

Bebauungsplan Nr. III/3/100
„City-Passage“
-vorhabenbezogen-

Begründung

Satzung

Gliederung:

- 1. Planungsanlass, übergeordnete Ziele der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. III/3/100 und Planverfahren**
- 2. Lage im Stadtgebiet und örtliche Gegebenheiten des Plangebiets**
- 3. Übergeordnete und fachgesetzliche Planungsvorgaben**
 - 3.1 Raumordnung, Einzelhandelsentwicklung und Flächennutzungsplan
 - 3.2 Bisheriges Planungsrecht
 - 3.3 Landschaftsplan und naturschutzrechtliche Vorgaben
 - 3.4 Gewässer, Boden, Altlasten und Kampfmittelvorkommen
- 4. Städtebauliche Rahmenbedingungen und örtliche Situation**
- 5. Planungsgrundsätze, Festsetzungen und abwägungsrelevante Aspekte**
 - 5.1 Planungsziele, städtebauliches Konzept und Erschließung
 - 5.1.1 Neu-/Umbaufläche - Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans
 - 5.1.2 Bestand Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße - einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB
 - 5.2 Planungsrechtliche Festsetzungen
 - 5.3 Örtliche Bauvorschriften und Baugestaltung
 - 5.4 Auswirkungen der Planung und Umweltverträglichkeit
 - 5.4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß BauGB
 - 5.4.2 Belange der Ver- und Entsorgung, der technischen Erschließung und des Brandschutzes
 - 5.4.3 Belange der sozialen Infrastruktur
 - 5.4.4 Belange des Verkehrs
 - 5.4.5 Belange des Immissionsschutzes
 - 5.4.6 Belange der Belichtung und Besonnung
 - 5.4.7 Belange des Klimas
 - 5.4.8 Belange des Bodenschutzes, des Gewässer- und Hochwasserschutzes
 - 5.4.9 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Artenschutz und Eingriffsregelung
 - 5.4.10 Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
 - 5.4.11 Belange von Freizeit und Erholung
 - 5.4.12 Belange der Wirtschaft
 - 5.4.13 Sonstige Belange
- 6. Bodenordnung**
- 7. Finanzielle Auswirkungen**
- 8. Flächenbilanz**

1. Planungsanlass, übergeordnete Ziele der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. III/3/100 und Planverfahren

Auf Grundlage des Bebauungsplans III/3/01.16 ist zwischen Bahnhofstraße, Stresemannstraße und Zimmerstraße seit Ende der 1970er Jahre der Geschäftsbereich insbesondere entlang der Bahnhofstraße, der heutige Kaufhof zentral zwischen Stresemannstraße und Zimmerstraße sowie zwischenliegend die eingeschossige City-Passage mit teils darüber angesiedelten Büro- und Dienstleistungsnutzungen errichtet worden. Diese Geschäftsbebauung stellt einen wesentlichen Bestandteil der Bielefelder Innenstadt sowie der Fußgängerzone mit der Hauptachse der Bahnhofstraße dar.

Die heutige bauliche Ausprägung der Citypassage einschließlich des Kaufhofs entspricht jedoch nicht mehr den aktuellen Anforderungen und Kundenerwartungen an einen zentralen und attraktiven Einzelhandelsstandort in der Innenstadt. Der Betreiber der City-Passage (City-Passage Bielefeld GmbH & Co. KG) beabsichtigt daher einen Neubau der Passage sowie einen Umbau des Kaufhof-Areals. Insgesamt soll ein attraktives, innerstädtisches Einkaufszentrum mit „Mall“, d.h. mit großzügigen Bewegungsflächen für Fußgänger, entwickelt werden. In einzelnen Aspekten weicht die konkrete Projektplanung von den Regelungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. III/3/01.16 ab. Da das Vorhaben unter bestimmten Voraussetzungen den grundsätzlichen städtischen Planungszielen entspricht, soll das örtliche Planungsrecht entsprechend angepasst werden. Die wesentlichen Voraussetzungen liegen dabei insbesondere in folgenden Punkten:

- die Definition des Sortiments- und Betriebstypenkonzepts etc. unter Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Bielefeld von 2009 sowie der Empfehlungen der zwischenzeitlich zu relevanten Innenstadtentwicklungen eingeholten einzelhandelsgutachterlichen Untersuchung „Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld“ (Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund 2014),
- die Gewährleistung der weiteren fußläufigen Durchlässigkeit in alle angrenzenden Straßenräume für die Öffentlichkeit in der Erdgeschosszone mindestens innerhalb der Öffnungszeiten des „Mallbereichs“,
- eine angemessene Einbindung in die umgebende Nachbarschaft und Bauvolumina und eine attraktive Wirkung in den öffentlichen Raum der Innenstadt,
- die Gewährleistung der weiteren geordneten verkehrlichen Anbindung,
- die angemessene Berücksichtigung der Immissionsschutzbelange der Nachbarschaft.

Zur Sicherung der Planungsziele ist daher ein Planungserfordernis nach § 1 (3) BauGB gegeben.

Das Vorhaben ist bereits im Vorfeld der Planaufstellung intensiv zwischen dem Betreiber der heutigen City-Passage als Vorhabenträger und der Stadt Bielefeld erörtert worden. Eine Bauvoranfrage ist dazu auf Grundlage des Ursprungsplans Nr. III/3/01.16 im Sommer 2014 unter Berücksichtigung einiger Befreiungen von den bisherigen Festsetzungen positiv beschieden worden. Ebenfalls im Sommer 2014 ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit ergänzenden Vereinbarungen zwischen Stadt und Vorhabenträger getroffen worden, der mit der Absicht der gezielten Stärkung der Innenstadt durch das Vorhaben unter Berücksichtigung auch der verschiedenen Innenstadtquartiere differenzierte Regelungen zum Sortiments- und Betriebsgrößenkonzept enthält. Eine entsprechend projektbezogene Herangehensweise soll aufgrund des speziellen Charakters des Vorhabens und der konkreten städtischen Zielsetzungen auch bei der Bauleitplanung gewählt werden. Daher erfolgt die Planaufstellung als „vorhabenbezogener Bebauungsplan“ (vB-Plan) nach § 12 BauGB. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan kann das Planungsrecht gegenüber einem sogenannten „Angebotsplan“ stärker auf die konkrete Situation und die Planungsziele zugeschnitten werden, darin sieht die Stadt hier eine größtmögliche Planungssicherheit für alle Beteiligten einschließlich der

Nachbarschaft. Dazu dienen ergänzend auch die weiteren planungsrechtlichen Instrumente des sogenannten „Vorhaben- und Erschließungsplans“ und des „Durchführungsvertrags“ zwischen Stadt und Vorhabenträger, die zwingende Bestandteile eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind.

Damit können die parallel zum Bauvorbescheid bereits getroffenen Vereinbarungen zum Branchen- und Sortimentskonzept sowie zur Betriebsgrößenstruktur innerhalb des künftigen Einkaufszentrums über die eigentlichen Festsetzungen des vB-Plans selbst hinaus über den Durchführungsvertrag auch planungsrechtlich verankert werden.

Weitere städtebaulich relevante Regelungen des Vertrags vom Sommer 2014 betreffen neben Aspekten der öffentlichen Erschließung auch die Vereinbarung zur Durchführung eines kooperativen Verfahrens zur Fassadengestaltung einschließlich Werbeanlagen. Aufgrund der äußerst exponierten Lage des bestehenden und zu revitalisierenden Einkaufszentrums in Anbindung an die Bahnhofstraße als Hauptachse der nördlichen Fußgängerzone besitzt die Gestaltung der Fassaden eine besondere Bedeutung bei der Neuplanung. Das kooperative Verfahren unter Einbindung der städtischen Vertreter und der Kommunalpolitik, des Vorhabenträgers und unabhängiger Sachverständiger ist daher als geeignetes Mittel angesehen worden, um die städtebaulichen Zielsetzungen auch in Bezug auf die Baugestaltung sicher umsetzen zu können. Das kooperative Gestaltungsverfahren ist zwischen Herbst 2014 und Anfang 2015 durchgeführt worden, das Ergebnis wird ebenfalls im Durchführungsvertrag verankert.

In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan können nach § 12(4) BauGB auch einzelne Flächen einbezogen werden, die nicht Bestandteil des Vorhabens selbst sind und außerhalb des Geltungsbereichs des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen. Damit sollen planungsrechtliche Regelungen ermöglicht werden, die zur Gewährleistung der geordneten städtebaulichen Entwicklung auch auf angrenzenden Flächen erforderlich sind. Diese Notwendigkeit ergibt sich hier für die südwestlich an das Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans anschließenden Flächen des bestehenden Kerngebiets im nordöstlichen Eckbereich von Bahnhofstraße und Stresemannstraße. Regelungsbedarf besteht hier hinsichtlich der Sicherung einer weiterhin geordneten Erschließung sowie Entwicklung der Bauvolumina. Erforderliche Abstimmungen und Anpassungen der Festsetzungen beziehen sich auf die mit dem Vorhaben verbundene Veränderung der Anliefersituation und Durchwegung im Erd- und Untergeschoss sowie auf kleinteilige Abstufungen des Ursprungsplans in Bezug auf die Geschossigkeiten. Die Flächen sind hier durch funktionale Bezüge planrechtlich miteinander verknüpft, die Ergänzung des Gebiets des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist damit sachlich notwendig und bezieht sich auf Flächen mit einer dem Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans deutlich untergeordneten Größe. Die Voraussetzungen zur Anwendung des § 12(4) BauGB sind hier somit gegeben. In Richtung des nordwestlichen Eckbereichs Bahnhofstraße/Zimmerstraße kann dagegen an die bestehenden Vorgaben des Ursprungsplans unmittelbar angeknüpft werden, so dass dort bisher kein Bedarf einer aktualisierten Überplanung erkennbar ist.

Mit der Vorgehensweise und der Wahl des Planungsinstrumentariums wird eine dauerhaft geordnete städtebauliche Situation hier planungsrechtlich abgesichert.

Mit Inkrafttreten des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (vB-Plans) Nr. III/3/100 werden die für den Geltungsbereich bisher verbindlichen Festsetzungen des Ursprungsplans III/3/01.16 mit dem Stand der 1. Änderung insgesamt durch die selbstständig zu bewertende Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans überlagert. Diese Verdrängungsfunktion soll jedoch keine Aufhebung bewirken, d.h., dass im Falle einer Unwirksamkeit des neuen Bebauungsplans das bisherige Planungsrecht „wieder auflebt“.

2. Lage im Stadtgebiet und örtliche Gegebenheiten des Plangebiets

Der Planstandort liegt zentral im Stadtbezirk Mitte zwischen Herforder Straße und Bahnhofstraße. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die Zimmerstraße,
- im Osten durch eine öffentliche Stichstraße aus der Zimmerstraße und angrenzende Geschäftsbebauung,
- im Süden durch die Stresemannstraße,
- im Westen durch die Bahnhofstraße und im Nordwesten durch benachbarte Grundstücke im Eckbereich Zimmerstraße/Bahnhofstraße.

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst damit knapp 1,8 ha. Der Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans enthält ausschließlich die Grundstücksflächen des Vorhabenträgers; die bestehenden Grundstücksflächen im südwestlichen Eckbereich Stresemannstraße/Bahnhofstraße sind nicht Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplans. Dieser ist somit rd. 1,4 ha groß.

Genaue Lage und Abgrenzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sowie des Vorhaben- und Erschließungsplans ergeben sich aus den Plankarten.

3. Übergeordnete und fachgesetzliche Planungsvorgaben

3.1 Raumordnung, Einzelhandelsentwicklung und Flächennutzungsplan

Nach landesplanerischen Zielen und Grundsätzen (Stand: **Entwurf des Landesentwicklungsplans LEP NRW** von 2013) ist bei der Festsetzung von Kerngebieten sowie von Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten die zentralörtliche Gliederung zu beachten und es ist eine Entwicklung im allgemeinen Siedlungsbereich sowie innerhalb der von der Kommune definierten zentralen Versorgungsbereiche vorzunehmen. Die Stadt Bielefeld ist Oberzentrum in der Region Ostwestfalen-Lippe, der Siedlungsraum ist analog zur Ausweisung des ASB (s.u.) im Entwurf des LEP NRW dargestellt.

Heute gilt bereits verbindlich der **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) – Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel** vom Juli 2013. Die hier formulierten Ziele zur Einzelhandelsentwicklung sind nach § 1 (4) BauGB zu berücksichtigen. Folgende Ziele des Sachlichen Teilplans sind für das vorliegende Planverfahren relevant:

Ziel 1:

Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 (3) BauNVO dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) dargestellt und festgesetzt werden.

Ziel 2:

Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 (3) BauNVO (Großflächiger Einzelhandel) mit zentrenrelevantem Kernsortiment dürfen nur in (bestehenden bzw. geplanten) zentralen Versorgungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden. [...]

Ziel 3:

Durch die Darstellung und Festsetzung von Sondergebieten für Vorhaben i. S. des § 11 (3) BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Der Änderungsbereich ist nach dem **Regionalplan** für den Regierungsbezirk Detmold (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld) Teil des *allgemeinen Siedlungsbereichs* (ASB) im Zentrum von Bielefeld. Westlich verläuft in rd. 150 m Entfernung die Bahntrasse Ruhrgebiet - Bielefeld - Hannover mit dem Hauptbahnhof Bielefeld in rd. 300 m Entfernung nördlich als *Schienerweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr*. Westlich angrenzend an diese Trasse ist der Ostwestfalendamm als *Straße für den vorwiegend großräumigen Verkehr* dargestellt. Im Osten verläuft vom *Hauptbahnhof* über die Herforder Straße zum *Jahnplatz* die dargestellte Trasse der *Stadtbahn* mit den genannten beiden Haltepunkten (Hauptbahnhof und Jahnplatz) in Nachbarschaft des Plangebiets.

Das **Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bielefeld von 2009** definiert u.a. die zentralen Versorgungsbereiche in einem vierstufigen Zentrensystem sowie eine ortsspezifisch abgeleitete Sortimentsliste. Danach liegt das Plangebiet inmitten des **zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt“** innerhalb der Fußgängerzone (hier Teilbereich Bahnhofstraße). Dieser stellt den historisch, siedlungsräumlich und städtebaulich wichtigsten Einzelhandelsstandort innerhalb Bielefelds dar. Er ist als **Zentrum Typ A - Hauptzentrum** ausgewiesen und besitzt gesamtstädtische und darüber hinaus gehend regionale Versorgungsbedeutung. Das Warenangebot umfasst sämtliche Sortimente in großer Sortimentsbreite und -tiefe und deckt alle Bedarfsbereiche ab. Die Betriebstypen zeichnen sich durch einen vielfältigen Größen- und Betriebstypenmix und einen hohen Anteil kleinteiligen Facheinzelhandels aus. Ebenso ist die Anzahl und Vielfalt des Dienstleistungs-, Gastronomie-, und Kulturangebotes und der öffentlichen Einrichtungen im Hauptzentrum im Vergleich zu den anderen Zentren deutlich größer.

In der Bahnhofstraße als Teil des zentralen Versorgungsbereichs „Innenstadt“ befinden sich teilweise durchgängige Einzelhandelsstrukturen mit großflächigen Betrieben und Einkaufspassagen. Der Jahnplatz dient als Verkehrsknotenpunkt und Verbindungsstelle der verschiedenen Teile des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt insgesamt. Im Vergleich zu anderen Zentren ist insbesondere im Teilbereich Bahnhofstraße ein umfassendes und vielseitiges Einzelhandelsangebot in allen Bedarfsbereichen vorhanden. Hier befinden sich bedeutende Frequenzbringer/Handelsmagneten wie Bekleidungs-, Sport-, und Mehrbranchenkaufhäuser. Die Nahversorgung erfolgt überwiegend durch Lebensmittelabteilungen in Warenhäusern.

Auch zukünftig soll der Fokus der Einzelhandelsentwicklung, insbesondere der Entwicklung von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Kernsortimenten, auf den innerstädtischen Hauptgeschäftsbereich gelegt werden. Dieser Standort genießt als zentraler Versorgungsbereich - Zentrum Typ A - oberste Priorität innerhalb der Bielefelder Zentrenstruktur, dem sich alle weiteren Standorte und Ziele im Rahmen einer hierarchischen Gliederung unterordnen.

Die „Bielefelder Sortimentsliste“ der zentren- und nahversorgungsrelevanten sowie der nicht zentrenrelevanten Sortimente gliedert sich nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept (S. 41) wie folgt:

Zentrenrelevante Sortimente	
Nahversorgungsrelevante Sortimente	
Drogeriewaren, Parfümerie- und Kosmetikartikel Getränke Nahrungs- und Genussmittel	Pharmazeutika, Reformwaren Schnittblumen Zeitungen / Zeitschriften
Bekleidung Bettwäsche Bild- und Tonträger Bilderrahmen Bücher Computer und Zubehör Elektrokleingeräte Foto Gardinen Geschenkartikel Glas / Porzellan / Keramik Handarbeitsbedarf / Kurzwaren / Meterware Stoffe / Wolle Haushaltswaren (Küchenartikel und -geräte, ohne Elektrokleingeräte) Heimtextilien, Dekostoffe, Haus- und Tischwäsche	Hörgeräte Kunstgewerbe / Bilder Lederwaren / Taschen / Koffer / Regenschirme Musikinstrumente und Zubehör Optik, Augenoptik Papier, Bürobedarf, Schreibwaren Sanitätsbedarf Schuhe Spielwaren Sportartikel / -geräte (ohne Sportgroßgeräte) Sportbekleidung Sportschuhe Telekommunikation und Zubehör Uhren / Schmuck Unterhaltungselektronik und Zubehör Wäsche / Miederwaren / Bademoden
Nicht zentrenrelevante Sortimente	
Antiquitäten Bauelemente, Baustoffe Bettwaren/Matratzen Bodenbeläge, Teppiche (Auslegware und Einzelware) Büromöbel Camping und Zubehör Eisenwaren / Beschläge Elektrogroßgeräte Elektroinstallationsmaterial Erotikartikel Fahrräder und Zubehör Farben/Lacke Fliesen Gartenbedarf/-geräte (auch Terrakotta, Gartenhäuser) Gartenmöbel	Kamine/Kachelöfen Kinderwagen Kraftfahrzeug- und Motorradzubehör Küchenmöbel Lampen/Leuchten/Leuchtmittel Maschinen/Werkzeuge (auch Gartenmaschinen wie Rasenmäher, Wasserpumpen) Möbel Pflanzen/Samen Rollläden/Markisen Sanitärbedarf Sportgroßgeräte Tapeten Waffen, Angler- und Jagdbedarf Zoologischer Bedarf (Kraftfahrzeug- und Motorradhandel) *)
*) Es ist darauf hinzuweisen, dass der Handel mit Kraftfahrzeugen und Motorrädern per Definition nicht zum Einzelhandel im engeren Sinne zu zählen ist. Im Rahmen der Bielefelder Sortimentsliste wurde er unter den nicht zentrenrelevanten Sortimenten aufgenommen, da er bauplanungsrechtlich als einzelhandelsrelevante Vorprägung einzustufen ist. Der Handel mit Kraftfahrzeugen und Motorrädern ist dabei jedoch nicht sondergebietspflichtig.	

Der grundlegende Schwerpunkt des Sortimentskonzepts für das zu revitalisierende Einkaufszentrum liegt entsprechend des Standorts im Hauptzentrum in den zentrenrelevanten, teils auch nahversorgungsrelevanten Sortimenten nach der „Bielefelder Liste“. Konkret sind vor allem die Sortimente Bekleidung und Schuhe sowie Elektronik-/Multimedia, Spielwaren, Sportartikel und Nahrungs-/Genussmittel vorgesehen.

Als Grundlage für die weitere Steuerung des Einzelhandels in der Innenstadt anhand der städtischen Zielsetzungen ist die **gutachterliche Untersuchung „Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld“** eingeholt worden (Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund 2014).

Das Vorhaben des Um- und Neubaus von City-Passage und Kaufhof-Areal ist in die Untersuchung eingeflossen. Auf der Grundlage des oben zusammenfassend beschriebenen Sortimentskonzepts des Vorhabenträgers sind dabei Umsatzpotenziale und mögliche Umverteilungswirkungen durch das Vorhaben ermittelt und deren Auswirkungen auf Zentralitäten, Lagestrukturen, Frequenzen und Entwicklungspotenziale in den unterschiedlichen Teilbereichen des zentralen Versorgungsbereiches „Innenstadt“ und den sonstigen zentralen Versorgungsbereichen bzw. daraus resultierende städtebauliche Auswirkungen untersucht worden. Hieraus erfolgte die Ableitung von Empfehlungen u.a. zu sortimentsbezogenen Verkaufsflächenobergrenzen wie auch zur Quotierung der Betriebsgrößenstruktur in dem geplanten Einkaufszentrum. Dabei wurden im Unterschied zu einer vorhabenbezogenen Wirkungsanalyse reduzierte Schwellenwerte der Umsatzumverteilung mit dem Ziel einer städtebaulich verträglichen Vorhabendimensionierung und der gleichzeitigen Offenhaltung weiterer Entwicklungsspielräume für andere Vorhaben in der Innenstadt zu Grunde gelegt. Auf diese Weise wird auch zur Vermeidung versorgungsstruktureller Auswirkungen beigetragen.

Das Vorhaben fügt sich unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen nach Art und Größenordnung in die räumlich-funktionale Gliederung des gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts ein und entspricht den im Konzept formulierten Entwicklungszielen und Handlungsempfehlungen für den Teilbereich Bahnhofstraße innerhalb des Versorgungsbereiches „Innenstadt“. Es dient damit der Weiterentwicklung und Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes. Die Empfehlungen des Gutachtens von 2014 sind somit in den Bauvorbescheid zur Errichtung eines neuen Einkaufszentrums durch Erneuerung und Umstrukturierung der „City-Passage“ eingeflossen. Sie dienen als Grundlage für die Festsetzungen zur Nutzungsart mit Definition der Verkaufsfläche für das geplante Einkaufszentrum insgesamt einschließlich sortiments- und betriebsgrößenspezifischen Detailregelungen. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass die Planung zu einer Stärkung des Bereichs der Bahnhofstraße als wesentlichem Teil der Fußgängerzone beitragen wird und das wesentliche Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche im Sinne von negativen städtebaulichen Folgewirkungen nicht zu befürchten sind. Gleiches wird laut Gutachter auch im Hinblick auf die städtebauliche Verträglichkeit für die Nachbarkommunen erwartet.

Da es sich bei dem Vorhaben um die Revitalisierung eines vorhandenen Einkaufszentrums mit einer bisher tatsächlich vorhandenen Verkaufsfläche von rd. 20.300 m² handelt, wird ein Verkaufsflächenzuwachs von weniger als 6.000 m² vorbereitet. Der Zuwachs gegenüber dem genehmigten Bestand von etwa 22.800 m² Verkaufsfläche ist noch deutlich geringer. Ergänzend ist zur städtebaulichen Verträglichkeit in Bezug auf die Nachbarkommunen eine **einzelhandelsgutachterliche Stellungnahme** eingeholt worden (Junker und Kruse Stadtforschung Planung, Dortmund Juli 2015). Dazu ist eine zusätzliche Gravitationsrechnung anhand sekundärstatistischer Daten durchgeführt worden, die entsprechend der einschlägigen Rechtsprechung zu dem Thema eine „worstcase“-Betrachtung der absatzwirtschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen des Vorhabens vornimmt. Festzuhalten ist im Ergebnis, dass die Stadt Bielefeld in der Vergangenheit durch vereinzelte Betriebsschließungen, Rückzug aus der Fläche großflächiger Anbieter (wie beispielsweise Karstadt) und Umwandlungen von Verkaufsflächen in sonstige Nutzungen einen Teil ihrer innerstädtischen Verkaufsfläche verloren hat. Insbesondere das Vorhaben „City-Passage“ dient der Umstrukturierung eines „in die Jahre gekommenen“ Einzelhandelsbausteins in der Innenstadt. Durch die Realisierung des Vorhabens (einhergehend mit einer moderaten Verkaufsflächenerweiterung) wird die oberzentrale Versorgungsaufgabe der Stadt Bielefeld gesichert bzw. gestärkt. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der „Untersuchung zur Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld, Juli 2014“ sowie der ergänzenden Betrachtungen im Rahmen der o.g. Stellungnahme vom Juli 2015 ist ein Umschlagen der ermittelten absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in schädliche städtebauliche Auswirkungen i.S.v. § 11 (3) BauNVO im Bielefelder Stadtgebiet sowie auch in den Umlandkommunen nicht zu erwarten. Die Stadt schließt sich dieser Bewertung an.

Im wirksamen **Flächennutzungsplan (FNP)** sind die Flächen des Plangebiets insgesamt als gemischte Baufläche dargestellt. Diese enthält im Nordwesten zusätzlich das Symbol Parkflächen. Die Darstellung entspricht den örtlichen, innenstadttypischen Gegebenheiten mit dem Bestand der heutigen City-Passage, den angrenzenden Geschäftshäusern mit einzelnen Wohnnutzungen und Tiefgaragen/Parkgeschossen sowie auch den Festsetzungen des geltenden Bebauungsplans, der hier insgesamt Kerngebiet (MK) ausweist. Mit der vorliegenden Planung soll das verbindliche Planungsrecht im Bereich der Neu-/Umbauplanung der City-Passage vorhabenbezogen konkretisiert werden. Hier ist somit eine künftige Festsetzung als Sondergebiet „Einkaufszentrum“ vorgesehen. Auf den einbezogenen Flächen im Südwesten soll die gegebene Festsetzung als Kerngebiet beibehalten werden. Für die Flächen des Vorhabens soll daher der Flächennutzungsplan geändert werden und es soll eine entsprechende Sonderbauflächendarstellung erfolgen. Diese soll als 238. Änderung des Flächennutzungsplans „Sonderbaufläche City-Passage“ parallel zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. III/3/100 „City-Passage“ durchgeführt werden. Mit Blick auf den vorhandenen Bestand der City-Passage handelt es sich dabei um eine i.W. klarstellende, bestandsorientierte Änderung der Darstellungen.

Aus den oben dargelegten Gründen erfüllt die 238. Änderung des Flächennutzungsplans die landes- und regionalplanerischen Zielvorgaben, auch entspricht sie den städtebaulichen Zielen der Stadt Bielefeld für diesen Bereich. Zur Klärung der Übereinstimmung der Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung wurde parallel zu den frühzeitigen Beteiligungsschritten eine landesplanerische Anfrage gestellt. Mit Schreiben vom 07.01.2015 teilte die Bezirksregierung mit, dass zu der Planung keine Bedenken aus landesplanerischer Sicht bestehen.

3.2 Bisheriges Planungsrecht

Im Plangebiet gilt insgesamt bisher der **Bebauungsplan III/3/01.16 Teilplan 1** von 1976 mit dem Stand der 1. Änderung von 1998.

Die 1. Änderung enthält dabei lediglich Anpassungen an den Regelungen der um den bestehenden Gebäudekomplex festgesetzten Verkehrsflächen sowie der Gestaltungsvorgaben für Werbeanlagen. Die vorliegende Neuaufstellung bezieht sich ausschließlich auf Flächen des bisherigen Baugebiets, Verkehrsflächen werden nicht überplant. Die Fassadengestaltung einschließlich Werbeanlagen ist in einem kooperativen Gestaltungsverfahren, moderiert durch einen externen neutralen Berater, entwickelt worden. Ein Gremium aus Vertretern der Politik, des Vorhabenträgers und externen Sachverständigen hat abschließend über die Gestaltung befunden. Baugestalterische Rahmenbedingungen für die einbezogenen Flächen im Südwesten sollen beibehalten werden. Insgesamt gilt entlang der an die Fußgängerzone angrenzenden Straßen die **„Gestaltungssatzung der Stadt Bielefeld für die Bahnhofstraße einschließlich Stresemannstraße und Arndtstraße“** von 1998.

Insofern ist als Grundlage für die Neuaufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans III/3/100 insbesondere der Ursprungsplan Nr. III/3/01.16 von 1976 relevant. Diese umfasst die „Baunutzungspläne“ A, B und C („**Ebenen-Bebauungsplan**“, vgl. § 9(3) BauGB) sowie einen „Baugestaltungsplan“. Der Baugestaltungsplan verdeutlicht in einer Art „Dachaufsicht“ die Staffelung der Geschossigkeit vor allem für die damals noch nicht vorhandenen Gebäude z.B. der heutigen City-Passage und stellt ansonsten die verbleibenden, bereits damals vorhandenen Bestandsgebäude dar. Die o.g. drei Baunutzungspläne enthalten die eigentlichen planungsrechtlichen Festsetzungen. Die Differenzierung der drei Pläne ist wie folgt aufgebaut:

- **Alle drei Baunutzungspläne** enthalten die Abgrenzung der überbaubaren Flächen mit Baugrenzen und Baulinien sowie die Festsetzung des Gebietscharakters als Kerngebiet (MK).
- Der **Baunutzungsplan A** enthält zusätzlich die wesentlichen Vorgaben zu den Nutzungsmaßen.

Die Bauvolumina werden dabei durch die Abgrenzung der überbaubaren Flächen in Verbindung mit differenzierten Vorgaben über die zulässige Zahl der Vollgeschosse detailliert geregelt.

Im Westen des heutigen Plangebiets entlang der Bahnhofstraße sowie straßenbegleitend in die Eckbereiche Bahnhofstraße/Zimmerstraße sowie Bahnhofstraße/Stresemannstraße hinein wird dabei eine „Blockrandbebauung“ mit bis zu fünf Vollgeschossen zugelassen. Im Ostteil des aktuellen Geltungsbereichs, i.W. im heutigen Kaufhof-Areal schließt daran eine Bebauung mit überwiegend bis zu vier zulässigen Vollgeschossen an. Oberhalb ist ein fünftes Geschoss (= 4. Obergeschoss) nur als Garagengeschoss zulässig. Eine Teilfläche im Inneren ist darüber hinaus mit bis zu sechs Vollgeschossen bebaubar (heute bestehendes Technikgeschoss = 5. Obergeschoss). Im Übergangsbereich zwischen dem Kaufhof-Areal im Osten und der Straßenrandbebauung im Westen lässt der Ursprungsplan nahezu durchgängig zwischen Zimmerstraße und Stresemannstraße einen Gebäudeteil mit ebenfalls bis zu fünf Vollgeschossen zu. Im Übrigen ist auf den rückwärtigen Grundstücksflächen hinter der Straßenrandbebauung an der Bahnhofstraße und den Eckbereichen Bahnhofstraße/Zimmerstraße und Bahnhofstraße/Stresemannstraße (Innenhöfe) überwiegend eine Bebauung mit höchstens einem Vollgeschoss zulässig.

- Der **Baunutzungsplan B** regelt zusätzlich die Erschließung des Untergeschosses. Die Ursprungsplanung steht im Zusammenhang mit der Einrichtung der Fußgängerzone in Bahnhof- und Stresemannstraße in den 1970er Jahren. Mit dem Plan ist daher der Wegfall der allgemeinen Kfz-Verkehrerschließung für die Grundstücke insbesondere im Eckbereich Bahnhof- und Stresemannstraße vorbereitet worden. Daher hat der Bebauungsplan III/3/01.16 eine Anbindung dieser Grundstücke an die weiterhin frei für Kfz befahrbare Zimmerstraße über das Untergeschoss gesichert. Eine Umsetzung ist dabei bis heute nur für den entsprechenden Anschluss des Grundstücks Stresemannstraße 3 an die mittels einer Rampe von der Zimmerstraße aus erschlossene Lieferzone im Untergeschoss erfolgt.
- Der **Baunutzungsplan C** sichert zusätzlich die Erschließung des Erdgeschosses. Unmittelbar an der Zimmerstraße ist daher aufbauend auf Baunutzungsplan B die Fläche für die Abfahrt in die Erschließungs-/Lieferzone des Untergeschosses definiert. Wesentlicher Inhalt ist darüber hinaus die Vorgabe der Flächen für eine fußläufige Durchwegung des Erdgeschosses. Als Fläche für Geh- und Leitungsrechte ist dabei ein zentraler Bereich im Blockinneren festgesetzt, der mit drei „Armen“ an die Bahnhofstraße im Westen, die Stresemannstraße im Süden und die Zimmerstraße im Norden anbindet.

Mit dem Ursprungsplan ist somit insbesondere die Errichtung der heutigen City-Passage vorbereitet worden, die bereits im Bestand durch den Vorhabenträger der aktuellen Neuplanung betrieben wird.

Im Westen, Südwesten und Süden grenzen die Bebauungspläne III/1/01.20, III/1/01.18 und III/3/01.20 an. Diese enthalten jeweils analog zum Ursprungsplan III/3/01.16 Festsetzungen zu den zentrentypischen Bau- und Nutzungsstrukturen in den umgebenden Baublöcken um die Fußgängerzone.

3.3 Landschaftsplan und naturschutzrechtliche Vorgaben

Das Plangebiet wird nicht von den Darstellungen und Festsetzungen eines Landschaftsplans der Stadt Bielefeld erfasst. Im Plangebiet sowie in seinem engeren Umfeld befinden sich weder Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (**FFH-Gebiete**) noch europäische **Vogel-schutzgebiete** im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Gleiches gilt für **sonstige naturschutzrechtliche Schutzgebiete/Schutzobjekte**.

3.4 Gewässer, Boden, Altlasten und Kampfmittelvorkommen

a) Gewässer

Oberflächengewässer sind im Plangebiet und in räumlicher Nähe nicht vorhanden. Das Plangebiet selbst und auch das Umfeld liegen weder in einem **Überschwemmungsgebiet** noch in einem **Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiet**. Die Empfindlichkeit des Plangebiets bzgl. Grundwasserverschmutzung, -aufkommen und -neubildung wird aufgrund der bestehenden, praktisch vollständigen Versiegelung des Plangebiets hier als gering bis allenfalls durchschnittlich beurteilt.

b) Boden

Gemäß **Bodenkarte NRW¹** Braunerde z.T. Pseudogley-Braunerdeböden an (B5). Diese stark sandigen Lehmböden weisen eine mittlere Sorptionsfähigkeit bei einer mittleren Wasserdurchlässigkeit auf. Teilweise kann sich schwache Staunässe im tieferen Oberboden bilden. Die Kriterien der **landesweit rechtlich zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen²** treffen auf diese Böden zu. Sie sind als schützenswert in Bezug auf die Biotopentwicklung (Stufe 2) kartiert. Die lokal vorhandenen Böden sind im Bereich des Plangebiets jedoch seit Jahrzehnten baulich überprägt und nehmen ihre natürlichen Funktionen hier somit schon seit langem nicht mehr wahr.

c) Altlasten und Kampfmittelvorkommen

Nach den städtischen Geodaten ist das Plangebiet als **Altlastenverdachtsfläche** AA 474 gekennzeichnet. Die Kennzeichnung ist aufgrund eines anonymen Hinweises erfolgt. Wegen der dichten Bebauung geht das Umweltamt derzeit aber von einer Falschmeldung aus. Daher werden Untersuchungen zum gekennzeichneten Altlastenverdacht im Rahmen der Bauleitplanung derzeit nicht für erforderlich gehalten. Im Zuge der Bauantragsverfahren müssen jedoch bei Eingriffen in den Untergrund abfallrechtliche Untersuchungen veranlasst werden. Unabhängig davon besteht nach § 2 (1) Landesbodenschutzgesetz die Verpflichtung, bei Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen etc. auftauchende Anhaltspunkte für mögliche Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (hier: Umweltamt der Stadt Bielefeld).

Der Bereich wird aufgrund der Innenstadtlage als potenziell kampfmittelbelastete Fläche eingestuft. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe hat nach Auswertung der zurzeit vorhandenen Unterlagen festgestellt, dass für das Plangebiet keine unmittelbare Kampfmittelgefährdung vorliegt. Wegen erkennbarer Kriegsbeeinflussung (vereinzelte Bombardierung) kann eine **Kampfmittelbelastung** aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund sind folgende Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung erforderlich:

¹ Geologisches Landesamt: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 4116 Gütersloh, Krefeld 1989

² Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, Krefeld 2004

- Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugruben
- Anwendung der Anlage 1 (S. 58-62) der Technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung im Land Nordrhein-Westfalen (www.im.nrw.de/sch/725.htm)

Generell gilt, dass Tiefbauarbeiten mit gebotener Vorsicht auszuführen sind. Treten verdächtige Gegenstände oder Bodenverfärbungen auf, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen, Polizei (Tel. 0521/5450) oder Feuerwehrleitstelle (Tel. 0521/512301) sind zu benachrichtigen.

4. Städtebauliche Rahmenbedingungen und örtliche Situation

Das Plangebiet befindet sich in äußerst zentraler Lage der Innenstadt im Straßengeviert Bahnhofstraße, Stresemannstraße, Herforder Straße und Zimmerstraße und ist weitgehend der Fußgängerzone zugewandt. Es ist vor allem durch kerngebietstypische Geschäfts-/Einzelhandels-, Gastronomie-, Dienstleistungs- und Büronutzungen geprägt. In den Obergeschossen sind teilweise Wohnungen vorhanden. Diese konzentrieren sich im Bereich der Zimmerstraße sowie auch der Bahnhofstraße. In der Stresemannstraße bestehen keine Wohnnutzungen. Die Planflächen sind ebenso wie die umgebenden Bereiche der Innenstadt vollständig bebaut, in den straßenbegleitenden Randbereichen herrschen drei- bis vier-, teils fünfgeschossige Gebäude vor. Im Blockinnenbereich des Geltungsbereichs besteht im Osten das bis zu viergeschossige Kaufhofgebäude einschließlich der Parkgeschosse mit zusätzlichen technischen Bauteilen bis in die 6. oberirdische Geschossebene. Zwischen dem Kaufhofgebäude und der Straßenrandbebauung an der Bahnhofstraße einschließlich der Eckbereiche sind überwiegend ein- bis teils mehrgeschossige Bebauungen und Hofflächen vertreten. Als Dachform herrscht allgemein das Flachdach vor, teils sind aber auch noch ältere Gebäude mit geneigten Dächern unterschiedlicher Ausprägung vorhanden. Die meisten Gebäude besitzen mindestens in der Erdgeschosszone Schaufenster und Geschäftseingänge. Lediglich in der Zimmerstraße sind die Erdgeschossbereiche daneben teils auch stark durch Zufahrts- und Lieferbereiche und Parkhausein-/ausfahrten geprägt. Der baulich-architektonische Zusammenhang zwischen den Erdgeschossen und den Obergeschossen ist sehr unterschiedlich ausgebildet. Teils haben sich bei jüngeren Neu- und Umbauten aus heutiger Sicht bereits Verbesserungen eingestellt. Hintergrund ist sicherlich die seit 1998 geltende „Gestaltungssatzung der Stadt Bielefeld für die Bahnhofstraße einschließlich Stresemannstraße und Arndtstraße“. In anderen Bereichen sind jedoch noch stark raumwirksame, horizontale Bauelemente vorhanden, die die Fassaden drastisch in Erdgeschoss- und Obergeschossbereich trennen.

5. Planungsgrundsätze, Festsetzungen und abwägungsrelevante Aspekte

5.1 Planungsziele, städtebauliches Konzept und Erschließung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. III/3/100 sollen in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die künftige städtebauliche Ordnung des zentral gelegenen Plangebiets zur Gewährleistung einer tragfähigen Weiternutzung des innerstädtischen Gebäudekomplexes und zur grundsätzlichen Stärkung der Innenstadt getroffen werden.

Grundlegend ist dafür die Berücksichtigung der Ziele und Grundsätze des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Bielefeld sowie der Empfehlungen der zwischenzeitlich eingeholten einzelhandelsgutachterlichen Untersuchung „Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld“ (Junker und Kruse Stadtforschung, Dortmund 2014).

Gleichfalls bieten die Ende der 1990er Jahre mit der Gestaltungssatzung für die Fassaden entlang der Straßen der Fußgängerzone konkretisierten, stadtgestalterischen Ziele eine wesentliche Ausgangslage für die Planung. Der nördliche Teil der Innenstadt soll insgesamt als attraktives, lebendiges Stadtzentrum mit Strahlkraft weiterentwickelt werden.

Die Planung umfasst dazu zwei aufeinander bezogene Teilflächen mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Planungsaussagen:

5.1.1 Neu-/Umbaufläche - Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans

a) Revitalisierung der City-Passage und des Kaufhof-Areals – Nutzungskonzept

Der Vorhabenträger betreibt bereits heute die bestehende City-Passage. Die in den 1970er Jahren errichtete, mit Ausnahme des Kaufhofs i.W. erdgeschossige Ausprägung mit relativ reduzierten fußläufigen Bewegungsflächen in der Ladenpassage entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes und attraktives Einkaufszentrum. Daher beabsichtigt der Vorhabenträger einen Neubau der Ladenpassage und einen Umbau des Kaufhofgebäudes. Eine entsprechende Bauvoranfrage ist im Frühjahr/Sommer 2014 gestellt worden. Diese wurde im Juli 2014 unter bestimmten Maßgaben und einschließlich von Befreiungen von einzelnen Festsetzungen des ursprünglichen Bebauungsplans Nr. III/3/01.16 positiv entschieden.

