauabschnitt (Bockermann Fritze GmbH)

6.2. ÖPNV-Anbindung

Die beiden im Plangebiet befindlichen Bushaltestellen „Almeweg“ und „Pontanusstraße“ des ÖPNV sollen im Zuge der Maßnahme barrierefrei umgestaltet und die Maße den modernen Fahrzeugen mit entsprechend größeren Längen angepasst werden. Die Zweispurigkeit stadtauswärts beginnt an der Einmündung Almeweg, um hier die Errichtung eines Buskaps für den ÖPNV zu ermöglichen, ohne den fließenden Verkehr zu behindern (s.o. Abb. 7, 1. Bauabschnitt). Die übrigen Bushaltestellen werden sich in Busbuchten befinden.

6.3. 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 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 Vor-

gartenbereich 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. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

7. Inhalte des Bebauungsplans und Festsetzungen

7.1. Öffentliche Verkehrsflächen / Fläche für Bahnanlagen

Die für die Bahnhofstraße vorgesehenen Flächen werden im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Innerhalb dieser Festsetzung lassen sich sowohl die notwendigen Böschungsflächen zur Herstellung des Straßenkörpers und das Brückenbauwerk, als auch die einzelnen Fahrspuren, die Bushaldebuchten sowie Fuß- und Radwege realisieren. Die Flächen zwischen der Bahnhofstraße und der Bahnanlage werden, so wie auch die Böschungsflächen, als „Verkehrsgrün“ festgesetzt und sind damit Bestandteil der Straßenverkehrsfläche. Der im Plangebiet enthaltende Abschnitt der DB-Gleisanlage wird als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt.

7.2. Öffentliche Grünflächen

Die westlich bzw. nördlich der zukünftigen Bahnhofstraße verbleibenden Flächen – die heutige Bahnhofstraße mit Böschungen sowie ein Teilbereich des ehemaligen Öllagers – werden als öffentliche Grünfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt und umgestaltet. Es ist geplant, die alte Straßentrasse unter Erhaltung der innerhalb der Straßenböschung vorhandenen Bäume abzutragen, eine Geländemodellierung durchzuführen und die Fläche zu begrünen (vgl. nachfolgendes Kap. 7.3).

7.3. Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft

Innerhalb der als öffentliches Grün festgesetzten Flächen (vgl. Kap. 7.2) sind die dort vorhandenen Bäume gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

Darüber hinaus ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB zum Schutz des Vogels „Bluthänfling“ die öffentliche Grünfläche als Brut- und Nahrungshabitat für diesen Vogel zu entwickeln (vgl. Kap. 12.3). Hierzu ist eine offene Fläche mit verstreut liegenden dichten Gebüschgruppen, vorzugsweise aus bedornten Heckensträuchern, herzurichten. Im Abstand von 12 bis 15 m sind über die Grünfläche acht Trupps mit jeweils 6 Pflanzen (Schlehen und Weißdorne) in einem dichten Dreiecks-Verband anzulegen. Innerhalb der Trupps soll der Pflanzverband 1 m x 1 m betragen, um so potentiell den für den Nestbau notwendigen schützenden Dichtstand zu gewährleisten. Für die Pflanzung der Strauchgruppen sind Sträucher mit der Pflanzqualität (Sträucher 2xv, o.B. 60 – 100 cm) heranzuziehen.

Um das Nahrungsangebot für den Bluthänfling (und auch für Bienen und andere Insekten) zu erhalten soll ein min. 50 m² großer Blühstreifen angelegt werden und damit der Zerstörung des potentiellen Lebensraumes an den durch die Böschungsflächen der Bahnhofstraße überplanten Flächen der Kleingartenanlage entgegengewirkt werden. Dazu muss ein min. 5 m breiter Blühstreifen von mindestens 10 m Länge nahe des oben beschriebenen Brutplatzausgleichs angelegt werden. Blühstreifen leisten einerseits einen Beitrag zur biologischen Vielfalt in intensiv genutzten Landschaften, indem sie insbesondere wärmeliebenden Insekten (z.B. Heuschrecken und Tagfalter) und Spinnen als Lebensraum dienen und somit auch einen Lebens- und Nahrungsraum für Feldvögel darstellen. Andererseits kann die Bevölkerung durch die Aufwertung des Landschaftsbildes für das Thema Naturschutz sensibilisiert werden. Eine Einsaat für den Blühstreifen soll mit krautreichem Saatgut aus regionaler Herkunft erfolgen. Es empfehlen sich mehrjährige Saatgutmischungen, mit denen ein vielfältiges und kontinuierliches Blühangebot geschaffen wird. Der Blühstreifen muss dauerhaft erhalten und gepflegt werden.

7.4. Vorkehrungen zum Schutz vor Schallimmissionen

Die Neubauplanung der Bahnhofstraße hat Auswirkungen auf den Verkehrslärm, der auf die Umgebungsbebauung einwirkt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 wurde ein Schallschutzgutachten erstellt (Uppenkamp und Partner, September 2019), dessen Ergebnisse sowie die planerische Abwägung der zu untersuchenden Belange in Kap. 9 ausführlich widergegeben werden. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm wurde gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB eine Lärmschutzwand entlang eines Abschnitts der Bahnhofstraße in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Lärmschutzwand ist im Bebauungsplan zeichnerisch dargestellt und ist in einer Höhe von mindestens 2 m über der Gradientenlinie der Bahnhofstraße zu errichten. Die Gradientenlinie der Bahnhofstraße ist in der Planzeichnung als untere Bezugshöhe dargestellt. Bei den Gradientenhöhen handelt es sich um einen Arbeitsstand der Entwurfsplanung. Im Rahmen der Ausführungsplanung können hier noch kleinere Änderungen im Zentimeterbereich notwendig sein.

Über diese aktive Schallschutzmaßnahme hinaus wird den vom Verkehrslärm betroffenen Gebäuden, die alle außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans liegen, passiver Schallschutz gewährt. Die am jeweiligen Gebäude notwendigen Schallschutzmaßnahmen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.

7.5. Kennzeichnungen

Der Bebauungsplan enthält für den Bereich des ehemaligen Öllagers eine Kennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, vgl. hierzu Kap. 9 Altlasten.

7.6. Nachrichtliche Übernahmen

Im Plangebiet befindet sich im Bereich der heutigen Kleingartenanlage das Bodendenkmal Balhorner Feld mit der Objektnummer DKZ 4218,80 / Obj. BD 6, welches in seiner westlichen Abgrenzung als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB im Bebauungsplan abgebildet wird. In diesem Bereich ist zukünftig eine Böschungsfläche zur Herstellung des Straßenkörpers der Bahnhofstraße geplant. Es ist bereits eine frühzeitige Abstimmung mit der LWL-Archäologie für Westfalen erfolgt, die vor den Baumaßnahmen die Fläche untersuchen wird, vgl. hierzu Kap. 10. „Denkmal- und Bodendenkmalpflege“.

8. Verkehrsuntersuchungen

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 wurden Verkehrsgutachten erstellt (SSP Consult, November 2018 und SHP Ingenieure, Januar 2020).



Abb. 9: Untersuchungsraum des Verkehrsgutachtens (Stadtkarte Paderborn)

Die Untersuchung vom Büro SSP Consult betrachtet die verkehrlichen Wirkungen der Planung „Neubau Brücke Bahnhofstraße“ mit der Erneuerung der westlichen Bahnhofstraße im Bereich zwischen dem Knotenpunkt Salzkontener Straße / Frankfurter Weg / Heinz-Nixdorf-Ring / Bahnhofstraße und Pontanusstraße.

Als Grundlage für die Untersuchung des aktuellen und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wurden Verkehrserhebungen im Zeitraum vom 20.04.2018 bis 27.04.2018 bzw. 03.07.2018 mit einer Erhebung von Knotenströmen und Querschnitten an drei Knoten und vier Querschnitten vorgenommen. Für das zu erwartende Verkehrsaufkommen (Prognose 2030) wurden sowohl allgemeine Entwicklungen im erweiterten Untersuchungsraum als auch die im Rahmen des Neubaus der Bahnhofstraße vorgesehene Zweispurigkeit stadtauswärts zwischen dem Knoten Salzkontener Straße / Frankfurter Weg / Heinz-Nixdorf-Ring / Bahnhofstraße und Almweg berücksichtigt.

Die Bahnhofstraße (Ost) ist laut Daten aus dem Jahr 2018 mit 29.400 Kfz/24h (1.540 SV/24h) belastet (SV = Schwerlastverkehr). Der Bereich Bahnhofstraße (West) weist eine Belastung von 17.000 Kfz/24h (860 SV/24h) auf. Die im Rahmen der Neubaumaßnahme notwendige Sperrung

des Brückenbauwerks 503 an der Bahnhofstraße über die Querung der Bahnstrecke 1760 Hannover-Soest führt zu einer Verlagerung der Verkehrsströme im Untersuchungsraum. Besonders betroffen sind dadurch der Bereich Riemekestraße, der Knoten Riemekestraße / Heinz-Nixdorf-Ring und der Bereich Heinz-Nixdorf-Ring. In diesen Bereichen führt die Brückenspernung zu einer Erhöhung der Belastung.

In der Prognose für 2030 kommt es im Zusammenhang mit der künftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung zu einer Erhöhung der Belastungen im Planungsraum. Besonders wichtige Bereiche für die Abwicklung der Verkehrsströme sind sowohl die Bahnhofstraße als auch der Heinz-Nixdorf-Ring. Durch die im Rahmen des Bebauungsplanes vorgesehene Zweispurigkeit zwischen dem Knotenpunkt Salzkottener Straße / Frankfurter Weg / Heinz-Nixdorf-Ring / Bahnhofstraße - erhöht sich die Belastung, bei einer parallelen Abnahme der Belastung im Bereich Riemekestraße und dem Knoten Riemekestraße / Heinz-Nixdorf-Ring, im Bereich der Bahnhofstraße. Durch die stadtauswärts ab dem Almweg vorgesehene Zweispurigkeit erhöht sich in diesem Bereich die Streckenkapazität. Folglich verringern sich die Fahrzeiten im Modell und die Verkehre verlagern sich in diesen Bereich.

Der Bauzustand während des Neubaus des Brückenbauwerks und der Bahnhofstraße wurde ebenfalls untersucht. Diese dient als Grundlage für die Festlegung der Umleitungsverkehre während der Bauphase, ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Bereich der Bahnhofstraße kommt es während der für die Durchführung der Baumaßnahmen erforderlichen Sperrung der Bahnhofstraße zu einer temporären Verlagerung der Verkehrsströme im Netz. Davon betroffen sind vor allem die Riemekestraße und der Knoten Riemekestraße / Heinz-Nixdorf-Ring. Es ist jedoch anzumerken, dass die Verlagerung der Verkehre nicht ausschließlich innerhalb des Untersuchungsraums stattfindet. Die Verkehrsverteilung erfolgt großflächiger, wodurch es zu Belastungsveränderungen auch außerhalb des Untersuchungsraumes kommt.

Zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit der umgebenden Verkehrsknoten während der Bauphase und nach Fertigstellung der ausgewählten Variante „Neubau der Brücke östlich der Bestandslage“ wurde eine weitere Verkehrsuntersuchung erstellt (SHP Ingenieure, Januar 2020). Zur Ermittlung der Verkehrsqualitäten wurden die aus dem vorangegangenen Gutachten (SSP Consult, November 2018) ermittelten Verkehrszahlen übernommen. Die Spitzenstunde morgens liegt im Zeitraum zwischen 07:15 und 08:15 Uhr. Nachmittags wurde das höchste Verkehrsaufkommen im Zeitraum zwischen 16:30 und 17:30 Uhr analysiert.

Die Untersuchung berücksichtigt neben den Verkehrszuständen im Bestand die Phase nach der Fertigstellung („Endzustand“). Die Phase nach der Fertigstellung sieht die Planung der Bahnhofstraße mit verlängerter Geradeausspur stadtauswärts sowie den Neubau der Brücke vor. Das ebenfalls untersuchte Szenario „Bauphase“ dient – wie bereits erläutert – als Grundlage für die Umleitungsverkehre.

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird bereits heute im Bestand in der Spitzenstunde morgens am Knotenpunkt Salzkottener Straße / Heinz-Nixdorf-Ring / Frankfurter Weg / Bahnhofstraße nur eine mangelhafte Verkehrsqualität (Stufe E) erreicht. In der Spitzenstunde nachmittags wird am genannten Knotenpunkt eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) erreicht. Nach Fertigstellung der vorgesehenen Planung wird, wie bereits im Bestand, zur Spitzenstunde morgens keine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe E) sowie nachmittags eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht. Insgesamt führt die vorliegende Planung mit der stadtauswärts vorgesehenen Zweispurigkeit ab dem Almweg zu einer geringfügigen Verbesserung der Verkehrsqualität, da sich die Rückstaus verkürzen werden. In der Spitzenstunde morgens wer-

den sich die Rückstaus im Endzustand von vormals 164 m auf 128 m und nachmittags von 252 m im Bestand auf 144 m im Endzustand verkürzen. Im Ergebnis führt die vorliegende Planung zu einer geringfügigen Verbesserung der Verkehrsqualität und die Leistungsfähigkeit ist insgesamt ausreichend.

9. Immissionsschutz

Im Zuge der Erneuerung des Brückenbauwerks der Bahnhofstraße über die Bahnstrecke 1760 verändern sich die Lage und der Höhenverlauf der Straße. Ebenfalls erfolgt die Errichtung eines durchgehenden zusätzlichen Fahrstreifens stadtauswärts. Dies stellt unter Betrachtung des § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV aus immissionsschutzrechtlicher Sicht eine wesentliche Änderung der Straße dar. Das Ziel der Veränderung der Brücke ist ein besserer Abfluss des Verkehrs. Für den Straßenabschnitt östlich der Einmündung des Almewegs werden nur Maßnahmen durchgeführt, die keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV in die Straße darstellen.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach Abs. 2 des § 41 gilt dies jedoch nur, insoweit die Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. Mit Abs. 2 ist die durch § 41 Abs. 1 geforderte Schutzmaßnahme an dem Verkehrsweg gemeint, wobei nicht nur die einen Vollschutz gewährende Schutzmaßnahme zu betrachten ist. Erweist sich der Aufwand für eine vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte als unverhältnismäßig, so sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In einem solchen Fall kann der Baulastträger aktive und passive Maßnahmen kombinieren und in besonderen Ausnahmefällen trotz überschrittener Immissionsgrenzwerte auf passive Maßnahmen ausweichen oder Entschädigung in Geld vorsehen (z.B., wenn passiver Schallschutz nicht möglich ist).

Vom Grundsatz her gilt also, aktiver Schallschutz steht vor passivem Schallschutz, soweit es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Für die Beurteilung, ob schädliche Umwelteinwirkungen vorliegen, ist für die wesentliche Änderung die 16. BImSchV heranzuziehen. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV nicht überschreiten. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, entsteht für die betroffenen Gebäude ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Im Rahmen der Prüfung über Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen wird beim Straßenneubau oder einer wesentlichen Änderung in der Regel wie folgt vorgegangen:

- Im Bauabschnitt der wesentlichen Änderung der Straße wird zur Ermittlung des Beurteilungspegels die Verkehrsbelastung der Änderung und des sich anschließenden, baulichen nicht veränderten Abschnitts, zugrunde gelegt. Dies betrifft die Gebäude am Almeweg und der Anton-Heinen-Straße.

- Für Gebäude außerhalb des Bauabschnitts der wesentlichen Änderung der Straße wird nur die Verkehrsbelastung der wesentlichen Änderung berücksichtigt und die Verkehrsbelastung des nicht geänderten Abschnittes außer Acht gelassen. Dies betrifft die Gebäude ab Bahnhofstraße 142 und weiter in östliche Richtung.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 wurde ein Schallschutzgutachten erstellt (Uppenkamp und Partner, September 2019). Betrachtet man die Berechnungsergebnisse des Gutachtens können die Immissionsgrenzwerte (IGW) durch die wesentliche Änderung der Straße nicht an allen Immissionsorten eingehalten werden. Es sind somit für die nachfolgenden Immissionsorte Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen:



Abb.10: Untersuchte Immissionsorte mit erforderlichem Lärmschutz (GEObasis.nrw)

Nr.	Straße	Fassade	Geschoss	IGW		Lr in dB(A) Planfall 2, 2030	
				Nacht	Tag	Nacht	Tag
IPEa	Anton-Heinen-Str. 93	SWF	1.OG	49	59	49,7	57,0
IPFa	Anton-Heinen-Str. 93	SOF	1.OG	49	59	49,9	57,2
IPGa	Anton-Heinen-Str. 79	SWF	1.OG	49	59	51,5	58,8
IPH	Anton-Heinen-Str. 79	SOF	EG	49	59	52,3	59,6
IPHa	Anton-Heinen-Str. 79	SOF	1.OG	49	59	53,8	61,1
IPI	Anton-Heinen-Str. 65	SWF	EG	49	59	54,4	61,7
IPIa	Anton-Heinen-Str. 65	SWF	1.OG	49	59	56,0	63,3
IPJ	Anton-Heinen-Str. 65	SOF	EG	49	59	53,6	60,9
IPJa	Anton-Heinen-Str. 65	SOF	1.OG	49	59	55,2	62,5
IPK	Anton-Heinen-Str. 51	SWF	EG	49	59	56,9	64,2
IPKa	Anton-Heinen-Str. 51	SWF	1.OG	49	59	58,2	65,5
IPL	Anton-Heinen-Str. 51	SOF	EG	49	59	55,4	62,7
IPLa	Anton-Heinen-Str. 51	SOF	1.OG	49	59	56,7	64,0
IPM	Almeweg 2	SF	EG	49	59	57,1	64,4
IPMa	Almeweg 2	SF	1.OG	49	59	58,0	65,3
IPN	Almeweg 2	SF	EG	49	59	58,7	66,0
IPNa	Almeweg 2	SF	1.OG	49	59	59,6	66,9
IPO	Bahnhofstr. 142	WF	EG	49	59	52,4	59,7
IPOa	Bahnhofstr. 142	WF	1.OG	49	59	53,8	61,1
IPOb	Bahnhofstr. 142	WF	2.OG	49	59	54,3	61,6
IPP	Bahnhofstr. 142	WF	EG	49	59	52,1	59,4
IPPa	Bahnhofstr. 142	WF	1.OG	49	59	53,4	60,7
IPPb	Bahnhofstr. 142	WF	2.OG	49	59	49,2	56,5

