

C	Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ <ul style="list-style-type: none">• Begründung Satzung
----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/St 44 „Verkehrsübungsplatz Bielefeld“

Stand: Satzung September 2010

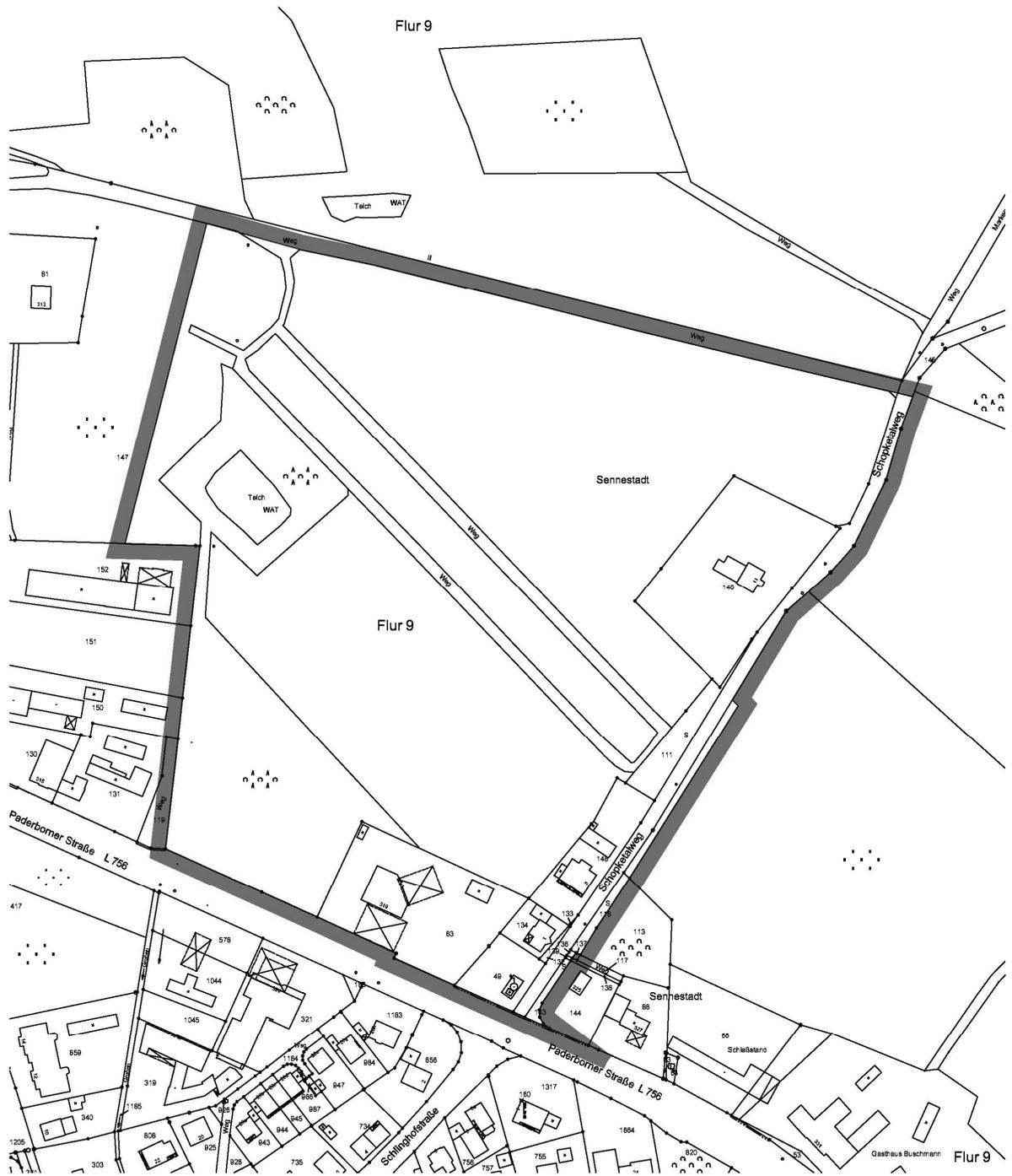
Pläne

- | | | |
|----|----------------------------|-------------|
| 1. | Übersichtsplan | M. 1 : 5000 |
| 2. | Lageplan / Abgrenzungsplan | M. 1 : 1000 |