Einbezogen wurde dabei insbesondere auch das vorgelegte Sortimentskonzept, welches die Liste der zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente in Bielefeld (Bielefelder Liste) sowie die Empfehlungen der Einzelhandelsuntersuchung „Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld“ von 2014 berücksichtigt. Grundlegende Planungsziele liegen in der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadt in ihrer Funktion als oberzentraler Einkaufsstandort und somit in der Sicherung und Weiterentwicklung einer attraktiven, vielfältig und abwechslungsreich geprägten Innenstadt. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur der Innenstadt sind zu vermeiden, um die städtebauliche Funktionsfähigkeit der Innenstadt und den Charakter der Quartiere weiterhin zu sichern und zu stärken. Vor diesem Hintergrund soll auf Grundlage des vom Vorhabenträger vorgelegten Vorhaben- und Erschließungsplans der vorhabenbezogene Bebauungsplan III/3/100 aufgestellt werden. Damit soll anlassbezogen das örtliche Planungsrecht zur Absicherung der o.g. grundlegenden städtebaulichen Zielsetzung angepasst werden. Geplant ist ein modernes, attraktives Einkaufszentrum mit „Mall“ auf vier Ebenen einschließlich Untergeschoss mit Läden und Einzelhandelsbetrieben unterschiedlicher Größe und Ausprägung sowie ergänzenden Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten. Die „Mall“ ist dabei als großzügige innenliegende Fußgängerachse mit Aufenthaltsqualität durch Luft-räume, Sitzmöglichkeiten, Aktions- und Gastronomieflächen zu verstehen.

Der Bereich des Vorhabens soll dazu insgesamt als Sondergebiet „Einkaufszentrum“ entwickelt werden, die textlichen Festsetzungen zur Nutzungsart definieren die zulässigen Einzelhandels- und ergänzenden Nutzungen. Die einbezogenen Detailregelungen zur Verkaufsflächen- und Betriebsgrößen- sowie Sortimentsstruktur sollen gewährleisten, dass die Angebotsstruktur dauerhaft in einem innenstadtadäquaten, mittleren bis gehobenen Bereich liegt und damit eine quantitative und qualitative Angebotserweiterung in der Innenstadt darstellt. Auch sollen für drei Jahre ab Eröffnung des Einkaufszentrums zu mindestens 35 % nur Neuan-siedlungen von Betrieben und Vertriebslinien erfolgen, die in der Bielefelder Innenstadt bis

zum Sommer 2014 noch nicht vertreten sind. Die auf das Vorhaben abgestellten Definitionen sollen dem Ziel der Sicherung der Zentren- bzw. Versorgungsstruktur in der Stadt Bielefeld sowie der Weiterentwicklung und Profilierung des oberzentralen Einzelhandelsbesatzes im Zusammenhang mit der gutachterlichen Ermittlung der städtebaulich und versorgungsstrukturell verträglichen Vorhabendimensionierung sowie auch der Sicherung des jeweiligen städtebaulichen Charakters der unterschiedlichen Teilbereiche der Innenstadt dienen.

b) Revitalisierung der City-Passage und des Kaufhof-Areals – Gebäudekonzept

Besonderes Augenmerk wird neben dem Nutzungskonzept auch auf die bauliche Ausprägung des Vorhabens gelegt. Hintergrund ist insbesondere die gegebene Situation mit Wohnnutzungen teils bis hinunter in das 1. Obergeschoss in den straßenbegleitenden Teilflächen des Geltungsbereichs sowie auch des Umfelds. Diese Situation entspricht den Festsetzungen des Ursprungsplans von 1976, auf dessen Grundlage insbesondere auch der umgebende Abschnitt der Fußgängerzone erstmals entwickelt worden ist. Nach dem damaligen städtebaulichen Verständnis ist der Schwerpunkt der Einzelhandelsnutzungen mit Ausnahme von Kaufhäusern (hier heute Kaufhof) in der Erdgeschosszone einschließlich erdgeschossiger Passagen (hier City-Passage) gesehen worden, gleichzeitig ist auch zu einem erheblichen Anteil die Wohnnutzung im Kerngebiet vorgesehen bzw. zugelassen worden. Der Ursprungsplan hat somit im östlichen Teil des heutigen Plangebiets bis in das Blockinnere eine mehrgeschossige Bebauung mit dem Ziel der Ansiedlung eines Kaufhauses zugelassen. Im westlichen Teil ist eine andere Baustruktur vorgesehen worden mit mehrgeschossiger Blockrandbebauung und eingeschossiger Bauweise für die geplante Passage im Inneren. Lediglich für schmale ergänzende Flächen sind hier ebenfalls mehrgeschossige Baumöglichkeiten vorgesehen worden. Diese sind teils umgesetzt worden, hier bestehen i.W. Büro- und Dienstleistungsnutzungen. Mit den beschriebenen, geschossweisen Differenzierungen hat der Ursprungsplan grundlegend eine geschlossene Bauweise vorgegeben.

Zur Umsetzung des oben im Nutzungskonzept beschriebenen, modernen Einkaufszentrums mit Mall ist eine ergänzende, mehrgeschossige bauliche Entwicklungsmöglichkeit im Inneren des Baublocks erforderlich. Entsprechend der Festsetzungen des Ursprungsplans sind in der Blockrandbebauung jedoch auch teilweise Wohnnutzungen bis hinunter in das 1. Obergeschoss entwickelt worden. Um dieser vorhandenen Situation auch bei der Entwicklung des Vorhabens weiterhin angemessen gerecht zu werden, ist die Grundkonzeption des Ursprungsplans daher in modifizierter Form beibehalten worden. Eine geschlossene Bauweise, also eine Grenzbebauung, wird im Blockinnenbereich zu den Nachbarflächen sowohl innerhalb, als auch außerhalb des Geltungsbereichs weiterhin nur in der Erdgeschosebene vorgesehen. Die Obergeschosse werden dagegen von den Nachbarflächen aus nach innen abgestuft. Grundlage für die Abstufungen bildet die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Abstandflächen. Dabei sind entsprechend des gegebenen Gebietscharakters und der auch künftig durchgängig geplanten kerngebietstypischen Nutzungen die Vorgaben der BauO NRW für Abstandflächen im Kerngebiet zu Grunde zu legen.

c) Revitalisierung der City-Passage und des Kaufhof-Areals – Projektplanung insgesamt

Das Projekt der Revitalisierung der City-Passage erstreckt sich flächenhaft über die unten farbig dargestellten Flächen einschließlich des Kaufhof-Areals. Die folgenden schematischen Grundrisse zeigen die geschossweise Entwicklung der geplanten Nutzung und des Bauvolumens. Dabei sind vier eigentliche Center-/Mall-Flächen (Untergeschoss bis 2. Obergeschoss), zwei Parkdecks einschließlich technischer Anlagen (3. und 4. Obergeschoss) sowie ein weiteres Technikgeschoss (5. Obergeschoss, analog Bestand) vorgesehen:

Legende

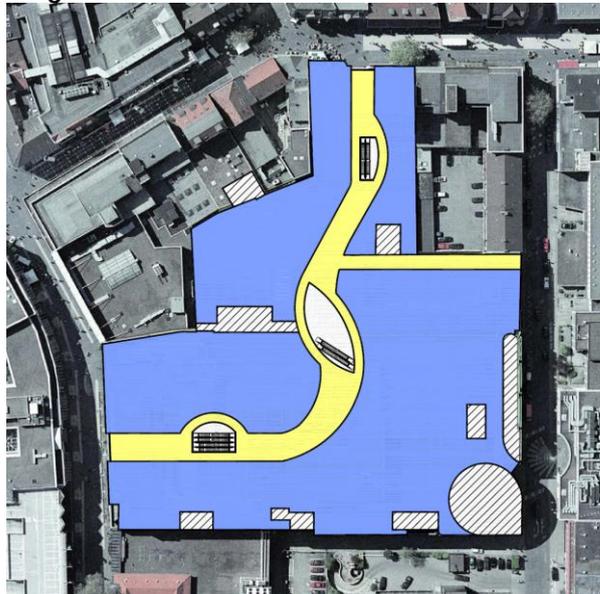
-  Centerfläche
-  Mallbereich
-  Haupterschliessung



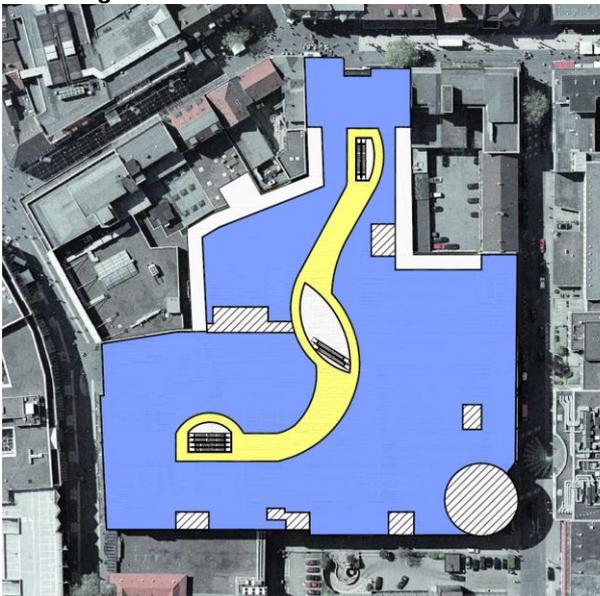
Untergeschoss



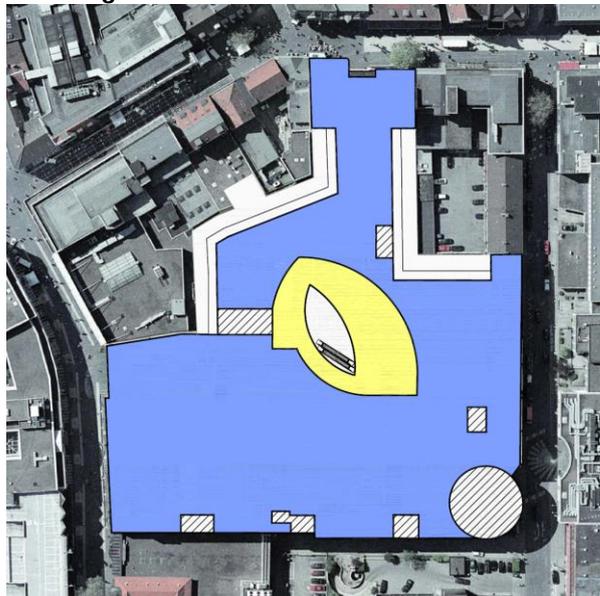
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



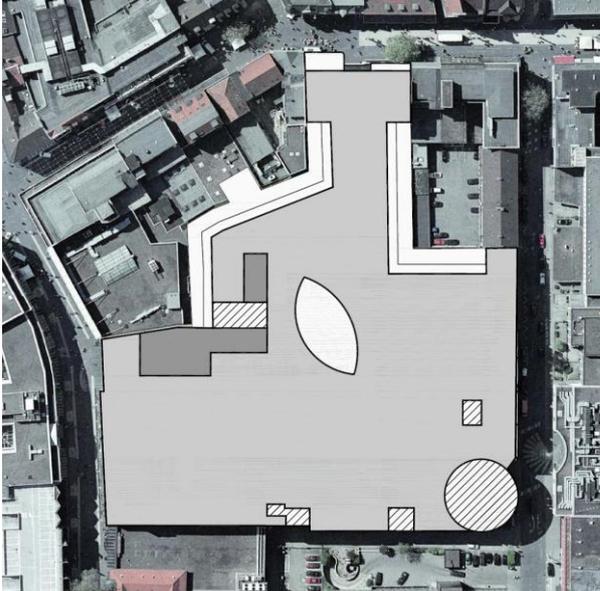
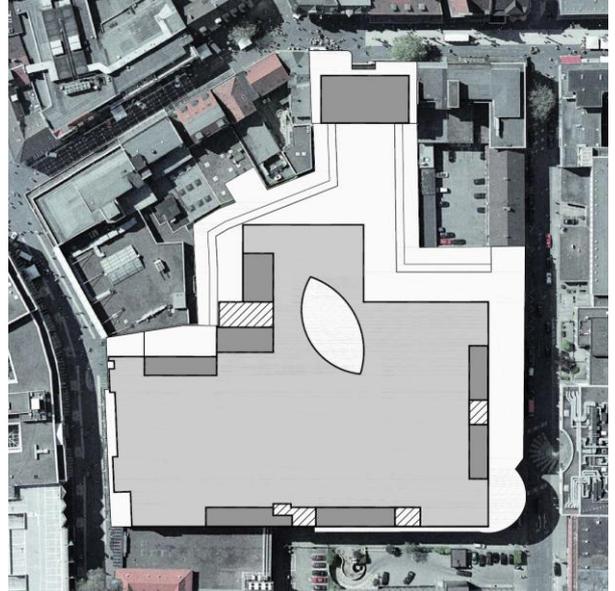
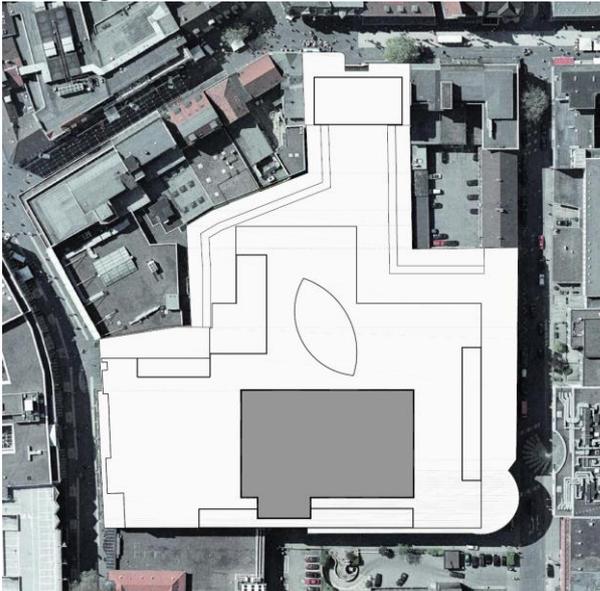
2. Obergeschoss



Legende

-  Haupterschliessung
-  Parken
-  Nebenfläche



3. Obergeschoss**4. Obergeschoss****5. Obergeschoss**

Lageplan-/Grundrisskonzepte (Stand Oktober 2014)

Planverfasser: City-Passage Bielefeld GmbH & Co. KG, ohne Maßstab

Die Erschließung soll bestandsorientiert weiterentwickelt werden. Dazu wird die vorhandene Lieferzone im Untergeschoss mit Anbindung an die Zimmerstraße ertüchtigt. Eine zusätzliche Lieferzone speziell für eins der größeren künftigen Geschäfte des revitalisierten Einkaufszentrums wird im Erdgeschoß mit Anschluss an die östliche Stichstraße aus der Zimmerstraße vorgesehen. Für die Ertüchtigung der zentralen Lieferzone im Untergeschoss werden auch die Flächen des bisher hier neben der bisherigen Lieferzone vorhandenen Parkhauses benötigt. Die entfallenden Stellplätze werden auf den ergänzten Parkdecks im 3. und 4. Obergeschoss ersetzt. Die bestehende Erschließung des Grundstücks Stresemannstraße 3 über die Lieferzone im Untergeschoss wird beibehalten und berücksichtigt. Darüber hinaus sind im Bebauungsplan keine Anbindungsmöglichkeiten für Drittanlieger vorgesehen.

Dies entspricht der gegebenen Situation, alle anderen Geschäfte im Straßengeviert zwischen Bahnhofstraße, Zimmerstraße und Stresemannstraße wickeln ihre Liefertätigkeiten über die Fußgängerzone selbst in den dafür vorgesehenen Zeiten ab.

Die Zu- und Abfahrt der Parkdecks soll wie im Bestand über die „Spindel“ an der Nordost-ecke des heutigen Kaufhof-Gebäudes erfolgen. Diese wird in ihrem Inneren zur Verbesserung der Befahrbarkeit angepasst. Auch werden die Schrankenanlagen nach innen, in das 3. Obergeschoss verlagert. Damit kann die Spindel künftig auch als Rückstaufläche dienen.

Ein weiteres wesentliches Merkmal der Gebäudekonzeption ist die Beibehaltung der fußläufigen Durchlässigkeit des revitalisierten Einkaufszentrums zwischen den drei umgebenen öffentlichen Straßen. Dementsprechend werden attraktive Fassaden mit einladenden Eingangsbereichen sowohl im Bereich des heutigen und künftigen Haupteingangs in der Bahnhofstraße, als auch in der Stresemannstraße und der Zimmerstraße entwickelt.

In der Gesamtschau kann das Vorhaben analog zum Bestand sinnvoll erschlossen werden. Teils können die bisherigen Erschließungsverhältnisse verbessert werden. Die städtischen Zielsetzungen zur Stärkung der Innenstadt sind wie oben dargelegt umfassend in die konkrete Projektplanung eingeflossen.

5.1.2 Bestand Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße - einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB

Zu den Grundstücken und Gebäuden im Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße bestehen funktionale Bezüge in der Geschossigkeit und Höhenentwicklung sowie teils in der Anbindung der Lieferzone und mit Blick auf Regelungen des Ursprungsplans für Leitungsrechte. Diese werden daher in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen, sie sind jedoch nicht Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplans.

Die einbezogenen Flächen umfassen sieben Grundstücke bzw. Nutzungseinheiten mit jeweils gegenüber dem Vorhabengrundstück deutlich untergeordneter Größe. In Summe umfassen die einbezogenen Flächen rd. 0,4 ha und damit weniger als 25 % der Gesamtfläche des vorhabenbezogenen Bebauungsplans (etwa 1,8 ha).

Die funktionalen bzw. räumlichen Notwendigkeiten der Einbeziehung ergeben sich im Einzelnen wie folgt:

- Das **Grundstück Stresemannstraße 3** grenzt auf seiner Ost- und Nordseite direkt an das Vorhabengrundstück an. Der Ursprungsplan hat im Übergangsbereich zwischen diesen beiden Flächen einen deutlichen Einschnitt in der Entwicklung der straßenzugewandten Bauvolumina vorgesehen. In diesem Einschnitt sind auf dem Vorhabengrundstück maximal drei und auf dem Grundstück Stresemannstraße 3 maximal vier Vollgeschosse zulässig. Es ist davon auszugehen, dass damit das derzeitige Kaufhofgebäude nach damaligen städtebaulichen Vorstellungen in der Straßenansicht betont werden sollte. Dies entspricht in dem betroffenen Teilabschnitt der Stresemannstraße nicht mehr heutigen städtebaulichen Vorstellungen, auch stellen sich die örtlichen Gegebenheiten bereits anders dar. Das Nachbargebäude Stresemannstraße 3 ist mit einer flächigen Fassade versehen, die als „Kulisse“ bereits in einer Höhe etwa bis zur bisherigen Fassade von City-Passage und Kaufhof gezogen ist. Das Vorhaben „LOOM“ sieht ebenfalls eine in der Straßenansicht einheitlich hohe Fassade vor.

Weiterhin besteht im Nordosten des Grundstücks Stresemannstraße 3 eine direkte Beziehung zwischen den dortigen möglichen Bauvolumina und denen auf der Vorhabenfläche. Der Ursprungsplan sieht hier im Blockinneren einen schmalen, mäandernden Bereich vor,

der bis zu fünfgeschossig bebaut werden darf. Gleiches gilt für den straßenzugewandten Bereich der Bahnhofstraße und der erweiterten Ecksituationen mit der Zimmerstraße und der Stresemannstraße. Dieser bis zu fünfgeschossig bebaubare Bereich ist über die Nordostecke des Nachbargrundstücks Stresemannstraße 3 nur über eine sehr schmale Fläche verbunden (etwa Flurbreite). Das Vorhaben „LOOM“ sieht hier keinen entsprechenden Bauteil mehr vor, so dass ein nicht mehr sinnvoll nutzbarer Bereich einer bis zu fünfgeschossigen Bebauung auf dem Nachbargrundstück verbleiben würde.

