

Bebauungsplan

Nr. II/3/47.04

„Kamphof“

Begrenzt im Norden durch Ernst-Rein-Straße, im Osten durch Planstraße 4006 (Rzeszowstraße), B61 n (Ostwestfalendamm), Bahngelände und Heinrich-Koch-Straße (gibt es nicht mehr) und im Westen durch Meller Straße

Mitte

Satzung

Begründung

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. II/3/47.04 "Kamphof" für das Gebiet Meller Straße, Ernst-Rein-Straße, Planstraße 4006, B 61 n, Heinrich-Koch-Straße, Neuenkirchener Straße im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Hauptbahnhof/nördliche Innenstadt"

- Stadtbezirk Mitte -

A.

Allgemeines

Der Bebauungsplan umfaßt ein Teilgebiet im Nordwesten des am 24.05.1972 durch Satzung förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Hauptbahnhof/nördliche Innenstadt" mit einer Gesamtgröße von ca. 72 ha.

Die Gliederung des Sanierungsgebietes in städtebaulich zusammenhängende Teilgebiete und die Aufstellung einzelner Bebauungspläne dafür ist notwendig

- zur räumlich-zeitlichen Konzentration von Planung und Durchführung in Stufen hoher städtebaulicher Wirksamkeit und damit auch
- zur Milderung nachteiliger Auswirkungen für die jeweils betroffenen Nutzer von Grundstücken und baulichen Anlagen in diesen Gebieten.

Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung in seinem Geltungsbereich und bildet die Grundlage für die weiteren zur Stadterneuerung erforderlichen Maßnahmen.

B.

Vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge dar. Dies sind die geplanten Straßen I. Ordnung B 61 n und die Verbindung zur B 66 n sowie der Kreuzungsbereich zur Verknüpfung dieser Straßen miteinander und mit den geplanten Straßen I. Ordnung in Richtung Westen und Norden.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Flächen sind als gewerbliche Bauflächen dargestellt; Im Bereich Meller Straße, Ernst-Rein-Straße, Nordstraße ist eine Wohnbaufläche dargestellt.

Zur Konkretisierung des im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsnetzes wird mit dem III. Bauabschnitt der B 61 n als 1. Verkehrswertstufe eine Verbindung des Ostwestfalendamms mit der nördlichen Innenstadt und der Ortsdurchfahrt der B 61 (Herforder Straße) über die nördliche Walther-Rathenau-Straße hergestellt. Gleichzeitig wird die B 61 n über die Planstraße 4006 in Richtung Norden an die Ernst-Rein-Straße angeschlossen.

Zur Zeit wird für die Stadt Bielefeld ein Gesamt-Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet. Nach Abschluß dieser Arbeit ist eine Überprüfung des im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsnetzes vorgesehen.

Rats-
schluß
vom 30.01.79.

Die B 61 n wird in Tieflage geführt, so daß eine unterirdisch geführte Westtrasse unter Erhalt der vorhandenen Wohngebäude möglich bleibt.

Bei diesem Vorgehen bleiben die Darstellungen des Flächennutzungsplanes unberührt.

Die bei einer derartigen Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet sich ergebenden Baugebiete werden entsprechend der Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes als GE-, MI- und WA-Gebiet festgesetzt.

Die nach einem gesonderten Verfahren planfestgestellten Anlagen der Stadtbahn, die bereits im Betrieb sind, sind im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

C.

Planungsziele

Die im Rahmenplan für das Sanierungsgebiet "Hauptbahnhof/nördliche Innenstadt", Stand Februar 1991, dargestellten Ziele der Sanierung sehen für das Plangebiet gewerbliche Nutzungen sowie Verkehrsflächen für den III. Bauabschnitt der B 61 n mit Anschluß an die Ernst-Rein-Straße - planfreie Verknüpfung mit der B 61 n - vor; die vorhandenen Wohnnutzungen im Wohngebiet "Kampfhof" sollen erhalten werden.

Ziel der Sanierung ist weiterhin der Bau einer Fußgängerbrücke über die B 61 n im Bereich der Schmiedestraße sowie die Anlage von öffentlichen Grünflächen.

Auf der Grundlage von Flächennutzungsplan und Rahmenplan ist das wichtigste Ziel des vorliegenden Bebauungsplanes, die geplante überörtliche Verkehrstrasse der B 61 n, III. Bauabschnitt, für den Teilbereich planungsrechtlich zu sichern. Dabei sollen sich die diesbezüglichen Festsetzungen auf die Flächen beschränken, die für die im Rahmenplan dargestellte Verkehrswertstufe erforderlich sind.

Durch entsprechende Bebauungsplanfestsetzungen für die westlich angrenzenden Flächen sowie von Immissionsschutzmaßnahmen an den Straßen soll erreicht werden, daß die geplante Trasse der B 61 n und ihre Nutzung städtebaulich vertretbar in die Umgebung eingebunden wird.

Die vorhandenen Nutzungen sollen soweit wie möglich erhalten und dies planungsrechtlich gewährleistet werden.

Die sich durch die Trassenführung der B 61 n ergebenden Änderungen für die örtlichen Erschließungsstraßen (Schmiedestraße, Heinrich-Koch-Straße) werden durch entsprechende Bebauungsplanfestsetzungen geregelt (siehe weitere Ausführungen).

D.

Bestand und Nutzung

Im Nordwesten des Plangebietes befindet sich das Wohngebiet Kampfhof. Gebietsprägend ist eine straßenbegleitende Blockrandbebauung mit 2 bis 3 und zum Teil auch 4 Vollgeschossen und geneigten Dachflächen. Die Gebäude sind überwiegend in offener Bauweise mit schmalen seitlichen Grenzabständen errichtet. Östlich des Wohngebietes befinden sich ein Altenheim sowie größere gärtnerisch genutzte Grabelandflächen. Zwischen Schmiedestraße und Am Kampfhof

ist im Rahmen der Durchführung der Sanierung ein Kinderspielplatz angelegt worden.

Der südliche Teil des Plangebietes ist vor der Sanierung überwiegend gewerblich bzw. industriell genutzt worden. Ein großer Teil der Flächen ist im Zuge der Durchführung der Sanierung und teilweise auch schon vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes nach Auslagerung der Betriebe bereits freigelegt worden. Im Gebiet sind zur Zeit gewerbliche und gewerbeähnliche Nutzungen an der Meller Straße (Herstellung von Aufzügen, Berufsfindungs- und Ausbildungszentrum für Jugendliche) vorhanden.

Die freigelegten Flächen werden im wesentlichen genutzt als Baustelleneinrichtungsflächen Tiefbau, zur Zwischenlagerung von Mutterboden, für das Abstellen von Kraftfahrzeugen sowie als Bolzplatz.

Die Erschließungsanlagen für den Individualverkehr sind gegenwärtig Meller Straße, Ernst-Rein-Straße, Schmiedestraße, Nordstraße, Am Kampfhof und Heinrich-Koch-Straße. Östlich der Wohnbebauung bzw. des vorhandenen Spielplatzes führt eine Fußwegeverbindung von der Schmiedestraße zur Ernst-Rein-Straße. Im Bereich der Neuenkirchener Straße ist als Provisorium eine vorläufige einseitige Anbindung der B 61 n an die Jöllenbecker Straße angelegt worden.

E.

Zu den Festsetzungen im einzelnen

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die vorhandenen Nutzungen nördlich der Schmiedestraße - Wohngebiet Kampfhof - werden durch Festsetzung als WA-Gebiet planungsrechtlich berücksichtigt. Dabei wird unter Beachtung der vorhandenen Nutzungsstruktur und der nördlich angrenzenden gewerblichen Nutzungen die Bebauung entlang der Ernst-Rein-Straße als MI-Gebiet festgesetzt.

Die Festsetzungen des Maßes der baulichen Nutzung orientieren sich am 2- bis 4-geschossigen Gebäudebestand, wobei vor allem für die intensiv genutzten Eckgrundstücke Ausnahmen im Hinblick auf die Überschreitung der Höchstwerte gem. § 17 BauNVO vorgesehen sind. Der Ausgleich gem. § 17 (2) erfolgt durch die Anlage von im Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen. Im übrigen handelt es sich um ein Gebiet gem. § 17 (3) BauNVO, daß vor dem 01.08.1962 überwiegend bebaut war.

Die z. Z. als Grabeland genutzten Flächen östlich des vorhandenen Fußweges werden als MI-Gebiete festgesetzt.

Für die Flächen südlich der Schmiedestraße werden entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und des Rahmenplanes sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzung überwiegend Gewerbegebiete festgesetzt.

Im Hinblick auf den Immissionsschutz - insbesondere vor Lärmauswirkungen - sind die folgenden in der Nähe der bestehenden Gewerbebetriebe vorhandenen Wohnnutzungen, die teilweise außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen, besonders zu beachten:

- a) Schmiedestraße 11 - 19: entsprechend der vorhandenen Nutzung als Wohngebiete festgesetzt.
- b) Schmiedestraße 9, Meller Straße 11: außerhalb des Sanierungsgebietes, im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen dargestellt.

- c) Neuenkirchener Str. 18, Meller Straße 1 - 3: außerhalb des Sanierungsgebietes, im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen dargestellt

Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan (siehe oben) sollen die Wohnnutzungen nördlich der Schmiedestraße (a) auf Dauer erhalten werden. Um dieses zu erreichen, werden im Bebauungsplan die auf der südlichen Seite der Schmiedestraße gelegenen Grundstücksflächen für die Nutzung als MI-Gebiet und erst die noch weiter südlich gelegenen Grundstücksflächen für die Nutzung als GE-Gebiet festgesetzt. Die Flächen zwischen der vorhandenen Wohnbebauung nördlich der Schmiedestraße und dem ausgewiesenen GE-Gebiet werden bereits heute überwiegend als MI-Gebiet genutzt.

Die Grundstücke beiderseitig der Schmiedestraße westlich der Meller Straße, die außerhalb des Bebauungsplangebietes liegen (b), werden als Wohngebiet genutzt. Aufgrund seiner Lage bildet das festgesetzte MI-Gebiet den städtebaulich geordneten Übergang vom GE-Gebiet zu den jetzt und auch in Zukunft vorhandenen Wohnnutzungen beiderseits des Abschnittes der Schmiedestraße westlich der Meller Straße.

Bei den Gebäuden auf der Westseite der Meller Straße, die sich gegenüber dem zur Zeit durch das Berufsfindungs- und Ausbildungszentrum für Jugendliche genutzten Gebäude Meller Straße 2 befinden (c), handelt es sich um Wohngebäude innerhalb einer im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Baufläche. Die zur Zeit vorhandene Nutzung der Gebäude Meller Straße 2, die mit dieser vorhandenen Wohnnutzung verträglich ist, wird durch Festsetzung der entsprechenden Flächen als GE-Gebiet planungsrechtlich gewährleistet. Im Hinblick auf die beabsichtigte Aufwertung des Geländes unmittelbar östlich der B 61 n - Frachtzentrum DB, Bushaltestellen und Buswarteplätze - sind im GE-Gebiet Schrottlagerplätze nicht zulässig. Da von diesen Flächen aus das Plangebiet gut eingesehen werden kann, sind in dem festgesetzten GE-Gebiet derartige Anlagen städtebaulich nicht vertretbar. Weiterhin würden noch Schrottlagerplätze störend im Erscheinungsbild der Stadt auswirken an einem Standort der als "Tor zur City" bezeichnet werden kann.

Durch die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung für das Gewerbegebiet soll erreicht werden, daß dort nur relativ niedrige, in Relation zu ihrer Höhe flächige Baukörper zulässig sind, die im Stadtbild möglichst wenig in Erscheinung treten. Die vorgesehenen Werte für die Grundflächenzahl und die Geschosflächenzahl - zulässig sind die Maximalwerte gemäß § 17 (1) BauNVO - lassen eine den Belangen der Wirtschaft entsprechende flexible Grundstücksausnutzung zu.

Wie unter Punkt E 2 (siehe unten) ausgeführt wird, soll durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ein geschlossener Gebäuderiegel entlang der Schmiedestraße erreicht werden. Weiterhin soll die vorhandene Bebauung soweit wie möglich erhalten bleiben (vgl. Punkt C Planungsziele). Unter Berücksichtigung der geringen Flächengröße des MI-Gebietes ist zur Verwirklichung dieser Ziele im MI-Gebiet die Festsetzung einer maximal zulässigen GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,5 erforderlich.

Es handelt sich um ein Gebiet, das bei Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung bereits überwiegend bebaut war. Da die angeführten städtebaulichen Gründe dies rechtfertigen und öffentliche Belange nicht entgegenstehen, ist die Überschreitung der Höchstwerte gemäß § 17 (1) BauNVO für die Geschosflächenzahl gemäß § 17 (3) BauNVO städtebaulich vertretbar.

In unmittelbarer Nähe zum festgesetzten MI-Gebiet ist eine öffentliche Grünfläche angelegt worden. Diese wird durch die Bewohner der angrenzenden Baugebiete genutzt und dient als Ausgleich für die Überschreitung der Höchstwerte gem. § 17 (1) Bau NVO.

2. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Stellung der baulichen Anlagen

Für die Baublöcke nördlich der Schmiedestraße wird durch Festsetzung von vorderen und hinteren Baugrenzen die bestehende Blockrandbebauung festgesetzt. Entsprechend dem Bestand ist an der Ernst-Rein-Straße (westlicher Teil) und an der Schmiedestraße eine geschlossene Bauweise festgesetzt, in den übrigen Baugebieten nördlich der Schmiedestraße gilt die abweichende Bauweise. Dort sind Gebäude mit seitlichem Grenzabstand zu errichten. Dabei darf bis zu dem Maß an die seitlichen Grundstücksgrenzen herangebaut werden, wie es bei der derzeitigen Bebauung im jeweiligen Fall vorliegt.

Im Gewerbegebiet wird durch die Festsetzung der abweichenden Bauweise - in Abweichung von der offenen Bauweise sind Baukörper zulässig, die länger als 50 m sind - bei der im Bebauungsplan für die Festsetzungen erforderlichen Bestimmtheit die für die Betriebe größtmögliche Flexibilität angestrebt.

Im Mischgebiet südlich der Schmiedestraße ist die geschlossene Bauweise festgesetzt. Dadurch soll erreicht werden, daß neu errichtete Baukörper möglichst eine geschlossene Abstimmung zwischen dem festgesetzten Gewerbegebiet und der vorhandenen Wohnnutzung bilden.

Um für die Gewerbebetriebe an ihrem Standort die planungsrechtlichen Voraussetzungen für bauliche Erweiterungen und den Erhalt der vorhandenen Nutzungen zu schaffen, werden mit Ausnahme eines ausreichenden Abstandsstreifens zur B 61 n, alle Grundstücksflächen innerhalb der Baugebiete als überbaubar festgesetzt.

3. Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gelegene Abschnitt der B 61 n wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Trassenführung im Grundriß und im Aufriß wird bestimmt durch die Planung für den III. Bauabschnitt der B 61 n zwischen Jöllennecker Straße und Walther-Rathenau-Straße und die dabei zu berücksichtigenden Zwangspunkte

- Anschluß an den fertiggestellten Abschnitt der B 61 n
- Lage des Tunnels unter dem Bahngelände

sowie den vorgesehenen Anschluß an die Jöllennecker Straße und die Anbindung an die Ernst-Rein-Straße, Planstraße 4006.

Da die Lärmauswirkungen des Kfz-Verkehrs auf der B 61 n und vor allem die Auswirkungen der aus dem Tunnelmund heraustretenden Schädgase auf die benachbarten Flächen und damit die vorzusehenden Immissionsschutzmaßnahmen unter anderem zu einem großen Teil von der Entfernung und der Höhenlage der im Einschnitt geführten B 61 n abhängen - dies kommt auch in den erstellten Immissionsgutachten zum Ausdruck (s. Punkt E 5), wird die geplante Lage und Höhe der Straßenachse im Bebauungsplan festgesetzt.

Die endgültige Aufteilung der öffentlichen Verkehrsfläche in ihre einzelnen Bestandteile bleibt der Ausbauplanung vorbehalten.

Die Realisierung der Planung für die B 61 n hat Auswirkungen auf die örtliche Verkehrserschließung. So wird die vorhandene Fuß- und Radwegeverbindung Ernst-Rein-Straße/Heinrich-Koch-Straße von der Trasse der B 61 n unterbrochen. Um diese Verbindung aufrechtzuerhalten und die trennende Wirkung der B 61 n für Fuß- und Radverkehr zu mildern, ist eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Schmiedestraße vorgesehen. Hierdurch wird auch die Erreichbarkeit des Kampfhofgebietes und der Flächen zwischen B 61 n und den Bundesbahngleisen (außerhalb des Geltungsbereiches) verbessert. Die planungsrechtliche Sicherung dieser Fuß- und Radwegeverbindung erfolgt durch Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg.

Die Schmiedestraße, die nunmehr als Sackgasse ausgebildet werden soll, wird ebenso wie die Straße Nordstraße und Am Kampfhof im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Dies schließt nicht aus, daß der Straßenraum in Teilbereichen zur Verbesserung des Wohnumfeldes umgestaltet wird.

4. Versorgungsflächen, Leitungsrechte

Die Versorgungsflächen und die für die Belastung durch Leitungsrechte zugunsten der Versorgungsträger vorgesehenen Flächen sind, soweit erforderlich, entsprechend den Angaben der Versorgungsträger festgesetzt.

5. Immissionsschutz, Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

5.1 Boden und Grundwasser

Große Teile des Plangebietes sind vor der Sanierung industriell genutzt worden (Kochs Adler Werke).

Da auf derartigen Flächen in der Regel mit Altlasten gerechnet werden muß, die Auswirkungen auf die weitere Nutzbarkeit dieser Flächen haben, sind mehrere Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorgenommen worden:

- a) Zunächst sind im Jahre 1986 Aufschlußbohrungen im Bereich der ehemaligen Betriebsflächen durchgeführt worden, um evtl. Boden- und Wasserbelastungen festzustellen. Von diesen Bohrungen sind 4 zu Grundwassermeßstellen ausgebaut worden (vgl. Bestandsplan).

Obwohl bei einigen Aufschlußbohrungen sowohl bei den Wasseranalysen als auch bei den Bodenproben Überschreitungen der Grenzwerte der Trinkwasser und der Klärschlammverordnung festgestellt worden sind, kann anhand der vorliegenden Ergebnisse nicht auf eine großflächige Verunreinigung durch die ehemaligen Industriebetriebe geschlossen werden. Insbesondere ist ein Wert, der eine Sanierung erforderlich macht, weder bei den Wasser- noch bei den Bodenproben überschritten.

- b) Aufgrund der im Sanierungsgebiet Hauptbahnhof bereits verschiedentlich festgestellten Verunreinigungen des Grundwassers mit Kohlenwasserstoffen und Ammonium sind durch Gutachten die hydrologischen und hydrochemischen Verhältnisse im Bereich Ernst-Rein-Straße, Walther-Rathenau-Straße, Feilenstraße, Paulusstraße umfassend untersucht worden (Gutachten Dr. E. Schneider, 22.10.1987).

Der Gutachter kommt zu folgendem Ergebnis:

"Die Tonsteine des Rhätkeupers und des unteren Lias bauen den Untergrund des Untersuchungsgebietes Bielefeld-Mitte auf. Die natürlichen

Grundwasserabflußverhältnisse sind durch den Bau der Stadtbahntunnel gestört worden, welche heute eine Vorflutfunktion übernehmen. Die heute noch natürlichen Abflüsse im Raum östlich der August-Bebel-Straße werden durch den Bau des Tunnels der B 61 n verändert werden, der hier etwa 10 m in das Grundwasser einschneiden wird. Nach Westen, in Richtung Hauptbahnhof, taucht der Tunnel allmählich aus dem Grundwasser heraus, die Tunnelsohle liegt dann von der Herforder Straße nach Westen über dem Grundwasserniveau.

Die Auswertung von ca. 50 chemischen Analysen ergab, daß unter Zugrundelegung der TVO, der EG-Richtlinien und der Holländischen Liste an 21 Probenahmepunkten auffällige Werte vorhanden waren, bei denen Grenz- bzw. Richtwerte überschritten wurden.

Die chemischen Bodenuntersuchungen geben wegen der Analysenmethode (Königswasser-Aufschluß) keinen Hinweis auf mögliche Grundwasserbeeinflussung. Ebenso kann daraus nicht abgeleitet werden, daß sich aus erhöhten Schwermetall- (aber auch CKW- und Mineralöl-) Gehalten Probleme bei der Ablagerung des Aushubmaterials aus dem Tunnel der B 61 n ergeben könnten.

Aus diesen Darlegungen geht hervor, daß sich keine nennenswerte Gefährdung des Grundwassers und des Bodens anhand des vorhandenen Analysenmaterials und der hydraulischen Verhältnisse ableiten läßt."

- c) Im Bereich der festgesetzten öffentlichen Grünflächen wurden 1988 Bodenuntersuchungen durchgeführt. Diese haben im Bereich des bereits vorhandenen Spielplatzes erhöhte Blei- und Benzo(a)pyrenwerte ergeben. Da es sich jedoch nur um leicht erhöhte Werte handelt, ist ein Bodenaustausch nicht erforderlich. Es reicht aus, die Fläche mit mindestens 30 cm Oberboden zu überschütten. Dies ist bereits durch die LEG NRW durchgeführt worden.

Die z. Z. privat genutzten Flächen Heinrich-Koch-Straße 42 (Wohnhaus, gärtnerische Nutzung), die als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sport- und Freizeitfläche festgesetzt sind (Flurstücke 106 tlw., 107, 108 und 109) sind vor ihrer Herstellung auf Bodenbelastungen zu überprüfen. Gegebenenfalls ist eine Überdeckung mit unbelastetem Bodenmaterial vorzunehmen.

Ratsbe-
schluß
vom 30.01.

- d) Im Bereich der Trasse des OWD wurden im Mai 1991 10 Bodenluftproben entnommen und auf chlorierte Kohlenwasserstoffe, aromatische Kohlenwasserstoffe und Methan untersucht. Es wurden nur geringe Gehalte an chlorierten Kohlenwasserstoffen gemessen und die Gehalte an aromatischen Kohlenwasserstoffen waren ebenfalls gering. Die Methangehalte sind geringfügig erhöht, eine Gefährdung geht davon jedoch nicht aus.

Ebenfalls im Mai 1991 wurden 31 Bodenproben im Bereich der Trasse des OWD analysiert. Bei 4 Proben wurden erhöhte Schwermetallwerte festgestellt und bei einer Probe wurde ein Kohlenwasserstoffgehalt von 0,12 % festgestellt.

Beim Bau des OWD wird dieser Boden ausgekoffert. Er ist bezüglich seiner Ablagerungsmöglichkeiten zu untersuchen und entsprechend zu entsorgen. Es ist darauf zu achten, daß dieser Boden nicht mit sauberem Boden vermischt wird.

5.2 B 61 n

Zur Ermittlung der Auswirkungen der B 61 n einschließlich des Tunnels auf die Nachbarschaft hinsichtlich Lärm und Schadgase sowie der festzusetzenden Immissionsschutzmaßnahmen sind gutachterliche Untersuchungen durchgeführt worden:

- Gesamtbeurteilung der abgasimmissionsseitigen Auswirkungen des geplanten Straßentunnels der B 61 n in Bielefeld-Mitte, Dipl.-Phys. Erich Romberg, 05.11.1987,
- gutachterliche Stellungnahme zu den abgasimmissionsseitigen Auswirkungen der aktuellen Planung am Westportal des geplanten Tunnel, B 61 n unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 2010, Dipl.-Phys. Erich Romberg, 08.10.1990 und
- Lärmschutztechnischer Entwurf B 61 Ostwestfalendamm Bau-km 3 + 180 bis 3 + 689,78, Planungsbüro Altenberge, April 1991

Auswertung der Gutachten

Den Empfehlungen der Gutachter ist durch Festsetzung einer Immissionsschutzwand von 4,5 m bzw. 3,0 m Höhe auf der Oberkante der Böschung der B 61 n sowie einer Schutzfläche gemäß § 9 (1) 24 BauGB auf der der Straße abgewandten Seite der Immissionsschutzwand nachgekommen worden. Darüber hinaus ist im Bebauungsplan festgesetzt worden, daß die Südböschung der B 61 n von geschlossenen Bepflanzungen freizuhalten ist, damit sich der Abluftstrahl aus dem Tunnelmund hinreichend durch zugeführte Frischluft verdünnen kann. Weiterhin sind passive Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude festgesetzt, für die eine Grenzwertüberschreitung prognostiziert wird.

a) Schadgase

Die gutachterlich ermittelten Immissionen setzen sich anteilig zusammen aus Vorbelastung, Tunnelabluft, Rampenbelastung und dem Beitrag des Anschlusses der B 61 n an die Ernst-Rein-Straße (Planstraße 4006). Als Schadstoffleitkomponente ist das Stickstoffdioxid herangezogen worden, da dieses von den Kfz-spezifischen Komponenten (CO, NO, NO₂, Bap, Benzol und Blei) am ehesten zu Grenzwertüberschreitungen neigt. Neben anderen Faktoren wie Windrichtung und -stärke, Geländeverhältnisse, Länge und Querschnitt des Tunnels, Anteil der Kraftfahrzeuge mit Katalysator etc. sind die prognostizierten Immissionen von der Verkehrsmenge sowie der Geschwindigkeit und der Zusammensetzung des Verkehrs (Lkw-Anteil) abhängig.

Eine kontinuierliche Messung der Immissionen im Tunnel und in der Umgebung nach Inbetriebnahme der B 61 n ist vorgesehen.

Die Beurteilung der Immissionen erfolgt anhand der Richtlinie des EG-Rates 85/203/EWG, Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid, 1985.

Die Auswertung des Gutachtens ergibt, daß der in der Richtlinie genannte Grenzwert für die Spitzenbelastung von 200 µg/ccm in den an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Baugebieten und öffentlichen Grünflächen eingehalten wird.

Als Vorsorgewerte zum langfristigen Schutz der Umwelt enthält die Richtlinie weiterhin sog. Leitwerte für die Spitzenbelastung (135 µg/ccm) und die Dauerbelastung (50 µg/ccm).

Auch die Leitwerte der Richtlinie sollen eingehalten werden. Hierfür kommt in erster Linie eine Beeinflussung der Immissionen über die Entlüftung des Tunnels in Betracht. Falls erforderlich sollen darüber hinaus verkehrslenkende Maßnahmen zur Beeinflussung der Emissionen in Betracht gezogen werden, wie z. B. die Regulierung der Verkehrsmenge bzw. der Geschwindigkeit.

b) Lärm

Unter Berücksichtigung einer 4,5 m hohen Schallschutzwand an der Oberkante der westlichen Böschung der B 61 bzw. der Planstraße 4006 ergeben sich für die bestehenden Wohnnutzungen im westlich angrenzenden Bereich bei 2 Gebäuden Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für MI-Gebiet (60/50 dB(A)). Der Maximalwert wird erreicht mit 64,1/56,7 dB(A) für das Dachgeschoß des Gebäudes Schmiedestraße 14, Süd-Ost-Seite. Für die meisten anderen Wohngebäude in der Nähe der B 61 n werden die Orientierungswerte für WA-Gebiete (55/45 dB(A)) eingehalten, teilweise liegen die Werte zwischen denen für WA- und MI-Gebiete.

Im Hinblick auf die besondere städtebauliche Situation und die im Kamphofgebiet bereits durchgeführten Stadterneuerungsmaßnahmen

- Wohnen mit niedriger Nutzungsdichte in unmittelbarer Innenstadtnähe
- modernisierte und instandgesetzte Gebäude mit privaten Gärten
- Anliegerstraßen mit niedriger Verkehrsfrequenz und durchgeführten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und Wohnumfeldverbesserung
- zu erwartende weitere Entlastung der Anliegerstraßen nach Inbetriebnahme der B 61 n
- wohnungsbezogene öffentliche Grünflächen
- Verbesserung der Umweltbedingungen im Wohngebiet gegenüber der Situation vor der Sanierung, die geprägt war durch das unmittelbare Nebeneinander von Wohnen und emittierender Industrie

wird ein Lärmpegel von 60/50 dB(A) für die Wohnnutzung als vertretbar angesehen.

Diese Werte entsprechen den Orientierungswerten der DIN 18005 für Mischgebiete, in denen Wohnen und nicht wesentlich störenden Gewerbe gleichrangig zulässig sind und liegen in der Größenordnung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmmnutzungsverordnung vom 12.06.1990, in der für reine und allgemeine Wohngebiete Werte von 59/49 dB(A) enthalten sind.

Passive Maßnahmen werden deshalb für die Wohngebäude festgesetzt, für die Werte der DIN 18005 für MI-Gebiete überschritten sind. Dabei wird entsprechend dem Vorschlag des Gutachtens auf die Festsetzung von Schallschutzfenstern der Klasse 1 abgesehen, da die Fenster dieser Klasse bereits aus wärmetechnischen Gründen zum Ausstattungsstandard gehören.

Für die Neubaugebiete ist durch die Berechnung von Issobellinien der zu erwartende Lärmpegel ermittelt worden. Es zeigt sich, daß die Orientierungswerte der DIN 18005 für MI-Gebiete und in größerer Entfernung von der B 61 n für WA-Gebiete eingehalten werden, so daß in den festgesetzten MI-Gebieten passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

6. Nachrichtliche Übernahmen

Die nach einem gesonderten Verfahren planfestgestellten Tunnel der Stadtbahn sind nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden.

7. Zu beseitigende Gebäude

Das Gebäude Schmiedestraße 16 - Eigentümer LEG - sowie die noch vorhandene Lagerhalle - Eigentümer LEG - sind zu beseitigen, da sie innerhalb der für die B 61 n vorgesehenen öffentlichen Verkehrsfläche stehen.

Das Gebäude Ernst-Rein-Straße 15 - Eigentümer LEG - steht innerhalb der für Straßenbegleitgrün ausgewiesenen Fläche im Bereich der Planstraße 4006. Es genießt Bestandschutz und soll im Rahmen der Durchführung der Sanierung nicht beseitigt werden.

8. Denkmalschutz

Baudenkmäler sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 DSchG).

F.

Sozialplan

Die Grundsätze für den Sozialplan sind gemäß § 4 (2) StBauFG für das gesamte Sanierungsgebiet aufgestellt worden. Der Sozialplan gemäß § 8 (2) StBauFG bzw. § 180 BauGB, der während der Dauer der Sanierung aufgestellt und fortgeschrieben wird, baut auf diesen Grundsätzen auf.

G.

Bodenordnung

Die zur geordneten Erschließung und Neugestaltung des Plangebietes erforderlichen bodenrechtlichen Voraussetzungen werden von der Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen für Städtebau und Agrarordnung GmbH (LEG) durch An- und Verkauf unter Einsatz von Sanierungsförderungsmitteln herbeigeführt. Die Anwendung der bodenrechtlichen Vorschriften sowie des besonderen Städtebaurechts des BauGB bleibt vorbehalten.

H.

Flächenangaben

Wohngebiet	2,1 ha
Mischgebiet	1,6 ha
Gewerbegebiet	2,0 ha
Grünfläche	0,7 ha
Verkehrsfläche	5,0 ha
Gemeinbedarfsfläche	0,6 ha
Größe des Plangebietes	12,0 ha

I.

Kostenschätzung

Die Kosten für die Maßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Kamphof-Süd" sind Teil der Kosten für die gesamte Sanierungsmaßnahme "Hauptbahnhof/nördliche Innenstadt". Der vorliegende Bebauungsplan ist auch hinsichtlich der Finanzierung im Verbund mit den anderen Bebauungsplänen für das Sanierungsgebiet zu sehen.

Die Gesamtkosten betragen nach dem Stand von 3/91 rund 391,5 Mio. DM. 294,6 Mio. davon sind unrentierliche Kosten. Die Sanierung erfolgt mit Förderung des Landes Nordrhein-Westfalen. Der Eigenanteil der Stadt Bielefeld beträgt ca. 25 %. Die finanziellen Daten werden überprüft und fortgeschrieben.

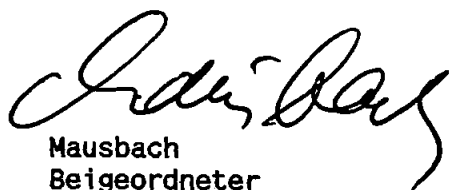
Im einzelnen entstehen für das Plangebiet noch folgende Kosten:

Abbruch	60 000,00 DM
Öffentliche Grünfläche	395 000,00 DM
Kanalbau	500 000,00 DM
Straßenbau	67 710 000,00 DM
darin Fußgängerbrücke B 61 n	1 250 000,00 DM
Brücke Planstraße 4006	2 380 000,00 DM

Gesamtkosten	68 665 000,00 DM
--------------	------------------

Die Kosten für eventuelle Änderungen von Erschließungsanlagen sind darin nicht enthalten.

Die Kosten werden zum Teil durch die gemäß § 154 BauGB zu entrichtenden Ausgleichsbeträge gedeckt.


Mausbach
Beigeordneter

Bielefeld, 02.01.1992

Bebauungsplan - Nr. II/3/47.04 "Kamphof"

Diese(r) Bauungsplan/Bebauungsplan-
änderung ist gemäß §§ 2 (1), 3 (2)/
§§ 2 (1) + (4), 3 (2) BauGB am
vom Rat der Stadt als
Entwurf beschlossen worden.

Bielefeld,

Oberbürgermeister Ratsmitglied

Schriftführer

Dieser Plan hat einschließlich des
Textes und der Begründung gemäß § 3
(2) BauGB als Entwurf in der Zeit vom
bis öffent-

lich ausgelegen.

Die Offenlegung wurde am
ortsüblich bekanntgemacht.

Bielefeld,

Stadt Bielefeld
Der Oberstadtdirektor
Planungsamt
i. A.

Die in diesem Plan eingetragenen
Änderungen des Bauungsplanes sind
gemäß § 2 (1) und § 3 (2) + (3) BauGB
vom Rat der Stadt als Entwurf be-
schlossen worden. am: 30. 1. 92

Bielefeld, 12. 2. 92

Oberbürgermeister

Ratsmitglied

Schriftführer

Dieser Plan mit dem Änderungsplan hat
einschließlich des Textes und der Be-
gründung gemäß § 3 (2) + (3) BauGB
als Entwurf in der Zeit vom

24. 2. 92 bis 27. 3. 92 erneut

öffentlich ausgelegen.

Die erneute Offenlegung wurde am

15. 2. 92 ortsüblich bekanntgemacht.

Bielefeld, 04. 4. 92

Stadt Bielefeld
Der Oberstadtdirektor
Planungsamt



Die in diesem Plan eingetragenen
Änderungen hat der Rat der Stadt am
21. 5. 92 beschlossen.

Dieser Plan - mit dem Ergänzungsplan/
Offenlegungsplan - ist gemäß § 10/
§§ 10, 13 BauGB und § 4 (1) der Ge-
meindeordnung NW vom Rat der Stadt am
21. 5. 92 als Satzung beschlossen
worden.

Bielefeld, 26. 5. 92

Oberbürgermeister Ratsmitglied

Schriftführer

Dieser Plan wurde gem. § 11 Bau-
gesetzbuch am 20.7.1992 angezeigt.
Siehe Verfügung des Regierungs-
präsidenten vom 29.9.1992
Az.: 35.21.11-1/B.139

Detmold, 29. SEP. 92

Der Regierungspräsident
i. A.

Az.:

