

Bebauungsplan

Nr. II/3/47.07

„Neues Bahnhofsviertel“

Gebiet zwischen Ostwestfalendamm und dem Gelände der Deutschen Bahn AG hinter dem Hauptbahnhof

Mitte

Satzung

Begründung

Begründung zum Bebauungsplan

Gliederung

1. Planungserfordernis
2. Stadtentwicklungsziele im Plangebiet
3. Bestand im Plangebiet
4. Planinhalte
 - 4.1 Art der baulichen Nutzung
 - 4.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 4.3 Bauweise, überbaubare Flächen
 - 4.4 Verkehr
 - 4.5 Umweltbelange
5. Gestaltungsvorschriften
6. Kostenschätzung
7. Flächenbilanz

1. Planungserfordernis

Das Gelände des „Neuen Bahnhofsviertels“ ist zentraler Bestandteil der Stadterneuerung im Bielefelder Sanierungsgebiet Hauptbahnhof/Nördliche Innenstadt.

Während die Stadterneuerungsmaßnahmen im überwiegenden Teil des Sanierungsgebietes weitgehend abgeschlossen sind, waren die Brachflächen zwischen dem Ostwestfalendamm und dem DB-Gelände für Erweiterungen der Deutschen Bundesbahn und angeschlossener Dienste vorgehalten worden. Diese Nutzungsabsichten wurden seitens der - zwischenzeitlich umbenannten - Deutschen Bahn aufgegeben. Damit konnten die Flächen für andere Nutzungen verwendet werden.

Durch den Bebauungsplan werden die neuen Nutzungen entsprechend der beschlossenen Rahmenplanung planungsrechtlich gesichert. Er enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung im Geltungsbereich und bildet die Grundlage für die weiteren zum Vollzug des Baugesetzbuches erforderlichen Maßnahmen.

Wegen der Rechtssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass Teile der angrenzenden Bebauungspläne Nr. II/3/47.02 und II/3/47.04 insoweit ersetzt werden, als sie durch den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. II/3/47.07 überlagert werden.

2. Stadtentwicklungsziele im Plangebiet

Mit der Verlagerung der Kochs-Adler-Werke und der Räumung des ehemaligen Güterbahnhofs wurde eine Fläche von ca. 5,5 ha frei für die Entwicklung eines neuen citynahen Stadtquartiers, mit dem das Bahnhofsviertel funktional ergänzt und vervollständigt werden soll. Damit können insgesamt neue Besucher und eine größere Bedeutung der Stadt als Oberzentrum gewonnen werden.

Die introvertierte Lage des Plangebietes zwischen der B 61/Ostwestfalendamm und der Gleisanlage der DB ist zugleich exponiert aus gesamtstädtischer Sicht. Gestärkt und belegt auch durch das Standortgutachten der Professoren Dr. Winter und Dr. Wöller ('Bielefeld im Wandel' aus dem Jahre 1996) entwickelte sich bereits frühzeitig eine Nutzungspräferenz für zentrale und oberzentrale, gleichwohl stadtverträgliche Dienstleistungs- und Freizeitangebote im „Neuen Bahnhofsviertel“. Schließlich wurden die städtebaulichen Rahmenbedingungen für das neue Entwicklungsgebiet erarbeitet als Vorgaben für ein mehrstufiges Workshopverfahren, das mit dem überarbeiteten Entwurf der Architektengemeinschaft Gerkan, Marg & Partner 1997 abgeschlossen wurde. Hervorgehoben wurde dabei das Konzept einer geschlossenen Bebauung, die in einer streng geometrischen Form den Bogen des Ostwestfalendamms aufnimmt.