Nach innen sieht der Ursprungsplan für das Grundstück Stresemannstraße 3 eine abgestaffelte Bebauung bis auf maximal ein Vollgeschoss vor. Mit dieser Abstufung sind große Abstände zu dem oben bereits genannten, bis zu fünfgeschossig bebaubaren Bereich nördlich des Nachbargrundstücks im Blockinneren gesichert worden. Zum einen ist eine solche Bebauung im Blockinneren mit dem Vorhaben nicht mehr vorgesehen. Zum anderen war mit dem Ursprungsplan dort noch eine Wohnnutzung bis hinunter in das 1. Obergeschoss zulässig. Das Vorhaben sieht hier insgesamt keine Wohnnutzung mehr vor, auch ist es als Einkaufszentrum eher introvertiert, zudem sind in den obersten Geschossen hier erweiterte Parkdecks vorgesehen. Eine Abstufung der südlich benachbarten Bauvolumina gegenüber diesen Gebäudeseiten/Fassaden des Vorhabens ist somit aus Belichtungs- und Besonnungsgründen nicht mehr erforderlich. Damit verlieren die Einschränkungen des Bauvolumens im Norden des Nachbargrundstücks aufgrund des Vorhabens ihre Funktion. Mit Blick auf die zentralste Innenstadtlage sind die Baumöglichkeiten hier daher auszuweiten.

Ein weiterer Grund, der eine Einbeziehung dieses Grundstücks in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan erforderlich macht, liegt in den Lieferwegen. Diese sind nach dem Ursprungsplan aus der Zimmerstraße heraus über die dortige Lkw-Rampe im Untergeschoss vorgesehen. Entsprechende Geh- und Fahrrechte zu Lieferzwecken sind auch dinglich gesichert. Diese erforderliche Erschließung des Nachbargrundstücks ist in der Vorhabenplanung berücksichtigt worden. Auf der Grundlage sind sowohl die dinglichen Rechte anzupassen, als auch die entsprechenden Festsetzungen von Flächen für Geh- und Fahrrechte.

- Das **Grundstück Bahnhofstraße 24** ist äußerst klein und grenzt mit seiner Nordseite direkt an das Vorhabengrundstück. Heute besteht hier ein dreigeschossiges Altgebäude mit eher flachem Satteldach, das den straßenräumlichen Zusammenhang der Bahnhofstraße und ihrer Fassaden deutlich unterbricht. Seine nördliche Seitenwand ragt als Brandwand deutlich in den Straßenraum hinein. Die künftige Fassade des „LOOM“ wird diese Brandwand künftig abdecken. Nach dem Ursprungsplan müsste bzw. könnte hier wieder drei- bis viergeschossig in beliebiger Höhe angebaut werden. Um in Zusammenhang mit der Fassadenausprägung des künftigen Einkaufszentrums eine der Innenstadtlage angemessene, einheitlichere und attraktive Fassadenentwicklung zu sichern, ist hier trotz beengter Fläche eine substanzielle Bebauung zu sichern. Damit wird aufgrund des Vorhabens die Ausweitung des bis zu fünfgeschossig zu bebauenden Bereichs im Abgleich auf die künftige Fassadensituation erforderlich. Auch wird dazu die Sicherung einer Mindestbauhöhe in diesem Übergangsbereich erforderlich.

Hier ist der Stadt ein Neubauvorhaben mitgeteilt worden, welches ebenfalls die städtischen Zielsetzungen zur Stärkung der Innenstadt entspricht. Bei der Aktualisierung der o.g. Festsetzungen wird daher auch dieses Vorhaben berücksichtigt.

- Das **Grundstück Bahnhofstraße 18** grenzt mit seiner Nordostseite direkt an das Vorhabengrundstück. Hier sieht der Ursprungsplan im Untergeschoss eine Fläche für Leitungsrechte zwischen der Bahnhofstraße und Flächen für Geh- und Fahrrechte sowie für eine Trafostation auf dem Vorhabengrundstück vor. Erschließungsgänge und/oder

eine Trafostation sind hier im Bestand nicht vorhanden. Solche Anlagen sind an der Stelle auch in der Vorhabenplanung nicht vorgesehen. Die Festsetzung der Fläche für Leitungsrechte auf dem Nachbargrundstück ist somit nicht mehr erforderlich.

- Die drei oben dargelegten Grundstücke liegen verteilt über den gesamten Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße im Anschluss an die Vorhabenflächen. Zwischen ihnen verbleiben jeweils zwei weitere Grundstücke. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Gesamtbereichs in Zusammenhang mit dem Vorhaben zu sichern, besteht aufgrund der geometrischen Lage zueinander insgesamt für alle sieben Grundstücke die Notwendigkeit, sie in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einzubeziehen. Nur auf diese Weise kann neben den o.g. speziellen Aspekten für die drei Grundstücke mit unmittelbaren funktionalen und räumlichen Beziehungen zur Vorhabenfläche bzw. zum Vorhaben hinaus der angestrebte straßenräumliche Zusammenhang im betroffenen Bereich der Fußgängerzone gewährleistet und verlässlich gesichert werden. Die hierfür erforderliche Regelung auf den Flächen der **Grundstücke Bahnhofstraße 14, 16, 20 und 22** sowie **Stresemannstraße 1** liegt dabei insbesondere in der Definition der o.g. Mindestbauhöhe für den gesamten zusammenhängenden Straßenabschnitt.

Mit der Einbeziehung des Eckbereichs Bahnhofstraße/Stresemannstraße in den vB-Plan können somit die betroffenen Regelungen der Nutzungsmaße und in Bezug auf Erschließungsaspekte bedarfs- und funktionsgerecht angepasst werden. Aufgrund der Erläuterungen oben, mit Blick auf die insgesamt deutlich untergeordnete Größe der einbezogenen Flächen sowie aufgrund ihrer geometrischen Lage und Struktur wird der mit § 12(4) BauGB ermöglichte Rahmen für die Einbeziehung von Flächen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan eingehalten. Auch liegen gewichtige städtebauliche Gründe für diese Einbeziehung vor, die sich direkt aus dem Vorhaben ergeben.

5.2 Planungsrechtliche Festsetzungen

a) Art der baulichen Nutzung gemäß § 9 (1) Nr. 1 BauGB

Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist bereits im Bestand ausschließlich die City-Passage einschließlich Kaufhof mit entsprechenden Ergänzungs- und Nebenflächen vorhanden. Auch künftig soll hier insgesamt das neu- und umgebaute Einkaufszentrum entstehen. Im Wesentlichen klarstellend ist daher eine Festsetzung als **Sondergebiet SO mit der Zweckbestimmung Einkaufszentrum (EKZ)** nach §11 (3) BauNVO vorgesehen. Mit der Planung wird das städtebauliche Ziel der Weiterentwicklung und Stärkung der Innenstadt verfolgt. Vor diesem Hintergrund ist bereits im Rahmen der Bearbeitung des Bauvorbescheids vom Juli 2014 ein Sortimentskonzept entwickelt worden, welches entsprechend im vorhabenbezogenen Bebauungsplan verbindlich geregelt werden soll. Grundlage sind das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Bielefeld mit der „Bielefelder Liste“ sowie die Empfehlungen der Einzelhandelsuntersuchung „Integration von Investorenprojekten in die Innenstadt von Bielefeld“ von 2014.

Das Sortiments- und Flächenkonzept ist wie folgt bereits im Vertrag zwischen der Stadt Bielefeld und dem Vorhabenträger vom Sommer 2014 definiert:

Die Gesamtmietfläche (ohne Kfz-Stellplatzflächen) ist auf 35.000 m² begrenzt worden. Damit wird eine quantitativ angemessene Entwicklung für die typischer Weise neben dem Einzelhandel in einem Einkaufszentrum enthaltenen Nutzungen wie z.B. Gastronomie, Banken, Reisebüros o.ä. vorbereitet. Die maximale Verkaufsfläche (VK) des Einkaufszentrums insgesamt, d.h. aller einzelnen dort anzusiedelnden Geschäfte in Summe ist auf 26.000 m² begrenzt. Dabei sind auf maximal 25 % der Gesamtverkaufsfläche Betriebe bis 400 m² VK

(„Kleinflächen“) und auf mindestens 40 % der Gesamtverkaufsfläche Betriebe mit mehr als 1.500 m² VK („Großflächen“) anzusiedeln. Auf den verbleibenden Flächen sind Betriebe mit mehr als 400 m² VK bis 1.500 m² VK zulässig. Weiterhin wird auf Grundlage der gutachterlichen Empfehlungen folgende Sortimentsliste einschließlich sortimentsbezogener Verkaufsflächenobergrenzen für das künftige Einkaufszentrum festgesetzt:

Nahrungs- und Genussmittel	3.000 m ²
Blumen / Zoo	1.000 m ²
Gesundheits- und Körperpflegeartikel	2.000 m ²
PBS (Papier, Büro, Schreibwaren) / Zeitungen / Zeitschriften / Bücher	1.500 m ²
Bekleidung (ohne Heimtextilien)	12.000 m ²
Schuhe / Lederwaren	3.000 m ²
GPK(Glas, Porzellan, Keramik) / Haushaltswaren	2.500 m ²
Spielwaren / Hobbyartikel / Musikinstrumente	3.000 m ²
Sportartikel / Fahrräder / Camping	2.700 m ²
Wohneinrichtungsbedarf	1.500 m ²
Möbel	3.000 m ²
Elektro / Leuchten / Haushaltsgeräte	1.000 m ²
Elektronik / Multimedia	4.200 m ²
Medizinische und orthopädische Artikel	500 m ²
Uhren / Schmuck	700 m ²

Die sortimentsbezogenen Spielräume der Verkaufsflächengrößen bilden insgesamt eine Summe von mehr als 26.000 m² Verkaufsfläche, um eine angemessene und dauerhaft tragfähige Flexibilität bei der Ansiedlung von konkreten Geschäften im Einkaufszentrum zu gewährleisten und damit auch gewisse mögliche Änderungen im Betrieb zu erlauben. Die Sortimentsbezogenen Verkaufsflächenobergrenzen können somit nicht für alle Sortimente gleichzeitig vollständig ausgeschöpft werden. Da das Vorhaben ein zusammenhängendes Einkaufszentrum umfasst, dass durch ein zentrales Centermanagement betrieben wird, können die eröffneten Spielräume durch die oben dargelegten Quotierungen der Betriebsgrößen und Verkaufsflächengröße für die einzelnen Sortimente gezielt vom Vorhabenträger genutzt und gesteuert werden. Eine planungsrechtlich unzulässige, vorhabenunabhängige Kontingentierung von Nutzungsoptionen ist damit somit nicht verbunden (= kein „Windhundrennen“ um Nutzungsoptionen).

Anhaltspunkte, die eine Änderung des bereits im Sommer 2014 vereinbarten Sortimentskonzepts und der Detailregelungen nahe legen würden, sind im Zuge des bisherigen Aufstellungsverfahrens nicht eingegangen. Es bleibt somit Grundlage für die Festsetzungen des vorliegenden vB-Plans Nr. III/3/100.

Vor diesem Hintergrund wird die Nutzungsart im geplante SO EKZ definiert, indem ein Einkaufszentrum mit maximal 26.000 m² Verkaufsfläche und ausschließlich Einzelhandelsbetrieben mit einem Warenangebot der o.g. Sortimente zulässig ist. Weiterhin werden anhand des Vorhabens und mit Blick auf ein insgesamt kerngebietsbezogenes Nutzungsspektrum weitere Nutzungen im Einkaufszentrum zugelassen, wie z.B. Gastronomie, Büro/Dienstleistung, aber auch Personalräume und Kinderspielflächen sowie insbesondere auch Stellplätze einschließlich der beiden zu erweiternden Parkdecks im 3. und 4. Obergeschoss.

Aus Gründen des Immissionsschutzes in Bezug auf Lärm- sowie teils auch Lichtimmissionen werden als Teil der Definition der zulässigen Nutzungsart im Sondergebiet differenzierte **Regelungen für die Nutzungszeiten des Einkaufszentrums** getroffen. Wesentlich ist dabei insbesondere die Beschränkung der Öffnungszeiten der Betriebe, insbesondere der

Geschäfte innerhalb des Einkaufszentrums, auf die Zeit zwischen 6:30 Uhr und 21:30 Uhr. Damit wird auf eine Ein- und Ausfahrt in die bzw. aus den Parkdecks insgesamt im Tagzeitraum hingewirkt. Liefertätigkeiten mit Schwerlast-Lkw (= Lkw > 3,5 t) sind nur zwischen 6 und 22 Uhr zulässig. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass der Liefer- und Kundenverkehr des zu revitalisierenden Einkaufszentrums insgesamt in der Tagzeit abgewickelt wird und keine relevanten Verkehrsbewegungen während der mit Blick auf die im Umfeld in den Obergeschossen vorhandenen Wohnungen empfindlichen Nachtzeit stattfinden. Auch wird damit gewährleistet, dass die Beleuchtung der Parkdecks in den Nachtstunden abgeschaltet werden kann.

Die einbezogenen Flächen im Südwesten werden weiterhin analog zum Ursprungsplan als **Kerngebiet MK** nach § 7 BauNVO festgesetzt; dies entspricht auch der örtlichen Nutzung. Wie auch bereits im Ursprungsplan werden dabei eigenständige Tankstellen ausgeschlossen, da ihre Ansiedlung auf den Flächen, die vollständig nur an die Fußgängerzone grenzen ohnehin nicht möglich sind und aufgrund des Flächenbedarfs, ihrer Baustruktur und Erschließungserfordernisse insgesamt nicht der hier gegebenen, zentralsten Innenstadtlage entsprechen.

Für freie Wohnnutzungen werden gegenüber dem Ursprungsplan dagegen weitergehende Beschränkungen aufgenommen. Diese werden künftig nur noch in den obersten Geschossen ab dem IV. Vollgeschoss zugelassen. Auch aus heutiger städtebaulicher Sicht wird eine anteilige Wohnnutzung in der Innenstadt und Fußgängerzone zwar grundsätzlich befürwortet, da sie zur Belebung der Stadt beiträgt und für entsprechend Interessierte einen attraktiven Wohnstandort bieten kann. Mit Blick auf Immissionsschutzbelange und die Eröffnung angemessener und ausreichender Nutzungsoptionen insbesondere für Handel und sonstige Versorgung, Gastronomie und Kultur wird der Anteil der sinnvoll zu entwickelnden Wohnnutzung jedoch heute gegenüber dem Stand von 1976 deutlich geringer gesehen.

Im Bestand sind im Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße nach bisherigem Kenntnisstand in vier Gebäuden Wohnungen vorhanden. In einem davon liegen sie bereits heute nur in den Geschossebenen, in denen die Wohnnutzung auch künftig zulässig sein wird. Für ein weiteres der vier Gebäude ist der Stadt ein Neubauvorhaben bekannt, welches Wohnnutzungen ebenfalls künftig nur noch in den obersten Geschossen vorsieht. Es verbleiben drei Wohnungen, davon eine im 1. Obergeschoss und 2 im 2. Obergeschoss, die durch die künftigen Festsetzungen überplant werden und damit „auf den Bestandsschutz gesetzt“ werden. Die vorhandenen Wohnungen sind in den Immissionsschutzgutachten berücksichtigt worden, die Regelungen dieses Bebauungsplans gewährleisten auf dieser Grundlage auch für diese „überplanten“ Wohnungen die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse durch das Vorhaben. In Bezug auf mögliche Nutzungsänderungen auf deren Nachbarflächen im Kerngebiet ist festzuhalten, dass sowohl die bestehenden Wohnungen, als auch die Nachbarflächen bereits seit Jahrzehnten im Kerngebiet liegen. Eine Änderung der planungsrechtlichen Situation ergibt sich hier diesbezüglich somit nicht. Aus diesen Gründen und da sich zumindest langfristig auch für die Gebäude mit „überplanten“ Wohnungen Anpassungen der Bau- und Nutzungsstruktur anhand heutiger städtebaulicher und auch architektonischer Vorstellungen anbieten, wird die Überplanung hier für sinnvoll und vertretbar angesehen.

Sowohl im **Sondergebiet SO EKZ**, als auch im **Kerngebiet MK** wird analog zum rechtskräftigen Bebauungsplan ausdrücklich der **Ausschluss von Vergnügungsstätten jeglicher Art**, wie z.B. Wettbüros, Spielhallen, Casinos, Peep-Shows und Sexshops geregelt. Damit wird wie bereits im geltenden planungsrechtlichen Bestand eine Ausrichtung des Plangebiets auf die originären Funktionen der zentralen Lage einer Fußgängerzone unterstützt. Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten häufig verbundene, unerwünschte Effekte, wie z.B. zugleibte Schaufenster und ein Imageverlust des Umfelds werden damit an dem außenwirkenden, zentralen Standort weiterhin unterbunden.

b) Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen etc.

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung sind anhand des Vorhabens und i.Ü. bestandsorientiert entwickelt worden. Im Einzelnen werden folgende Regelungen getroffen:

- Die **Grundflächenzahl GRZ** wird aufgrund der äußerst zentralen Lage, die dem Idealbild eines Kerngebiets bzw. kerngebietstypischer Nutzungen auch im Sondergebiet entspricht beim Höchstmaß von GRZ 1,0 für Kerngebiete nach § 17 BauNVO angesiedelt. Dies entspricht auch der vorhandenen Gegebenheit der Vollversiegelung.
- Eine **Geschossflächenzahl GFZ** wird nicht vorgegeben. Auch wird keine Regelung getroffen, dass die Parkdecks, sofern sie als Aufenthaltsräume zu werten wären, ausnahmsweise nicht auf die Ermittlung der Geschossfläche angerechnet werden. Sofern die Parkdecks in der Umsetzung als Vollgeschosse ausgebildet werden sollten, ist daher mit einer Überschreitung der nach § 17 BauNVO geregelten Höchstmaße der GFZ zu rechnen (2,4 im Sondergebiet und 3,0 im Kerngebiet). Diese zu erwartende Überschreitung wird hier sowohl für das Sondergebiet, als auch für das Kerngebiet aber als hinnehmbar angesehen, da sie durch die äußerst zentrale Lage in der Stadt mit besten Anbindungen an den ÖPNV und somit auch an die Grün- und Erholungsbereiche in der Stadt hier vertretbar und ausgeglichen ist. Ein weiterer Ausgleich wird im Rahmen der vorliegenden Planung durch die Berücksichtigung der Immissionsbelange der Nachbarschaft gewährleistet.

Sowohl im Bestand, als auch in der Planung bleiben gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt, auch wenn mit Blick auf die Innenstadtlage gewisse Belästigungen vorhanden sind und auch bestehen bleiben werden. Auch der Ursprungsplan enthält bereits eine Festsetzung in Bezug auf die Zulässigkeit der damals geltenden Obergrenzen des § 17 BauNVO 1968.

- Grundlegend erfassen die mit Baulinien und Baugrenzen bestimmten **überbaubaren Flächen** analog zum Ursprungsplan das vollständige Plangebiet. Im Westen und Osten können dabei zwei Flächen lediglich unterbaut werden. Ebenfalls analog zum Ursprungsplan wird eine **geschlossene Bauweise** sowie straßenbegleitend überwiegend **Baulinien** vorgegeben, um die zusammenhängende Straßenrandbebauung entlang der umgebenden Innenstadtstraßen weiterhin zu sichern und eine effektive bauliche Nutzung auch künftig zu gewährleisten. Ergänzende Definitionen der Bauweise erfolgen durch die abgestufte Festsetzung von **Baugrenzen** insbesondere im Blockinnenbereich. Damit wird rückwärtig die weiterhin gewünschte, zusammenhängende Bebauung in der Erdgeschossenebene gewährleistet, gleichzeitig werden in Kombination mit **Festsetzungen der maximalen Gesamthöhe der baulichen Anlagen** mit dem äußersten Höchstmaß von 138 m über NHN und zur zulässigen **Zahl der Vollgeschosse** die künftigen Abstufungen gegenüber der Nachbarschaft in den ergänzenden Obergeschossen gesichert. Bereits im Zuge der Bearbeitung des Bauvorbescheids vom Juli 2014 ist dabei die Obergrenze der möglichen Bauhöhe bei 138 m über NHN gesehen worden. Damit wird auf eine weitgehende Unterschreitung und zumindest Einhaltung der maximalen Bauhöhen in der direkten Nachbarschaft abgezielt.

Die im Sondergebiet vorhabenscharfen Festsetzungen bringen dabei die maximale Verlässlichkeit für die Stadt, die Nachbarschaft und auch den Vorhabenträger mit sich. Mögliche Befreiungen nach § 31(2) BauGB für z.B. notwendige technische Einrichtungen wie z.B. Blitzableiter o.g. müssen davon jedoch unbenommen bleiben.

Im einbezogenen Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße soll straßenbegleitend weiterhin eine Bebauung mit bis zu fünf **Vollgeschossen** ermöglicht werden. **Maximale Gesamthöhen** werden hier ergänzend festgesetzt. Dabei werden zum einen die vorhan-

denen Bauhöhen berücksichtigt, zum anderen wird ein Bezug zu den festgesetzten Bauhöhen für das Vorhaben hergestellt. Damit wird auf eine geordnete Gesamtentwicklung hingewirkt.

- Insbesondere im Bereich des Vorhabens sind neben den o.g. grundlegenden Festsetzungen ergänzende Detailregelungen zu einzelnen Punkten erforderlich:

Zur Berücksichtigung erforderlicher Aufbauten auf den innenliegenden Parkdecks und Dächern wie z.B. der Überdachung des zentralen Luftraums der Mall, Lüftungsanlagen und sonstiger Gebäudetechnik etc. wird eine ausnahmsweise **Überschreitungsmöglichkeit der Bauhöhe für solche Anlagen bis höchstens 137 m über NHN** vorgesehen. Die Anlagen sind für den Betrieb des gewünschten Vorhabens notwendig und müssen daher auch planungsrechtlich berücksichtigt werden. Die Lage und flächenhafte Ausdehnung der Anlagen ist im Vorhaben- und Erschließungsplan näher dargestellt. Die generelle Zielsetzung liegt darin, die notwendigen Anlagen möglichst zusammengefasst und geordnet unter Berücksichtigung der technischen Notwendigkeiten zu platzieren.

Auch diesbezüglich ist zusätzlich festzuhalten, dass darüber hinaus ergänzende Befreiungen nach § 31(2) BauGB für z.B. notwendige technische Einrichtungen wie Blitzableiter sowie Mobilfunkantennen o.ä. möglich bleiben müssen.

Sowohl im Bereich des Vorhabens, als auch bei den einbezogenen Flächen ist davon auszugehen, dass Erdgeschosszonen, auch unter Berücksichtigung von Geschäftseingängen, besonders ausgebildet werden. Somit werden im gesamten Geltungsbereich **Unterschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten Baulinien in definiertem Rahmen** ermöglicht, um solche städtebaulich wünschenswerten Betonungen der wesentlichen Schaufensterbereiche und Eingänge zu ermöglichen.

c) Festsetzungen zur verkehrlichen und technischen Erschließung

Die verkehrliche und technische Anbindung des Plangebiets ist über die umgebenden öffentlichen Straßen und die dortigen Anlagen gegeben. Aufgrund der vollständigen Bebauung der Flächen und der an zwei Seiten gegebenen Lage direkt an der Fußgängerzone sind jedoch auch im Inneren ergänzende Regelungen in Bezug auf die Erschließung erforderlich, um die geordnete Anbindung weiterhin zu gewährleisten.

Besonders wesentlich für das städtebauliche Konzept ist die weitere fußläufige Anbindung an alle drei angrenzenden Straßen über einen aus heutiger Sicht möglichst großzügigen und attraktiven Anschluss. Deshalb wird die Fläche der Mall im Erdgeschoss als Fläche für Gehrechte zugunsten der Öffentlichkeit und der Stadt Bielefeld festgesetzt. Vorgesehen ist dafür nach bereits im Zuge des Bauvorbescheids vom Sommer 2014 getroffenen vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt Bielefeld und dem Vorhabenträger zunächst mindestens der Zeitraum von montags bis samstags zwischen 8:00 Uhr und 22:30 Uhr. Nach Eröffnung des Einkaufszentrums soll die Frequentierung für 6 Monate beobachtet und dokumentiert werden. Je nach Ergebnis kann dann ggf. eine Anpassung der Zeiten für die öffentliche Durchlässigkeit des Erdgeschosses erfolgen.

Bereits aufgrund der Vorgaben für Fluchtwege sind dabei Laufflächen von mindestens 2,50 m vorzusehen. Die Integration von Luft- und Treppenräumen, Aktionsflächen und Kiosken etc. in die Mallfläche bleibt davon unbenommen. Die Eingänge sind auf allen drei Seiten (Bahnhofstraße, Stresemannstraße, Zimmerstraße) mit Flügeltüren von jeweils etwa 5 m Gesamtbreite vorgesehen.

Im Untergeschoss wird die bestehende Lieferanbindung für das Grundstück Stresemannstraße 3 als Fläche für entsprechende Geh- und Fahrrechte ausgewiesen. Die geordnete Fortführung der Erschließung der bestehenden Nutzungen auf dem Grundstück wird damit gewährleistet. Weitere Rechte für Lieferzwecke durch das Vorhabengebiet bestehen bisher nicht, Festsetzungen dazu sind somit nicht erforderlich. Die Belieferung der weiteren Geschäfte etc. im Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße erfolgt direkt durch die Fußgängerzone in den dafür vorgesehenen Zeiten.

Differenzierte Flächen für Leitungs- und Unterhaltungsrechte werden sowohl im Erdgeschoss, als auch im Untergeschoss für die vorhandenen Anlagen der Stadtwerke Bielefeld getroffen, die in Teilen bei der Umsetzung des Vorhabens baulich angepasst werden müssen. Es handelt sich überwiegend um Anlagen der Elektrizitätsversorgung des Vorhabens selbst sowie um eine hindurchführende Fernwärmeleitung. Hierzu sind bereits im Vorfeld umfassende Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger, den Stadtwerken Bielefeld GmbH und den betroffenen städtischen Fachämtern erfolgt und während des Aufstellungsverfahrens fortgeführt worden. Die Ergebnisse sind in die vorliegende Planung eingeflossen. Auch diesbezüglich ermöglichen die Festsetzungen somit eine Fortführung der gegebenen geordneten Erschließung.

Im Wesentlichen klarstellend werden die Bereiche der Zufahrten für Lieferzwecke sowie für Kunden (Zufahrt „Spindel“) in die Festsetzungen aufgenommen.

5.3 Örtliche Bauvorschriften und Baugestaltung

Das Vorhaben tritt insbesondere mit dem bestehenden und weiterhin hier vorgesehenen Haupteingang in der Bahnhofstraße sowie mit den Fassaden an der Stresemannstraße und der Zimmerstraße im öffentlichen Raum in Erscheinung, untergeordnet auch an der Stichstraße aus der Zimmerstraße. Mit Blick auf die zentrale Lage in der Innenstadt ist auf Grundlage der Vereinbarung zwischen Stadt und Vorhabenträger im Vertrag vom Sommer 2014 zu Beginn des Aufstellungsverfahrens ein eigenständiges, kooperatives Verfahren zur Gestaltung der Fassaden einschließlich Werbeanlagen unter Beteiligung von Vertretern der Politik, des Vorhabenträgers sowie externer Sachverständiger zu je einem Drittel durchgeführt worden. Dazu haben im November, Dezember 2014 und im Januar 2015 Sitzungen des o.g. Gremiums stattgefunden. Auf Grundlage des Fassadenentwurfs des Vorhabenträgers von Anfang 2015 hat das Gremium eine einstimmige Empfehlung zur Fassadengestaltung einschließlich Werbeanlagen ausgesprochen, diese ist am 03.02.2015 im Stadtentwicklungsausschuss und am 19.02.2015 in der Bezirksvertretung Mitte vorgestellt worden. Am 03.03.2015 hat der Stadtentwicklungsausschuss einstimmig beschlossen, dass die Fassaden nach dem vorgestellten Entwurf hergestellt werden sollen. Dies wird entsprechend im Durchführungsvertrag zum vB-Plan Nr. III/3/100 aufgenommen.

Die Fassade wird demnach auf Grundlage des „Prinzips der industriellen Tradition in modularer Ausformung“ gestaltet. Das Gestaltungsprinzip wird beispielhaft in den folgenden Auszügen für den Bereich Bahnhofstraße (Haupteingang) aus der letzten Präsentation in den o.g. Gremien dargestellt:



Visualisierung der Fassaden, Beispiel Bahnhofstraße

Planverfasser: City-Passage Bielefeld GmbH & Co. KG, ohne Maßstab

Die Fassaden in der Stresemannstraße und der Zimmerstraße werden gleichfalls nach dem dargestellten Prinzip und in gleicher Materialität entwickelt. In der Zimmerstraße wird als vorgelagerte Fassadenschicht die vorhandene „Eiermannfassade“ ergänzend beibehalten.

Mit Blick auf die reliefhafte Ausbildung der Fassaden mit zurückliegenden Fensterflächen und teils schräg entsprechend abgeknickten Fassadenbereichen wird die festgesetzte Baulinie teils geringfügig unterschritten. Die „Eiermannfassade“ in der Zimmerstraße ragt etwas über die Baulinien und Baugrenzen hinaus in den Straßenraum. Gleiches gilt für vorgesehene Vordächer. Auf diese geringen Abweichungen werden im Rahmen der Genehmigungsplanung daher die § 23 (2 und 3), jeweils Satz 2 anzuwenden sein. Darin ist jeweils geregelt, dass geringfügige Rück- oder Vorsprünge von Baulinien und/oder Baugrenzen zugelassen werden können.

Für die Fassaden entlang der Straßen der Fußgängerzone gilt seit 1998 die „Gestaltungssatzung der Stadt Bielefeld für die Bahnhofstraße einschließlich Stresemannstraße und Arndtstraße“. Der räumliche Geltungsbereich umfasst somit auch die vorliegende Planung entlang von Bahnhofstraße und Stresemannstraße. Der inhaltliche Geltungsbereich bezieht sich auf „straßenseitige Gebäudefassaden einschließlich Vordächer und Markisen, Werbeanlagen mit Lichtwerbungen, Beschriftungen, Bemalungen, Schildern, Firmen- und Markenzeichen“. Mit Blick darauf, dass der öffentliche Straßenraum neben der Oberflächengestaltung und Stadtmöblierung auf den Bewegungsflächen selbst sehr stark durch die Ausgestaltung der privaten Gebäudefassaden einschließlich Werbeanlagen charakterisiert wird, zielt die Satzung insgesamt auf die Ausbildung harmonischer Fassadengliederungen mit angemessenem Anteil und unterstützender Positionierung von Werbeanlagen ab.

Zusammengefasst bestehen wesentliche, hier relevante Regelungen zu:

- dem gestalterischen Zusammenhang zwischen Erdgeschoss und Obergeschossen
- der Unterordnung von Schaufensterflächen in der Gesamtfassade und der Anordnung von Schaufenstern oberhalb des Erdgeschosses nur in begründeten Ausnahmefällen,
- der gestalterischen Wirkung der Konstruktionsachsen im Erdgeschoss einschließlich einer einheitlichen Materialwahl dafür
- der möglichen Betonung von Passagen und Großeingängen bei gleichzeitiger Unterordnung unter die Ordnungselemente der Gesamtfassade.
- den Detailregelungen zur untergeordneten Wirkung und einheitlichen Materialität von Vordächern und Markisen, wobei Ausnahmen bei konzeptioneller Einbindung in ein Gesamtgestaltungskonzept ermöglicht werden,
- den Detailregelungen zur untergeordneten Wirkung von Werbeanlagen bei gleichzeitig angemessener Berücksichtigung des legitimen Interesses an Werbung für die Unternehmen, wobei ebenfalls Ausnahmen bei konzeptioneller Einbindung in ein Gesamtgestaltungskonzept ermöglicht werden, eine Maximalgröße aller Werbeanlagen jedoch auf 2,5 % der Fassadenfläche begrenzt wird.

Die Vorgaben der Gestaltungssatzung werden in der Gesamtschau durch den gewählten Fassadenentwurf für das Vorhaben in den Straßen der Fußgängerzone eingehalten. Darüber hinaus werden die gleichen Gestaltungsprinzipien damit ergänzend auch in der Zimmerstraße zum Tragen kommen. Somit soll die eigenständige Gestaltungssatzung auch im Bereich des Vorhabens weiter fortgelten. Im Bereich der einbezogenen Flächen im Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße soll sie ebenfalls nach wie vor die Entwicklung attraktiver Innenstadtfassaden gewährleisten.

Über die im gesamten Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach dem Ursprungsplan übernommene Vorgabe der ausschließlich zulässigen Dachform des Flachdachs für die Hauptbaukörper hinaus werden somit keine Festsetzungen zur Baugestaltung (örtliche Bauvorschriften) in die Festsetzungen aufgenommen. Die fortgeltende Gestaltungssatzung für die Bahnhofstraße etc. sowie die Sicherung der beschlossenen Fassadengestaltung des Vorhabens im Durchführungsvertrag reichen zur weiteren Gewährleistung der städtischen Zielsetzungen für eine attraktive Baugestaltung der Fassaden in der Fußgängerzone und der Zimmerstraße hier aus.

5.4 Auswirkungen der Planung und Umweltverträglichkeit

5.4.1 Umweltprüfung gemäß BauGB

Nach dem BauGB ist zur Umsetzung der Plan-UP-Richtlinie die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden. Nach den §§ 1 und 2 BauGB ist bei Erstaufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchzuführen. Im **Umweltbericht** sind die vorhandene Umweltsituation im Gebiet und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch / Gesundheit, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima / Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern zusammenfassend darzustellen. Der Umweltbericht ist als eigenständiger Teil der Begründung erarbeitet worden (s. Anlage E). Bei der vorliegenden Planung besitzt insbesondere die vorhandene und künftig zu erwartende Immissionssituation im Plangebiet und in der Nachbarschaft Bedeutung. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die relevanten Immissionsschutzbelange der Nachbarschaft in der Planung ausreichend berücksichtigt werden können und dass bisher keine besonderen Fragestellungen und Konflikte erkennbar sind, die grundsätzlich gegen die Planung oder das konkrete Vorhaben der Revitalisierung der City-Passage sprechen könnten.

5.4.2 Belange der Ver- und Entsorgung, der technischen Erschließung und des Brandschutzes

a) Schmutz- und Regenwasserbeseitigung

Das Plangebiet ist seit vielen Jahren vollständig bebaut und versiegelt. Dies ist auch künftig in gleicher Weise zu erwarten. Die Flächen entwässern im **Mischsystem** über Anschlüsse an die bestehenden Kanäle in den umgebenden Straßen zur Kläranlage Heepen. Hier gilt die genehmigte Kanalnetzplanung „Innenstadt“. Mit Ausnahme der Hausanschlussleitungen liegen die Kanäle dabei vollständig außerhalb des vorliegenden Plangebiets.

Nach § 55 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche, noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften, noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. § 51 a LWG ergänzt bzw. konkretisiert den bundesrechtlichen Grundsatz u.a. dahingehend, dass Niederschlagswasser, das aufgrund einer nach bisherigem Recht genehmigten Kanalisationsnetzplanung gemischt mit Schmutzwasser einer öffentlichen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt wird oder werden soll, von der o.g. Regelung ausgenommen ist, wenn der technische und wirtschaftliche Aufwand unverhältnismäßig ist. Dieses ist hier gegeben, da ein ortsnahes Gewässer nicht vorhanden ist bzw. die Entwässerung des gesamten Innenstadtbereichs über die vorhandene und genehmigte Mischwasserkanalisation erfolgt.

Die Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Landeswassergesetzes (LWG) soll für die vorhandene und geplante Bebauung des Plangebiets in folgender Weise erfolgen: Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser wird bereits jetzt schon über die oben genannte Mischwasserkanalisation und Behandlungsanlagen in Gewässer eingeleitet (RÜ Mühlenstraße mit der Einleitungsstelle E 6/75, RÜB Ravensberger Straße mit der Einleitungsstelle E 6/76 und Kläranlage Heepen). Für die Einleitungen in die Weser-Lutter bestehen wasserrechtliche Erlaubnisse der oberen Wasserbehörde bis 2018. Es ist keine zusätzliche Verlegung von öffentlichen Mischwasserkanälen erforderlich. Die jetzige Anschlusssituation der Grundstücksentwässerung **Schmutz- und Niederschlagswasser** für den Neubau der Citypassage und den Umbau des Kaufhaus-Areals soll auch weiterhin beibehalten werden.

Insgesamt ist die Satzung der Stadt Bielefeld über die Entwässerung der Grundstücke (Entwässerungssatzung) in ihrer jeweils geltenden Form einzuhalten.

Zum **Schutz vor Überflutung durch außergewöhnliche Regenereignisse** oder unvorhersehbare Betriebsstörungen sollten die baulichen Anlagen, insbesondere die Zugänge zur Citypassage im Plangebiet durch geeignete konstruktive Maßnahmen überflutungssicher ausgestaltet werden. Als Bezugshöhe für die erforderlichen Maßnahmen gilt die Straßenoberfläche; es werden u.a. folgende bauliche Maßnahmen empfohlen:

- Erdgeschossfußböden sollten mindestens in einer Stufenhöhe oberhalb der Bezugshöhe angeordnet werden.
- Tiefgaragen, Keller und sonstige Räume unterhalb der Bezugshöhe sollten überflutungssicher ausgebildet werden, d.h. Kellerfenster und Kellerschächte sowie Zugänge, Zu- und Ausfahrten sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. durch ausreichend hohe Aufkantung/Schwellen gegenüber der Bezugshöhe) gegen oberflächliches Eindringen von Niederschlagswasser zu schützen. Die detaillierte Ausgestaltung ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen bzw. geplanten Geländeverhältnisse festzulegen.

Die baurechtlichen Vorgaben zur barrierefreien Zugänglichkeit sind bei der Wahl der Maßnahmen zu berücksichtigen.

b) Technische Erschließung

Das Plangebiet und das Umfeld werden von der **Stadtwerke Bielefeld GmbH** mit Wasser und Energie (Strom, Fernwärme) versorgt. Bereits im ursprünglichen Bebauungsplan Nr. III/3/01.16 sind dafür mit Blick auf die innenstadtypische, dichte Bebauung im Erdgeschoss und im Untergeschoss Flächen für Leitungstrassen innerhalb der überbaubaren und heute auch bebauten Flächen festgesetzt worden. In der Umsetzung sind die Anlagen teils nicht überall in den damals festgesetzten Flächen verlegt worden, auch sind nicht alle ursprünglich vorgesehenen Leitungstrassen umgesetzt worden.

Zu den Erfordernissen und Rahmenbedingungen bei der Berücksichtigung des Bestands und künftigen Bedarfs an Leitungstrassen haben neben der frühzeitigen Beteiligung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens parallel auch bereits aus Anlass der anstehenden Abriss- und Baumaßnahmen Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und den Stadtwerken sowie den betroffenen städtischen Ämtern (insbesondere Amt für Verkehr) stattgefunden. Der übergeordnete Leitungsbestand wird in der Planung daher auf Grundlage der Anregungen der Stadtwerke aus dem Beteiligungsverfahren und der konkretisierenden Abstimmungen dazu in Bezug auf die Umsetzung durch differenzierte Festsetzungen zu den künftigen Flächen für Leitungs- und Unterhaltungsrechte berücksichtigt.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Anlagen und Festsetzungen:

- Bereich Bahnhofstraße, Fläche L(V1): Schaltschränke Elektrizität im Erdgeschoss und zugehörige Leitungen auch im Untergeschoss. Durch Festsetzung der Fläche für Leitungs- und Betretungsrechte zu Unterhaltungszwecken soll der künftige Bestand und die Unterhaltung der Anlagen auf der hierfür nach der konkreten Vorhabenplanung erforderlichen und vorgesehenen Fläche bereits im Bebauungsplan gewährleistet werden. Im Untergeschoss werden die Leitungen dabei unter der Decke platziert. Um eine Nutzbarkeit der Räume auch darunter zu sichern, wird eine maximale Tiefe der Unterkante der Anlagen bzw. der Fläche für die Anlagen definiert. Die genaue Regelung des Leitungs- und Betretungsrechts selbst ist außerhalb des Bebauungsplans zwischen dem Vorhabenträger und den Stadtwerken zu vereinbaren.
- Bereich Zimmerstraße, Flächen L(V2) sowie G(V1): Bestehende Elektrizitätsanlagen/ Leitungen im Untergeschoss neben der bereits im Bestand vorhandenen Rampe zur Lieferzone aus der Zimmerstraße in einem bisher vorhandenen Flur/Nebenraum. Die Fläche L(V2) bezieht sich dabei auf die Anlagen selbst, die Fläche G(V1) umfasst den Nebenraum/Flur insgesamt, der zu Unterhaltungszwecken zugänglich sein soll. Im Übrigen gilt das gleiche, wie bei der Fläche L(V1).
- Bereich Zimmerstraße, Fläche L(V3): Elektrizitätsleitung aus der Zimmerstraße durch das Vorhabengrundstück auf das westlich benachbarte Grundstück. Die genaue Lage und Dimension der Leitung konnte zunächst nicht ermittelt werden. Parallel zur Offenlage wurden inzwischen bauliche Maßnahmen der Stadtwerke im Übergangsbereich zwischen der Zimmerstraße und dem bestehenden Gebäude durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Leitung einen Raum von 1 m Durchmesser einnimmt und unmittelbar östlich der Grenze zum Nachbargrundstück im Bereich der bestehenden Außenwand liegt. Nach Abstimmungen zwischen den Stadtwerken und dem Vorhabenträger soll die Leitung in der vorhandenen Lage verbleiben, die neue Wand des künftigen Gebäudes soll im Untergeschoss davor gestellt werden. Die Leitung wird in einem Kabelkanal o.ä. gefasst, darüber ist ein Versatz der Außenwand zurück auf die Grundstücksgrenze vorgesehen. Auf dieser Grundlage wird die Fläche L(V3) in einer Breite von 1,5 m direkt an die Grundstücksgrenze gelegt.

Die Unterhaltung der Leitung ist über Revisionsöffnungen im Bereich der vorgesetzten Außenwand im Untergeschoss sowie ggf. in der Außenwand zur Zimmerstraße vorgesehen. Die Fläche für Leitungs- und Betretungsrechte soll hier somit den Verlauf der Leitung selbst sowie die Zugänglichkeit zu Unterhaltungszwecken über die o.g. Revisionsöffnungen o.ä. bereits im B-Plan gewährleisten.

Für den Fall, dass sich im Rahmen der weiteren Abriss- und Bauarbeiten am Gebäude selbst ein im Inneren abweichender Verlauf der Leitungstrasse zeigen sollte, wird eine Ausnahmeregelung getroffen, die eine räumlich andere Lage des konkreten Rechts erlaubt, als in der Planzeichnung festgesetzt. Sofern sich dabei herausstellen sollte, dass zusätzlicher Spielraum über den in der Ausnahmeregelung gesetzten Rahmen von 3 m hinaus erforderlich wird, kommt darüber hinaus grundsätzlich die Anwendung von Befreiungen nach § 31(2) BauGB in Frage.

Im Übrigen gilt auch zur Fläche L(V3), dass die genaue Regelung des Leitungs- und Betretungsrechts selbst außerhalb des Bebauungsplans zwischen dem Vorhabenträger und den Stadtwerken zu vereinbaren ist.

- Bereich Zimmerstraße, Fläche GF (A, V): Bereich der bestehenden und künftig erweiterten Lieferzone im Untergeschoss, innerhalb derer neben der beibehaltenen Sicherung von Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten zu Lieferzwecken für ein Geschäft an der Stresemannstraße auch Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten für die Stadtwerke vorgesehen sind, um die Erreichbarkeit der Flächen L(V2) und L(V3) innerhalb des künftigen Gebäudes zu sichern.
- Bereich Stresemannstraße, Fläche L(F): Eine Fernwärmeleitung im Osten wird künftig unter der Decke des Untergeschosses geführt. Daher wird auch für diese Fläche eine Unterkante definiert, die nicht unterschritten werden darf, um gleichzeitig den geplanten Nutzungen des Gebäudes im Untergeschoss Rechnung zu tragen.

Die von der **Deutschen Telekom GmbH** mitgeteilten Telekommunikationslinien (TK-Linien) des Unternehmens liegen mit Ausnahme von Hausanschlussleitungen vollständig außerhalb an den Rändern des Plangebiets. Sie sind jedoch ebenfalls bei den künftigen Baumaßnahmen zu berücksichtigen, ihr Bestand ist zu sichern und Änderungen sind möglichst auszuschließen, um entsprechende Aufwendungen möglichst zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund sind auch Vertreter der Deutschen Telekom schon in die bereits begonnenen Gespräche zu den Baumaßnahmen (s.o.) einbezogen worden.

c) Brandschutz

Die Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes sind zu beachten. Sie werden soweit bekannt im Bestand als gesichert angesehen. Eine ausreichende Löschwasserbereitstellung sowie die Zugänglichkeit für die Feuerwehr ist zu gewährleisten (vgl. Technische Regeln der DVGW-Arbeitsblätter W 331 und W 405, BauO NRW). In der konkreten Planung des Vorhabens der zu revitalisierenden City-Passage ist ein Feuerwehranlaufpunkt in der Zimmerstraße vorgesehen, daneben dienen im Brandfall alle Eingänge zur Passage sowie zu den Treppenträumen als Angriffswege für die Feuerwehr.

5.4.3 Belange der sozialen Infrastruktur

Direkte Auswirkungen auf die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur sind nach heutigem Stand nicht gegeben.

5.4.4 Belange des Verkehrs

Die Anbindung an das umgebende Straßennetz ist über die frei für Kfz befahrbare Zimmerstraße einschließlich ihrer südlich abzweigenden Stichstraße gegeben. Die Zimmerstraße ist im Abschnitt zwischen Herforder Straße und Bahnhofstraße mit einem beidseitigen Fußweg ausgebaut und mündet im Westen in die Bahnhofstraße als Fußgängerzone. Über den begleitenden Fußweg werden die Zufahrten der beidseits anliegenden Parkhäuser und Lieferzonen geführt. Die Stichstraße aus der Zimmerstraße auf der Ostseite des Vorhabens zweigt ebenfalls über den hier abgesenkten Fußweg untergeordnet nach Süden ab. Die Zimmerstraße schließt im Osten an die Herforder Straße und damit an das weiterführende Straßennetz an. Die zulässige Geschwindigkeit liegt aufgrund der innerstädtischen Lage in dem Bereich grundsätzlich bei 50 km/h.

Bahnhofstraße und Stresemannstraße sind als Teile der Fußgängerzone nur eingeschränkt zu Lieferzwecken zeitweise befahrbar. Fußläufige Zugänge der bisherigen City-Passage liegen in diesen Abschnitten der Fußgängerzone sowie auch in der Zimmerstraße.

Im Übrigen dient der Verkehrsraum des umgebenden städtischen Straßennetzes auch der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer. Die Herforder Straße weist dabei separate Radwege auf. An der Einmündung Zimmerstraße Bahnhofstraße sowie im Bereich des Abzweigs der Stresemannstraße aus der Herforder Straße sind Fahrradabstellplätze an den Zugängen der Fußgängerzone installiert. Die Einbindung in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist über die nahegelegenen Bus- und Bahnhaltstellen Jahnplatz (rd. 200 m südlich) und Hauptbahnhof (rd. 300 m nördlich) gegeben. Zwischenliegend besteht unmittelbar im Eckbereich Stresemannstraße/Herforder Straße Zugang zur hier unterirdisch geführten StadtBahn an der Haltestelle Jahnplatz-Nord. Das Plangebiet und sein Umfeld sind somit sehr gut auch für den nichtmotorisierten Individualverkehr zu erreichen.

Die Gesamterschließung des Plangebiets sowohl für Kfz einschließlich Lieferfahrzeugen, als auch für Fußgänger soll grundlegend wie im Bestand beibehalten sowie teilweise bedarfsgerecht aktualisiert und verbessert werden.

Im Plangebiet selbst sind im Bestand zwei Parkhäuser vorhanden, eines mit rd. 100 Stellplätzen im Untergeschoss der Citypassage und eines mit rd. 460 Stellplätzen im 3. und 4. Obergeschoss des Kaufhof-Gebäudes. Von den Stellplätzen oberhalb des Kaufhofs sind 100 mit einer Grunddienstbarkeit zugunsten der benachbarten Sparkasse belegt. Dieses Nutzungsrecht besteht werktags jeweils von 1 Stunde vor bis eine Stunde nach Dienstzeit der Sparkasse, damit findet keine Nutzung durch die Sparkasse in den Abendstunden und am Wochenende statt. Bereits zur Bauvoranfrage ist eine Stellplatzberechnung für die zu revitalisierende City-Passage vorgelegt worden, welche nachweist, dass auch künftig für das Vorhaben eine Stellplatzzahl von insgesamt etwa 560 ausreicht. Dabei sind die Umstände eingeflossen, dass das Einkaufszentrum nicht gänzlich neu geplant, sondern im Rahmen der Revitalisierung lediglich von rd. 20.300 m² Verkaufsfläche im tatsächlichen und rd. 22.800 m² Verkaufsfläche im genehmigten Bestand auf künftig bis zu höchstens 26.000 m² Verkaufsfläche erweitert wird, dass eine hervorragende Anbindung an das städtische ÖPNV-Netz und auch das Radwegenetz besteht und dass die Innenstadt insgesamt sehr gut mit dezentral platzierten Parkhäusern und Parkplätzen ausgestattet ist. Des Weiteren ist dabei die grundlegende Zielsetzung der Stadt berücksichtigt worden, den Schwerpunkt der Innenstadterschließung auf den nicht-motorisierten Individualverkehr und ÖPNV zu legen.

Das Erschließungskonzept des Vorhabens sieht eine Verlagerung der Stellplätze insgesamt aus dem Untergeschoss heraus in die beiden bestehenden und zu erweiternden Ebenen der bisherigen Parkdecks oberhalb des Kaufhofs vor. Damit wird im Untergeschoss Raum geschaffen, die Anlieferung anhand heutiger Fahrzeuganforderungen und sonstiger Erschlie-

ßungsbedürfnisse sinnvoll neu zu ordnen. Im Untergeschoss kann damit ein insgesamt funktionaler, zentraler „Hof“ für die Anlieferung und auch die Entsorgung geschaffen werden. Diese immissionsträchtigen Tätigkeiten können damit vollständig im künftigen Gebäude abgewickelt werden. Gleichzeitig werden die Verkehrsabläufe in der Zimmerstraße damit in gewissem Maße gebündelt, indem eine der bisher dicht aufeinander folgenden Parkhauszu-/abfahrten künftig entfällt. Eine weitere, untergeordnete Lieferzone wird exklusiv für eines der größeren Geschäfte des erneuerten Einkaufszentrums von der Stichstraße der Zimmerstraße aus erschlossen und ebenfalls mit den o.g. Vorteilen aus Immissionsschutzsicht vollständig im Gebäude platziert. Der Nachweis der Befahrbarkeit mit Fahrzeugen in der Kategorie eines 3-achsigen Müllfahrzeugs ohne Beeinträchtigung von Nachbarflächen ist durch Prüfung der entsprechenden Schleppkurven erbracht worden. Insgesamt wird eine städtebaulich geordnete Liefersituation vorbereitet.

Auf Grundlage dieser Erschließungskonzeption ist eine verkehrstechnische Untersuchung eingeholt worden (Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan III/3/100 „City-Passage“ Bielefeld, Ing.-Gesellschaft Masuch+Olbrisch, Oststeinbek, 02.03.2015). Darin wurden die folgenden drei wesentlichen verkehrlichen Aspekte geprüft:

- Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens im relevanten Umfeld des Plangebiets im Vergleich zwischen einer allgemein anzunehmenden Verkehrsmengenentwicklung und einer Verkehrsmengenentwicklung unter Einbeziehung des Vorhabens.
- Prüfung der Leistungsfähigkeit des betroffenen Straßennetzes und bei Bedarf Ermittlung erforderlicher Maßnahmen an den Verkehrswegen.
- Prüfung der Leistungsfähigkeit der angepassten Parkdeckzu-/abfahrt.

Neben der erforderlichen Grundlage für die Bewertung der verkehrlichen Abläufe dient die Verkehrsuntersuchung insbesondere auch der Ermittlung belastbarer Eingangsdaten für die schalltechnische Untersuchung in Bezug auf den Verkehrslärm (siehe folgendes Kapitel).

Als Betrachtungsraum ist die Zimmerstraße, der Knotenpunkt Zimmerstraße/Herforder Straße und die von dort nach Norden und Süden abzweigenden Äste der Zimmerstraße bis zum Willy-Brand-Platz im Norden und zur Friedrich-Ebert-Straße im Süden angesetzt worden. Dieser Betrachtungsraum wird als angemessen und ausreichend angesehen, da bereits in der Zimmerstraße vielfältige weitere Nutzungen einschließlich weiterer Parkhäuser und Lieferzonen erschlossen werden und somit unmittelbar hier bereits eine Vermischung des Verkehrs aus dem Vorhaben mit dem sonstigen lokalen Innenstadtverkehr erfolgt.

Als Grundlage der Prognose sind durch Zählungen an einem Donnerstag und einem Samstag im November 2014 aktuelle Knotenstromdaten erfasst worden. Auf dieser Grundlage sind die Spitzenstunden für werktags und samstags ermittelt worden, die jeweils in den Nachmittagsstunden liegen. Es wurde dabei werktags und samstags eine nahezu identische Verkehrssituation festgestellt.

Für die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens ist ein Prognosezeitraum bis 2025/2030 angesetzt worden. Dieser wird als sinnvoll und angemessen angesehen und bei vergleichbaren Projekten derzeit regelmäßig angewandt. Bei der Prognose sind nach Auskunft des Gutachters insgesamt konservative Ansätze „auf der sicheren Seite“ angewandt worden. So ist in Bezug auf die allgemeine Verkehrsentwicklung anerkannter Maßstäbe aufgrund verschiedener gesamtgesellschaftlicher Entwicklungen (weitere Flexibilisierung der Arbeitswelt, Benzinpreispolitik etc.) für die kommenden 15-20 Jahre nicht mehr mit relevanten Erhöhungen des Aufkommens an motorisiertem Individualverkehr zu rechnen. Dennoch wird im Gutachten eine allgemeine Erhöhung des Tagesverkehrsaufkommens (DTV) um 5 % angesetzt. Laut Gutachter ist ein Niederschlag dieser allgemeinen Erhöhung der Tagesbelastung auf die maßgebenden Hauptverkehrszeiten jedoch nicht mehr zu erwarten.

Bei der Abschätzung des künftigen Gesamtverkehrsaufkommens einschließlich Vorhaben sind insbesondere die erweiterten Verkaufsflächen maßgeblich. Die ergänzenden Angebote des Einkaufszentrums mit Gastronomie, Dienstleistung und Büros bringen laut Gutachter nur ein geringes zusätzliches Kundenverkehrsaufkommen mit sich. Die Verkehrsprognose wird auf dieser Grundlage aus orts- und nutzungsspezifischen Ansätzen zur Nachfrageintensität, allgemeingültigen Ansätzen und Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten entwickelt. Innenstadtinterne Wechselwirkungen werden mit rd. 15 % des Gesamtverkehrsaufkommens berücksichtigt, obwohl diese aufgrund der Lage des Projekts inmitten der Innenstadt und Fußgängerzone tatsächlich wohl höher liegen werden. Weitere Minderungen wie Mitnahmeeffekte oder Ergänzungsnutzungen aus angrenzenden Innenstadtangeboten werden nicht angesetzt. Weitere Details zu den Eingangsdaten der Prognose sind dem Gutachten selbst zu entnehmen (insbesondere Kapitel 5 einschließlich Tabelle und Erläuterungen in Kapitel 5.2).

Im Ergebnis wird bei allgemeiner Verkehrsentwicklung (Nullprognose 2025/2030) eine Querschnittsbelastung von DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) rd. 17.560 und rd. 16.770 im nördlichen und südlichen Abschnitt der Herforder Straße und rd. 5.080 in der Zimmerstraße sowie 3.570 an der Parkdeckzufahrt in der Zimmerstraße (Spindel) festgestellt. Die entsprechenden DTV-Werte für die Gesamtprognose mit Centererweiterung liegen bei rd. 17.910 und rd. 17.060 im nördlichen und südlichen Abschnitt der Herforder Straße, rd. 5.720 in der Zimmerstraße und rd. 4.190 an der Parkdeckzufahrt in der Zimmerstraße. Nach Gutachterangabe liegt die Verkehrserhöhung durch das revitalisierte Einkaufszentrum damit bei Querschnittsbelastungen von werktags rd. 640 Kfz/Tag und 60 Kfz/h in der Spitzenstunde sowie samstags rd. 770 Kfz/Tag und rd. 70 Kfz/h in der Spitzenstunde jeweils einschließlich Lieferverkehr.

Die auf dieser Grundlage erstellte Leistungsfähigkeitsbewertung nach HBS ergibt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Herforder Straße/Zimmerstraße in den maßgebenden Hauptverkehrszeiten sowohl werktags, als auch samstags und sowohl mit, als auch ohne Berücksichtigung der Centererweiterung in die Qualitätsstufe C auf der Bewertungsskala von A bis F einzustufen ist. Damit ist der Verkehrszustand als stabil zu bewerten. Es ergeben sich keine relevanten Auswirkungen der Centererweiterung im umgebenden Straßennetz.

In die Leistungsfähigkeitsberechnung der künftigen Parkdeckzufahrt ist neben der Verkehrsprognose auch eine im Verkehrsgutachten dargestellte Auswertung der Auslastung der bisher vorhandenen Parkdecks über die letzten Monate hinweg einschließlich der Vorweihnachts- und Weihnachtszeit eingeflossen. Das Parkdeck weist im Bestand danach eine deutlich ausreichende Kapazität auf. Zur Entlastung des Straßenraums der Zimmerstraße von rückstauenden Fahrzeugen ist anhand der verkehrsgutachterlichen Empfehlung eine Verlagerung der Abfertigungsanlagen der Parkdecks vom Fuß der „Spindel“ auf die Parkebenen selbst in die Projektplanung einbezogen worden. Unter dieser Voraussetzung ist die künftige Parkdeckzu- und -abfahrt der Qualitätsstufe B nach HBS zuzuordnen und somit ebenfalls verträglich möglich.

In der Gesamtschau bestehen aus gutachterlicher Sicht keine Bedenken gegen die geplante Revitalisierung der City-Passage. Die Stadt erachtet die vom Gutachter gewählten Ansätze und die Ergebnisse insgesamt als plausibel und schließt sich den Bewertungen an. Demnach können die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen durch geringe Anpassungen des Programms der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Zimmerstraße/Herforder Straße angemessen und ausreichend berücksichtigt werden. Bauliche Eingriffe in die umgebenden Straßenräume werden somit aus Anlass des Vorhabens nicht erforderlich. Die Verkehrsmengenprognose für 2025/2030 wird als realistische und belastbare Grundlage zur Ermittlung der künftigen Verkehrslärmsituation angesehen.

Ein gesonderter verkehrlicher Untersuchungsbedarf für die in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogenen Flächen des vorhandenen Kerngebiets im südwestlichen Eckbereich Bahnhofstraße/Stresemannstraße wird nicht gesehen, da die Liefertätigkeiten hierfür wie auch bereits im Bestand teils wiederum über das Untergeschoss des Einkaufszentrums und teils direkt durch die Fußgängerzone in den hierfür vorgesehenen Zeiten erfolgt. Auch mit Blick auf die Stellplatzsituation ergeben sich hier keine relevanten Änderungen.

Auch unabhängig von dem Vorhaben sind in den nächsten Jahren Bauarbeiten an den Kanälen und Leitungen erforderlich, z.B. da die Anlagen (Kanäle) teils noch von Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts stammen. Zur zeitlichen Abstimmung der Maßnahmen untereinander sowie auch mit Blick auf die Umsetzung des Vorhabens sind bereits Abstimmungen zwischen den zuständigen Stellen begonnen worden, die außerhalb des Bauleitplanverfahrens kontinuierlich fortgeführt werden sollen. Ziel ist auch in verkehrlicher Hinsicht ein möglichst reibungsloser Ablauf der verschiedenen Baumaßnahmen.