Es ist ersichtlich, dass bei den von der Brücke weiter entfernten Immissionsorten innerhalb des Bauabschnitts der wesentlichen Änderung der Straße, die Grenzwerte der 16. BImSchV (IGW) nur leicht überschritten werden. Tags kann der Immissionsgrenzwert IGW an wenigen Immissionsorten eingehalten werden. Ab dem Immissionsort IPG „Anton-Heinen-Str. 79“ und weiter in östliche Richtung liegt eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes IGW 49 dB(A) nachts von mind. 2,5 dB(A) vor. Angrenzend an die punktuell als Immissionsort aufgenommenen Fassaden sind darüber hinaus die Südostfassaden der Gebäude „Anton-Heinen-Str. 63, 61, 49 und 47“ von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden durch die wesentliche Änderung der Straße an den oben beschriebenen Immissionsorten überschritten. Die Straßenplanung beinhaltet ein Abrücken des Brückenbauwerks von der vorhandenen Wohnbebauung, was dementsprechend gegenüber der heutigen Lage der Bahnhofstraße zu einer Verbesserung der Geräuschsituation an den westlich gelegenen Immissionsorten führt.

Da im Rahmen einer wesentlichen Änderung von Straßen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erforderlich ist, wurden in der Immissionsprognose die Auswirkungen eines aktiven Lärmschutzes überprüft. Das Schallschutzgutachten führt aus, dass mittels einer Kombination aus einer abgestuft 2 m bis 4 m hohen Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 52 m und einer durchgehend 5 m hohen Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 60 m an nahezu allen untersuchten Immissionsorten der Immissionsgrenzwert IGW eingehalten werden kann. Eine Ausnahme bildet dabei lediglich der Immissionsort IPMN „Almeweg 2“. Im unteren Bereich des Brückenbauwerks wäre zur Einhaltung der Grenzwerte eine Lärmschutzwand von 5 m Höhe erforderlich, um das 1. OG ebenfalls zu schützen. Eine Weiterführung der Lärmschutzwand ist aufgrund der Einmündung des Almewegs nicht möglich.

Lärmschutzwände führen zu einer Reduzierung des Außenlärmpegels und haben daher grundsätzlich einen Vorrang vor passivem Lärmschutz. Es sei denn, die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sind nach dem Stand der Technik nicht oder nur in unverhältnismäßiger Art und Weise vermeidbar. Somit wurde im Bauleitplanverfahren geprüft, ob die im Schallgutachten gerechnete Lärmschutzwand technisch realisierbar und verhältnismäßig ist. Die Verhältnismäßigkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen hängt dabei in der Regel vom Erfolg im Hinblick auf die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen sowie von der städtebaulichen Verträglichkeit der Maßnahme ab.

Bei der Abwägung des aktiven Lärmschutzes soll die Gesamtverkehrslärmsituation nicht außer Acht gelassen werden, insbesondere im vorliegenden Fall, wo das Plangebiet schalltechnisch zusätzlich im Einflussbereich der Bahnstrecke und damit des Schienenverkehrslärms liegt. Hinsichtlich der Überprüfung der Wirkung des aktiven Lärmschutzes wurden dementsprechend die Auswirkungen des gesamten Verkehrslärms betrachtet.

Aus dem Schallschutzgutachten geht hervor, dass an Immissionsorten, für die die Änderung der Straße nicht wesentlich ist (Gebäude ab Bahnhofstraße 142 und weiter in östliche Richtung bis zur Pontanusstraße), durch die Baumaßnahme die Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gering weiter erhöht werden. Diesen Immissionsorten soll passiver Lärmschutz zugestanden werden, da die Errichtung einer Lärmschutzwand / eines Lärmschutzwalls hier ausscheidet, denn die Gebäude werden von der Bahnhofstraße erschlossen. Die Benennung der erfolgenden passiven Schallschutzmaßnahmen erfordert eine Erhebung des baulichen Bestands der betroffenen Gebäude. Dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt und ist nicht Teil des Bauleitplanverfahrens.

Hiervon können folgende Gebäude betroffen sein:

Bahnhofstraße 140

Bahnhofstraße 138a

Bahnhofstraße 138

Bahnhofstraße 136

Bahnhofstraße 134

Bahnhofstraße 132

Bahnhofstraße 130

Bahnhofstraße 128

Bahnhofstraße 122

Bahnhofstraße 120

Bahnhofstraße 118

Pontanusstraße 1

Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis auf passiven Schallschutz.

Im Rahmen der Gesamtverkehrslärmbetrachtung wurden die angrenzenden Straßen- und Schienenstrecken für den Bezugsfall (= heutige Lage der Bahnhofstraße im Jahr 2030) und den Planfall 2 (= geplante Lage der Bahnhofstraße im Jahr 2030) berücksichtigt. Der Heinz-Nixdorf-Ring wurde mit betrachtet.