1. Anlass der Planung / Verfahrensablauf
2. Räumlicher Geltungsbereich
3. Übergeordnete Vorgaben
 - 3.1 Landes-, Regional- und Flächennutzungsplan, bestehendes Planungsrecht,
 - 3.2 Landschaftsplan
 - 3.3 Sonstige Vorgaben
3. Städtebauliche Bestandsaufnahme
 - 3.1 Bestehende Nutzungen im Umfeld
 - 3.2 Bestehende Nutzungen im Plangebiet
4. Planung
 - 4.1 Beabsichtigte planungsrechtliche Festsetzungen
 - 4.2 Auswirkungen der Planung
 - 4.2.1 Belange des Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutzes
 - 4.2.2 Belange des Immissionsschutzes / des Klimas
 - 4.2.3 Belange des Landschafts- und Naturschutzes
 - 4.2.4 Belange der technischen Infrastruktur
Erschließung –Verkehr – Ver- und Entsorgung
6. Finanzielle Auswirkungen

2. Lageplan / Abgrenzungsplan

i. O. M. 1 : 1000



Stadt Bielefeld Stadtbezirk Sennestadt

Bebauungsplan Nr. I/St 44 „Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld“ Begründung, Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Planungsstand: Satzung
Stand September 2010

1. Anlass der Planung / Verfahrensablauf

Nachdem Mitte der 90er Jahre der Verkehrsübungsplatz in Bielefeld – Quelle aufgegeben werden musste, hat es immer wieder Versuche gegeben an einem neuen Standort einen Verkehrsübungsplatz zu installieren. Das Ausstellungsgelände am Schopketalweg, jahrelang durch die WISA genutzt, steht mit Ablauf des Pachtvertrages 2009 zur Verfügung. Eine erste Vorstudie durch die Verkehrswacht Bielefeld initiiert, hat gezeigt, dass auf diesem Gelände die Vorstellungen der Verkehrswacht für ein Verkehrssicherheitszentrum realisiert werden können.

Eine Nutzung der in der Vergangenheit als Ausstellungsfläche für die WISA genutzten Flächen am Schopketalweg in Bielefeld Sennestadt durch ein Verkehrssicherheitszentrum, betrieben von der Verkehrswacht Bielefeld e.V. ist aus planerischer Sicht mit den grundsätzlichen Zielen der Stadtentwicklung vereinbar. Andere Flächen, insbesondere in ausgewiesenen Gewerbegebieten, sind bei näherer Betrachtung keine geeigneten Standortalternativen, da diese Flächen für höherwertige gewerbliche Nutzungen deutlich besser geeignet sind.

Verfahrensablauf

- Aufstellungsbeschluss
BV-Sennestadt 05.06.2008
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss 17.06.2008

- Beschluss frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit
BV-Sennestadt 23.10.2008
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss 04.11.2008

- Informationsveranstaltung für die Bürger 24.11.2008

- 1. Entwurfsbeschluss
BV-Sennestadt 03.12.2009
Stadtentwicklungsausschuss 19.01.2010
Offenlage 12.02.2010 – 12.03.2010

- 2. Entwurfsbeschluss
BV-Sennestadt 17.06.2010
Stadtentwicklungsausschuss 29.06.2010
Offenlage 23.07.2010 – 23.08.2010

2. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet erstreckt sich weitgehend über die Flächen des ehemaligen Ausstellungsgeländes der WISA. Im Osten wird das Plangebiet durch den Schopketalweg begrenzt. Im Süden verläuft

die Grenze entlang der Paderborner Straße. Im Westen liegt die Grenze im Bereich der bislang als Ausstellungsfläche genutzten Flächen. Im Norden verläuft die Grenze entlang eines landwirtschaftlichen Weges.

3. Übergeordnete Vorgaben

3.1 Flächennutzungsplan, bestehendes Planungsrecht,

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist für diesen Bereich Fläche für die Landwirtschaft verbunden mit dem Bedarfszeichen Messe / Ausstellung dargestellt. Der Flächennutzungsplan ist im Parallelverfahren nach § 8(3) BauGB zu ändern. Aktuell ist dieser Bereich auf der Grundlage des § 35 BauGB zu beurteilen.

3.2 Landschaftsplan

Das Plangebiet für das zukünftige Verkehrssicherheitszentrum liegt derzeit innerhalb des Landschaftsplanes Bielefeld – Senne. Für den Bereich der ehemaligen Ausstellungsfläche bestehen keine besonderen Festsetzungen. Im Süden Richtung Paderborner Straße befindet sich ein schutzwürdiges Biotop BK-4017-592. Im Westen, in Nähe des vorh. Teiches, aber weitgehend außerhalb des zukünftigen Geltungsbereiches, befindet sich ein durch den Landschaftsplan Senne geschützter Landschaftsbestand 2.4-67 „Alteneichenreihe zwischen dem Hof Brakemann und WISA - Gelände“. Ein kleiner Bereich im Südosten befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

3.3 Sonstige Vorgaben

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Naturparks Teutoburger Wald. Ca. 150m im Norden befindet sich eine Brunnenkette der Stadtwerke Bielefeld zur Gewinnung von Trinkwasser. Die Flächen des zukünftigen Verkehrsübungsplatzes befinden sich im Abstrombereich dieser Brunnen.

4. Städtebauliche Bestandsaufnahme

4.1 Bestehende Nutzungen im Umfeld

Der Bereich nördlich der Paderborner Straße ist im Umfeld des zukünftigen Bebauungsplanes geprägt durch eine stark aufgelockerte Siedlungsstruktur. Freiflächen wechseln sich ab mit Gehölzen und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Im Kreuzungsbereich Schopketalweg Paderbornerstraße befinden sich Tankstellen und einige kleinere Gewerbebetriebe. Am Schopketalweg befinden sich einige Wohngebäude. Südlich der Paderborner Straße liegt, teilweise durch eine Lärmschutzwand geschützt, das Wohngebiet Dalbker Allee.

4.2 Bestehende Nutzungen im Plangebiet

Innerhalb des zukünftigen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen die befestigten Flächen des Ausstellungsgeländes (WISA), einige Wohngebäude, eine Tankstelle. Auf den Flächen des Ausstellungsgeländes findet jährlich Anfang August das Schützenfest der Schützengesellschaft Dalbke und Umgebung e.V. statt.

5. Planung

5.1.1 Beabsichtigte planungsrechtliche Festsetzungen

Für die beabsichtigte Nutzung Verkehrsübungsplatz finden sich in der BauNVO keine entsprechenden Gebietskategorien. Es ist daher beabsichtigt hier ein Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO auszuweisen. Bauliche Anlagen sind nur zulässig auf den ausgewiesenen Flächen.

Auf die vorh. Nutzungen außerhalb der Flächen des geplanten Verkehrsübungsplatzes sollen die entsprechenden Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung angewendet werden.

Das vorh. Wohnhaus Schopketalweg wird als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die nach § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) sind nicht zulässig. Größe und Lage des Grundstücks sind für diese Nutzungen ungeeignet.

Im Mischgebiet sind Vergnügungsstätten sowie Einzelhandelsbetriebe als eigenständige Einrichtung grundsätzlich ausgeschlossen. Über diese Einschränkung wird den bislang vorh. Nutzungen Vorrang eingeräumt. Hinzu kommt, dass an diesem Standort Einzelhandelsnutzungen über den Bestand hinaus, hier in Verbindung mit der Tankstelle, mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Bielefeld nicht vereinbar sind.

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung ist eine Grundflächenzahl in Abhängigkeit der Gebietskategorie der BauNVO vorgesehen. Mit der Festsetzung des gem. § 17 BauNVO höchstzulässigen Maßes der Grundflächenzahl soll eine möglichst hohe Ausnutzung der Flächen gewährleistet werden.

Die max. zulässige Geschossflächenzahl definiert sich im Sondergebiet und Allgemeinen Wohngebiet durch die festgesetzte Größe der überbaubaren Fläche. Im Mischgebiet orientiert sie sich an der Obergrenze nach § 17 BauNVO.

Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse und die max. Gebäudehöhe nimmt Bezug auf den vorhandenen Bestand.

5.1.2 Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 86 BauO NRW werden örtliche Bauvorschriften zur Sicherung der Planungsziele in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese ergänzen die Inhalte gemäß § 9(1) BauGB. Mit Blick auf Ortsrandlage, Quartiergestaltung und -durchgrünung werden entsprechende Festsetzungen v.a. zur Fassadengestaltung und zu Werbeanlagen sowie zu den im Straßenraum wirksamen Stellplätzen und Einfriedungen getroffen. Die Regelungen sind im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben sinnvoll, verhältnismäßig und engen die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht übermäßig ein:

- Die **Dachneigung** nimmt Bezug auf den Bestand und setzt diesen fest.
- **Werbeanlagen** können sehr negative Auswirkungen auf Ortsbild und Nachbarschaft haben; maßgeblich sind Größe, Material, Anbringungsort, Farben und Leuchtverhalten. Werbeanlagen sollen das Erscheinungsbild der baulichen Anlagen, Straßenbild, städtebaulichen Charakter und Ortsrandlage berücksichtigen und sich unterordnen. Die Festsetzungen werden in Anlehnung an den Bestand getroffen, sind aber mit Blick auf die Ausweisung eines Sondergebietes im vorliegenden Plangebiet insbesondere bzgl. Größe und Anzahl im Verfahren im Detail definiert worden. Das berechnete Interesse der Gewerbebetriebe an Werbung kann dabei ausreichend berücksichtigt werden.

5.2 Auswirkungen der Planung

5.2.1 Belange des Boden-, Grundwasser- und Gewässerschutzes

Durch den geplanten Verkehrsübungsplatz werden nur die bislang schon versiegelten Flächen des ehemaligen Ausstellungsgeländes in Anspruch genommen. Im südwestlichen Bereich des Plangebietes entspringt das Nebengewässer 49.02 innerhalb eines Gehölzbestandes und fließt

dann Richtung Süden. Um einen ausreichenden Abstand des Gewässers zu den nördlich angrenzenden, geplanten Verkehrsflächen sicherzustellen, muss der Gehölzbestand in diesem Bereich erhalten bleiben und gesichert werden.

Das südlich an der Paderborner Straße gelegene Biotop BK-4017-592 wird durch den zukünftigen Bebauungsplan und die Nutzung als Verkehrsübungsplatz nicht beeinträchtigt.

Das anfallende Niederschlagswasser auf den Flächen des zukünftigen Verkehrsübungsplatzes ist nach dem RdErl. des MURL vom 18.05.1998 zur Niederschlagswasserbeseitigung gemäß § 51a Landeswassergesetz i.V.m. dem RDErl. Des MUNLV vom 26.05.2004 in Abhängigkeit vom der Nutzung des Platzes durch den Übungsverkehr als schwach belastet (= gering verschmutzt) bis stark belastet (= stark verschmutzt) einzustufen.

Grundsätzlich kann gering verschmutztes Niederschlagswasser z.B. durch eine großflächige Versickerung über die belebte Bodenzone oder über die Regenwasserkanalisation einem Gewässer zugeführt werden. Stark verschmutztes Niederschlagswasser muss dagegen grundsätzlich gesammelt, abgeleitet und behandelt werden. Die Einzelheiten werden im Entwässerungsantrag zum Bauantrag geregelt.

Lt. hydrogeologischer Stellungnahme vom 05.08.2008 ist eine umweltrelevante Beeinträchtigung des oberen Grundwasserleiters für den Fall einer ordnungsgemäßen Fassung und Beseitigung des im Bereich der geplanten Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers weitgehend ausgeschlossen. Beeinträchtigungen des wasserwirtschaftlich relevanten tieferen Grundwasserleiters sind aufgrund der im Bereich des geplanten Verkehrssicherheitszentrums mindestens 2 m mächtigen bindigen Deckschichten und der Art der möglichen Schadstoffeinträge nicht zu befürchten.

5.2.2 Belange des Immissionsschutzes / des Klimas

Klima

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich des Naturparks Teutoburger Wald. Dieser Landschaftsraum ist als hoch klimaempfindlich einzustufen. Durch die Nutzung einer schon versiegelten Fläche werden hier die Konflikte nicht verschärft. Die vorhandenen Gehölzstrukturen sollen erhalten und durch Neuanpflanzungen ergänzt werden.

Mit dem Planvorhaben wird sich das ursprüngliche Gewerbeflächenklimatop nicht wesentlich verändern, da sich der geplante Umfang der Flächenversiegelung nicht deutlich erhöhen wird. Die Erhaltung von Baumbeständen innerhalb des Plangebietes, die Begrünung von Teilflächen zwischen den Straßenführungen des Verkehrssicherheitszentrums sowie die geplanten Lärmschutzwälle werden das Mikroklima dennoch begünstigen. Insbesondere der kleinräumige Luftaustausch im Umfeld der Bebauung am Einmündungsbereich des Schopketalweges auf die Paderborner Straße wird gefördert.

Insgesamt wird durch die vorgenannten Begrünungsmaßnahmen die Belüftungs- und Kühlwirkung der umliegenden Grün- und Waldflächen kleinräumig unterstützt.

Lärmschutz

Vorbelastung Paderborner Straße

Lt. Schallimmissionsplan (Datenbezugsjahr 2008) erreichen die Immissionspegel im Umfeld der Paderborner Straße $\leq 75/70$ dB(A) tags/nachts, rückwärtig im Bereich des WA $< 60/50$ dB(A) tags/nachts. Die Orientierungswerte für MI $60/50$ dB(A) tags/nachts werden im Straßenumfeld überschritten. Das Lärmbelastungsniveau ist hier mehr als mischgebietstypisch. Rückwärtig werden die Orientierungswerte für WA $55/45$ dB(A) tags/nachts überschritten. Das Lärmbelastungsniveau ist hier mehr als wohngebietstypisch.

Die Prognose für das Jahr 2020 geht von einem DTV – Wert von 14.979 Kfz/24h aus. Als Vergleich hier nur die Verkehrszahlen aus dem Jahre 1975. In diesem Jahr wurden bei einer Zählung 23.865 Kfz/24h gezählt. Nach Fertigstellung der A 33 bis zur A 2 sind die Verkehrsmenge und somit auch die Lärmbelastung zwar deutlich zurückgegangen, aber trotzdem verbleibt das Lärmbelastungsniveau tags/nachts insgesamt nicht mehr mischgebietstypisch.

Aufgrund der aktuell hohen Lärmbelastung im Einwirkungsbereich der Paderborner Straße werden bauliche Lärmschutzvorkehrungen für die Wohngebäude Schopketalweg Nr. 1 und Nr. 3 im MI erforderlich. Nachfolgende Festsetzung wird daher in den Festsetzungskatalog aufgenommen:

*„Die Gebäude Schopketalweg Nr. 1 und Nr. 3. im MI sind bei Umbauten und Nutzungsänderungen durch passive Lärmschutzmaßnahmen (schallgedämmte Außenwände, Dächer und Fenster) vor schädlichen Lärmeinwirkungen derart zu schützen, dass in Wohnräumen tags 40 dB(A) und in Schlafräumen nachts 35 dB(A) nicht überschritten werden.
Ein entsprechender schalltechnischer Nachweis über die Einhaltung dieser Innenschallpegel nach VDI 2719 ist zu erbringen.“*

Die mit Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums erwarteten zusätzlichen 70 Kraftfahrzeuge während der Tagzeit (6.00 – 22.00 Uhr) führen nicht zu signifikanten Änderungen der errechneten dB(A) Werte und können daher vernachlässigt werden.

Auch wenn davon ausgegangen werden kann, dass an den Wochenenden das Verkehrsaufkommen nicht an die Spitzen in der Woche heranreicht, genaue Zahlen liegen hier allerdings nicht vor, da bei der Zählung die Spitzenwerte von Bedeutung sind, führen die erwarteten 70 Kraftfahrzeuge wie oben ausgeführt nicht zu einer Verschärfung der Lärmbelastung.

Verkehrssicherheitszentrum

In einem schalltechnischen Gutachten wurde ausgehend von der angedachten Nutzungsfrequenz eine Immissionsprognose für die Nutzung als Verkehrssicherheitszentrum erstellt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums während der Tageszeit von 6:00 – 22:00 Uhr unter Beachtung der Lärmimmissionsannahmen möglich ist und folgende Auflagen beachtet werden.

Zur Gewährleistung, dass die Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm für WA 55/40 dB(A) tags/nachts bzw. MI 60/45 dB(A) tags/nachts an den nächstgelegenen Immissionsorten eingehalten werden, werden folgende textlichen Festsetzungen aufgenommen. Der aktive Lärmschutz ist vor Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums zu errichten. In der Konsequenz bedeutet dies, dass im Baugenehmigungsverfahren die zur Inbetriebnahme erforderliche Schlussabnahme das Vorhaben nicht freigibt, wenn der Lärmschutz nicht fertig gestellt ist.

- „Der nächtliche Betrieb des Verkehrssicherheitszentrums (22 bis 6 Uhr) ist auszuschließen.“
- „Der aktive Lärmschutz ist in Höhe des Immissionsortes Schopketalweg Nr. 11 in Form eines Lärmschutzwalls mit einer Mindesthöhe von 4 m entsprechend der Festsetzung zu errichten.“
- „Der aktive Lärmschutz ist in Höhe der Immissionsorte Schopketalweg Nr. 1 und 3 in Form eines Lärmschutzwalls mit einer Mindesthöhe von 4 m entsprechend der Festsetzung zu errichten.“
- „Die Schalleistung der auf den Teilflächen des Verkehrssicherheitszentrums erfolgenden Fahrmodi ist auf die innerhalb des schalltechnischen Gutachten v. 05.05.2010 (Ing.Büro Keinhorst, Bielefeld) festgelegten Schalleistungspegel zu begrenzen, so dass die Immissionsrichtwerte gemäß TA-Lärm für WA 55/40 dB(A) tags/nachts und MI 60/45 dB(A) tags/nachts an den nächstgelegenen Wohnnutzungen eingehalten werden.“

5.2.3 Belange des Landschafts- und Naturschutzes

Die Flächen, die zukünftig vom Verkehrssicherheitszentrum genutzt werden sollen, wurden in der Vergangenheit regelmäßig als Ausstellungsfläche für die WISA baulich genutzt. Daher stellt die Wiederaufnahme einer neuen Nutzungen auf dem überwiegenden Teil des ehemaligen WISA – Geländes gem. § 4 Abs. 3 Ziffer 3 Landschaftsgesetz rechtlich keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar (Natur auf Zeit). Lediglich in bisher baulich nicht genutzten, unversiegelten Randbereichen mit Gehölzstrukturen, Hochstaudenfluren und Grünlandbrachen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgleichsrelevante Eingriffe vorbereitet.

Auswirkungen auf den Landschaftsplan Bielefeld – Senne

Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes muss der Landschaftsplan Bielefeld – Senne in den Bereichen zurücktreten, wo der Bebauungsplan widersprechende Festsetzungen trifft.

Da sich der Landschaftsplan gem. § 16 LG unbeschadet der baurechtlichen Festsetzung auf die als private Grünflächen festgesetzten Flächen erstrecken kann, wird die im Plangebiet westlich liegende private Grünfläche mit dem Teich, dem im Landschaftsplan Bielefeld – Senne festgesetzt, geschützten Landschaftsbestandteil 2.4-67 und dem schutzwürdigen Biotop BK-4017-592 im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Bielefeld – Senne verbleiben.

5.2.4 Belange der technischen Infrastruktur

Erschließung –Verkehr

Die Anbindung des geplanten Verkehrsübungsplatzes an öffentliche Verkehrsflächen ist gegeben und erfolgt über den Schopketalweg. Der Schopketalweg ist in seinem jetzigen Ausbaustandard nicht in der Lage den zusätzlichen Verkehr zum geplanten Verkehrssicherheitszentrum aufzunehmen. Auf ca. 150 m Länge (bis zur Einfahrt auf das Gelände des geplanten Verkehrssicherheitszentrum) soll die Fahrbahn auf 5,00m verbreitert werden. Auf der Ostseite ist ein 1,00 m breiter Bankettstreifen vorgesehen. Der westliche Fahrbahnrand wird durch einen 2,00 m breiten Grünstreifen - sog. Straßenbegeleitgrün – von der vorh. Bebauung abgerückt.

Die erforderlichen Veränderungen am derzeitigen Ausbau des Schopketalweges bedingen auch eine Optimierung des Einmündungsbereiches auf die Paderborner Straße. Weitergehende Maßnahmen werden aus Sicht einer gesicherten Erschließung und eines funktionierenden Verkehrsflusses als nicht erforderlich angesehen.

Vor Inbetriebnahme des Verkehrssicherheitszentrums müssen diese Maßnahmen abgeschlossen sein.

Ver- und Entsorgung

Die Entwässerung des Plangebietes soll in Trennkanalisation erfolgen.

- Schmutzwasser

Das Plangebiet ist derzeit über die im Schopketalweg vorhandene Kanalisation an das Schmutzwassernetz des Ortsteils Dalbke angebunden und fließt der Gemeinschaftskläranlage Verl-Sende zu.

Im Bebauungsplangebiet befindet sich parallel zum Schopketalweg ein öffentlicher Schmutzwasserkanal, an den eine von Norden kommende SW-Druckrohrleitung angeschlossen ist. Der Kanal liegt auf dem Flurstück 111. Zur Sicherung der Leitungsrechte wird eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Stadt Bielefeld - Umweltbetrieb – ist berechtigt, in den privaten Grundstücks- / Verkehrsflächen Entwässerungsleitungen zu verlegen, zu haben, zu betreiben, zu unterhalten, zu erneuern und ggf. zu vergrößern. Zu diesem Zweck sind die beauftragten der Stadt Bielefeld oder die sonst von ihr beauftragten Personen berechtigt, die Grundstücke zu betreten und zu befahren. Der Eigentümer der privaten Grundstücke-/ Verkehrsflächen darf in einem Abstand bis zu 2,50 m beiderseits der Rohrachse keine Maßnahmen durchführen, die den Bestand und Betrieb der Leitungen gefährden. Insbesondere darf er diesen Duldungsstreifen weder überbauen, noch mit tiefwurzelnden Bäumen oder Büschen bepflanzen oder Bodenaufschüttungen (Z.B. Lärmschutzwall) vornehmen. Die Anfahrbarkeit der Kanalschächte ist jederzeit zu gewährleisten. Zu diesem Zweck ist der Straßenbau nach der Richtlinie zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01) auszuführen, sodass schwere LKW (Spülfahrzeuge, etc.) den Privatweg schadlos befahren können.

Das anfallende Schmutzwasser kann wie bisher auch in die vorhandene Kanalisation eingeleitet werden.

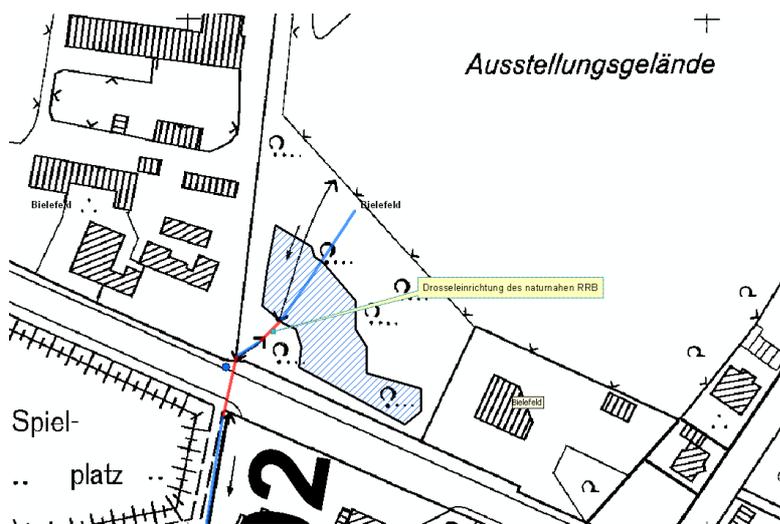
- Niederschlagswasser

Nach § 51 a LWG ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah direkt oder ohne Vermischung mit Schmutzwasser über die Kanalisation in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die dafür erforderlichen Anlagen sind nach Maßgabe des § 57 LWG zu errichten und zu betreiben.

Derzeit wird das Niederschlagswasser des Bebauungsplangebietes über zwei private Einleitungsstellen in nahe gelegene Gewässer eingeleitet. Die im Nordosten vorhandene Parkplatzfläche wird in westlicher Richtung in das Nebengewässer 47.05 zum Sprungbach abgeleitet. Der Zufluss zum Gewässer erfolgt gedrosselt über ein Regenrückhaltebecken. Das Niederschlagswasser der übrigen Flächen des Einzugsgebietes fließt einem südlich des Bebauungsplangebietes gelegenen Rückhalteraum an der Paderborner Straße zu. Die gedrosselte Einleitung erfolgt in das Nebengewässer 49.02 zum Menkebach. Dieses Gewässer beginnt innerhalb des Plangebietes.

Im Erlaubnisbescheid vom 08.06.2001 wurde der im Lageplan 1 dargestellte Bereich als naturnahes Regenrückhaltebecken ausgewiesen und genehmigt. Diese Flächen werden zwar gezielt eingestaut, nicht aber unterhalten. Als wesentliche technische Einrichtung ist die Drossleinrichtung zugänglich zu halten damit sie regelmäßig kontrolliert werden kann.

Lageplan



Die hydraulische Leistungsfähigkeit ist bei den Nebengewässern sehr eingegrenzt.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen sind deshalb noch einmal auf folgende Randbedingungen hin zu überprüfen:

1. RRB drosselt auf $7 \text{ l/s} \cdot \text{ha}$.
2. Überstauhäufigkeit $n=0,2$. (falls der Notüberlauf nicht schadlos bleibt müsste auch auf $n=0,1$ bemessen werden).

Wenn die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen die o.g. Vorgaben nicht einhalten, sind zusätzliche Rückhalteräume einzuplanen.

Durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen ergeben sich keine grundsätzlichen Veränderungen an der Beseitigung des Niederschlagswassers. Im Rahmen der Entwässerungsplanung für das Verkehrssicherheitszentrums ist für die Straßenflächen eine Regenklärung vorzusehen. Die bestehenden privaten wasserrechtlichen Erlaubnisse gemäß § 7 WHG sind entsprechend anzupassen und mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Die Einzelheiten werden im Entwässerungsantrag zum Bauantrag geregelt.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die mit Realisierung dieses Bebauungsplanes verbundenen Kosten für die Erschließungsanlagen, innerhalb des Plangebietes sind nicht Gegenstand von Erschließungsmaßnahmen im Sinne des § 127 BauGB. Der Ausbau des Schopketalweges einschließlich des Einmündungsbereiches auf die Paderborner Straße wird von der Stadt Bielefeld getragen.

Des Weiteren entstehen Kosten für ein schalltechnisches Gutachten, für die Umweltprüfung und die Erstellung des Umweltberichtes zur Aufstellung des Bebauungsplanes. Diese anfallenden Kosten für die Gutachten werden von dem Investor übernommen.

Bielefeld, September 2010