5.4.5 Belange des Immissionsschutzes

Der Ursprungsplan erlaubt im Kerngebiet ab dem 1. Obergeschoss Wohnnutzungen. In den Eckbereichen Bahnhofstraße/Zimmerstraße und Bahnhofstraße/Stresemannstraße sind entsprechende Wohnungen teils vorhanden, gleiches gilt für die jeweils gegenüberliegende Bebauung der an das Plangebiet angrenzenden Straßen sowie den Blockinnenbereich östlich der Stichstraße aus der Zimmerstraße. Vor diesem Hintergrund sind die **Immissionsschutzbelange** zu prüfen und zu berücksichtigen. Dazu wurden u.a. auf Grundlage der Verkehrstechnischen Untersuchung Gutachten zu den Aspekten Schall und Licht eingeholt.

a) Schallimmissionen

Von Relevanz ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens hier insbesondere der **Gewerbelärm** (z.B. Stellplätze in den Parkgeschossen einschließlich Zu-/Abfahrtsbereiche, Zu-/Abfahrtsbereiche der Lieferzonen sowie Lüftungsanlagen und sonstige ggf. emittierende technische Bauteile). Auch ist zu prüfen, inwieweit sich die **Verkehrslärmimmissionen** aufgrund der Planung relevant verändern. Das Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan III/3/100 Revitalisierung der City-Passage Bielefeld, Lärmkontor GmbH Hamburg, 09.03.2015) ist auf Grundlage der konkreten Projektplanung des Vorhabens sowie der Verkehrstechnischen Untersuchung erstellt worden. Im einbezogenen Bereich des vorhandenen Kerngebiets an der Ecke Bahnhofstraße/Stresemannstraße wird die Nutzungsart grundsätzlich nicht geändert, schalltechnisch relevante Änderungen der vor Ort vorhandenen Nutzungen werden hier somit nicht erwartet, daher wird an dieser Stelle keine gutachterliche Betrachtung der künftigen Fortentwicklung als erforderlich angesehen.

Die wesentlichen Eingangsdaten und Ergebnisse des Schallgutachtens werden im Folgenden dargelegt:

Der Beurteilung der Geräuschsituation ist die **TA Lärm** zugrunde gelegt. Die danach maßgeblichen **Immissionsorte** sind vom Gutachter aufgrund einer Ortsaufnahme und ergänzender Informationen der Stadtverwaltung bestimmt worden. Diese liegen an den jeweils örtlich vorhandenen Wohnungen in der Randbebauung des Baublocks zwischen Zimmerstraße, Bahnhofstraße, Stresemannstraße und Herforder Straße sowie auf den jeweils gegenüberliegenden Straßenseiten. Sie erstrecken sich insbesondere entlang der Zimmerstraße teils bis hinunter in die Ebene des 1. Obergeschosses.

Im Plangebiet selbst und auf den nördlich angrenzenden Flächen entspricht dies der rechtskräftigen Festsetzung des Ursprungsplans, der im Kerngebiet eine Wohnnutzung ab dem II. Vollgeschoss (= 1. Obergeschoss) zulässt.

Aufgrund der sogenannten „akzeptorbezogenen“ Betrachtungsweise der TA Lärm ist neben dem Lärm durch die Planung selbst auch die **Vorbelastung** aus dem Umfeld einzubeziehen. Diese ist hier durch vielfältige innenstadttypische Nutzungen in den umgebenden Flächen des festgesetzten oder faktischen Kerngebiets um die Fußgängerzone insgesamt geprägt. Eine detaillierte Bestandsaufnahme wird im vorliegenden Fall wegen dieser Lage und städtebaulichen Situation und weil mit der Planung keine Ansiedlung zusätzlicher, lärmempfindlicher Nutzungen vorbereitet wird, nicht als erforderlich angesehen. Der Vorbelastung wird somit im vorliegenden Fall auf Grundlage des Abschnitts 3.2 der TA Lärm Rechnung getragen, indem der Schallgutachter von einer Abstimmung des Vorhabens auf einen um 6 dB(A) reduzierten Wert gegenüber den maßgeblichen **Immissionsrichtwerten der TA Lärm für Kerngebiete** von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht ausgeht.

Folgende wesentliche **Parameter der Projektplanung** sind im Schallgutachten berücksichtigt worden:

- Öffnungszeiten der revitalisierten City-Passage im Tagzeitraum bis 21:30 Uhr.
- Lieferverkehr (Lkw über 3,5 t) im Tagzeitraum (6 Uhr bis 22 Uhr)
- Hauptlieferzone im Untergeschoss an gleicher Stelle, wie im Bestand mit Abwicklung von 85 % des Lieferverkehrs über eine Rampe mit 10 % Steigung, ohne Tor zur Straße hin und mit Richtcharakteristik, kein wesentlicher Schallbeitrag durch Verladegeräusche aufgrund der Lage der Verladung im Tiefgeschoss
- Zusätzliche Lieferzone auf der Ostseite des Gebäudekomplexes mit Zu-/Abfahrt in die Stichstraße aus der Zimmerstraße mit Abwicklung von 15 % des Lieferverkehrs, Ansatz einer Verladung von 20 Paletten und 5 Rollcontainern pro Tag, Verladegeräusche aus dem Tor als Innenpegel der Lieferzone, Schalldämmmaß des Tors $R'w = 15 \text{ dB(A)}$
- Oberflächen der Parkdecks im 3. Obergeschoss aus Betonplatten und im 4. Obergeschoss mit Kunststoffbeschichtung ähnlich einer asphaltierten Oberfläche
- Einkaufswagen können von den Kunden mit auf die Parkdecks genommen werden, dort sind entsprechende Sammelstellen vorgesehen
- Die Parkdecks liegen teils unterhalb der jeweils folgenden Geschossebene und damit im Inneren des Gebäudekomplexes, hier werden entsprechende Flächenschallquellen an den Fassaden des Gebäudes angesetzt
- Bei geschlossenen Teilen der Parkdecks werden die Fassaden als ausreichend schalldämmend angenommen, so dass sie nicht als schallemittierende Flächen anzusehen sind
- Lage der Zu-/Ausfahrt des Parkhauses im Nordosten, innerhalb des bestehenden/ künftigen Gebäudes, aber nach oben offen
- Ansatz eines dauerhaft geöffneten Tors der Parkhauszu-/abfahrt, Berücksichtigung der gegebenen Richtcharakteristik
- 6 Standorte für Haustechnikanlagen überwiegend im 3.-5. Obergeschoss, ein Standort auch im 2. Obergeschoss, jeweils Ansatz von spezifischen Schalleistungspegeln für die Anlagen

Das Verkehrsaufkommen des Kunden- und Lieferverkehrs ist aus Angaben des Vorhabenträgers und der Verkehrstechnischen Untersuchung (s.o.) hochgerechnet worden.

Folgende **Ergebnisse zum Gewerbelärm** sind festzuhalten: Die in die schalltechnische Untersuchung eingeflossenen bautechnischen Parameter entsprechen dem heutigen Stand der Technik. Detailfestsetzungen zur Verwendung bestimmter Materialien wären für die Umsetzung und den Betrieb unpraktikabel.

Sofern sich entgegen der bisherigen Erwartung in der weiteren Projektplanung hier Erfordernisse bestimmter Auflagen ergeben sollten, können diese nach derzeitiger Kenntnis im Baugenehmigungsverfahren getroffen werden. Ein Festsetzungsbedarf ist diesbezüglich somit nicht zu sehen.

Die Standorte und maximal denkbaren Beurteilungspegel der Haustechnikanlagen sind jedoch grundlegend relevant für eine nachbarverträgliche Entwicklung des Vorhabens in Bezug auf Schallschutzbelange. Daher werden entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen. Weiterhin werden im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, die gewährleisten, dass eine Nutzung des Parkhauses in der Nachtzeit unterbleibt.

Zur Einhaltung des „Spitzenpegelkriteriums“ nach TA Lärm in der Nachtzeit ist ein Abstand von mindestens 19 m zwischen einem Stellplatz auf einem der Parkdecks und dem nächstgelegenen Wohnraumfenster erforderlich. Eine Nutzung des Parkhauses während der Nachtzeit ist, wie oben dargelegt, nicht vorgesehen, daher ergibt sich hieraus kein zusätzlicher Festsetzungsbedarf.

Auf Grundlage der Rahmenbedingungen und Festsetzungen ergibt sich folgende Schallsituation im Umfeld in Bezug auf den Gewerbelärm:

An allen umgebenden Immissionsorten werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete (60 dB(A) tags/45 dB(A) nachts) um mindestens 6 dB(A) unterschritten. Dabei liegen die Unterschreitungen an den Ostseiten der Bebauung entlang der Bahnhofstraße sowie an Immissionsorten direkt gegenüber den Zu-/Abfahrten des Gebäudekomplexes in der Zimmerstraße in einigen Geschossen genau bei 6 dB(A), an allen übrigen Immissionsorten teils deutlich darunter.

Nach der TA Lärm sind **Verkehrsrgeräusche auf öffentlichen Straßen** in einem Abstand von 500 m zu einem Bauvorhaben durch organisatorische Maßnahmen soweit möglich zu mindern, wenn sie den Beurteilungspegel der Verkehrsrgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden. Im vorliegenden Fall erfolgt eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr unmittelbar in der Zimmerstraße, da hier vielfältige weitere Nutzungen vorhanden sind, die ebenfalls über diese Straße erschlossen sind. Bereits aus diesem Grund sind aus Anlass des Vorhabens aufgrund der kumulierten o.g. Bedingungen keine solchen Maßnahmen erforderlich.

Da in dem zentral gelegenen Plangebiet und seinem Umfeld jedoch aufgrund der umgebenden Hauptverkehrsstraßen und der innenstadtypischen Nutzungen von einer deutlichen Verkehrslärmvorbelastung auszugehen ist, ist für den Abschnitt der Zimmerstraße zwischen Fußgängerzone im Westen und Knotenpunkt Zimmerstraße/Herforder Straße im Osten dennoch eine Gegenüberstellung der für 2025/2030 zu erwartenden Verkehrslärmbelastung mit und ohne das Vorhaben erfolgt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete - die hier auch für das Kerngebiet angewandt werden, da aufgrund gegebener Festsetzungen und der örtlich vorhandenen Situation auch Wohnnutzungen zu einem deutlichen Anteil vorhanden sind - von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts im Hinblick auf den Verkehrslärm an den Immissionsorten westlich der Zu-/Abfahrten des Vorhabens durchgängig unterschritten bzw. eingehalten werden. Erhöhungen durch das Vorhaben sind hier nur teilweise zu erwarten und liegen durchgängig unter 0,5 dB(A). Im Abschnitt in Richtung Herforder Straße sind bereits unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsprognose (Nullprognose 2025/2030) teils Vorbelastungen zu erwarten, die eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrs-

lärmschutzverordnung von 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts mit sich bringen werden. Auch hier ergeben sich zusätzliche Erhöhungen unter Berücksichtigung des Vorhabens, diese liegen tags durchgängig bei weniger als 1 dB(A) (0,7-0,8 dB(A)) und nachts bei höchstens 0,1 dB(A). Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, die in der Rechtsprechung als oberste Schwelle zur Gesundheitsgefahr angesprochen werden, werden an den meisten Immissionsorten noch unterschritten, überwiegend um mehrere dB(A). Lediglich an den der Herforder Straße nächstgelegenen Immissionsorten werden sie nachts bis zum ersten, an einem Gebäude auch bis zum zweiten Obergeschoss, knapp erreicht.

Der Schallgutachter wertet die zusätzlichen Erhöhungen durch das Vorhaben als geringfügig und verweist darauf, dass die prognostizierten Erhöhungen der DTV im Vergleich zwischen der Nullprognose 2025/2030 und der Gesamtprognose mit Centererweiterung unterhalb üblicher Prognoseunsicherheiten der Verkehrsmengen auf Straßen liegen. Die Stadt schließt sich dieser Bewertung an, sie wird auch angesichts der hohen Gesamtmenge des Verkehrs und der demgegenüber auch im Verhältnis sehr geringen, zu erwartenden Erhöhung durch das Vorhaben als nachvollziehbar und sachgerecht angesehen.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass vor einigen Jahren in der Herforder Straße zwischen dem Willy-Brandt-Platz und der Friedrich-Ebert-Straße ein baulicher Eingriff erfolgt ist, der auch ein Erstattungsverfahren für passiven Schallschutz zur Folge hatte. Die damals (2005) zu Grunde gelegte Prognose der Verkehrsmenge lag bei rd. 17.490 Kfz/24 h auf der Herforder Straße und damit in einem ähnlichen Rahmen, wie die aktuellen Prognosen (siehe vorangegangenes Kapitel). Daher wird davon ausgegangen, dass auch im Knotenpunktbereich Zimmerstraße/Herforder Straße damals passive Schallschutzmaßnahmen vorbereitet worden sind, die auch unter Berücksichtigung der aktuellen Planung weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichern.

Das Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen der Kompensation wird im Rahmen der vorliegenden Planung diesbezüglich somit in der Gesamtschau nicht gesehen.

Eine Einbeziehung der Vorbelastungen durch den Schienenverkehrslärm auf der rd. 120 m westlich verlaufenden Bahnstrecke Ruhrgebiet – Hannover wird angesichts aktueller Daten der Deutschen Bahn sowie auch mit Blick auf die zwischenliegenden Baublöcke der Innenstadt westlich der Bahnhofstraße nicht als erforderlich angesehen. Damit ist von einer sehr geringen Lärmvorbelastung durch die Bahnstrecke auszugehen. Auch bei energetischer Addition mit dem Straßenverkehrslärm ergeben sich somit keine Hinweise auf eine Relevanz des Schienenlärms für die vorliegende Planung.

Im Ergebnis ist insgesamt festzustellen, dass die Immissionsschutzbelange der Nachbarschaft unter Einbeziehung der oben dargelegten Festsetzungen zu Nutzungszeiten sowie zur Platzierung und schalltechnischen Ausstattung der haustechnischen Anlagen in der Planung angemessen berücksichtigt werden können und das eine nachbarverträgliche Umsetzung des Vorhabens auch aus Schallschutzsicht möglich ist.

c) Lichtimmissionen

Auch Lichtimmissionen können in der Planung und Umsetzung Bedeutung erlangen, zu nennen sind insbesondere die Parkgeschosse mit dem dort zu erwartenden Fahrverkehr und der Beleuchtung, ggf. auch die Zu- und Abfahrtsbereiche des Gebäudekomplexes.

Auf Grundlage der konkreten Projektplanung für das Parkhaus/die Parkdecks mit Fahrgassen, Zu-/Abfahrtsbereichen und Beleuchtungsplanung ist eine gutachterliche Untersuchung der Lichtimmissionen eingeholt worden (City-Passage Bielefeld, Lichtimmissionsgutachten, licht raum stadt planung gmbh, Wuppertal, März 2015).

Zu betrachten sind dabei die folgenden Aspekte, die Störungen im Umfeld durch Lichtimmissionen mit sich bringen können:

- Raumaufhellung durch die Beleuchtung der Parkdecks
- Blendung durch die Lichtquellen der Parkdeckbeleuchtung
- Blendung durch Pkw-Schweinwerfer auf den Parkdecks

Für die Bewertung der ersten beiden Aspekte wird im Gutachten die entsprechende „Richtlinie zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ („Licht-Richtlinie“ des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI)) von Mai 1993 zu Grunde gelegt. Für bewegte Lichtquellen wie die o.g. Pkw-Scheinwerfer liegen keine einschlägigen Richtlinien o.ä. vor. Hierfür hat der Gutachter daher eine „geometrische Bewertung“ durchgeführt, d.h. es ist geprüft worden, inwieweit die Scheinwerfer von bestehenden Bauteilen, insbesondere den Brüstungen der Parkdecks, „abgedeckt“ werden. Zu Grunde gelegt wurde dabei in Bezug auf eine konservative Betrachtung „auf der sicheren Seite“ als Bemessungsfahrzeug ein Pkw mit einer Schweinwerferhöhe von 1,20 m (z.B. SUV). Entsprechend der Projektplanung ist insgesamt von einer lichtdichten Ausführung der Brüstungen der Parkdecks auszugehen.

Im Ergebnis ist festgestellt worden, dass das Beleuchtungskonzept der Projektplanung mit Stand zum März 2015 noch einzelner umsetzbarer Optimierungen bedarf, um eine vollständige Nachbarverträglichkeit herzustellen. Insbesondere bisher geplante Standorte für Mastleuchten sind zu verändern, die abschirmende Wirkung einer Brüstung in Richtung Bahnhofstraße ist geringfügig zu erhöhen (z.B. mit einem zusätzlichen Blendblech). Das Beleuchtungskonzept kann im Zuge der weiteren Projektplanung entsprechend angepasst werden, erforderliche Auflagen können auf Genehmigungsebene getroffen werden. Das Gutachten hat nachgewiesen, dass eine nachbarverträgliche Beleuchtungsplanung und Ausbildung der Brüstungen in Bezug auf Lichtimmissionen möglich ist. Ein entsprechender „Konflikttransfer“ auf die Ebene der Genehmigungsplanung ist hier daher zulässig.

Vor diesem Hintergrund geht die Stadt insgesamt davon aus, dass die Planung in der vorhandenen Innenstadtlage und dem Umfeld der dortigen Kerngebietsflächen auch im Hinblick auf Lichtimmissionen nachbarverträglich umgesetzt werden kann.

d) Luftqualität

Die unmittelbare Nähe des Planungsgebiets zu stark verkehrsbelasteten Straßen wie der Herforder Straße, der Feilenstraße etc. bringt eine relativ stark belastete Luft in der Umgebung mit sich. Bis zum Prognosejahr 2025 erwartet das Umweltamt im umliegenden Gebiet bereits ohne die revitalisierte City-Passage eher noch eine zunehmende Verkehrsmengenbelastung. Die alleinige Lieferantenzufahrt über die Zimmerstraße wird auf dieser Straße zu einer deutlichen Mehrbelastung führen. Nach überschlägiger Berechnung mit dem Programm IMMISLuft 6.0 zur Ermittlung der Immissionswerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid ist aufgrund des Abstands des Plangebiets zur Herforder Straße und der vorgelagerten vier- bis fünfstöckigen Blockbebauung aber nicht mit einer Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für NO_2 und PM_{10} zu rechnen.

Diese allgemeine Problematik kann durch eine Änderung des Bebauungsplans aber angesichts der zentralen Innenstadtlage weder ausgelöst, noch relevant positiv beeinflusst werden. Die Belastung der Luft durch die Planung und das Vorhaben wird als nicht erheblich eingestuft.

e) Sonstige Immissionen

Probleme aufgrund sonstiger ggf. beeinträchtigender oder auch schädlicher Immissionen (Gerüche, Erschütterungen etc.) sind nach heutigem Kenntnisstand nicht erkennbar.

5.4.6 Belange der Belichtung und Besonnung

Mit der Planung und dem Vorhaben werden im rückwärtigen Bereich des Baublocks Zimmerstraße sowie Stichstraße aus der Zimmerstraße/Bahnhofstraße/Stresemannstraße Veränderungen in der Geometrie des Bauvolumens gegenüber dem tatsächlichen örtlichen Bestand sowie auch gegenüber den (bisher nicht vollständig ausgeschöpften) Baumöglichkeiten nach dem Ursprungsplan vorbereitet. Um festzustellen, inwieweit die Belange der Belichtung und Besonnung der Nachbarschaft durch die Planung betroffen sein können, sind daher Verschattungsanalysen eingeholt worden (City-Passage Bielefeld, Untersuchung 2015 und Vergleich B-Plan gegenüber Planung 2015, jeweils licht raum stadt planung gmbh, Wuppertal, 11./17.02.2015). Gegenübergestellt wurden in den Verschattungsstudien der vorhandene Gebäudebestand, die baulichen Nutzungsoptionen nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan und das aktuelle Vorhaben.

Als Beurteilungsgrundlage steht die DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen – Allgemeine Anforderungen“, Ausgabe 2011/07 zur Verfügung. Eine verbindliche Grundlage für die Bewertung von Verschattungssituationen gibt es jedoch nicht. Grundsätzlich ist bei Einhaltung bauordnungsrechtlicher Abstandsvorschriften zunächst von ausreichenden Belichtungs- und Besonnungsverhältnissen auszugehen. Eine projektbezogene, nähere Betrachtung wird hier jedoch als sinnvoll angesehen, um das Bild der aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Gegebenheiten zu vervollständigen.

Die o.g. DIN zeigt einen Orientierungsrahmen für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verschattungen auf. Dieser Orientierungsrahmen empfiehlt eine mögliche Mindestdauer der Besonnung von 4 Stunden zur Tag- und Nachtgleiche sowie von einer Stunde am 17. Januar.

Die Gutachter kommen zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass

- die Ansätze der DIN im Bestand in allen Obergeschossen der nördlichen Nachbarbebauung erfüllt sind,
- bei einer Ausschöpfung der Baumöglichkeiten des rechtskräftigen Bebauungsplans spürbare zusätzliche Verschattungen auftreten würden, die Ansätze der DIN jedoch weiterhin in allen Obergeschossen der nördlichen Nachbarbebauung erfüllt blieben,
- die Ansätze der DIN auch bei Prüfung des Vorhabens im 2. und 3. Obergeschoss der nördlichen Nachbarbebauung vollständig erfüllt bleiben, die empfohlenen Besonnungszeiten im 1. Obergeschoss in den Monaten Februar bis Oktober ebenfalls voll erfüllt bleiben, nicht jedoch von November bis Januar.