Aus der Darstellung der Zusammensetzung der Beurteilungspegel im Bezugsfall (2030) lässt sich folgendes ableiten:

- Im Bezugsfall (2030) werden an den untersuchten Immissionsorten östlich des IPG („Anton-Heinen-Str. 79“) die gebietsspezifischen Auslösewerte für Lärmsanierung (VLärmSchR 97) für WA-Gebiete von 67 dB(A) und für MI-Gebiete von 69 dB(A) zur Tageszeit erreicht bzw. überschritten. Die im Tageszeitraum prognostizierte Überschreitung an den im Nahbereich der Bahnhofstraße und der Gleisanlagen befindlichen Gebäuden um bis zu 3 dB ergibt sich aus einer Kombination des Straßen- und Schienenverkehrs. Der Einfluss der beiden Verkehrsarten auf den Gesamtverkehr ist dabei nahezu gleich.
- Die Gesamtlärmberechnung (Schiene/Straße) im Bezugsfall (2030) zeigt, dass der normalerweise zur Nachtzeit absinkende Verkehrsräuschpegel aufgrund des hohen Güterverkehrsaufkommens auf der angrenzenden Bahnanlage ausbleibt. Damit ergeben sich im Nachtzeitraum vergleichbare Verkehrsräuschpegel wie zur Tageszeit. Das hat zur Folge, dass im Nachtzeitraum der Auslösewert für Lärmsanierung (VLärmSchR 97) von 57 dB(A) für WA-Gebiete bzw. 59 dB(A) für MI-Gebiete an allen untersuchten Immissionsorten zum Teil deutlich überschritten wird. Insbesondere davon betroffen sind die gleisnahen, nicht durch Gelände oder Bauwerke abgeschirmten Gebäude der Bahnhofstraße.

Aus der Darstellung der Zusammensetzung der Beurteilungspegel im Planfall 2 (2030) lässt sich Folgendes ableiten:

- Im Planfall 2 (2030) werden nunmehr die gebietsspezifischen Auslösewerte für Lärmsanierung (VLärmSchR 97) für WA-Gebiete von 67 dB(A) und für MI-Gebiete von 69 dB(A) zur Tageszeit ab dem Immissionsort IPKa („Anton-Heinen-Str. 51“) erreicht bzw. überschritten. Ausschlaggebend für die nach Osten stattfindende Verschiebung ist die veränderte Trassenführung und die daraus resultierende größere Entfernung und geänderte Abschirmung der Gebäude der Anton-Heinen-Straße zur Bahnhofstraße und zu den Gleisanlagen.
- Die im Tageszeitraum prognostizierten Beurteilungspegel zeigen insbesondere an den im Nahbereich der Bahnhofstraße und der Gleisanlagen befindlichen Gebäuden weiterhin einen vergleichbaren Einfluss der beiden Verkehrsarten Schiene und Straße auf den Gesamtverkehr.

- Im Planfall 2 (2030) wird im Nachtzeitraum auch weiterhin, aufgrund des hohen Güterverkehrsaufkommens auf der angrenzenden Bahnanlage, der Auslösewert für Lärmsanierung (VLärmSchR 97) von 57 dB(A) für WA-Gebiete bzw. 59 dB(A) für MI-Gebiete an allen untersuchten Immissionsorten erreicht bzw. zum Teil deutlich überschritten. Weiterhin besonders davon betroffen sind die gleisnahen, nicht durch Gelände oder Bauwerke abgeschirmten Gebäude der Bahnhofstraße.

Aus der Gegenüberstellung der Gesamtlärberechnung Bezugsfall (2030) und des Planfalls 2 (2030) lässt sich folgendes ableiten:

- Die Gegenüberstellung der Gesamtlärberechnung Bezugsfall (2030) und des Planfalls 2 (2030) zeigt, dass bis zum Immissionsort IPK („Anton-Heinen-Str. 51“) durch die größere Entfernung der Bahnhofstraße und die Abschirmung der Gleisanlagen eine Reduzierung der Verkehrslärmeinwirkungen zu prognostizieren ist. Diese fällt je nach Lage der Immissionsorte zu den Verkehrswegen unterschiedlich stark aus.
- Für die Wohngebäude, für die die Baumaßnahme keine wesentliche Änderung darstellt und die sich im Nahbereich der Bahnhofstraße und der Gleisanlagen befinden, ergibt sich hingegen aufgrund des im Planfalls 2 (2030) berücksichtigten Mehrverkehrs auf der Bahnhofstraße eine Gesamtpegelerhöhung um 0,4 dB.

Aus der Gegenüberstellung der Gesamtlärberechnung des Planfalls 2 (2030) mit und ohne Lärmschutzwand zeigt sich, dass durch die abschirmende Wirkung der Lärmschutzwand eine deutliche Reduzierung des Gesamtlärms für die Wohngebäude IPF („Anton-Heinen-Str. 93“, Südost-Fassade, Erdgeschoss) bis IPN („Almenweg 2“, Süd-Fassade, Erdgeschoss) erreicht werden kann. Es können jedoch hierdurch die Auslösewerte für Lärmsanierung zur Nachtzeit weiterhin nicht eingehalten werden. Zur Tageszeit können die Auslösewerte für Lärmsanierung hingegen nunmehr nahezu eingehalten bzw. weiterreichend unterschritten werden.

Zur Bestimmung der maßgeblichen Außenlärmpegel wurde die Gesamtlärbetrachtung als Grundlage für die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gemäß der 24. BImSchV zugrunde gelegt. Aufgrund der Tatsache, dass die geprüfte Lärmschutzwand (Variante a) nicht zu der Einhaltung der Auslösewerte für Lärmsanierung führt, wurde eine zweite Variante b untersucht und im Vergleich zur Variante a in die Abwägung der Belange eingestellt:

Variante a sieht eine Kombination aus einer abgestuft 2 m bis 4 m hohen Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 52 m und einer durchgehend 5 m hohen Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 60 m bis zur Einmündung des Almewegs vor.

Variante b sieht eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf ganzer Länge (L= 165 m) vom Brückenbauwerk bis zur Einmündung des Almewegs in Kombination mit passiven Maßnahmen zum Schallschutz für die betroffenen Bereiche vor.

Aufgrund der geringeren Höhe und der damit geringeren Abschirmung der geplanten Lärmschutzwand in Variante b fällt die rechnerisch ermittelte Reduzierung des Gesamtlärms für die Wohngebäude IPH („Anton-Heinen-Str. 79“, Südostfassade, Erdgeschoss) bis IPN („Almenweg 2“, Süd-Fassade, Erdgeschoss) deutlich geringer aus.

Die Kosten-Nutzen-Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass Variante a erhöhte Anforderungen an die Statik des Brückenbauwerks stellt und damit nahezu doppelt so hohe Herstellungskosten verursacht als Variante b. Hinzu kommen dauerhaft höhere Wartungskosten. Aus städtebaulicher Sicht ist eine 5 m hohe Lärmschutzwand im Einmündungsbereich des Almewegs

kritisch zu sehen, da sie zu einer Verschattung der Gebäudesüdseiten führt und die Sicht aus den Gebäuden heraus stark beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund, dass die Kosten der Variante a nicht im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, wurde der Variante b, die eine Kombination von passivem Schallschutz mit einer Lärmschutzwand in städtebaulich verträglicher Höhe von 2 m der Vorzug gegeben. Im Bebauungsplan wurde die mindestens 2 m hohe Schallschutzwand gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt, vgl. Kap. 7.3.

Den Gebäuden, die von der Lärmschutzwand Variante b nicht ausreichend geschützt werden, wird passiver Lärmschutz zugestanden. Die konkret erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen werden nach einer Erhebung des baulichen Bestands erarbeitet. Dies erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt und ist nicht Teil des Bauleitplanverfahrens.

Hiervon können folgende Gebäude betroffen sein:

Anton-Heinen-Str. 93

Anton-Heinen-Str. 79

Anton-Heinen-Str. 65

Anton-Heinen-Str. 63

Anton-Heinen-Str. 61

Anton-Heinen-Str. 51

Anton-Heinen-Str. 49

Anton-Heinen-Str. 47

Almeweg 2

Bahnhofstr. 142

Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis auf passiven Schallschutz.

10. Altlasten

Die Fläche des ehemaligen Tanklager-Standortes wird im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Es liegt eine Altlastenuntersuchung vor (Kleegräfe Geotechnik, Mai 2016), die zu dem Ergebnis kommt, dass die Gefährdungspfade: Boden → Mensch, Boden → Grundwasser und Bodenluft → Mensch nicht angezeigt sind. Es wurden keine nennenswerten Hinweise auf nutzungsbezogene Boden-Verunreinigungen - üblicherweise hervorgerufen durch Tropf-/Flüssigkeitsverluste, Leckagen, Undichtigkeiten relevanter Auffang-/Lagerbehälter/Versiegelungen, etc. - oder ggf. Unfälle/Havarien - festgestellt.

Folgende Hinweise wurden im Gutachten gegeben:

Unabhängig von diesen Aussagen ist die Existenz von ggf. punktuellen Verunreinigungs-Nestern nicht auszuschließen. Ferner sind unterirdisch noch vorliegende, umweltrelevante oder schadstoffbehaftete/kontaminierte Unterflur-Bauteilen (hier: vor allem Erdtanks, auch Abscheider, etc.) anzunehmen. Sollten im Rahmen von Abbruch-/Erd-/Tiefbau-Arbeiten geruchliche oder optische Auffälligkeiten auftreten, ist umgehend der Altlastengutachter zwecks Durchfüh-

rung ergänzender Maßnahmen hinzuzuziehen. Darüber hinaus sollten auch bei ggf. zukünftig geplantem Abbruch inkl. Hebung und Tiefenenttrümmerung der restlichen Erdtanks und des bereits bekannten Abscheiders gutachterliche Kontrollen zumindest der jeweiligen Aushubsohlen durchgeführt werden. Unterhalb der beiden Gebäude „Pumpenhaus“ und „Büro-Schuppen“ wurden durch die Kernbohrungen „Kern B“ + „Kern E“ indirekt auch Hohlräume festgestellt, die auf weitere Strukturen im Untergrund hindeuten.

Zwischenzeitlich wurde der Abbruch der Bauwerke / Bauteile auf dem ehemaligen Tanklager bereits durchgeführt. Die betreffenden Bauwerke / Bauteile wurden während des Abbruchs hinsichtlich ihrer Schadstoffbelastung vom Gutachterbüro Kleegräfe Geotechnik durch Probeentnahmen untersucht. Die gilt im Besonderen für den Ausbau der unterirdischen Tankanlagen; hier wurden unmittelbar Bodenproben aus dem Umfeld der stählernen Erdtanks entnommen und auf mögliche Bodenverunreinigungen durch ausgetretene Kraftstoffe infolge Undichtigkeiten untersucht. Es wurden keine Belastungen der Böden durch ausgetretene Kraftstoffe festgestellt. Die schon im Gutachten genannten inhomogenen Böden der damaligen Auffüllung des gesamten Geländes unterhalb des Tanklagers mit Schichtdicken von ca. 3 bis 4 m Mächtigkeit haben sich bestätigt. Das aufbereitete Abbruchmaterial und der Bodenaushub wurden nach Schadstoffbelastung deklariert und werden ordnungsgemäß auf entsprechende Deponien entsorgt.

Der Bebauungsplan enthält folgende allgemeine Hinweise zum Themenbereich Altlasten / Bodenschutz / Grundwasserschutz:

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

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

Altlasten

Sollten bei Erdarbeiten Abfallablagerungen oder Bodenverunreinigungen festgestellt werden, ist die Abteilung Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Kreises Paderborn umgehend zu benachrichtigen. Die vorgefundenen Abfälle bzw. verunreinigter Boden sind bis zur Klärung des weiteren Vorgehens gesichert zu lagern.

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.

11. Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Baudenkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Im Plangebiet befindet sich im Bereich der heutigen Kleingartenanlage das Bodendenkmal Balhorner Feld mit der Objektnummer DKZ 4218,80 / Obj. BD 6, welches in seiner westlichen Abgrenzung als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB im Bebauungsplan abgebildet wird. In diesem Bereich ist zukünftig eine Böschungsfäche zur Herstellung des Straßenkörpers der Bahnhofstraße geplant. Es ist bereits eine frühzeitige Abstimmung mit der LWL-Archäologie

für Westfalen, Außenstelle Bielefeld erfolgt, die vor den Baumaßnahmen die Fläche untersuchen wird.

Der Bebauungsplan enthält folgenden Hinweis:

Archäologische Bodenfunde

Um archäologisch relevante Fragestellungen im Hinblick auf ein betroffenes / vermutetes Bodendenkmal zu klären, sind archäologische Suchschnitte im Vorfeld anstehender Baumaßnahmen frühzeitig - möglichst am Beginn des Planungsprozesses mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Stadtarchäologie Paderborn, Museum in der Kaiserpfalz, Am Ikenberg, 33098 Paderborn, Tel.: 05251/2077105, Fax: 05251/6931799, E-Mail: lwl-archaeologie-paderborn@lwl.org, abzustimmen. Für die Kostentragungspflicht durch den Veranlasser / Bauherrn wird auf § 29 DSchG NRW hingewiesen.

Allgemeiner Hinweis: 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 LWL-Archäologie für Westfalen/Stadtarchäologie Paderborn (o.g. Kontaktdaten) anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

12. Umweltbelange

12.1. Umweltprüfung/Umweltbericht

Die im Bebauungsplanverfahren zu erfassenden Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB sind gem. § 2 Abs. 3 BauGB als Abwägungsmaterial zu ermitteln und zu bewerten. Dies erfolgt in einer Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 BauGB), in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und in einem Umweltbericht zu beschreiben sowie zu bewerten sind.

Gem. § 2a BauGB bildet der Umweltbericht einen gesonderten Teil der Begründung zum Bebauungsplan. Seine inhaltlichen Anforderungen haben den Ausführungen der Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB zu genügen.

Der Entwurf zum Umweltbericht zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 wurde vom Büro Stelzig erstellt. Er beinhaltet u.a. Karten zum Untersuchungsraum der Umweltprüfung, zum Bestand sowie zur Planung, eine Bestandsaufnahme sowie eine Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die sich an den Schutzgütern des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB orientiert: Menschen, Pflanzen und Tiere, Boden, Fläche und Wasser, Klima und Luft, Landschaftsbild / Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander.

12.2. Eingriffsregelung

Die Eingriffsregelung erfolgte im Rahmen der Umweltprüfung. Durch das Vorhaben wird das Plangebiet im Bereich der geplanten Straßenführung geringfügig durch zusätzliche Versiegelungen in Anspruch genommen. Der aktuelle Straßenverlauf wird zurückgebaut und gemeinsam mit angrenzenden Flächen als öffentliche Grünfläche entwickelt. Auf dieser Grünfläche sollen mehrere Gebüschgruppen und ein Blühstreifen als Ausgleich für den Verlust der potentiellen Lebensstätte des Bluthänflings entwickelt werden. Die Straßenbäume im Kurvenbereich des

aktuellen Straßenverlaufs sind zum Erhalt festgesetzt. Aufgrund des Erhalts und der Neupflanzung von Gehölzen wird dieser Bereich als Straßenbegleitgrün mit Gehölzbestand bilanziert. Die geplanten Böschungen entlang der Bahnhofstraße wurden als Straßenbegleitgrün ohne Baumbestand kalkuliert. Bei Umsetzung der Planung ergibt sich eine positive Bilanz von 4.016 Biotopwertpunkten. Es sind keine externen Kompensationsmaßnahmen notwendig.

12.3. Artenschutzrechtliche Prüfung

Eine artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe II zur 141. FNP-Änderung sowie zur Bebauungsplanaufstellung Nr. 316 „Bahnhofstraße“ liegt vor (Stelzig, Januar 2020).

Im Plangebiet sind keine planungsrelevanten Vogelarten vertreten. Die in Teilbereichen überplante Kleingartenanlage weist einen hohen Strukturreichtum auf. Der Vogel „Bluthänfling“ bevorzugt diese offenen mit Hecken, Sträuchern oder jungen Koniferen bewachsenen Flächen und findet in der samen tragenden Kraut- und Strauchschicht ausreichend Nahrung. Auch in urbanen Lagen wie Kleingärten ist er deshalb häufiger zu finden. Ein Niststandort in den dichten Hecken und Büschen kann deshalb nicht ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung des Auslösens des Verbotstatbestandes der Zerstörung von Lebensstätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) müssen Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB als Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft auf der öffentlichen Grünfläche festgesetzt werden (vgl. Kap. 7.3).

Im Rahmen einer Detektorbegehung am 18.06.2018 wurden sowohl entlang der Bahnhofstraße, als auch über den Kleingärten südlich der Bahnhofstraße hauptsächlich Zwergfledermäuse erfasst. Zwergfledermäuse sind Gebäudefledermäuse, die bevorzugt über Gewässern, an Kleingehölzen und an Waldrändern von aufgelockerten Laub- und Mischwäldern jagen. In Siedlungen jagen sie auch in Parks und an Straßenlaternen. Mitunter werden Baumquartiere von den Tieren bezogen. Zudem gelang auch jeweils eine Aufnahme einer Breitflügelfledermaus, welche ebenfalls eine Vielzahl an Gebäudequartiere annimmt, und einer nicht weiter bestimmbarer Myotis-Art. Um ein potentiell Quartier sicher auszuschließen bzw. nachweisen zu können, wurden die Gebäude genauer nach Spuren von Fledermäusen untersucht und eine Ausflugkontrolle durchgeführt. Es konnten weder Spuren wie Kot oder Hautfettablagerungen gefunden, noch ausfliegende Tiere beobachtet werden. Die Spalten im Bereich der Widerlager der Brücke müssen vor dem Abriss im Rahmen einer Gleissperrung mit Hilfe eines Hubsteigers auf Fledermäuse und deren Spuren oder durch weitere Detektorbegehungen im Sommer 2020 genauer untersucht werden um ggf. Maßnahmen einleiten zu können die dem Auslösen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen vorbeugen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Prüfung dargestellt:

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung)

Eine Tötung von europäischen Vogelarten durch das Vorhaben kann unter Einhaltung einer Vermeidungsmaßnahme ausgeschlossen werden. Dazu muss die Baufeldräumung außerhalb der Hauptbrutzeit stattfinden. Baumfällungen und Gehölzschnitt dürfen ebenfalls nur zu bestimmten Zeiten stattfinden.

Es muss eine vertiefende Untersuchung der abzubrechenden Brücke erfolgen, um eine Quartiernutzung von Fledermäusen sicher auszuschließen und somit der Tötung der streng geschützten Tiere vorzubeugen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Erhebliche Störungen der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern können, können unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung und Zerstörung von Lebensstätten)

Die Zerstörungen oder Beschädigungen einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte von Fledermäusen kann erst in Folge einer näheren Begutachtung der abzubrechenden Brücke ausgeschlossen werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Wildlebende Pflanzen)

Im Plangebiet und im Wirkraum kommen keine planungsrelevanten Pflanzenarten vor.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG (Erhaltung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang)

Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang bleibt unter Berücksichtigung der Maßnahmen für alle planungsrelevanten Arten weiterhin erhalten.

Das Vorhaben 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.

Der Bebauungsplan enthält entsprechende textliche Festsetzungen und Hinweise.

12.4. Klimaschutz

Die Planung beinhaltet, einen Abschnitt einer erneuerungsbedürftigen Straße einschließlich Brückenbauwerk neu zu erbauen. Mit der Umsetzung des Vorhabens sind voraussichtlich keine klimarelevanten Auswirkungen zu erwarten.

12.5. Bodenschutz und Flächenverbrauch

Die Planung sieht vor, einen Abschnitt der Bahnhofstraße östlich der Bestandslage neu zu erbauen. Der zukünftig nicht mehr benötigte Abschnitt der Bahnhofstraße wird entsiegelt werden. Ein kleiner Teilbereich einer Kleingartenanlage wird zukünftig als Böschungsfläche zur Herstellung des Straßenkörpers benötigt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche werden im Rahmen der Umweltprüfung geprüft und bewertet.

13. Flächenbilanzierung

Öffentliche Verkehrsfläche einschließlich Verkehrsgrün	18.726 m ²	73 %
Öffentliche Grünfläche	5.976 m ²	23 %
Bahnanlage	978 m ²	4 %
Gesamt	25.680 m²	100 %

14. Sonstiges

14.1. Kampfmittel

Eine Gefährdung durch Kampfmittel kann im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Es wird empfohlen die zu bebauenden Flächen und Baugruben im Vorfeld zu sondieren. Sämtliche Arbeiten sind mit Vorsicht durchzuführen.

Allgemeiner Hinweis: Ist bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die örtliche Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

14.2. Richtfunkverbindungen

Im östlichen Plangebiet sowie im Umfeld verlaufen raumbedeutsame Richtfunktrassen, in der folgenden Abbildung grün 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 enthält einen entsprechenden Hinweis.

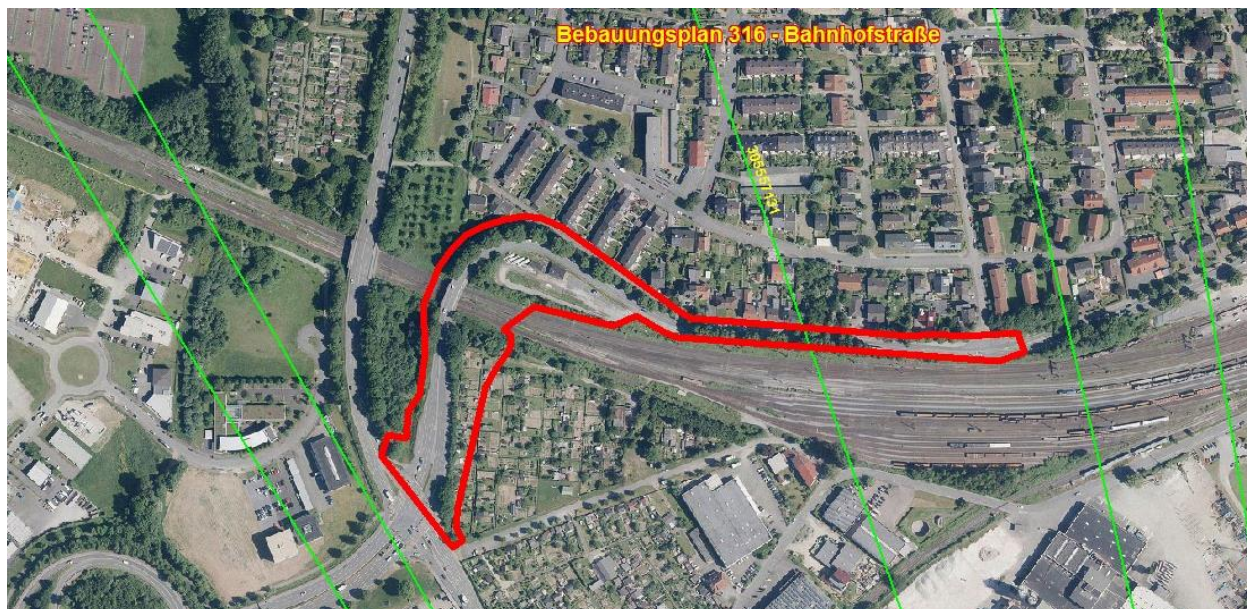


Abb. 11: Punkt-zu-Punkt Richtfunkverbindungen (Telefonica Germany GmbH, Dezember 2019)

15. Verwendete Gutachten

- Kleegräfe Geotechnik GmbH: Untersuchung eines Tanklager-Standortes, Bahnhofstr. 85 in Paderborn, Lippstadt, Mai 2016
- 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
- Uppenkamp und Partner: Immissionsschutz-Gutachten, Schalltechnische Beurteilung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 316 „Bahnhofstraße“ in Paderborn, Ah- aus, September 2019
- Büro Stelzig: Artenschutzrechtliche Prüfung zur 141. FNP-Änderung sowie zur Bebauungs- planaufstellung 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. Baur