Mit Ratsbeschluss vom 26.06.1997 ist dieses Konzept in den Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Hauptbahnhof/Nördliche Innenstadt übernommen worden als Entwicklungsvorgabe für die Teilbebauungspläne, damit auch für den Bebauungsplan Nr. II/3/47.07 „Neues Bahnhofsviertel“. Der Aufstellungsbeschluss hierfür sowie der Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren nach Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung sind am 28.08.1997 durch den Rat der Stadt erfolgt. Danach wird die derzeitige Flächennutzungsplan-Darstellung einer gewerblichen Baufläche sowie einer Bahnanlage im Bereich des Bebauungsplanes geändert in eine gemischte Baufläche. Dem Entwicklungsgebot für Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan wird damit entsprochen.

3. Bestand im Plangebiet

Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses sind die Baumaßnahmen im Neuen Bahnhofsviertel auf der Grundlage des beschlossenen Bebauungsplan-Entwurfes weitgehend abgeschlossen, die Ver- und Entsorgungsanlagen und -einrichtungen einschließlich Straßen- und Wegebau sind vollständig. Die Gebäude werden bereits entsprechend ihrer funktionalen Bestimmung genutzt. Lediglich am nördlichen Rand des Boulevard ist eine kleine Fläche derzeit noch nicht bebaut.

4. Planinhalte

4.1 Art der baulichen Nutzung

Die besondere Lagequalität des Quartiers und sein herausgehobenes Entwicklungsziel haben umgehend zu konkreten Nutzungsinteressen geführt. Der zentral gelegene Boulevard wird an seinen Enden durch anspruchsvolle Baukörper begrenzt und räumlich gefasst: Ein Großkino einerseits und ein Freizeit- und Erholungsbad andererseits bilden die Schwerpunkte. Sie sind die beiden Pole, zwischen denen sich das Quartier entwickelt, um tagsüber und nach Geschäftsschluss Publikum zu binden.

Durch Festsetzung von Sondergebieten mit spezifischer Zweckbestimmung wird dieser städtebaulichen Konzeption entsprochen:

In Verbindung mit gastronomischen Einrichtungen, einem Entertainmentcenter und ähnlichen zentralen Freizeit- und Dienstleistungsangeboten entsprechen diese Sondergebietenutzungen der exponierten Lage und den Zielen der Stadterneuerung. Ergänzt und vervollständigt wird die Quartiersentwicklung schließlich durch ein Geschäfts- und Parkhaus parallel zum DB-Gelände.

In seinem Erdgeschoss sollen Freizeit- und Dienstleistungsangebote neben begrenztem Einzelhandel zulässig sein. Dagegen ist Einzelhandel i. S. des § 11 (3) BauNVO (sog. 'großflächiger Einzelhandel') wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf die Bielefelder Einzelhandelsstruktur ausgeschlossen.

Ausgeschlossen sind auch Betriebe mit Sexdarbietungen, soweit sie nicht als Vergnü- gungsstätten hier ausdrücklich zulässig sind. Auch mit der Begrenzung von Spielhallen soll so einer möglichen Entwicklung eines problematischen „Vergnügungsviertels hinter dem Hauptbahnhof“ durch Häufung derartiger so genannter „Milieubetriebe“ entgegengewirkt werden.

Das Freizeit- und Erholungsbad ersetzt das Hallenbad am Kesselbrink; es muss also auch für schulische Zwecke zur Verfügung stehen. Daher ist hier die Flächensicherung durch Festsetzung einer Fläche für den Gemeinbedarf mit entsprechender Zweckbestimmung erforderlich. Da sich nach Inbetriebnahme des Bades herausgestellt hat, dass der westlich des Boulevards gelegene Teil der Gemeinbedarfsfläche für das Freizeit- und Erholungsbad nicht weiter erforderlich bleibt, können die Flächen auch für Sondergebietenutzungen - wie westlich angrenzend - verwendet werden.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Begrenzung der Baumasse wird als maximal zulässige Grundflächenzahl in Verbindung mit der Gebäudehöhe vorgenommen. Die Gebäudehöhenfestsetzung bezieht sich dabei auf die auf 119,74 m ü. NN fixierte Höhenlage des Boulevards.

Die festgesetzte GRZ überschreitet das nach § 17 BauNVO für Sonstige Sondergebiete zulässige Maß. Dies ist aus den folgenden besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich.

- Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung ist das Konzept des „Neuen Bahnhofsviertels“ mit besonderer Priorität für die Stadtentwicklung und mit regionaler Bedeutung auf der Grundlage des Rahmenplanes zum Sanierungsgebiet Hauptbahnhof/Nördliche Innenstadt entwickelt und nach einem mehrstufigen städtebaulichen Workshopverfahren zum jetzt vorliegenden Entwurf konkretisiert worden. Dabei war eine hohe Nutzungsdichte in Verbindung mit der baulich geschlossenen Erscheinung städtebauliches und zugleich auch Ziel der Stadtgestaltung, begründet durch seine Sonderfunktion in der Innenstadt. Cityerweiterung mit Anspruch an Urbanität erfordert Nutzungsdichte nach Art und Maß!
- Mit Ausnahme der Wohnnutzungen, die im vorliegenden SO₁ nur von untergeordneter Bedeutung sind, entspricht der Katalog zulässiger Nutzungen nahezu dem eines Kerngebietes, für das gemäß § 17 BauNVO eine GRZ von 1,0 zulässig ist. Die dort zu Recht erhobenen Ansprüche an gesunde Wohnverhältnisse treffen auf das vorliegende Sondergebiet wegen der dort nur sehr eingeschränkt zulässigen Wohnnutzungen demnach nur bedingt zu. Auch die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sind mit denen im innerstädtischen Kerngebiet vergleichbar.
- Die publikumsintensiven Nutzungen im „Neuen Bahnhofsviertel“ sollen ihre Freiflächen bewusst als öffentlichen Identifikations- und Begegnungsraum in Form des sog. Boulevards finden. Daher ist die innenstadttypische hohe Ausnutzung der angrenzenden Baugrundstücke gerechtfertigt, unter dem Aspekt der städtebaulich begründeten geschlossenen Bauweise sogar erforderlich.
- Möglicherweise zu befürchtende nachteilige Auswirkungen erhöhter baulicher Dichte auf die Umwelt im Hinblick auf einen höheren Versiegelungsgrad werden insoweit relativiert, als die erheblichen Flächen für Verkehrsgrün und Böschungen im Quartier selbst bzw. in unmittelbarer Nähe dauerhaft unversiegelt bleiben.
- Verkehrliche Anforderungen aufgrund höherer baulicher Dichte sind in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung Neues Bahnhofsviertel berücksichtigt und entsprechend in den Bebauungsplan übernommen.

4.3 Bauweise, überbaubare Flächen

Die zuvor begründete innenstadttypische Dichte im „Neuen Bahnhofsviertel“ wird auch durch die Festsetzung der geschlossenen Bauweise unterstrichen: Nahezu vollständig durchgängige Fassaden lassen das gesamte Quartier äußerlich homogen und geschlossen erscheinen. Dieselbe gestalterische Strenge gilt für das gewollte Heranführen der Baukörper an die festgesetzten Baulinien.

Die überbaubaren Flächen sind weitgehend identisch mit den Bauflächen.

4.4 Verkehr

Die Festsetzung von Verkehrsflächen beschränkt sich auf die städtebaulich erforderlichen Wegeverbindungen und öffentlichen Erschließungen sowie die funktional bedingten Zweckbestimmungen für diese Verkehrsflächen.

Danach sind planungsrechtlich zwei wichtige Verkehrsbeziehungen zu sichern:

- Der so genannte Boulevard zwischen dem Ostwestfalendamm und dem Europaplatz ist die Identifikationsachse im „Neuen Bahnhofsviertel“. Dabei erfordern die angrenzenden publikumsintensiven Nutzungen die Einschränkung auf reinen Fußgänger- und Radverkehr sowie Anlieferverkehr. Durch Überqueren der Joseph-Massolle-Straße ist höhengleich und unmittelbar der Bahnsteig 4 und damit das Nahverkehrsgleis 8 zu erreichen. Der Anschluss des Neuen Bahnhofsviertels an den Bahnverkehr und die Bahnhofstraße wird durch den zukünftig erweitert ausgebauten Gleiserschließungstunnel hergestellt.
Damit ist eine durchgängige fußläufige Verbindung zur City durch das Neue Bahnhofsviertel und die vorhandene Fußgängerbrücke über den Ostwestfalendamm zur nördlichen Innenstadt/Kamphofviertel möglich.
- Der Anschluss des „Neuen Bahnhofsviertels“ an das städtische und regionale Kfz-Verkehrsnetz erfolgt im Südwesten und im Nordosten des Quartiers über leistungsfähige Kreisverkehrsanlagen mit Verteilerfunktion. Die Joseph-Massolle-Straße als Verbindung zwischen diesen beiden Knotenpunkten erschließt das Parkhaus von Südosten, so dass das gesamte Quartier frei vom motorisierten Individualverkehr bleibt. Die befestigten Randstreifen der Joseph-Massolle-Straße sind als Kurzzeit-Stellplätze und Behinderten-Stellplätze sowie als Bushaldebuchten ausgebaut. Der Übergang zum Gleis 9 (Regionalgleis) stellt den unmittelbaren Anschluss des „Neuen Bahnhofsviertels“ an den Bahnverkehr her.

Soweit das Parkhaus für den Stellplatzbedarf der publikumsintensiven Nutzungen im „Neuen Bahnhofsviertel“ nicht ausreicht, können zusätzliche Stellplätze im nordwestlichen Quartiersbereich (SO₁-Gebiet) über den Kreisverkehr und die Umfahrt hinter dem „Ishara“ (mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche) erschlossen werden.

4.5 Umweltbelange

Eingriffsregelung

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung kommt vorliegend nicht zum Tragen, weil der Bebauungsplan keinen Eingriff in Natur und Landschaft bewirkt. Vielmehr handelt es sich um die städtebaulich bedeutsame Nachfolgenutzung einer vorangegangenen Industrie- und Bahnanlage.

Daher ist weder eine Vorprüfung zur UVP noch eine UVP erforderlich; Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht zu regeln.

Alllasten

Die nach Freiräumen der ehemaligen Betriebsflächen der Kochs-Adler-Werke und des Güterbahnhofs zum Zeitpunkt des Entwurfsbeschlusses noch vermuteten bzw. nachgewiesenen Bodenschadstoffe sind inzwischen beseitigt.

5. Gestaltungsvorschriften

Im Interesse eines städtebaulich und architektonisch abgewogenen Gesamt-Erscheinungsbildes ist gerade in publikumsintensiven, verstärkt öffentlich wahrgenommenen Bereichen der Erlass von Vorschriften über die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen und Werbeanlagen erforderlich.

Diese sind entsprechend dem Entwurfsbeschluss aus dem Bebauungsplan herausgelöst und in Form einer eigenständigen Gestaltungssatzung für das Plangebiet erlassen worden.

6. Kostenschätzung

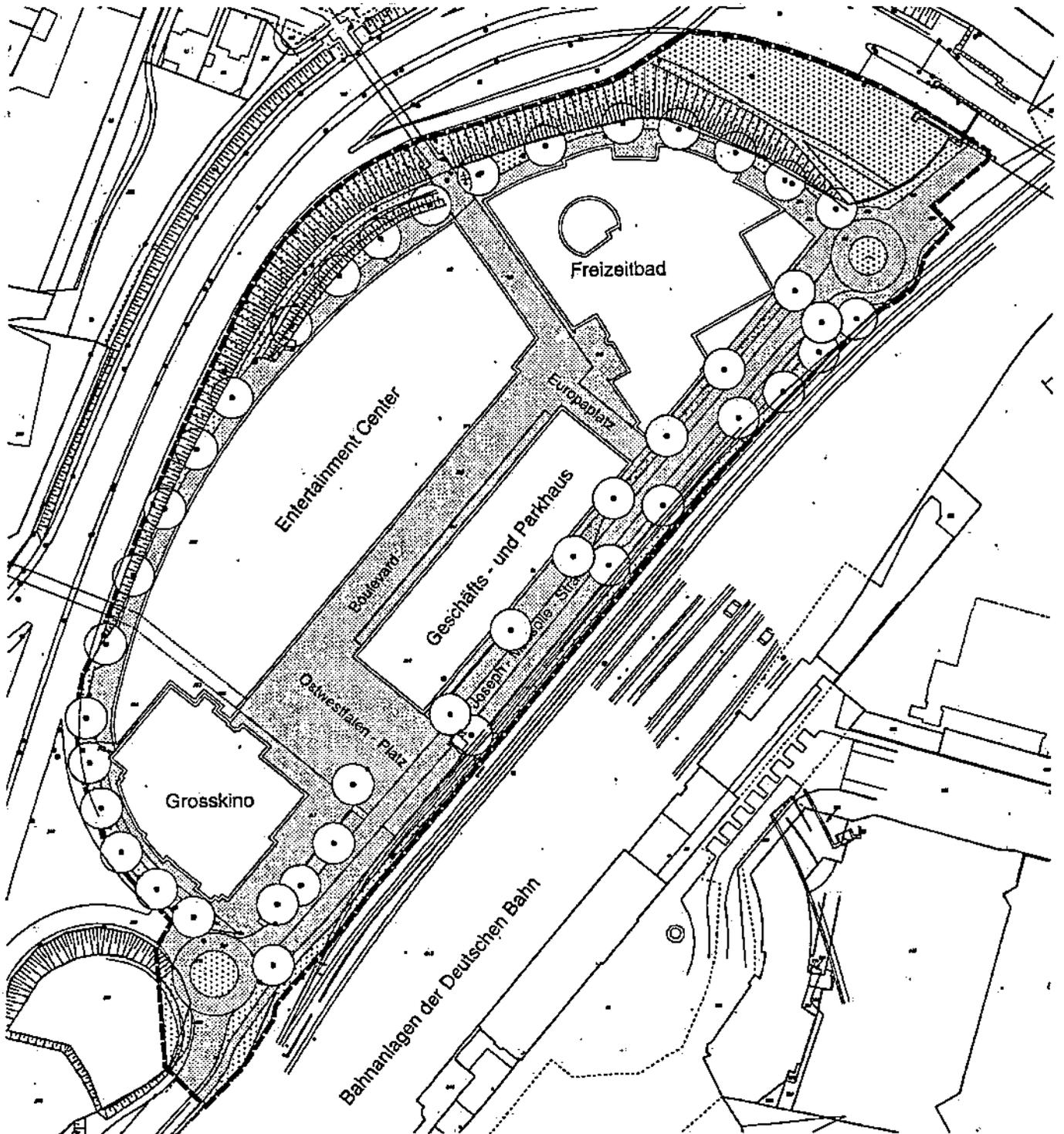
Die Gesamtkosten für Umsetzungsmaßnahmen des Bebauungsplanes (Grunderwerb, Abbruch, Aufbereitung, Erschließung) betragen nach der Kostenschätzung von 2004 rd. 13,5 Mio. €. Nach Abzug der Einnahmen (Verkaufserlöse, Ausgleichsbeträge) verbleiben rd. 7,3 Mio. € als sogenannte unrentierliche Kosten. Zu diesen Kosten gewährt das Land innerhalb des laufenden Sanierungsverfahrens „Bielefeld Hauptbahnhof – nördliche Innenstadt“ Zuschüsse aus Städtebauförderungsmitteln.

Ein großer Teil der Umsetzungsmaßnahmen konnte im Zuge der Entwicklung des „Neuen Bahnhofsviertels“ bereits abgearbeitet werden. Auf der Grundlage der bisherigen Kostenschätzungen werden die Kosten für noch ausstehende Maßnahmen im Haushalt und Investitionsprogramm der Stadt mit rd. 3,7 Mio. € veranschlagt. Diesen Kosten stehen Zuschüsse aus Städtebauförderungsmitteln in Höhe von rd. 1,0 Mio. € gegenüber.

7. Flächenbilanz

Sondergebiet	2,18 ha	
Fläche für den Gemeinbedarf	0,80 ha	
Verkehrsfläche	2,79 ha	(davon 1,12 ha Verkehrsgrün)
<hr/> Summe Plangebiet	<u>5,77 ha</u>	

Satzungsbeschluss zum
Bebauungsplan Nr. III/3/47.07
„Neues Bahnhofsviertel“
Gestaltungsplan



Verkleinerte Darstellung

**Bebauungsplan Nr. II/3/47.07 „Neues Bahnhofsviertel“
1. Ausfertigung**

<p>Dieser Bebauungsplan ist gemäß §§ 2 (1) und (4), 3 (2) BauGB am 28.05.1998 vom Rat der Stadt als Entwurf beschlossen worden.</p> <p>Bielefeld, <i>02.06.1998</i></p> <p><i>Dagblode</i> Oberbürgermeisterin</p> <p><i>Fasman</i> Schriftführer</p> 	<p>Dieser Plan hat einschließlich des Textes und der Begründung gemäß § 3 (2) BauGB als Entwurf in der Zeit vom 1.7. JUNI 1998 bis 1.7. JULI 1998 öffentlich ausgelegen.</p> <p>Die Offenlegung wurde am 06. JUNI 1998 ortsüblich öffentlich bekanntgemacht.</p> <p>Bielefeld, 20. JULI 1998</p> <p>Stadt Bielefeld Die Oberbürgermeisterin - Planungsamt - I. A.</p> <p><i>Kunze</i></p> 
<p>Die in diesem Plan eingetragenen Änderungen hat der Rat der Stadt am beschlossen.</p> <p>Dieser Plan - mit dem Offenlegungsplan - ist gemäß § 10 BauGB/ §§ 10, 13 BauGB/ §§ 10, 12 BauGB und § 7 (1) der Gemeindeordnung NW vom Rat der Stadt am <i>16.12.2004</i> als Satzung beschlossen worden.</p> <p>Bielefeld, <i>20.12.2004</i></p> <p><i>[Signature]</i> Oberbürgermeister</p> <p><i>[Signature]</i> Schriftführer</p>	<p>Dieser Plan wurde gem. § 10 (2) des Baugesetzbuches am genehmigt. Siehe Verfügung der Bezirksregierung vom</p> <p>Detmold, Az.:</p> <p>Bezirksregierung Im Auftrag</p>
<p>Dieser Bebauungsplan wird mit dem Text und der Begründung gemäß § 10 (3) BauGB ab..... zu jedermanns Einsicht bereitgehalten.</p> <p>Die Erteilung der Genehmigung und der Ort der Bereithaltung sind am..... ortsüblich öffentlich bekanntgemacht worden.</p> <p>Mit der erfolgten Bekanntmachung ist der Bebauungsplan in Kraft getreten.</p> <p>Bielefeld,</p> <p>Stadt Bielefeld Die Oberbürgermeisterin - Planungsamt - I. A.</p>	<p>Dieser Bebauungsplan wird mit dem Text und der Begründung gemäß § 10 (3) BauGB ab <i>09.06.2005</i> zu jedermanns Einsicht bereitgehalten.</p> <p>Der Beschluß des Bebauungsplanes als Satzung und der Ort der Bereithaltung sind am <i>09.06.2005</i> ortsüblich öffentlich bekanntgemacht worden.</p> <p>Mit der erfolgten Bekanntmachung ist der Bebauungsplan in Kraft getreten.</p> <p>Bielefeld, <i>21.06.2005</i></p> <p>Stadt Bielefeld Die Oberbürgermeisterin - Planungsamt - I. A.</p> <p><i>[Signature]</i></p> 