Die Zumutbarkeit der Verschattung unterliegt der Einzelfallbeurteilung. Die Gutachter bewerten die zusätzliche Verschattung des 1. Obergeschosses aufgrund des Vorhabens wie folgt: *„Zu berücksichtigen ist, dass in einem innerstädtischen, hochverdichteten Bereich eine mehrgeschossige Bauweise typisch ist, sodass eine Verschattung der unteren Geschosslagen im Winter nicht auszuschließen und eher üblich ist.“*

Die Stadt erachtet diese Bewertung aufgrund der äußerst zentralen Lage des Plangebiets inmitten der Bahnhofstraße als zentraler Achse der nördlichen Fußgängerzone als sachgerecht und vertretbar und schließt sich ihr an.

Ergänzend ist festzuhalten, dass nach heutiger städtebaulicher Auffassung - anders als noch bei der Aufstellung des Ursprungsplans - im Kerngebiet davon ausgegangen wird, dass Wohnnutzungen in zentralster Innenstadtlage nur in den obersten Geschossen sinnvoll untergebracht sind. Unter anderem aus diesem Grund werden die an das Vorhaben südwestlich angrenzenden Nachbarflächen des Eckbereichs Bahnhofstraße/ Stresemannstraße als Ergänzungsflächen in den vB-Plan einbezogen, hier werden Wohnungen künftig nur noch ab dem vorletzten Vollgeschoss (4. Vollgeschoss) zugelassen. Dies entspricht hier auch den überwiegenden Gegebenheiten sowie einem weiteren bekannten konkreten Bauvorhaben. Im nordwestlichen Eckbereich nördlich des Vorhabens wird eine solche Vorgehensweise zum derzeitigen Zeitpunkt nicht für sinnvoll gehalten, da die vorhandenen Verhältnisse in nennenswertem Umfang Wohnnutzungen auch unterhalb des vierten Vollgeschosses aufweisen. Ein konkretes Planungserfordernis ist diesbezüglich hier somit bisher nicht gegeben. Bei eventuellen künftigen Entwicklungsabsichten für den nordwestlichen Eckbereich bietet sich jedoch eine vergleichbare Herangehensweise an.

5.4.7 Belange des Klimas

Das Plangebiet bildet ein Stadtkern-Klimatop innerhalb der innerstädtischen Hitzeinsel mit extremer sommerlicher Wärmebelastung von 33 bis 36 °C von Juni bis September. Die Belüftung durch den übergeordneten Wind ist aufgrund der hohen und dichten Bebauung sehr reduziert. Eine stadtklimarelevante bodennahe Belüftung durch Kaltluft besteht nicht. Die mikro- und bioklimatischen Bedingungen sind für die wohnende Bevölkerung tags und nachts sowie für die arbeitende Bevölkerung tagsüber insgesamt sehr ungünstig.

Die ungünstige klimatische Situation ergibt sich aus der direkten Innenstadtlage und kann durch die vorliegende Planung nur begrenzt beeinflusst werden.

Wesentliche empfehlenswerte Minderungsmaßnahmen liegen angesichts des Innenstadtstandorts in einer Ausbildung der Gebäudeoberflächen in hellen Farben und in einer zumindest anteiligen Umsetzung einer Dachbegrünung. Auch Fassadenbegrünungen wären klimatisch wünschenswert, die Umsetzung ist jedoch zumindest in den straßenzugewandten Bereichen aufgrund der starken Frequentierung der Fußgängerzone und der angrenzenden Innenstadtstraßen bis an die Gebäudeaußenwände erschwert. Auch eine Beschattung der Erdgeschosszone ist wünschenswert, dabei sind jedoch auch städtebaulich-stadtgestalterische Aspekte einer möglichst großzügigen Raumwirkung des Straßenraums insbesondere der Fußgängerzone zu berücksichtigen.

Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist ein Bereich auf den Technikbauteilen eingetragen, auf dem konkret eine Dachbegrünung vorgesehen ist. Im kooperativen Verfahren zur Fassadengestaltung ist eine helle Materialwahl der überwiegenden Teile der künftigen Fassaden erfolgt. Auch die obere Parkdeckebene ist entsprechend der Empfehlungen mit einer hellen Beschichtung vorgesehen. Damit werden Minderungsmaßnahmen in Bezug auf die Belange des Klimas soweit im Rahmen der weiteren Planungsziele möglich, bei Planung, Umsetzung und/oder Betrieb berücksichtigt.

Die Möglichkeiten der Platzierung von Photovoltaikanalgen auf den Dächern des Vorhabens sind im Rahmen der bisherigen Projektplanung ebenfalls geprüft worden. An den bislang angedachten Standorten auf dem Dach stehen jedoch brandschutztechnische Aspekte entgegen bzw. die Flächen sind durch andere, notwendige technische Anlagen besetzt. Grundsätzliche Anschlussmöglichkeiten werden vom Vorhabenträger oberhalb der bestehenden und zu erweiternden Technikzentrale im Osten des Plangebiets vorgesehen. Inwieweit eine Umsetzung möglich ist, ist im weiteren Projektverlauf außerhalb der Bauleitplanung zu klären.

Die auf dem Parkdeck im 3. Obergeschoss in der Projektplanung der Erneuerung der City-Passage vorgesehenen Ladestationen für E-Fahrzeuge sind auch aus Sicht der Klimabelange positiv zu werten.

Weitergehende Regelungen können angesichts der Innenstadtlage mit naturgemäß besonders dichter Bebauung sowie unter Berücksichtigung der Planungsziele nicht sinnvoll im Rahmen der Bauleitplanung getroffen werden. Unabhängig davon wird die Einbeziehung auch kleinteiliger, ggf. mobiler Pflanzungen im Rahmen der Umsetzung grundsätzlich empfohlen. Darüber hinaus sind u. a. bei der Errichtung von neuen sowie bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Gebäuden die Vorgaben der Energieeinsparverordnung und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes zu beachten.

5.4.8 Belange des Bodenschutzes, des Gewässer- und Hochwasserschutzes

a) Bodenschutz

In der Bauleitplanung ist die Bodenschutzklausel im Sinne des § 1a (2) BauGB in Verbindung mit § 1ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 1ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen, schädliche Bodenveränderungen sind zu vermeiden, Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2 (1) BBodSchG.

Im Sinne des gesetzlich geforderten Bodenschutzes ist ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sinnvoll. Die Aufstellung des Bebauungsplans unterstützt die Sicherung und Weiterentwicklung eines seit Jahrzehnten bestehenden Einzelhandelsstandorts in zentralster Lage der Innenstadt auf einer bereits vollständig versiegelten und baulich insgesamt stark verdichteten Fläche. Die natürlichen Bodenfunktionen auch im Hinblick auf die Funktionen der örtlich vorhandenen, schützenswerten Böden der Stufe 2 in Bezug auf die Biotopentwicklung sind hier daher bereits vollständig verloren gegangen.

Die Sicherung einer geordneten Weiternutzung des vorgeprägten Innenstadtareals trägt somit dem Ziel der Beanspruchung vorbelasteter, innerstädtischer Flächen und dem Gebot zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung. In der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander wird die Überplanung mit weiterhin gegebener Vollversiegelungsmöglichkeit analog zum Bestand hier somit für angemessen und verträglich erachtet.

b) Gewässer- und Hochwasserschutz

Die Belange des Gewässer- und Hochwasserschutzes werden nach bisherigem Kenntnisstand nicht berührt.

5.4.9 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Artenschutz und Eingriffsregelung

a) Heutige Nutzung, Naturschutz und Landschaftspflege

Das Plangebiet ist vollständig bebaut und mit Ausnahme lediglich einzelner Kübelpflanzen auf Terrassenbereichen vegetationsfrei. Erhaltenswerter Gehölzbestand ist nicht vorhanden. Der Gesamtbereich in zentraler Innenstadtlage wird nicht von naturschutzfachlichen Regelungen erfasst (s. Kapitel 3.4).

b) Grünordnung

Grünordnerische Regelungen werden mit Blick auf die gegebene, vollständige Versiegelung, die zentrale Lage im Siedlungskörper und die auch weiterhin verfolgte Zielsetzung einer möglichst effektiven, innenstadttypischen baulichen Nutzung nicht getroffen. Auch im Ursprungsplan waren keine solchen Vorgaben enthalten.

c) Artenschutz

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Als Arbeitshilfe für die Berücksichtigung der Belange des Artenschutzes in der Bauleitplanung hat das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) eine Liste der planungsrelevanten Arten in NRW sowie großmaßstäbliche Angaben über deren Vorkommen in den einzelnen Regionen des Landes herausgegeben (Messtischblätter).

Das Plangebiet ist als urbaner Lebensraum einzustufen. Es ist vollständig baulich genutzt, Baum- oder sonstiger erhaltenswerter Gehölzbestand ist nicht vorhanden. Geplant sind Um- und Neubauten im vorhandenen Gebäudekontext. Wirkfaktoren liegen daher in Abriss- und Neubautätigkeiten im Siedlungsbestand.

Parallel zur Bauleitplanung ist bereits ein Abrissantrag gestellt worden. In dem Rahmen wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag eingeholt (Revitalisierung der City-Passage in Bielefeld, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitekten, Bielefeld, Februar 2015). Nach der darin durchgeführten Vorprüfung konnten artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für potenziell im Plangebiet vorkommende Fledermausarten (Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Zweifarbfledermaus) nicht ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung bzw. Reduzierung von baubedingten Beeinträchtigungen schlägt der Gutachter folgende Vorgehensweise vor:

„Um Betroffenheiten gemäß § 44 (1) Nr. 1 und 2 BNatSchG auszuschließen, müssen vor dem Abbruch der Gebäude die potentiell geeigneten Strukturen auf das Vorhandensein von Fledermäusen im Detail überprüft werden. Um möglichst genau festzustellen, welche Strukturen von Fledermäusen genutzt werden, ist der Zeitraum der aktiven Phase (April - Oktober) für diese Untersuchungen geeignet. Da der Abbruch im August 2015 beginnen soll, müssen die diesbezüglichen Untersuchungen und Maßnahmen bis dahin abgeschlossen sein. Ergibt sich anhand von Kotspuren, Verfärbungen an angrenzenden Bauteilen etc. ein Hinweis auf die Nutzung eines Bauteils als Quartier, so wird die betreffende Struktur zunächst so sorgsam wie möglich von außen mittels eines Endoskops untersucht. Nicht besetzte Strukturen werden anschließend verschlossen oder unbenutzbar gemacht, um eine Besiedlung bis zum Abriss auszuschließen. Kann das Bauteil leicht und ohne die Tiere zu verletzen demontiert werden, wie dies z.B. bei Blechabdeckungen von Attiken der Fall ist, wird dies entsprechend durchgeführt, wobei die Tiere in der Regel flüchten und sich in der Umgebung ein neues Quartier suchen. Ist die Untersuchung mit dem Endoskop nicht möglich oder führt sie nicht zu einer zweifelsfreien Erkenntnis und kann das Bauteil auch nicht demontiert werden, wie dies bei tief reichenden oder schlecht erreichbaren Fassadenöffnungen der Fall sein kann, muss die Nutzung durch eine Ausflugskontrolle überprüft werden. Ergibt sich dabei kein Hinweis auf eine Nutzung, wird die Öffnung verschlossen bzw. das Bauteil auf geeignete Weise unbenutzbar gemacht, um eine spätere Nutzung zu verhindern. Wird ein solches Bauteil als Quartier benutzt, müssen Maßnahmen wie Verschluss oder Demontage in den Stunden der Dunkelheit erfolgen, nachdem die Tiere ausgeflogen sind. Bei etwa vorhande-

nen Wochenstuben muss jede weitere Aktivität auch im näheren Umfeld unterbleiben, bis die Jungtiere ausgeflogen sind.

Sollte trotz aller Vorsicht der Fall eintreten, dass verletzte, kranke oder aus anderen Gründen flugunfähige Tiere geborgen werden müssen, geschieht dies sowie die weitere Behandlung nach Abstimmung mit der Artenschutzbeauftragten des Umweltamtes der Stadt Bielefeld.

Da potenzielle Lebensstätten, die tatsächlich nicht genutzt werden, keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG darstellen [...], ist eine Betroffenheit gemäß § 44 (1) Nr. 3 (Beschädigen oder Zerstören von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) durch den Ersatz jedes nachweislich genutzten Quartiers in Form von Fledermauskästen auszuschließen. Die genaue Anzahl der Fledermauskästen sowie die Wahl geeigneter Kästen und deren Standorte ergeben sich aus der abschließenden Untersuchung durch den Gutachter.“

Zur Vermeidung der Verbotstatbestände gemäß § 44 (1) Nr. 1 (Töten und Verletzen von Tieren) hinsichtlich potenziell vorkommender „Allerweltsarten“ in Bezug auf ein vorgefundenes Vogelnest (ggf. Amsel) wird ergänzend folgende Vermeidungsmaßnahme empfohlen: *„[Die Inanspruchnahme einer bestehenden Kübelbepflanzung sollte] außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit (1. März bis 30. September) nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar erfolgen. Im Falle nicht vermeidbarer Flächenbeanspruchungen außerhalb dieses Zeitraums wird durch eine ökologische Baubegleitung/einen Gutachter sichergestellt, dass eine Entfernung von Vegetationsbeständen nur durchgeführt wird, wenn die betroffenen Gehölze frei von einer Nutzung sind. Andernfalls ist mit dem Entfernen der Pflanze und der Veränderung/Aktivität der unmittelbaren Umgebung zu warten, bis die Jungtiere endgültig ausgeflogen sind.“*

Die genannten Vermeidungsmaßnahmen sind bei der Umsetzung zu berücksichtigen. Soweit erforderlich kann ihre Durchführung parallel zum Aufstellungsverfahren vertraglich geregelt werden.

Im Ergebnis werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gesehen, die nicht durch Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung unterbunden werden könnten.

d) Eingriffsregelung

Gemäß § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen. Zu prüfen ist zunächst, ob die Maßnahme erforderlich und vertretbar im Rahmen der städtebaulichen Planungsziele ist. Hierzu wird auf die Darstellung der Planungsziele und der -inhalte verwiesen.

Gemäß § 1a (3) Satz 6 BauGB sind Eingriffe nicht auszugleichen, wenn sie bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt bzw. zulässig waren. Dies ist hier der Fall, durch die Planung werden keine zusätzliche Eingriffe vorbereitet. Das Erfordernis eines naturschutzfachlichen Ausgleichs besteht daher nicht.

5.4.10 Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

Bodendenkmale sind im Plangebiet oder im direkten Umfeld nicht bekannt. Im Umfeld liegen drei Baudenkmäler: Stresemannstraße 15 (Sparkasse), Herforder Straße 13 (Alte Post), Bahnhofstraße 27a (Geschäftshaus, Eckbebauung).

Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ergeben sich nicht, Sichtbeziehungen werden nicht beeinträchtigt oder wesentlich verändert. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege werden im Ergebnis soweit erkennbar nicht berührt.

Vorsorglich wird auf die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, v. a. auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 15, 16 DSchG NW). Ein entsprechender Hinweis ist im Textblatt zur Plankarte des Bebauungsplans enthalten.

5.4.11 Belange von Freizeit und Erholung

Die Flächen im Plangebiet haben im Bestand - mit Ausnahme Ihrer Funktionen als multifunktionaler Ort mit Aufenthaltsqualität und vielfältigen Möglichkeiten der informellen Kommunikation - keine Bedeutung für die Freizeitgestaltung und Naherholung der Bevölkerung.

Die gegebenen Funktionen des öffentlichen Raums werden durch die Planung nicht relevant verändert. Durch die revitalisierte Nutzung und Erneuerung der Fassaden ist eher mit einer positiven Wirkung auf diese Funktionen zu rechnen. Die Belange von Freizeit und Erholung werden in der Gesamtschau nicht berührt.

5.4.12 Belange der Wirtschaft

Die Planung erfolgt v.a. vor dem Hintergrund der erforderlichen Anpassung eines bestehenden Einkaufszentrums einschließlich eines Kaufhauses an eine mittlerweile gängige Betriebsstruktur. Sie dient der Sicherung und Weiterentwicklung des bedeutenden Teilquartiers der Innenstadt und somit dem Erhalt und der Entwicklung von Arbeitsplätzen. In Verbindung mit der Aufwertung des Einzelhandelsstandorts unter Einhaltung der in den vorangegangenen Kapiteln genannten Voraussetzungen kann zudem ein Beitrag zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Strukturen im nördlichen Teil des Hauptzentrums geleistet werden. Die weiteren Teilquartiere der Innenstadt werden durch Beibehaltung weiterer einzelhandelsbezogener Entwicklungspotenziale und die konkrete Steuerung der Sortiments- und Betriebsgrößenstruktur berücksichtigt.

5.4.13 Sonstige Belange

Aufgrund der Größe und Lage des Vorhabens in der Innenstadt ist eine gewisse zeitliche Dauer der **Bauzeit** unvermeidbar. Abstimmungen mit den Beteiligten einschließlich Stadtverwaltung und Träger der Ver- und Entsorgung mit dem Ziel eines möglichst reibungslosen und entsprechend möglichst nachbarverträglichen Bauablaufs finden unter Federführung des Amts für Verkehr bereits statt und werden analog zu anderen komplexen Baumaßnahmen in der Innenstadt kontinuierlich fortgeführt.

Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung hat die Exxon Mobil Production GmbH mitgeteilt, dass von dem Planvorhaben die Bergbauberechtigung (Konzession) Erlaubnisfeld Herford der BEB Erdgas und Erdöl GmbH & Co. KG betroffen ist und erläutert, dass es sich um eine öffentlich-rechtlich verliehene Berechtigung zur Aufsuchung von Erdöl, Erdgas und anderen bituminösen Stoffen handelt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Exxon Mobil Production GmbH in dem Erlaubnisfeld verpflichtet ist, konzessionserhaltende Maßnahmen, wie Seismik und Explorationsbohrungen durchzuführen.

Die Durchführung von bergbaulichen Aufsuchungstätigkeiten ist jedoch aufgrund der bereits seit Jahrzehnten gegebenen, vollständigen Bebauung des Plangebiets und des gesamten umgebenden Siedlungsbereichs - auch unabhängig vom vorliegenden Vorhaben - faktisch unmöglich.

Im Rahmen des weiteren Beteiligungsverfahrens hat die Exxon Mobil Production GmbH mitgeteilt, dass Anlagen der von EMPG vertretenen Unternehmen nicht betroffen sind. Das Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen in der Bauleitplanung zur Berücksichtigung der **Belange des Bergbaus** ist somit nicht gegeben.

6. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen zur Neuordnung der Grundstücksverhältnisse sind voraussichtlich nicht notwendig. Die Flächen des Vorhaben- und Erschließungsplans sind vollständig für den Vorhabenträger verfügbar.

Die ergänzend in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogenen Flächen stehen in unterschiedlichem Eigentum. Mit der Einbeziehung sollen die Festsetzungen im Anschluss an das Vorhaben soweit erforderlich i.W. bestandsorientiert angepasst und soweit sinnvoll aktualisiert bzw. angepasst werden. Bodenrechtliche Auswirkungen sind daraus nicht zu erwarten.

7. Finanzielle Auswirkungen

Der Stadt entstehen durch die auf Initiative eines Vorhabenträgers veranlasste Planung und durch die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen keine unmittelbaren Kosten. Die Aufstellung des Bebauungsplans wird durch ein externes Stadtplanungsbüro unter fachlicher Begleitung durch die Stadt Bielefeld auf Kosten des Vorhabenträgers bearbeitet. Der Vorhabenträger übernimmt auch die Kosten für erforderliche Fachgutachten (z.B. Schallgutachten). Darüber hinaus sind auch die Kosten für die Erschließungsmaßnahmen, z.B. zum Anschluss des Vorhabens an die angrenzenden Straßen, durch den Vorhabenträger zu übernehmen. Kanalbaukosten fallen innerhalb des Plangebiets nicht an, ebenso keine entsprechenden Folgekosten. Kosten für die Stadt Bielefeld sind nicht erkennbar.

8. Flächenbilanz

Geplante Nutzungen	Flächengröße in ha*
Sondergebiet SO <i>Einkaufszentrum</i>	1,4
Kerngebiet	0,4
Gesamtfläche Plangebiet	1,8

* Werte gerundet

Bielefeld, im Juli 2015

Bearbeitung in Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld, Bauamt 600.4, 600.31:
Planungsbüro Tischmann Schrooten,
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück