

Bebauungsplan
Nr. III/3/98.00

„Frachtstraße“ Teilplan A

Begründung

Satzung

INHALTSVERZEICHNIS DER BEGRÜNDUNG

1	Räumlicher Geltungsbereich und Planverfahren	2
2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	3
3	Ziel und Anlass des Bebauungsplanes	3
4	Ziele der Stadtsanierung und Stadtumbau	4
4.1	Sanierungsziele in dem Geltungsbereich	4
4.2	Handlungskonzept Stadtumbau West	5
5	Bestandsbeschreibung	6
6	Städtebauliches Konzept	7
6.1	Erschließungskonzept	7
6.2	Bebauungskonzept	9
7	Planungsrechtliche Festsetzungen	10
7.1	Art der baulichen Nutzung	10
7.2	Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen	10
7.3	Verkehrsflächen, Stellplätze / Garagen / Carports	11
7.4	Grünflächen	12
7.5	Baurecht gemäß § 9 (2) Ziffer 2 BauGB	12
8	Ver- und Entsorgung	12
8.1	Trinkwasser / Löschwasser / Elektrizitäts- und Gasversorgung	12
8.2	Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung	13
9	Denkmalschutz	14
10	Umweltprüfung	14
11	Immissionsschutz	14
12	Bodenschutz	17
12.1	Kampfmittel	19
13	Artenschutz	20
14	Grünordnung	22
15	Klimaschutz	23
16	Soziale Infrastruktur	23
17	Kosten der Umsetzung des Bebauungsplanes	25

Begründung zum Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A

Stadtbezirk: Mitte
Plangebiet: Östlich Walther-Rathenau-Straße / westlich Frachtstraße

Verfahrensstand: Satzung

1 Räumlicher Geltungsbereich und Planverfahren

Der räumliche Geltungsbereich für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A liegt innerhalb der Gemarkung Bielefeld, Flur 73 und 74.

Er wird wie folgt begrenzt werden:

Im Norden: durch die nördliche Grenze des Flurstücke 165 bzw. des Flurstückes 168 - Frachtstraße - der Flur 74;
im Osten: durch die östliche Grenze der Frachtstraße – Flurstück 168 der Flur 74 und Flurstück 526 der Flur 73;
im Süden: durch die nördliche Grenze der Dr.-Victoria-Steinbiß-Straße – Flurstück 602 der Flur 73 ;
im Westen: durch die östliche Grenze der Walther-Rathenau-Straße - Flurstück 109 der Flur 73 und Flurstück 152 der Flur 74.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst eine Fläche von rd. 2,46 ha.

Seit dem 01.01.2007 besteht gemäß § 13a BauGB die Möglichkeit, zur Mobilisierung von Bauland im Innenbereich ein beschleunigtes Bebauungsplanverfahren durchzuführen.

Der Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A soll im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB aufgestellt werden.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB sind gegeben:

- Die Planung dient der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum.
- Die Planung dient der Innenentwicklung.
- Die zulässige Grundfläche nach BauNVO innerhalb des Plangebietes (Teilplan A und Teilplan B als zu betrachtende kumulierende Vorhaben) liegt unter 20.000 m²: (rd. 4,03 ha Plangebiet abzüglich rd. 2,06 ha Verkehrsfläche / Fläche für den Gemeinbedarf = 1,97 ha Nettobauland, bei GRZ von = 0,6 (0,4+50%-Überschreitung) = rd. 1,18 ha Grundfläche.
- Es wird durch die Planung keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.
- Mit der Planung ist keine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Ziffer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (FFH-Gebiete / Europäische Vogelschutzgebiete) verbunden.

Es sind darüber hinaus keine weiteren Bebauungspläne im Umfeld des Plangebietes für eine Aufstellung vorgesehen bzw. es ist keine Änderung der bislang in den angrenzenden Bebauungsplänen festgesetzten Grundflächenzahl in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der hier in Rede stehenden Planung vorgesehen. Somit sind keine weiteren Grundflächen für die Bestimmung der Voraussetzung zur Anwendung des § 13a BauGB im vorliegenden Fall relevant.

Mithin ergibt sich formal keine Notwendigkeit zur Vorprüfung des Einzelfalles (überschlägige Prüfung erheblicher Umweltauswirkungen) gem. Anlage 2 zu § 13a (1) Satz 2 Nr. 2 BauGB.

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann somit entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden, da mit der Planung der Umweltzustand des Plangebietes bzw. der benachbarten Gebiete nicht nachteilig verändert wird.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A überlagert sich im Süden mit einem Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 76.00, Teilplan 2, dessen Verfahren zur Aufstellung mit UStA-Beschluss vom 16.06.2009 eingestellt worden ist.

Der Bereich des ehemaligen Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 76.00, Teilplan 2 wird durch den aufzustellenden Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A und mit Teilplan B (zu einem späteren Zeitpunkt) überplant und ersetzt werden.

2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A „Gemischte Baufläche“ dar.

Die Darstellung von „Gemischter Baufläche“ erfolgt auch westlich, nördlich und südlich des Geltungsbereiches. Östlich des Geltungsbereiches ist „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt.

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches ist für das Gebiet des Projektes „Paulus-Carree“ die Festsetzung eines „Allgemeinen Wohngebietes“ vorgesehen, so dass der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt ist. Ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, kann gemäß § 13a (2) Ziffer 2 BauGB auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes darf nicht beeinträchtigt werden. Der Flächennutzungsplan ist im Wege der Berichtigung anzupassen. Ziel der Anpassung soll die Darstellung einer Wohnbaufläche sein.

3 Ziel und Anlass des Bebauungsplanes

Anlass für die Planung ist östlich der Walther-Rathenau-Straße / westlich der Frachtstraße die Nachnutzung der innerstädtischen Brachfläche zum Zwecke einer Wohnnutzung. Die Inhalte der Planung beruhen im wesentlichen auf einer privaten Projektentwicklung („Projekt Paulus-Carree“):

- 3-geschossige Stadthäuser als Reihenhäuser, teilweise zuzüglich Staffelgeschoss im nördlichen Innenbereich des Plangebietes,
- 4-geschossige Gebäude, projektiert als gemeinschaftliches Wohnprojekt bzw. für Familienwohnen an der Frachtstraße bzw. im südlichen Innenbereich des Plangebietes,
- 4-geschossige Baukörper zuzüglich Staffelgeschoss u.a. projektiert für Studentenwohnen an der Walther-Rathenau-Straße.

Zudem wird das Bestandsgebäude an der Walther-Rathenau-Straße (ehemaliges Lager- und Verwaltungsgebäude) für die Nutzung in Form von Loft-Wohnungen ebenso berücksichtigt wie das bereits bauvorangefragte viergeschossige Gebäude im Süden des Plangebietes in dem Dreieck Walther-Rathenau-Straße / Frachtstraße.

Um die planungsrechtliche Zulässigkeit für die geplante Bebauung und Nutzung zu erreichen, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes notwendig.

4 Ziele der Stadtsanierung und Stadtumbau

Die Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Neues Wohnquartier am Ravensberger Park“ wurde am 28.11.1996 durch den Rat der Stadt beschlossen und am 03.07.1997 nach öffentlicher Bekanntgabe rechtsverbindlich. Sanierungsziel war es u.a., die auslaufenden gewerblichen Nutzungen vorzugsweise durch Wohnnutzungen zu ersetzen. Hierdurch sollte der Umnutzungsprozess von einem brach fallenden Gewerbegebiet in ein innenstadtnahes Wohngebiet eingeleitet werden. Dabei sind im Rahmen der gegenseitigen Rücksichtnahme die angrenzenden Gewerbebetriebe gebührend zu berücksichtigen.

Basierend auf dieser Rahmenplanung wurden die Verfahren für die verbindliche Bauleitplanung mit der Aufstellung des B-Planes Nr. III / 3 / 76.00 „Innenstadterweiterung Werner-Bock-Straße“ sowie die 124. FNP-Änderung (Parallelverfahren) durchgeführt. Der Teilplan 1 für den südlichen Geltungsbereich des B-Planes sowie die 124. FNP-Änderung sind mit der ortsüblichen öffentlichen Bekanntmachung am 07.05.2001 rechtswirksam in Kraft getreten. Die dem bestehenden Rahmenplan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption konnte im südlichen Teil des Sanierungsgebietes weitgehend umgesetzt werden.

Für den nördlichen Bereich des Rahmenplanes wurde vom Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 26.06.2001 eine Anpassung der Sanierungsziele mit dem Ziel beschlossen, dass das Gebiet - seiner citynahen Lage entsprechend - stärker als im bisherigen Rahmenplan durch innenstadtorientierte Mischnutzungen geprägt sein soll. Darüber hinaus wurde vom Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss in seiner Sitzung am 19.09.2006 nach vorheriger Beratung in der Bezirksvertretung Mitte am 07.09.2006 beschlossen: „Abweichend von der ursprünglichen Rahmenplanung ist auf die Abbindung und den Rückbau der Frachtstraße zu verzichten.“ Die Übertragung der Sanierungsziele in die Bauleitplanung (Fortführung Teilplan 2 des B-Planes III / 3 / 76.00) wurde noch nicht vollzogen.

Von den im Rahmen der Beschlussvorlage „Vorstellung von städtebaulichen Konzepten im Sanierungsgebiet „Neues Wohnquartier am Ravensberger Park“, Änderung der Sanierungsziele“ (Drucksachen-Nr. 2713) vorgestellten Projekten auf dem Grundstück ehemals Späing kommt lediglich das Projekt der „Lebenshilfe e.V.“ an diesem Standort zur Umsetzung (Bauvorbescheid wurde erteilt).

4.1 Sanierungsziele in dem Geltungsbereich

Mitte 2009 haben zwei Architekturbüros mit unterschiedlichen Investoren ein Konzept für eine Wohnbebauung entwickelt (Paulus-Carree), auf deren Grundlage die Sanierungsziele fortgeschrieben wurden (USTA-Beschluss 16.06.2009). Die wesentlichen Eckpunkte werden im Folgenden aufgezeigt:

- **Abbindung und Rückbau der Frachtstraße**
Die in der Vergangenheit verfolgte Zielsetzung der Abbindung der Frachtstraße fand in den bisherigen städtebaulichen Konzepten auch aus Kostengründen keine Berücksichtigung. Die Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet „*Neues Wohnquartier am Ravensberger Park*“ werden durch diesen Bebauungsplan konkretisiert und fortgeschrieben. Dabei wird insbesondere das bisherige Planungsziel, welches eine Beibehaltung der Frachtstraße vorsah, aufgegeben.
- **Quartiersgarage**
Die Rahmenplanung stellt auf den Flächen der ehemaligen Fa. Hanning und Kahl eine Quartiersgarage dar. Ziel war nicht nur die Freihaltung der Blockinnenbereiche von Stellplätzen sondern auch die Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes vom ruhen-

den Verkehr. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten scheint die Realisierung der Quartiersgarage jedoch nicht mehr vertretbar.

Auf der Ebene dieses Bebauungsplanes wird der Vorsorge für ausreichende private Stellplätze in dem Plangebiet durch die Zulässigkeit von Stellplätzen, Carports und Garagen innerhalb der besonders dafür gekennzeichneten Flächen, innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und die generelle Zulässigkeit von Tiefgaragen im Plangebiet geschaffen.

Parkbauwerke im Sinne von Parkhäusern / -paletten sind nicht vorgesehen. Garagen-geschosse sind dagegen möglich.

- **Wohnanteil im Quartier**

Die Sanierungsziele im Jahr 2001 sahen noch einen erhöhten Anteil an City-Nutzungen innerhalb des Wohnquartiers am Ravensberger Park vor. Mit den nunmehr vorliegenden Nutzungs- und Bebauungskonzepten wird eine zügige Weiterentwicklung des Quartiers erwartet. Die damit verbundene Öffnung des Quartiers für weitere Wohnnutzungen wird im Hinblick auf den gestiegenen Stellenwert innerstädtischen Wohnens für sinnvoll erachtet. Über die Bewilligung von Wohnungsbauförderungsmitteln könnte eine ausgewogene Bewohnerstruktur erreicht werden.

- **Straßenbegleitende Neubebauung an der Walther-Rathenau-Straße**

Durch den im Konzeptentwurf „Paulus-Carree“ gegenüber der Einmündung der Paulusstraße vorgesehenen Platz würde in diesem Bereich der Walther-Rathenau-Straße die bisherige Zielsetzung einer straßenbegleitenden Neubebauung aufgegeben. Dieser Platz nimmt allerdings die Achse zur Pauluskirche in sinnvoller Weise auf und leitet die Fußgänger zu den weiteren, noch zu schaffenden Grünbereichen. Darüber hinaus kann die qualitätvolle historische Südfassade des Bestandsgebäudes durch diese städtebauliche Lösung zur Geltung gebracht werden.

- **Kindertagesstätte nördlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße**

Mit der Realisierung der Kindertagesstätte südlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße in der ehem. Halle des Schlachthofes wird das Sanierungsziel einer verbesserten infrastrukturellen Ausstattung im Bereich der Kinderbetreuung bereits erfüllt. Auf den bisher vorgesehenen Standort einer Kindertagesstätte nördlich der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße könnte vor diesem Hintergrund verzichtet werden.

- **Erhalt und Wiederverwendung vorhandener Bausubstanz**

Bedingt durch den nahezu vollständigen Abbruch der bisherigen Bausubstanz (zuletzt ausgelöst durch massive Sturmschäden im Herbst 2007) kann das Sanierungsziel Erhalt und Wiederverwendung vorhandener Bausubstanz für Wohnen und wohnverträgliche Dienstleistungen in der bisherigen Form nicht weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wird auch durch die Konfiguration der jetzt vorliegenden Nutzungs- und Bebauungskonzepte eine Anpassung erforderlich.

- **Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenau-Straße**

Die bislang als öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenau-Straße vorgesehene West-Ost-Spange soll als öffentlicher Fuß- und Radweg mit begleitender Grünfläche ausgebaut werden.

4.2 Handlungskonzept Stadtumbau West

Das „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept“ (ISEK) vom Februar 2010 sieht folgende Handlungsempfehlungen für das Stadtumbaugebiet „Nördlicher Innenstadt-rand Bielefeld“ mit Blick auf das Plangebiet vor:

Entwicklungsziele:

- Schaffung neuer Qualitäten im öffentlichen Raum
- Erhöhung / Aufwertung der Wohnqualität
- Inwertsetzung / Neunutzung von Strukturwandelflächen
- Schaffung von Freiraumverbindungen (Freiraumverbund)
- Neunutzung kulturhistorischer Gebäude
- Stärkung kultur- und kreativwirtschaftlicher sowie künstlerischer Potenziale

Entwicklungsschritte / Maßnahmen:

- Schaffung neuer Wohngebäude: Unterstützung der Entwicklung von neuem Wohnraum (Paulus-Carree).
- Aufwertung des Wohnumfeldes: Schaffung neuer Grünanlagen (StadtSpielGarten) im Bereich Walther-Rathenau-Straße/Frachtstraße und Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße sowie Vernetzung dieser mit benachbarten Grün- und Freiraumstrukturen. Klärung der Entwicklungsoptionen der an die Falk-Schule angrenzenden hochversiegelten Bereiche.
- Inwertsetzung industriekultureller Gebäudesubstanz: Nachnutzung des ehemaligen Lager- und Verwaltungsgebäudes Hannig & Kahl in Form von Loftwohnungen.

Maßnahmenbeschreibung:

Entwicklung des innerstädtischen Wohnquartiers „Paulus-Karree“ für Jung und Alt zwischen Walther-Rathenau-Straße, Werner-Bock-Straße, Wilhelm-Bertelsmann-Straße und Heinrichstraße. Durchführung von Standortaufwertungsmaßnahmen insbesondere bezüglich des Wohnumfelds und des öffentlichen Raums. Es gilt, das städtebauliche Konzept zur Schaffung neuer Wohngebäude und quartiersbezogener Freiräume für die Flächen ehem. Hannig + Kahl zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße umzusetzen. Das noch bestehende Gebäude an der Walther-Rathenau-Straße soll nachgenutzt werden (für Studentenwohnungen). Auf dem Gelände der Telekom an der Werner-Bock-Straße sind die Nutzungsoptionen zu klären und ggf. eine wohnbauliche Entwicklung fortzuführen. Im Bereich des ehemaligen Drogenhilfezentrum (Abriss des Gebäudes) und der Falk-Schule an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße soll ein neuer Freiraum (StadtSpielGarten) geschaffen werden, bei dem das generationenübergreifende Spielen und Verweilen im Vordergrund steht.

Durch landschaftsarchitektonische Eingriffe können wesentliche Freiraumdefizite dieses Teilbereiches behoben werden.

Darin einfließen sollen Bedarfe und Nutzungsanforderungen von Akteuren aus der unmittelbaren Nachbarschaft (Kinderhaus „Rasselbande“, DRK, Schulen und Vereine etc.). Der neue Freiraum ist über Fuß- und Radwegeverbindungen in die angrenzenden Quartiere einzubinden (Verbindung Neumarkt/Pauluskirche/Siedenstickerhalle/Grünes Band). Zudem wird er ein wichtiger Treffpunkt im öffentlichen Raum und kann Ort der Begegnung sein bzw. durch die Bespielung mit entsprechenden Veranstaltungen als solcher genutzt werden.

Für das Gebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ ist eine Festlegung als Stadtumbaugebiet mit Beschlussfassung im März 2010 erfolgt. Dazu wurde ein gebietsbezogenes städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 171b (2) BauGB erarbeitet. Die mit dem Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 beabsichtigte städtebauliche Planung steht im Einklang mit dem im Entwurf vorliegenden „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet Nördlicher Innenstadtrand“.

5 Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A umfasst das Grundstück des ehem. Gewerbebetriebes Hannig & Kahl, die südlich anschließenden städtischen Flächen (ehemals Späing) sowie die öffentliche Straßenverkehrsfläche der Frachtstraße.

Auf den Flächen des ehemaligen Gewerbebetriebes Hanning & Kahl mussten nach schweren Sturmschäden im Herbst 2007 zwischenzeitlich nahezu alle Gebäude abgebrochen werden. Erhalten blieb lediglich ein viergeschossiges Gebäude an der Walther-Rathenau-Straße.

Das Plangebiet wird zurzeit - vom Eigentümer geduldet - überwiegend als unbefestigte Stellplatzanlage genutzt und ist von der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße gleichermaßen befahrbar.

Die Frachtstraße liegt in dem Plangebiet und verbindet die Heinrichstraße im Norden mit der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße im Süden. Die Straße ist zurzeit durchfahrbar und dient in ihrem Verlauf, insbesondere in dem südlichen Abschnitt, der Aufnahme von ruhendem Verkehr.

Das insgesamt 5.364 m² große städtische Dreiecksgelände zwischen Walther-Rathenau-Straße und Frachtstraße hatte die Stadt 1999/2000 von verschiedenen Eigentümern (insbes. ehem. Fa. Späing) erworben. Die aufstehenden Gebäude wurden anschließend abgebrochen, die unter der Grundstücksoberfläche vorhandenen Altablagungen beseitigt und die ausgekofferten Flächen wieder aufgefüllt. Zielsetzung dieser Maßnahme war eine Reaktivierung dieses bis dahin gewerblich genutzten innenstadtnahen Grundstückes.

Das auf der Grundlage eines Stegreifwettbewerbes ehemals entwickelte Konzept für 3 Investoren / Bauherren kann nicht umgesetzt werden, da zwischenzeitlich zwei der Projekte an anderer Stelle realisiert werden sollen. Lediglich die „Lebenshilfe e.V.“ wird für die südliche Spitze des Dreiecksgrundstückes ihr geplantes Projekt umsetzen. Der Vorbescheid für den 1. Bauabschnitt wurde erteilt. Ein Verkauf der rd. 1.500 m² großen Fläche an die „Lebenshilfe e.V.“ ist zu erwarten.

Der Standort des Plangebietes sowie dessen nähere Umgebung sind als Gemengelage mit einer Mischung aus gewerblichen Betrieben, Dienstleistungs-, Gemeinbedarfs- und Nahversorgungseinrichtungen sowie Wohnnutzung gekennzeichnet.

Die Umgebungsbebauung entlang der Walther-Rathenau-Straße ist überwiegend durch dreigeschossige gründerzeitliche Bebauung geprägt. An der Nordseite des Plangebietes schließt sich eine jüngere Bebauung im rückwärtigen Bereich der Grundstücke an der Heinrichstraße an.

Östlich der Frachtstraße wird die Nachbarbebauung durch den Gewerbebetrieb Bentele mit seinem dreigeschossigen Verwaltungsgebäude entlang der Frachtstraße geprägt.

Südlich bzw. südöstlich des Plangebietes befindet sich auf dem ehemaligen Gelände des Schlachthofes an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße zwei- bis dreigeschossige barrierefreie Wohnbebauung, teilweise mit Betreuung der Caritas sowie ein Lebensmittel-Vollsortimenter.

6 Städtebauliches Konzept

6.1 Erschließungskonzept

Für die im Plangebiet liegenden Teilbereiche der Frachtstraße ist eine Änderung des Straßenraumes beabsichtigt. Dabei soll die Frachtstraße auf der Höhe der ehemaligen Falk Realschule von Norden kommend abgebunden werden und in einem Wendehammer enden. Die Zufahrt zum Schulgrundstück bleibt erhalten. Der in Richtung Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße verlaufende Teil der Frachtstraße soll zurückgebaut werden und den privaten Grundstückflächen zugeordnet werden. Dies ist aus verkehrlicher

Sicht möglich, da der Frachtstraße in dem Verkehrsnetz nur die Aufgabe einer Anliegerstraße zu kommt. Mit dem Straßenviereck Walther-Rathenau-Straße / Heinrichstraße / Wilhelm-Bertelsmann-Straße / Werner-Bock-Straße liegt eine ausreichende Erschließung des Quartieres mit Nord-Süd- sowie Ost-West-Verbindungen im Straßennetz vor. Die Frachtstraße wird für Durchgangsverkehr nicht mehr benötigt. Mit dem Rückbau der Frachtstraße in dem südlichen Teil kann optional eine Vereinigung der Baugrundstücke beidseitig der südlichen Frachtstraße erfolgen und somit eine zusammenhängend nutzbare Grundstücksfläche entstehen.

Für den Fußgänger- und den Radfahrerverkehr ist eine neue Wegeparzelle zwischen dem zu errichtenden Wendebereich in der Frachtstraße und der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße östlich der DRK-Wohngebäude innerhalb städtischer Fläche (heutiger Parkplatz der Falkschule) möglich. Der Parkplatz kann in seiner Funktion erhalten bleiben, da der Weg nur am Rand des Parkplatzes verläuft.

Im Norden des Plangebietes ist die Fahrerschließung durch eine Schleife mit zwei Anschlüssen an die Walther-Rathenau-Straße vorgesehen. Von dieser Erschließung aus sind Erschließungswege / Wohnwege vorgesehen, die die Stadthäuser /Reihenhäuser erschließen sollen.

Die Gebäude an der Frachtstraße bzw. an der Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße und an der Walther-Rathenau-Straße sollen direkt von diesen erschlossen werden.

Im Süden des Plangebietes ist eine Querung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die die Walther-Rathenau-Straße und die Frachtstraße miteinander verbinden soll. Diese befestigte Wegefläche soll zu beiden Seiten durch eine Begrünung innerhalb der privaten Grundstücksflächen begleitet werden bzw. in den geplanten Quartiersplatz integriert werden. Insgesamt kann hier eine Breite von rd. 12 m, bestehend aus öffentlicher und privater Fläche geschaffen werden, so dass das planerische Ziel einer grünen Wegeverbindung, welche unmittelbar mit dem Quartiersplatz (Spielbereich) verknüpft wird, umgesetzt werden kann.

Aus grünplanerischen Gründen soll eine Befahrbarkeit des Weges für die Erschließung von Baugrundstücken bzw. für die Anfahrt von Stellplätzen ausgeschlossen werden. Hierdurch können gerade Kinder bzw. Eltern mit Kindern diesen Weg vermehrt nutzen, ohne einer höheren Gefährdung ausgesetzt zu werden.

Der Erschließungsaufwand für die geplante Bebauung kann somit aufgrund der vorhandenen äußeren Erschließung im Innenbereich des „Paulus-Carree“ sehr gering gehalten werden.

Wege- und Platzsystem

Der im Plangebiet vorgesehene Quartiersplatz steht im Einklang mit der städtebaulich und grünräumlich beabsichtigten Entwicklung eines „Wege- und Platzsystems“ von öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Freiräumen / Plätzen durch den Fußgänger und Radfahrer. Dieses System ist aus der Analyse des Freiraumpotenziales mit der Zieldarstellung der Wegeverbindungen des im März 2010 beschlossenen „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Stadtumbaugebiet nördlicher Innenstadtrand“ abgeleitet. In dieses System gehört auch die Entwicklung des Quartiers-Platzes sowie in dem näheren Umfeld die Verbindung mittels eines Fuß- und Radweges zwischen dem Platz um die Paulus-Kirche, über den Quartiersplatz, den Schulhof der ehem. Falkschule und Bereich der aufgelassenen Sportanlage (zukünftiger Bolzplatz) in Richtung Wilhelm-Bertelsmann-Straße.

Mit der in dem Bebauungsplan berücksichtigten Wegeplanung kann diese beabsichtigte Fuß- und Radwegverbindung durchgehend zwischen Walther-Rathenau-Straße und Dr.-Viktoria-Steinbiß-Straße zukünftig erfolgen, ohne dass eine weitere Querung von Straßenverkehrsfläche notwendig werden würde.

Zudem wird ein Fuß- und Radweg über die dann nur noch für den motorisierten Individualverkehr abgebundene Frachtstraße von dem Wendekreis zur Ecke Walther-Rathenau-Straße / Dr. Viktoria-Steinbiß-Straße sichergestellt. Dieses führt dazu, dass

keine unverhältnismäßigen Umwege (bzw. längeren Wege als heute) entstehen und damit der Fuß- und Radweg eine für alle Richtungen attraktive Wegeverbindung wird. Zudem ist ein Fußweg im Norden des Quartiersplatzes vorgesehen, der die Verbindung des Platzes auch in diese Richtung sicherstellen soll.

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Für die Frachtstraße gilt heute:

- Keine Stellplatzmarkierungen.
- Stellplatzbuchten ergeben sich im mittleren Abschnitt durch die vorhandenen Baumstandorte.
- Es erfolgt keine Parkraumbewirtschaftung.
- Die Möglichkeit des uneingeschränkten dauerhaften Parkens zieht Dauerparker an.
- Die Stellplätze werden zu einem großen Teil durch Beschäftigte im Umfeld / Nahbereich genutzt, im Fall der TTK auch durch Seminarteilnehmer u.ä..

Ziel ist, dass nach dem Abbinden und dem Rückbau des südlichen Abschnittes der Frachtstraße die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum weitgehend erhalten bleiben.

Eine geringfügige Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht zu akzeptieren, da

- die Frachtstraße infolge des Abbindens / Rückbaus zukünftig die Funktion einer Anliegerstraße übernehmen wird,
- die Frachtstraße nicht für gebiets- / quartiersfremden Stellplatzbedarf zukünftig zur Verfügung stehen muss,
- die Frachtstraße als über die Heinrichstraße zu erreichende Sackgasse für gebietsfremden ruhenden Verkehr unattraktiv wird.

Nördlich des Wendehammers ist in der vorhandenen Verkehrsfläche der Frachtstraße z.B. eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum möglich. Auf der Ostseite der Straße lässt sich eine Senkrechtaufstellung im Gegensatz zu der heute praktizierten Längsaufstellung realisieren. Dieses kann sinnvoll sein, da auf der Westseite der Straße die heute vorhandene Möglichkeit des öffentlichen Parkens mit der geplanten Bebauung und den vorgelagerten privaten / grundstücksbezogenen Stellplätzen aufgegeben werden muss.

6.2 Bebauungskonzept

Im Inneren des Quartieres / Plangebietes sind drei 3-geschossige Gebäude teilweise mit Staffelgeschoss als Stadthäuser / Reihenhäuser geplant. Für alle Gebäude ist ein Flachdach vorgesehen.

Die Erschließung dieser innen liegenden Reihenhäuser soll über private Wohnwege und eine öffentliche Schleifenerschließung von der Walther-Rathenau-Straße aus erfolgen.

Im östlichen Bereich des Plangebietes sollen an der Frachtstraße drei 4-geschossige Flachdachgebäude entstehen.

An der Walther-Rathenau-Straße sind ebenfalls 4-geschossige Baukörper mit Flachdach geplant, die mit dem Bestandsgebäude an der Walther-Rathenau-Straße (ehemaliges Lager- und Verwaltungsgebäude) zusammen den neu geschaffenen Antrittsplatz zum Quartier an der Walther-Rathenau-Straße markieren.

Der Platz nimmt die Achse zur Pauluskirche auf und leitet die Fußgänger zu den weiteren noch zu schaffenden Grünbereichen im Bereich der ehemaligen Falk Realschule. Durch die Aufgabe der straßenbegleitenden Bebauung an dieser Stelle bildet die historische Fassade des Bestandes eine Platzkante und kommt hierdurch besonders zur Geltung. Das Bestandsgebäude soll erhalten werden. Es ist beabsichtigt, den historischen Charakter der Fassade wieder herzustellen und das Gebäude einer modernen Wohnnutzung zuzuführen (Lofts).

Im Süden des Plangebietes sind vier Wohngebäude als 4-geschossige kubische Baukörper mit Flachdächern geplant.

Für das geplante viergeschossige Gebäude im Süden des Plangebietes in dem Dreieck Walther-Rathenau-Straße / Frachtstraße liegt bereits eine Bauvoranfrage vor.

Für das Plangebiet ist trotz der innerstädtischen Situation eine einem Wohngebiet vergleichbare Dichte vorgesehen. Aufgrund der geplanten Geschossigkeit und dem Ziel einer straßenbegleitenden Bebauung ist teilweise die Besonnungssituation für die Erdgeschosse nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ nicht idealtypisch zu erreichen. Dieses beeinträchtigt aber in keiner Weise die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und ist aufgrund der städtebaulichen Randbedingungen und dem städtebaulichen Ziel zur Nachnutzung der aufgelassenen ehemals gewerblich genutzten Fläche grundsätzlich vertretbar.

7 Planungsrechtliche Festsetzungen

Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Konzeptes sowie des Anlasses und der Ziele der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A sollen folgende Festsetzungen getroffen werden:

7.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend dem städtebaulichen Ziel zur Nachnutzung der aufgelassenen ehemals gewerblich genutzten Fläche soll ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden, mit dem Ziel der vorwiegenden Schaffung der planungsrechtlichen Zulässigkeit für Wohnbauvorhaben.

Danach sollen die Nutzungen

- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebietes dienende Läden,
- Schank- und Speisewirtschaften,
- nicht störende Handwerksbetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, allgemein bzw.

• Betriebe des Beherbergungsgewerbes ausnahmsweise zulässig sein, während die Nutzungen

- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen,
- Gartenbaubetriebe sowie
- Tankstellen

ausgeschlossen werden sollen.

7.2 Maß der baulichen Nutzung / Bauweise / Höhe baulicher Anlagen

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung wird eine für Allgemeine Wohngebiete geltende Grundflächenzahl von 0,4 mit der Zulässigkeit einer Überschreitung um 50% für Stellplätze, Garagen und deren Zufahrten vorgesehen. Mit der Festsetzung des gem. § 17 BauNVO höchstzulässigen Maßes der Grundflächenzahl in Wohngebieten soll eine möglichst hohe Ausnutzung an dem innerstädtischen Standort gewährleistet werden.

Für die zulässigen Tiefgaragen in dem Plangebiet wird eine Überschreitung der Grundflächenzahl bis 0,8 festgesetzt. Auch hier ist die Erhöhung der Grundflächenzahl zu vertreten, da ausschließlich bauliche Anlagen unter der Geländeoberkante für eine solche Überschreitung der GRZ vorgesehen sind.

Als Bauweise wird in dem Plangebiet eine offene Bauweise festgesetzt. Für die Stadthäuser (im Norden des Plangebietes) soll eine abweichende Bauweise festgesetzt werden, mit der Bestimmung, dass Grenzbebauungen zulässig sind.

Die Geschossigkeit der Gebäude beträgt zwischen drei und vier Vollgeschosse. Dabei sind teilweise zusätzlich Staffelgeschosse innerhalb der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe möglich. Als Gebäudehöhen werden festgesetzt:

- im Innenbereich des Plangebietes: 10,00 m, 12,00 bzw. 13,00 m,
- an der Frachtstraße: 13,00 m.

Für das Bestandsgebäude an der Walther-Rathenau-Straße (ehemaliges Lager- und Verwaltungsgebäude) ist eine maximale Gebäudehöhe von 15,0 m bei einer zulässigen grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Diese Festsetzung ist für den Fall getroffen worden, dass an dem Standort eine Neubebauung errichtet werden soll.

Es ist beabsichtigt, den historischen Charakter der Fassade wieder herzustellen und das Gebäude einer modernen Wohnnutzung zuzuführen (Lofts). Das bestehende Gebäude wird somit überplant. Gleichwohl ist beabsichtigt, das Gebäude zu erhalten und einer neuen Nutzung zuzuführen. Um auch diesem Umstand Rechnung zu tragen soll im Sinne des Bestandschutzes folgende Ausnutzungsziffern hinsichtlich des Masses der Nutzung ermöglicht werden:

Gebäudehöhe -GH: 16,0 m

GRZ: 0,6

Die Gebäude sollen mit Flachdächern bzw. gering geneigten Dächern mit einer Dachneigung von maximal 25° ausgeführt werden können.

7.3 Verkehrsflächen, Stellplätze / Garagen / Carports

Innerhalb des Planbereiches sollen öffentliche und private Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fuß- und Radweg bzw. nur Fußweg) festgesetzt werden.

Für die notwendige Erschließung wird der Bau einer Planstraße als Schleifenerschließung abgehend von der Walther-Rathenau-Straße erforderlich.

Der Ausbaustandard ist mit Beschluss der BV Mitte vom 15.04.2010 wie folgt festgelegt worden:

- Planstraße als Mischverkehrsfläche im Prinzip der „sanften Separation“ in einer Gesamtbreite von 6,00 m mit einer 3,50 m breiten mittigen Asphaltfläche und beidseitigen 1,25 m breiten, höhengleichen Pflasterstreifen aus Betonstein.

Nach einer auf der Ebene der Bauleitplanung durchgeführten ersten überschlägigen Berechnung können die baurechtlich erforderlichen Stellplätze auf den im Entwurf vorgesehen Flächen (z.T. auch in Tiefgaragen) nachgewiesen werden.

Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird der Vorsorge für ausreichende private Stellplätze in dem Plangebiet durch die Zulässigkeit von Stellplätzen, Carports und Garagen

- innerhalb der besonders dafür gekennzeichneten Flächen,
- innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und

die generelle Zulässigkeit von Tiefgaragen im Plangebiet geschaffen.

Parkbauwerke im Sinne von Parkhäusern / -paletten sind nicht vorgesehen. Garagen-geschosse sind dagegen möglich.

Tiefgaragen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 (2) BauNVO sind in dem gesamten Plangebiet ohne Einschränkung zulässig.

Nebenanlagen (außerhalb der Nebenanlagen gemäß § 14 (2) BauNVO) sind innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den für Stellplätze, Carports und Garagen gekennzeichneten Flächen zulässig. Innerhalb der gekennzeichneten Flächen für Stellplätze, Carports und Garagen sind auch Standplätze für Mülltonnen (eingehaust) und Fahrräder zulässig.

7.4 Grünflächen

Grünflächen sollen im Bereich des Quartiersplatzes in der Mitte des Plangebietes sowie im Zusammenhang mit dem Rückbau der Frachtstraße in ihrem südlichen Verlauf berücksichtigt (nicht überbaubare Grundstücksfläche als Gartenfläche) werden.

Die festzusetzenden privaten, nicht überbaubaren Grundstücksflächen sollen für eine gärtnerische Nutzung im Sinne von Einzelgärten oder Gemeinschaftsgärten zur Verfügung stehen.

Zudem werden Festsetzungen zur Begrünung der Fuß- und Radwege bzw. Fußwegeverbindung durch das Plangebiet gemäß § 9 (1) Ziffer 25 a BauGB (Anpflanzungsflächen) getroffen.

7.5 Baurecht gemäß § 9 (2) Ziffer 2 BauGB

Die Umsetzung der Planinhalte bzw. die Ausnutzung der festgesetzten Art der baulichen Nutzung ist in dem im Bebauungsplan gekennzeichneten östlichen Teilbereich an die Voraussetzung gekoppelt, dass die Erfüllung des Immissionsschutzes (Zulässigkeit einer Wohnnutzung in dem Teilbereich erst nach Fertigstellung der außerhalb des Plangebietes vorzunehmenden Lärmschutzmaßnahmen) vom Bauherrn nachzuweisen ist.

Ohne die Umsetzung dieser Bedingung ist der Inhalt des Bebauungsplanes im Sinne der Zulässigkeit von Wohngebäuden bzw. einer Wohnnutzung nicht zu vollziehen. Aus diesem Grund wird festgesetzt:

„Innerhalb der gekennzeichneten Flächen (im Osten des Plangebietes) ist die festgesetzte bauliche Nutzung Wohngebäude bis zur Umsetzung der außerhalb des Plangebietes zu treffenden Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen unzulässig.

Die zu treffende Vorkehrung als Zulässigkeitsvoraussetzung für die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung ist:

Die Schallemission des Kamins der Farbabsaugung des östlich der Frachtstraße gelegenen Gewerbebetriebes (Maschinenbau) ist durch geeignete Schalldämpfer (Einfügungsdämm-Maß von $D_e \geq 15$ dB) um 15 dB(A) auf eine Schalleistung von $L_{WA} \leq 72$ dB(A) zu mindern, um innerhalb des gekennzeichneten Bereiches einen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nach DIN 18005 / TA Lärm zu erreichen.

Bis zur Erfüllung der Zulässigkeitsvoraussetzung sind alle Nutzungen außer der Wohnnutzung zulässig.“

Es ist beabsichtigt, hierzu einen privatrechtlichen Vertrag zwischen den Beteiligten zu schließen, um die Umsetzung und die Finanzierung durch die Investoren dauerhaft zu sichern.

8 Ver- und Entsorgung

8.1 Trinkwasser / Löschwasser / Elektrizitäts- und Gasversorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Gas und Wasser sowie den fernmelde-technischen Einrichtungen ist durch den Anschluss an das Versorgungsnetz zu sichern. Die notwendigen Leitungsrechte für die Ver- und Entsorgungsträger innerhalb der privaten Grundstücksflächen werden nach Bedarf gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB festgesetzt.

Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung wird gemäß DVGW-W 405 eine Wassermenge von 1.600 ml/min (96 cbm/h) durch die Stadtwerke Bielefeld GmbH mittels Unterflurhydranten an den Trinkwasserversorgungsleitungen erfolgen.

Im Nordwesten des Plangebietes wird innerhalb der nicht überbaubarer Grundstücksfläche ein Standort für eine Trafostation (Grundfläche 3,0 m x 5,0 m) als Fläche für Versorgungsanlagen - Elektrizität – festgesetzt.

Die das Plangebiet im Bereich nördlich des festgesetzten Fuß- / Radweges zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße heute verlaufende Gasmitteldruckleitung kann nach Abstimmung mit der Stadtwerke Bielefeld GmbH als Versorgungsträger innerhalb des Weges verlegt werden. Die Notwendigkeit hierzu ist konkret noch zu prüfen. Schutzabstände / Schutzstreifen beidseitig des Weges sind innerhalb der begleitenden Fläche für Anpflanzungen nicht notwendig.

8.2 Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung

Die Entwässerung des Plangebietes soll in Trennkanalisation erfolgen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der genehmigten Kanalnetzplanung „SW-Entwässerungsgebiete Sieker und Kammerratsheide“. Das Schmutzwasser wird über die in den umliegenden Straßen befindlichen Schmutzwasserkanäle der Kläranlage „Heepen“ zugeleitet.

Zur Ableitung des im Bereich der geplanten Stadthäuser / Reihenhäuser anfallenden Schmutzwassers ist die Verlegung von Schmutzwasserkanälen in der geplanten öffentlichen Erschließungsstraße und in den Privatwegen erforderlich.

Nach § 51a LWG ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1.1.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah direkt oder ohne Vermischung mit Schmutzwasser über eine Kanalisation in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die dafür erforderlichen Anlagen sind nach Maßgabe des § 57 LWG zu errichten und zu betreiben.

Die Bebauung entlang der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße befindet sich im Einzugsgebiet der Einleitungsstellen E 7/118 und E 7/144 in den Finkenbach. Für diese Einleitungen bestehen bis zum 31.12.2012 befristete Ordnungsverfügungen der Oberen Wasserbehörde von 2003 zur Sanierung der Vorflut. Neuversiegelungen von Flächen – mit Ausnahme von Baulückenschließungen – sowie die Ausweisung neuer Baugebiete sind in dem Entwässerungsgebiet bis zur Fertigstellung der Maßnahmen zur Beseitigung der Überstaubereiche unzulässig; es sei denn, das auf den neu versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser verrieselt oder versickert wird, oder es wird durch sonstige Rückhaltemaßnahmen dafür gesorgt, dass die Abflussverhältnisse im Finkenbach nicht verschlechtert werden. Darüber hinaus sind alle Maßnahmen unzulässig, die durch zusätzlichen Abwasseranfall die Gewässergüte verschlechtern.

Das Plangebiet war bereits vor 1996 in erheblichem Maße bebaut. Das Niederschlagswasser der vorhandenen Bebauung wird über die in den umliegenden Straßen befindlichen Regenwasserkanäle ortsnah in Gewässer eingeleitet. Die im Plangebiet anstehenden Bodenverhältnisse sind nicht geeignet, das Niederschlagswasser vollständig zu versickern. Da die geplante Bebauung gegenüber der früheren Bebauung eine deutliche Entsiegelung realisiert und die weiterführende Regenwasserkanalisation ausreichend dimensioniert ist, kann auf eine zusätzliche Rückhaltung von Niederschlagswasser im Plangebiet verzichtet werden.

Aufgrund der im Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) vom 26.05.2004 „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ getroffenen Festlegungen sind auch in den privaten Wohnwegen / Stichstraßen öffentliche Kanäle zu verlegen, da sie dazu dienen, das Abwasser mehrerer Grundstücke zu sammeln und fortzuleiten. Bislang wird seitens der Stadtentwässerung akzeptiert, dass

bei einem Zusammenschluss von maximal 4 Grundstücken die Kanäle in den privaten Wohnwegen/Stichstraßen noch als Privatkanäle zu errichten sind.

Zur Ableitung des aus dem Bereich der Stadthäuser / Reihenhäuser anfallenden Niederschlagswassers ist daher die Verlegung von öffentlichen Regenwasserkanälen in der geplanten öffentlichen Erschließungsstraße und den Privatwegen erforderlich.

Für die entsprechend im Bebauungsplan markierten Flächen mit Durchleitungsrechten für Schmutz- und Niederschlagswasser sind Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß § 9 (1) Ziffer 21 BauGB zugunsten der Stadt Bielefeld – Umweltbetrieb – festzusetzen. Die Durchleitungsrechte sind im Grundbuch einzutragen und müssen spätestens bei Abschluss des Erschließungsvertrages vorliegen.

Auch die potenziellen Häuser innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche südlich des festgesetzten Fuß- und Radweges, die nicht direkt von der Walther-Rathenau-Straße bzw. der Frachtstraße erschlossen werden können, sollen an die öffentliche Kanalisation in der Frachtstraße angeschlossen werden.

9 Denkmalschutz

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerte Objekte bzw. Denkmalbereiche gemäß §§ 3 - 5 Denkmalschutzgesetz NRW. Auch Bodendenkmale sind nicht bekannt. Deshalb sind Maßnahmen des Denkmalschutzes oder zur Denkmalpflege nicht erforderlich. Mit der Falkschule befindet sich außerhalb des Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ Teilplan A ein erhaltenswertes gründerzeitliches Gebäude.

10 Umweltprüfung

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden, da mit der Planung der Umweltzustand des Plangebietes bzw. der benachbarten Gebiete nicht nachteilig verändert wird.

Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, wird nicht vorbereitet.

Eine Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB ist daher nicht notwendig.

11 Immissionsschutz

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Plangebietes zu Gewerbebetrieben, zu Verkehrswegen sowie Stellplätzen sind Maßnahmen zum anlagenbezogenen Immissionsschutz zu berücksichtigen. Zur grundsätzlichen Bestimmung dieser Maßnahmen ist ein schalltechnisches Gutachten (DEKRA Umwelt GmbH / Ingenieurbüro Prof. Dr. Beckenbauer, Bielefeld, November 2009) erstellt worden.

Darin sind untersucht worden:

- Geräuschimmissionen durch die benachbarten Gewerbebetriebe und
- durch den öffentlichen Straßenverkehr im Umfeld des Plangebietes sowie
- durch die im Plangebiet zugeordneten privaten Pkw-Stellplätze im Hinblick auf die Wohnbebauung im näheren Umfeld.

Dabei werden für das Plangebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiet mit 60 dB(A) tags sowie 45 dB(A) nachts für Gewerbelärm und 50 dB(A) nachts für

Verkehrslärm bzw. die Richtwerte nach TA Lärm für Mischgebiet mit 60 dB(A) tags sowie 45 dB(A) nachts herangezogen, um der vorhandenen Vorbelastung Rechnung zu tragen.

Die Einstufung des Plangebietes als Mischgebiet bei der Betrachtung der relevanten Immissionen ist trotz der Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes nach BauNVO gerechtfertigt, da die vorhandene Situation im Umfeld des Plangebietes deutlich durch eine Mischstruktur geprägt ist. Dabei liegt das Plangebiet im Übergang zu den Quartieren mit vornehmlich gewerblichen Nutzungen in Richtung Wilhelm-Bertelsmann-Straße mit dem Charakter der heute vorhandenen Gemengelage von unmittelbarem Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen.

Innerhalb des Plangebietes ist mit dem Immissions-Schutzanspruch eines Mischgebietes in keiner Weise eine gesundheitliche Gefährdung zu befürchten, da innerhalb von Mischgebieten das Wohnen nach BauNVO allgemein zulässig ist und die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz somit in einem Mischgebiet gewährleistet werden können.

Aus lärmschutztechnischer Sicht sind folgende Festsetzungen zu treffen / Maßnahmen zur Einhaltung der Mischgebietswerte vorzusehen:

Gewerbelärm

Unter Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen beim Hauptemittenten (Maschinenbaubetrieb) östlich der Frachtstraße können die Immissionsrichtwerte für ein Mischgebiet im Plangebiet im Hinblick auf die Geräuschimmissionen durch die umliegenden Gewerbebetriebe eingehalten werden.

Nachrichtlich wird in den Bebauungsplanfestsetzungen darauf hingewiesen, dass die Schallemission des Kamins der Farbabsaugung des östlich der Frachtstraße gelegenen Gewerbebetriebes (Maschinenbau) durch geeignete Schalldämpfer (Einfügungsdämmmaß von $D_e \geq 15$ dB) um 15 dB(A) auf eine Schalleistung von $L_{WA} \leq 72$ dB(A) zu mindern ist, um innerhalb des gekennzeichneten Bereiches einen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nachts nach DIN 18005 / TA Lärm zu erreichen.

Hinweis: Siehe hierzu Baurecht gem. § 9 (2) Ziffer 2 BauGB

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung zeigt, dass ein angemessener Schutzanspruch vor Lärmeinwirkungen im Nahbereich (an der Frachtstraße) aufgrund von Aktivitäten zur Nachtzeit im benachbarten Industriebetrieb nur mit zusätzlichem Aufwand an industriellen Lärmquellen außerhalb des Planbereiches (s.o.) und nur bei einer Bauweise im Quartier mit einer Fenstermittenhöhe im vorgesehenen 3.OG von ≤ 10.4 m erfolgen kann.

Aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes wird folgende Festsetzung aufgenommen:

„Im Bereich der im Nutzungsplan gekennzeichneten Gebäudeseite entlang der Frachtstraße ist aufgrund des benachbarten Industriebetriebes östlich der Frachtstraße von einer mischgebietstypischen Vorbelastung auszugehen. Fenster von Wohn- und Schlafräumen sind an der im Nutzungsplan gekennzeichneten Gebäudeseite (Ostseite) an der Frachtstraße oberhalb einer Fenstermittenhöhe von 10,40 m unzulässig. Der untere Bezugspunkt ist hierbei die vorhandene Geländeoberfläche des Grundstückes.“

Verkehrslärm

Für die Neubebauung sowie für wesentliche Umbauten und / oder Nutzungsänderungen im Bestand innerhalb des Plangebietes werden passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen - z. B. durch die Anordnung von Lärmschutzwänden

würden den Planungszielen in dem innerstädtischen Quartier entgegenstehen. Aus stadtplanerischer Sicht ist es trotz der kritischen Verkehrslärmbelastung im Bereich der Walther-Rathenau-Straße sinnvoll, hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Wohnnutzung zu schaffen. Das gesamte Umfeld ist geprägt durch eine Bebauung, die sich beiderseits entlang der Walther-Rathenau-Straße als straßenbegleitende darstellt. Da die charakteristische Bauweise als straßenbegleitende Bebauung beibehalten werden soll, ist ein deutliches „Zurücksetzen“ der künftigen Bebauung (hier rd. 25 m) zur Sicherung größerer Abstände zur Straße / Lärmquelle nicht sinnvoll. Zudem würden hierdurch Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücksflächen eingeschränkt.

Es werden daher folgende passive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt:

Für die geplante Wohnbebauung entlang der Walther-Rathenau-Straße werden durch den öffentlichen Straßenverkehr die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Mischgebiet überschritten. Hier sind entsprechende Festlegungen für die resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile gemäß DIN 4109 (Passiver Schallschutz) zu treffen.

Innerhalb der im Bebauungsplan gekennzeichneten Fassadenbereiche entlang der Walther-Rathenau-Straße ergeben sich aufgrund der gutachterlich festgestellten Lärmpegelbereiche (DEKRA Umwelt GmbH, Bielefeld, November 2009; Ergänzung vom 15.03.2010 wg. reduzierter Höchstgeschwindigkeit auf der Straße – Tempo 30) folgende Anforderungen an das resultierende Schalldämm-Maß für die Außenbauteile unter Berücksichtigung der festgestellten Lärmpegelbereiche: erf. $R'_{w,res} \geq 35$ dB(A) und erf. $R'_{w,res} \geq 40$ dB(A).

Hinweis:

Die Anforderungen ergeben sich nur für Fenster und Balkontüren von Räumen, die zum ständigen Aufenthalt von Menschen gedacht sind (Wohn-, Schlaf-, Kinder-, Ess-, Gäste-, Fernsehzimmer, Wohnküche etc.). Für untergeordnete Räume ergeben sich keine Anforderungen. Für Büroräume sind jeweils 5 dB niedrigere Werte anzusetzen. Gemäß DIN 4109 wird darauf hingewiesen, dass Schallschutzfenster nur in geschlossenen Zustand voll wirksam werden. Es ist auf einen ausreichenden Luftwechsel insbesondere in Schlaf- und Kinderzimmern zu achten. Ein ausreichender Luftwechsel kann z.B. durch geeignete schallgedämmte Lüftungen erreicht werden.

Private Pkw-Stellplätze

Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Pkw-Stellplätze werden an der umliegenden Wohnbebauung außerhalb des Plangebietes die vorgegebenen Immissionsrichtwerte nach TA Lärm für ein Mischgebiet teilweise überschritten. In den betroffenen Bereichen werden entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Abschirmungen / Einhausungen festgesetzt.

Die Carports (im Nordosten des Plangebietes) sind innerhalb der gekennzeichneten Fläche rückseitig geschlossen auszuführen. Dabei sind die zur Plangebietsgrenze nach Norden zugewandte Seite und die westliche Seite mit mindestens 2,50 m Höhe auszuführen.

Die Carports (im Süden des Plangebietes) sind innerhalb der gekennzeichneten Fläche rückseitig geschlossen auszuführen. Dabei ist die zur Plangebietsgrenze nach Osten zugewandte Seite mit mindestens 2,50 m Höhe auszuführen.

Hinweis:

Die Wände der Carports / Schallschutzvorkehrung sind aus Materialien mit einem Flächengewicht von mindestens $m' \geq 10$ kg/m³ auszuführen. Die Bauelemente sind untereinander sowie gegen den Erdboden dicht abzuschließen.

Bezüglich möglicher Geruchsimmissionen durch die benachbarte gewerbliche Nutzung (hier: Lackieranlage der Maschinenbaufirma Benteler) ist ein Gutachten (Ingenieurbüro Prof. Dr. Beckenbauer, Bielefeld, Januar 2006) erstellt worden. Die Geruchsstundenhäufigkeit liegt danach unter dem in der Geruchsimmissionsrichtlinie genannten maßgeblichen Immissionswert, welcher auch bei einer Verdoppelung der jährlichen Betriebsstunden der Lackieranlage eingehalten / unterschritten werden kann.

Der Verkehr der umliegenden Straßen ist so gering, dass im Bereich der geplanten Bebauung die Werte der 22. BImSchV durch Verkehrsimmissionen nicht überschritten werden.

12 Bodenschutz

Auf den Flächen des ehemaligen Gewerbebetriebes Hanning & Kahl wurde eine Sanierung der Altlasten durchgeführt. Der Abbruch der baulichen Anlagen und die Sanierung für das Grundstück Walther-Rathenau-Straße 56 sind dokumentiert (Institut für Umweltanalyse, Bielefeld, März 2008).

Der Rückbau der Gebäudesubstanz an der Walther-Rathenau-Straße 56 in Bielefeld sowie die bodenseitige Sanierung wurden gemäß dem abgestimmten Sanierungskonzept erfolgreich durchgeführt. Die abzubrechende Gebäudesubstanz wurde in der Regel inklusive der Bodenplatte und der Fundamente fachgerecht entfernt und materialgerecht entsorgt bzw. verwertet.

Die oberflächennahen künstlichen Auffüllungen wurden sowohl im Bereich der abgebrochenen Gebäude als auch in den unversiegelten Bereichen bis in eine Tiefe von ca. 0,7 m – 1,0 m abgetragen. Die im Bereich der ehemaligen Galvanik und der alten Nickelerei angetroffenen erheblichen Schwermetallbelastungen (in der Hauptsache Chrom, Chrom VI und Nickel) wurden vollständig entfernt, wobei auch ehemaligen Leitungsverläufe inkl. der Klärbecken als potenzielle Ausbreitungsmöglichkeit für diese Schadstoffe nachgegangen wurde. Der Sanierungserfolg wurde durch entsprechende laboranalytische Untersuchungen belegt.

Weiterhin sind alle angetroffenen Bodenverunreinigungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe im Bereich des Kesselhauses, der Galvanik und angrenzender Bereich, sowie der früheren Betriebsstankstelle weitgehend entfernt worden.

Das Sanierungskonzept sah für die Schadensbereiche als Ziel eine deutliche Schadstoffminimierung vor, die durch die erfolgte Bodensanierung auch erreicht wurde. Dennoch sind aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit oder aus bautechnischen Erwägungen heraus Restbelastungen auf dem Grundstück verblieben.

Im Plangebiet sind die Grundstücke Walther Rathenau Straße 32, 48a und 56 sowie Frachtstraße 7 und 11 bis 2005 unterschiedlich gewerblich bzw. industriell genutzt worden. Angesiedelt waren metallverarbeitende Industrie, Schlossereien, Werkstätten und eine Tankstelle. Die historischen Nutzungen sind durchweg als altlastenrelevant einzustufen. Sämtliche Grundstücke sind daher im Hinblick auf die Entwicklung des Areals auf nutzungsbedingte Verunreinigungen des Bodens untersucht worden. Dabei wurde festgestellt, dass neben betriebsbedingten Verunreinigungen des Untergrundes (Mineralöle, chlorierte Kohlenwasserstoffe –LHKW- und Schwermetalle) auch großflächig Auffüllungen auf den Grundstücken vorhanden sind, die aufgrund ihrer Zusammensetzung (teilweise hohe Schlackeanteile) ebenfalls erhöhte Schwermetallgehalte aufwiesen. Aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen sind Sanierungskonzepte entwickelt worden, die im Anschluss an den Rückbau der aufstehenden Gebäude umgesetzt worden sind. Die Sanierungskonzepte sahen die Beseitigung sämtlicher Bodenverunreinigungen und Auffüllungen vor, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 für Wohngebiete (Prüfwerte nach Tabelle 1.4, Wohngebiete) bzw., sofern in der BBodSchV für einzelne Parameter keine Prüfwerte genannt waren, die Zuordnungswerte Z 1.2 für Boden der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ vom 16.11.2003 (sog. LAGA- Liste) überschritten. Entsprechend

dieses Sanierungskonzeptes ist ein großflächiger Bodenaustausch durchgeführt worden. Die verunreinigten Bereiche sind dadurch weitestgehend erfasst und beseitigt worden. Die entstandenen Hohlformen sind mit Recyclingsand 0/8mm, Qualität RCL I gemäß des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 09.10.2001 (sog. RCL- Erlass) aufgefüllt worden.

Aus bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen konnten kleinräumig Restverunreinigungen nicht beseitigt werden. Dies sind:

1.) ehem. Gebäude Walther-Rathenau-Straße 48a, westliche Grundstücksgrenze

- Die Sanierung konnte aus statischen Gründen nur bis ca. 0,50 m – 1,00 m an die Grundstücksgrenze (Gehweg Walther-Rathenau-Straße) heran durchgeführt werden. In diesem Geländestreifen sind in einer Tiefe ab rd. 1,50 m Restbelastungen mit Mineralöl-Kohlenwasserstoffen vorhanden.

2.) Walther-Rathenau-Straße 56 (ehem. Lohmann Werke / Hanning & Kahl):

- Im Boden unterhalb der Zufahrt südwestlich der ehemaligen Fabrikhalle, nördlich der ehem. Tankstelle befinden sich Restbelastungen mit Kohlenwasserstoffen und aromatischen Kohlenwasserstoffen im Boden, Tiefe ca. 1,50 m – 3,20 m.
- Der Boden im Randbereich der ehemaligen Klärbecken, nordöstlich der ehem. Galvanik weist in einer Tiefe von 2,00 m – 3,00 m Restbelastungen mit den Schwermetallen, Kupfer und Zink auf. Bei Baumaßnahmen in diesem Bereich ist eine getrennte Erfassung und Entsorgung der belasteten Böden erforderlich.
- Weiterhin sind Bodenverunreinigungen mit LHKW im nordöstlichen Bereich der Galvanik im Boden verblieben. Der Umfang und die Ausdehnung dieser Restbelastung ist im September 2005 durch das IFUA untersucht worden. Die belasteten Horizonte befinden sich in einer Tiefe zwischen 3,00 m und 5,00 m, wobei die Schichtstärke außerhalb des Schadenzentrums stark abnimmt. Da eine Auswaschung der Schadstoffe durch Regenwasser ins Grundwasser nicht ausgeschlossen werden kann, empfiehlt der Sachverständige bis zur Umsetzung der endgültigen Bebauung eine provisorische Abdeckung des Schadenbereiches herzustellen. Dies ist durch den Einbau einer Asphaltierung oberhalb der Restbelastung erfolgt.

Aus den auf den Grundstücken verbliebenen Restbelastungen bzw. vorhandenen Auffüllungen ergibt sich keine Einschränkung für die geplante Wohnnutzung und keine Gefährdung des Grundwassers (bei Beibehaltung der Oberflächenversiegelung im Bereich der Restbelastung mit LHKW). Gesonderte Sanierungsmaßnahmen zur Beseitigung der Restbelastungen sind nicht notwendig.

Die Flächen mit Restbelastungen sind in dem Bebauungsplan gekennzeichnet.

Die Ergebnisse der Sanierungsarbeiten sind in der „Abbruch- und Sanierungsdokumentation“, IFUA, März 2008 bzw. die Sanierungsakte des Umweltamtes, 15.06.2005 dokumentiert.

Konsequenzen für die Bebauung:

1. Falls für die Bebauung Bodenmaterial aus den Bereichen mit Restbelastungen anfällt, ist dieser Boden getrennt zu erfassen, abfalltechnisch untersuchen zu lassen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
2. Das in den Sanierungsbereichen eingebaute RC-Material entspricht der Qualität RCL 1 und kann entsprechend verwertet werden.
3. Der außerhalb der Sanierungsbereiche anstehende Boden besteht teilweise aus Auffüllungen, die unterschiedliche Anteile Bauschutt und Schlacken enthalten. Die ordnungsgemäße Verwertung dieses Bodens ist, soweit er abgefahren werden muss, nachzuweisen.
4. Die Versiegelung im Bereich der Restbelastung mit LHKW ist zu erhalten, im Bereich der Grünanlage kann z.B. eine Foliendichtung mit Entwässerung unterhalb

des Geländes eingebaut werden. Der Einbau einer Rigole in diesem Bereich ist nicht möglich. Falls eine Überbauung mit Gebäuden geplant ist, sind aus Vorsorgegründen Schutzvorkehrungen an der Gebäudesohle, z.B.: Gasdrainagen, vorzusehen. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist im Baugenehmigungsverfahren festzulegen.

5. Für die Grünflächen der geplanten Wohnhäuser muss Oberboden und Mutterboden angefahren und eingebaut werden. Die Einbaustärke richtet sich nach der geplanten Nutzung der Grünanlagen, sie sollte bei gärtnerischer Nutzung nicht unter 0,80 m Gesamtdicke liegen. Der Oberboden und der Mutterboden muss hinsichtlich seiner Schadstoffgehalte den Anforderungen des § 8 BBodSchG entsprechen. Dies ist erfüllt, wenn die Vorsorgewerte der Tabellen zu Nr. 4.1 und 4.2 des Anhangs 2 der BBodSchV eingehalten werden. Der Nachweis hierzu kann durch entsprechende Untersuchungen oder durch einen Herkunftsnachweis für den Mutterboden erfolgen. Die Qualität des Mutterbodens ist nachzuweisen.

3.) Frachtstraße:

Gemäß Planungskonzept ist ein teilweiser Rückbau der Frachtstraße und Umnutzung zu einer Grünanlage vorgesehen. In der Frachtstraße verläuft der verrohrte Finkenschbach, dessen Status als Gewässer aber aberkannt ist.

Die Untersuchungen zu Auffüllungen im südlichen Bereich der Frachtstraße sind zwischenzeitlich durchgeführt worden. Die Untersuchungsergebnisse sind im Bericht P209064 des Instituts für Umweltanalyse vom 17.08.2009 dokumentiert. Danach liegen unterhalb der Fahrbahnbefestigung der Frachtstraße ab ca. 0,40 m – 0,45 m bis max. 1,80 m Tiefe sehr inhomogene künstliche Auffüllungen vor, die aus Bodenmaterialien mit Bauschuttanteilen und geringeren Anteilen von Hausbrand (Asche), Kohleresten, Schlacken u.a. bestehen. Nach den durchgeführten Analysen sind diese Auffüllungen mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Cyaniden belastet. Aufgrund der vorhandenen Oberflächenbefestigung der Frachtstraße und der Tiefenlage der Auffüllungen (kein Grundwasser innerhalb der Auffüllung) gehen von den Auffüllungen gegenwärtig keine Gefährdungen aus.

Konsequenzen für die Umsetzung der Planung:

1. Die Oberflächenbefestigung der Frachtstraße muss im gegenwärtigen Umfang erhalten bleiben, da die gemessenen Schadstoffe teilweise wasserlöslich sind und daher von Regenwasser mobilisiert und ausgetragen werden könnten. Falls eine Entsiegelung umgesetzt werden soll, müssen entweder die vorhandenen Auffüllungen beseitigt werden oder unterhalb der entsiegelten Flächen muss ein Dichtungssystem (z.B. Foliendichtung mit Entwässerung) installiert werden. Hierfür wäre dann ein entsprechendes Sicherungskonzept zu erarbeiten.

Falls aus bautechnischen Gründen in die Auffüllungen eingegriffen wird, ist das anfallende Aushubmaterial abfalltechnisch zu untersuchen und einer geeigneten Deponie zuzuführen.

12.1 Kampfmittel

Für den Bereich des Plangebietes wurden durch die Kampfmittelüberprüfung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung festgestellt.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugruben,
- Anwendung der Anlage 1 der technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung (TVV KpfMiBesNRW) – Baugrundeingriffe auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr.

Tiefbauarbeiten sind deshalb rechtzeitig und einzeln zur Überprüfung anzuzeigen.

Weist bei Durchführung von Bauvorhaben der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und die Feuerwehrleitstelle - Tel. 0521/512301 - oder die Polizei - Tel. 0521/5450 - zu benachrichtigen.

Des Weiteren wurde in unmittelbarer Nähe ein Bombenblindgängerverdachtspunkt festgestellt (Walther-Rathenau-Straße). Eine akute Gefährdung, die eine sofortige Überprüfung des Verdachtspunktes erforderlich machen würde, ist zurzeit nicht erkennbar.

Werden Baumaßnahmen im Umkreis von 20 m um den Verdachtspunkt durchgeführt, ist sicherzustellen, dass vor Beginn von Erdarbeiten die Überprüfung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst erfolgt.

Der Verdachtspunkt wird in dem Nutzungsplan außerhalb des Geltungsbereiches gekennzeichnet. Die oben gemachten Ausführungen werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

13 Artenschutz

Nach europäischem Recht müssen bei Eingriffsplanungen alle streng und auf europäischer Ebene besonders geschützten Arten berücksichtigt werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung müssen auch die artenschutzrechtlichen Bestimmungen, insbesondere die Verbote nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz, welche bei der Umsetzung des Bebauungsplanes entstehen, als spezielle Artenschutzprüfung (SAP) abgeprüft werden. Die Auswirkungen und möglichen Konflikte der Planung auf die planungsrelevanten Arten im Sinne der Definition des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW sind zu untersuchen.

Das Bebauungsplangebiet umfasst die Flächen der ehemaligen Gewerbebetriebe „Hanning&Kahl“ und „Späing“ sowie die Frachtstraße. Mit Ausnahme eines Lager- und Verwaltungsgebäudes an der Walter-Rathenau-Straße sind alle Gebäude abgerissen, der nördliche Teil ist befestigt und wird als Parkplatz genutzt. Im südlichen Teil hat sich eine Vegetation aus Beifuß und Gräsern entwickelt.

Nach der Auswertung des Informationssystems der LANUV sind folgende Arten im Bereich des betroffenen Messtischblattes zu erwarten:

Planungsrelevante Arten für das Messtischblatt 3917					
Auflistung der erweiterten Auswahl planungsrelevanter Arten in den Lebensraumtypen , Vegetationsarme oder -freie Biotope, Gebäude					
Art		Status	Erhaltung	oVeg	Gebaeu
Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name				
Säugetiere					
<i>Eptesicus serotinus</i>	Breitflügelfledermaus	Art vorhanden	G		WS/WQ
<i>Myotis bechsteinii</i>	Bechsteinfledermaus	Art vorhanden	S		(WQ)
<i>Myotis brandtii</i>	Große Bartfledermaus	Art vorhanden	U		WS/WQ
<i>Myotis dasycneme</i>	Teichfledermaus	Art vorhanden	G		WS/(WQ)
<i>Myotis daubentonii</i>	Wasserfledermaus	Art vorhanden	G		(WQ)
<i>Myotis myotis</i>	Großes Mausohr	Art vorhanden	U		WS/WQ
<i>Myotis mystacinus</i>	Kleine Bartfledermaus	Art vorhanden	G		X/WS/WQ
<i>Myotis nattereri</i>	Fransenfledermaus	Art vorhanden	G		X/WS/WQ
<i>Nyctalus leisleri</i>	Kleiner Abendsegler	Art vorhanden	U		(WS)/(WQ)
<i>Nyctalus noctula</i>	Großer Abendsegler	Art vorhanden	U	(X)	(WQ)
<i>Pipistrellus nathusii</i>	Rauhhaufledermaus	Art vorhanden	G		(WS)/(WQ)
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Zwergfledermaus	Art vorhanden	G		WS/WQ
<i>Plecotus auritus</i>	Braunes Langohr	Art vorhanden	G		WS/(WQ)
<i>Vespertilio murinus</i>	Zweifarbflodermäus	Art vorhanden	G		WS/ZQ/WQ
Vögel					
<i>Alcedo atthis</i>	Eisvogel	sicher brütend	G	XX	
<i>Charadrius dubius</i>	Flussregenpfeifer	sicher brütend	U	XX	
<i>Falco peregrinus</i>	Wanderfalke	sicher brütend	S+		XX
<i>Falco tinnunculus</i>	Turmfalke	sicher brütend	G		X
<i>Hirundo rustica</i>	Rauchschwalbe	sicher brütend	G-		XX
<i>Strix aluco</i>	Waldkauz	sicher brütend	G		X
<i>Tyto alba</i>	Schleiereule	sicher brütend	G		X
Reptilien					
<i>Lacerta agilis</i>	Zauneidechse	Art vorhanden	G-	(X)	(X)

Das Vorkommen der meisten der o.g. Arten in dem Plangebiet ist auf Grund ihrer Habitatansprüche auszuschließen. Lediglich das Gebäude an der Frachtstraße ist als potentielles Bruthabitat für Schleiereule und Turmfalke und als Quartier für Gebäudefledermäuse zu werten.

Da im Umfeld gleichartige Gebäude und damit genügend Ausweichmöglichkeiten für die Vogel- und Fledermausarten vorhanden sind, die als Niststandort und Sommer- bzw. Winterquartier genutzt werden können, kann davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin erfüllt wird. Damit bleiben die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 von der Aufstellung des Bebauungsplanes unberührt.

Im Rahmen der Baumaßnahme sind die artenschutzrechtliche Bestimmungen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG einzuhalten. Hierzu sind die unten aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen als Nebenbestimmung in die Baugenehmigung aufzunehmen.

Sollten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz von Gebäude bewohnenden Fledermäusen und Vögeln notwendig werden, sind diese im Bauschein bzw. in die Abbruchgenehmigung aufzunehmen.

Auch ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Ziffer 2 BNatSchG ist zu verneinen. Voraussetzung ist, dass bei der Beseitigung des Gebäudes durch einen Fachkundigen geprüft wird, ob Fledermäuse oder Turmfalke und Schleiereule das Gebäude als Quartier nutzen. Ein Abriss darf erst erfolgen, wenn der Gutachter bestätigt hat, dass das Quartier aufgegeben worden ist. Der Abriss ist dann unverzüglich durchzuführen. Der am Besten geeignete Zeitraum sind die Monate August und September. Bei einer Beachtung dieser Vorgaben kommt es im Zusammenhang mit der Bebauung nicht zu einer Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotsbestimmungen.

14 Grünordnung

Mit der Anwendung des § 13a (2) Ziffer 4 BauGB gelten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt bereits als vor der planerischen Entscheidung zur Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt oder zulässig.

Ein Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt ist danach durch die Bebauungsplanung im Zusammenhang mit der Nachnutzung nicht gegeben.

Aus diesen Gründen entfällt die Notwendigkeit zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1a BauGB i.V.m. BNatSchG sowie das Aufzeigen von Maßnahmen zur Bewältigung von Eingriffsfolgen.

Es sind in dem Plangebiet folgende grünordnerischen Festsetzungen vorgesehen.

Lt. Stadtklimaanalyse (2007) bildet das Plangebiet einen gering klimaempfindlichen Bereich. Die innerhalb der geplanten Bebauung vorgesehenen Grünflächen begünstigen kleinräumige Luftströmungen innerhalb des Plangebietes und damit das Mikroklima.

Zur Förderung der vorgenannten Effekte, zur Vermeidung einer wesentlichen Lufttemperaturerhöhung und Intensivierung des Wärmeinseleffektes zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße werden folgende textliche Festsetzungen aufgenommen:

Die geplanten Flachdächer der Gebäude im WA sind mindestens mit einem Anteil von 60 % der Dachfläche, soweit technisch möglich, zu begrünen (§ 9 (1) 25a BauGB).

Diese Maßnahme ist insbesondere im Hinblick auf die voranschreitende stadtweite Überwärmung geeignet und angemessen. Für die darunter liegenden Wohn- und Schlafräume im WA bietet die Dachbegrünung raumklimatisch im Sommer einen wirksamen Hitzeschutz (Kühleffekt im Dachbereich: rd. 30 - 60 °C), im Winter durch Vegetation und Dachsubstrat ein Schutz vor Auskühlung und Heizenergieverlusten (Wärmedämmung im Dachbereich: bis rd. 20 °C).

Das neu zu entwickelnde Quartier liegt im stark versiegelten Innenstadtbereich, sodass der Durchgrünung des Quartiers eine wichtige Bedeutung zukommt. Vor diesem Hintergrund ist für die Begrünung der Stellplatzanlagen entsprechend festzusetzen:

Für die festgesetzten Stellplatzflächen wird bestimmt, dass pro 4 Stellplätze ein heimischer hochstämmiger Baum zu pflanzen ist (§ 9 (1) 25a BauGB).

Für die Bereiche, die den zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße geplanten Fuß- und Radweg begleiten und die Fußwegverbindung zum Quartierplatz, wird ein Pflanzgebot festgesetzt (§ 9 (1) 25a BauGB)

Pflanzgebot 1: Begrünung des Pflanzstreifens nördlich des Fuß- und Radweges

Die entsprechend gekennzeichnete Fläche ist als durchgängiges Pflanzbeet mit Stauden bzw. Sträuchern flächendeckend zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Das Einsäen des Pflanzstreifens als Rasenfläche ist unzulässig. Ausgefallene Pflanzen sind in der darauffolgenden Pflanzperiode gleichartig zu ersetzen.

Pflanzgebot 2: Begrünung des Pflanzstreifens südlich des Fuß- und Radweges und westlich des Fußweges

Die entsprechend gekennzeichnete Fläche ist als durchgängiges Pflanzbeet flächendeckend zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. In diesem Streifen ist wegbegleitend eine Baumreihe aus *Pyrus calleryana* 'Chanticleer' (Chinesische Wildbirne) oder *Crataegus*

gus x prunifolia (Pflaumenblättriger Weißdorn) in der Qualität Hochstamm, Stammumfang 14-16cm, 3x verpflanzt anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Der Pflanzabstand zwischen den Bäumen hat 10 m zu betragen. Bei Ausfall der Bäume sind diese in der darauffolgenden Vegetationsperiode gleichartig zu ersetzen. Die Pflanzfläche unterhalb der Bäume ist als durchgängiges Pflanzbeet mit Stauden bzw. Sträuchern flächendeckend zu begrünen. Das Einsäen des Pflanzstreifens als Rasenfläche ist unzulässig.

15 **Klimaschutz**

In dem Bebauungsplan sind keine Festsetzungen zur energetischen Bauleitplanung gem. Ziffer 1.2 des städtischen Handlungsprogrammes Klimaschutz aufgenommen, da mit der städtebaulichen Konzeption den Anforderungen an einen solaren Städtebau entsprochen werden kann. Aufgrund der verdichteten innerstädtischen Lage wird eine Abwägung aus städtebaulicher Sicht zu Ungunsten der Erfüllung der Bedingungen an die optimale Besonnung für jedes Erdgeschoss im Plangebiet (nach DIN 5034-1 „Tagelicht in Innenräumen“) für grundsätzlich vertretbar gehalten.

Die Nutzung von Photovoltaik als sog. Gebäude-Nebenanlage ist in dem Plangebiet ebenso möglich und zulässig wie die Errichtung der Gebäude im Passiv- oder Null-Energiehaus-Standard.

Das Konzept ist – obwohl es sich um einen Angebotsbebauungsplan handelt – schon von Anfang an mit Projektentwicklern, Architekten, Stadtplanern hinsichtlich der energetischen und klimaschutzrelevanten Aspekte diskutiert und konzipiert worden. Es bedurfte anschließend keiner Verpflichtung der Bauherren über Festsetzungen mehr – der „Zwang“ war nicht mehr notwendig. Vertragliche Regelungen und Anschlusszwänge waren / sind nicht notwendig.

Das „Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept“ (ISEK) vom Februar 2010 dazu: Mit dem Projekt „Paulus-Carree“ nimmt die Stadt Bielefeld am Programm „100 Klimaschutzsiedlungen“ der Landesregierung teil. Die Auswahlkommission hat dem Projekt den Status „Klimaschutzsiedlung in Planung“ verliehen. Im Gegensatz zu bisherigen ökologischen Wohnbaukonzepten sind Klimaschutzsiedlungen nicht auf die Nutzung von Solarenergie begrenzt.

Charakteristisch ist die weitgehende Südausrichtung der Häuser. Die Wohnanlage wird sich neben der Einhaltung der Wärmedämmstandards vor allem durch die technische Ausstattung, wie Photovoltaik-Anlage für die Stromgewinnung oder solarthermische Anlagen für Heizung und Warmwasser, auszeichnen. Die energieeffiziente Architektur und Technik soll Energieverbrauch und Nebenkosten auf ein Minimum reduzieren. Ein weiteres Element des klimafreundlichen Wohnkonzepts ist die Idee des „Car-Sharings“, das in Zukunft angeboten werden soll. Die innere Erschließung der Siedlung soll nur über Fuß- und Radwege erfolgen. Die innerstädtische Lage mit naheliegenden Einkaufs- und Spielmöglichkeiten sowie die gute Nahverkehrsanbindung ermöglichen den weitgehenden Verzicht auf ein Auto.

Nicht allein die energetischen Voraussetzungen sondern auch die Wiedernutzung einer ehemaligen Industriebrache mit den o.g. sozialen Komponenten waren für die Aufnahme in das Förderprogramm ausschlaggebend. Mit maximal 6.000 € kann auf Antrag des Bauherrn jedes der geplanten Stadthäuser gefördert werden.

16 **Soziale Infrastruktur**

Grundschule

Das Plangebiet befindet sich im Schuleinzugsbereich der Josefschule, welche eine zweizügige Einrichtung ist, die im Schuljahr 2009/10 insgesamt 148 Schülerinnen und Schüler in sieben Klassen unterrichtet. Durch die Planung und die anzurechnenden Wohneinheiten ergibt sich eine Berücksichtigung der Schülerzahlen ab dem Schuljahr 2011/12. Es sind etwa drei zusätzliche Schüler pro Jahrgang an der Josefschule ab dem Schuljahr 2012/13 abzuleiten.

Unter Berücksichtigung der derzeit gemeldeten Kinder der Geburtsjahrgänge 2003/04 bis 2007/08, die den Einzugsjahrgängen 2010/11 bis 2014/15 entsprechen, sowie aller Baugebiete, die im Einzugsbereich der Schule liegen, wird die Schülerzahl der Josef-schule mittelfristig auf 169 im Schuljahr 2014/15 ansteigen. Der daraus resultierende Raumbedarf von acht Klassenräumen kann im vorhandenen Raumbestand (neun Unterrichtsräume, drei Mehrzweckräume) abgedeckt werden.

Aspekte der Schulwegsicherung und der Schülerbeförderungskosten werden durch die Planung nicht tangiert.

Kinderbetreuungsplätze

Bei einer vollständigen Inanspruchnahme der Flächen für eine Neubebauung innerhalb des Plangebietes ist mit folgenden Bevölkerungszahlen bezüglich des Bedarfes an Kindertagesplätzen zu rechnen:

245 Einwohner x rd. 20% = 49 Bewohner im Alter von 0 – 6 Jahren,
hiervon rd. 55% = 27 Bewohner im Alter von 3 – 6 Jahren.

Unter Einbeziehung des benachbarten Wohngebietes würde dies die Einrichtung einer zusätzlichen Kindertagesstätte mit mindestens zwei Gruppen rechtfertigen. Möglich wäre auch eine Aufstockung bereits bestehender Kindertagesstätten. Da der Zeitpunkt des Baus und des Bezuges der Wohneinheiten noch unklar ist, muss der Bedarf an Betreuungsplätzen zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden.

Spielplatz

Mit der Ausweisung des Allgemeinen Wohngebietes im Plangebiet „Frachtstraße“ entstehen potenziell 175 neue Wohneinheiten (WE). Diese lösen einen rechnerischen Bedarf von ca. 1.600 m² an neuer Spielfläche aus. Dieser Spielflächenbedarf, der sich aus dem Teilplan A des Bebauungsplanes „Frachtstraße“ ergibt, ist vorrangig innerhalb des Geltungsbereiches nachzuweisen und herzustellen. Sollte die im Plangebiet ausgewiesene Grünfläche/ Quartiersplatz hierzu nicht ausreichen, kann der Nachweis in dem „Stadtspielgarten“ im Teilplan B erfolgen (siehe Hinweis). Es ist beabsichtigt, in dem zu schließenden Erschließungsvertrag für den Bebauungsplan Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ - Teilplan A - eine entsprechende Regelung und eine Bürgschaft zu verankern.

Da bereits heute bekannt ist, dass einige Wohngebäude für Senioren bzw. für Studenten genutzt werden sollen (Nutzungen die keinen Spielflächenbedarf auslösen), kann der Spielflächenbedarf reduziert werden. Unter Berücksichtigung der geplanten Wohngebäude für Senioren bzw. für Studenten verbleiben rd. 100 WE, die einen neuen Spielflächenbedarf von ca. 900 m² auslösen. Da diese im Plangebiet nachgewiesen werden muss, ist die Ausweisung eines Spielplatzes in entsprechender Größe erforderlich. Der dargestellte Bedarf soll als entsprechend großer Quartiersplatz mit integrierter Spielfläche umgesetzt werden. Die Festsetzung erfolgt als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage mit Spielbereich.

Hinweis:

Die Differenz zwischen dem maximal und dem tatsächlich zu erwartende Spielflächenbedarf (ca. 700 m²) des Plangebietes muss durch die Investoren nicht gebaut werden, wenn die geplanten Wohngebäude als Wohngebäude für Senioren bzw. für Studenten realisiert werden. Wichtig ist aber die Fläche nachhaltig zu sichern.

Da eine Erweiterung der Spielfläche im Plangebiet nicht möglich ist und bei Deckung des Spielflächenbedarfes grundsätzlich der gesamte Untersuchungsraum 95 betrachtet wird, sollen diese verbleibenden 700 m² neuer Spielfläche auf dem geplanten Spiel- und Bolzplatz im Bereich der Falkschule nachgewiesen werden (StadtSpielGarten). Diese Fläche besitzt eine ausreichende Größe, um den Fehlbedarf des Untersuchungsraumes abzudecken.

Nach der bestehenden Beschlusslage ist die Verwaltung verpflichtet, für den entfallenen Bolzplatz im Bereich des Wiesenbades (Auslöser Bauvorhaben von Arch. Hädrich) auf der nördlichen Seite der Werner-Bock-Straße einen Ersatz zu schaffen.

Die Umsetzung soll auf der ehem. Fläche des Sportplatzes der Falk-Realschule an der Wilhelm-Bertelsmannstraße im Geltungsbereich des Teilplanes B des Bebauungsplanes „Frachtstraße“ erfolgen.

Dieser neue „Stadtspielgarten“ soll nach dem Entwurf des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Stadtumbaugebiet „Nördlicher Innenstadtrand“ vorrangig der Versorgung des gesamten Quartiers dienen. Der neu anzulegende „Stadtspielgarten“ würde die Versorgungsfunktion für den gesamten Wohnbereich und über das Quartier hinaus (Bereich zwischen Heeper Straße / August-Bebel-Straße / Heinrichstraße / Bahnlinie / Am Stadtholz / Huberstraße) übernehmen und gleichzeitig das Spielflächenangebot von mehreren Untersuchungsräumen verbessern. Er übernimmt sozusagen eine indirekte bzw. mittelbare dienende Funktion. Es ist beabsichtigt, die angrenzenden Flächen des ehem. Bolzplatzes (westlich, südlich und östlich) hierfür mit einzubeziehen. Es ist im weiteren Verfahren zu prüfen, inwieweit auch die westlich angrenzenden Flächen (nach Abriss der dort stehenden Gebäude – wie z.B. der ehem. Drogenpavillon) mit einbezogen werden können.

Es ist hierzu erforderlich, im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplanes Nr. III / 3 / 98.00 „Frachtstraße“ - Teilplan B - den Bereich zwischen Falkschule und Wilhelm-Bertelsmann-Straße als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spiel- und Bolzplatz festzusetzen.

17 **Kosten der Umsetzung des Bebauungsplanes**

Die Initiative für die Planung beruht auf einer privaten Projektentwicklung. Der Projekt- / Vorhabenträger hat sich bereit und in der Lage erklärt, die Kosten, die mit den Planungen zur Erreichung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben verbunden sind, anteilig zu tragen. Der Anteil für die sog. Dreiecksfläche (städtische Fläche, ehem. Späing) verbleibt bei der Stadt Bielefeld.

Der Bebauungsplan wurde durch ein Planungsbüro erarbeitet. Ein dementsprechender städtebaulicher Vertrag (Dreiecksvertrag) liegt vor.

Die Erschließungsmaßnahmen sollen durch einen Erschließungsvertrag gemäß § 124 BauGB einem privaten Erschließungsträger übertragen werden. Dadurch kann sich die Stadt Bielefeld im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigung von sämtlichen Erschließungsaufwendungen, mit Ausnahme der nicht beitragsfähigen Kanalbaukosten, die aus dem Etat der Stadtentwässerung bezahlt werden, unabhängig von ihrer Beitragsfähigkeit, befreien. Anderenfalls kommt im Rahmen des geltenden Beitragsrechtes die Erhebung von Beiträgen nach dem Baugesetzbuch oder dem Kommunalabgabengesetz in Betracht.

Die Kosten für die zur inneren Erschließung des Baugebietes erforderlichen öffentlichen Entwässerungseinrichtungen betragen nach einer überschlägigen Kostenschätzung (einschl. MWSt. ohne Bauverwaltungskosten) ca. 193.000,-€.

Die Kosten betragen im Einzelnen:

Schmutzwasserkanalisation ca. 125.000,- €

Regenwasserkanalisation ca. 68.000,- €

Im Abwasserbeseitigungskonzept 2005 und im Finanzplan 2010 sind derzeit keine Mittel zur Finanzierung der Entwässerungseinrichtungen vorgesehen.

Für die Unterhaltung der im Bebauungsplangebiet geplanten öffentlichen Entwässerungseinrichtungen entstehen Folgekosten in Höhe von jährlich ca. 1.600,- €.

Die Fläche für den öffentlichen Quartiersplatz ist vom Investor kostenfrei an die Stadt zu übertragen. Nach Ablauf der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wird die Fläche von der Stadt übernommen und gepflegt. Die Kosten für die Planung und Errichtung des Platzes sind vom Investor und der Stadt Bielefeld anteilig zu tragen. Entsprechende

Regelungen werden im Rahmen des Folgekostenvertrages vereinbart. Die Übernahme der Flächen wird ebenfalls im Folgekostenvertrag geregelt. Da es sich bei dem Quartiersplatz um eine öffentliche Grünfläche handeln soll, werden diese Bereiche nach der Übergabe gem. Folgekostenvertrag vom Umweltbetrieb gepflegt. Die Kosten für den öffentlichen Quartiersplatz mit integriertem Spielbereich und die Zuwegungen liegen bei ca. 158.000,- €. Darüber hinaus werden mit der Übernahme der öffentlichen Grünflächen jährliche Pflegekosten für die Grünunterhaltung und Pachtzahlungen für das Umweltamt anfallen, die in den städtischen Haushalt eingestellt werden müssen. Die Pflegekosten für die Grünunterhaltung liegen jährlich bei ca. 3.000,- € und die Miet- und Pachtzahlungen für das Umweltamt belaufen sich auf jährlich ca. 1.650,- €.

Grundsätzlich sind alle Umbau-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen von öffentlichen Verkehrsflächen, die im Zusammenhang mit der privaten Projektentwicklung stehen, vom Begünstigten der Bauleitplanung (Investor) zu planen und herzustellen. Dieses betrifft auch einen Rückbau der Frachtstraße im südlichen Teil des Plangebietes.

Mittel für den Ausbau der Frachtstraße stehen zurzeit nicht zur Verfügung. Die Ausbaumaßnahme gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes muss noch durch politische Beschlüsse priorisiert werden. Eine Refinanzierung ist auf der Grundlage des Kommunalabgabengesetzes (KAG) möglich. Das im Gestaltungsplan dargestellte Konzept (Senkrechtparken) ist eine Option, welche nicht zwingend umzusetzen und letztlich eine Frage der Priorisierung vor dem Hintergrund der kommunalen Haushaltslage ist. Bis zu dieser Klärung wird es bei der heutigen Situation (Längsparken) bleiben.

Die Planstraße (Schleifenerschließung abgehend von der Walther-Rathenau-Straße) soll durch einen Erschließungsträger ausgebaut werden, sodass für die Stadt Bielefeld einschließlich der Straßenbeleuchtung keine Herstellungskosten entstehen.

Nach Übernahme der ausgebauten Straße ergibt sich für die Stadt Bielefeld ein Wertzuwachs. Dadurch ergeben sich für die Stadt Bielefeld jährliche Folgekosten von ca. 6.570,-€ von denen auf die Straßenunterhaltung ca. 4.860,- Euro/€ und auf die Beleuchtung ca. 1.710,- €/Jahr entfallen.

Der Ausbaustandard ist mit Beschluss der BV Mitte vom 15.04.2010 wie folgt festgelegt worden:

Planstraße als Mischverkehrsfläche im Prinzip der „sanften Separation“ in einer Gesamtbreite von 6,00 m mit einer 3,50 m breiten mittigen Asphaltfläche und beidseitigen 1,25 m breiten, höhengleichen Pflasterstreifen aus Betonstein.

Für die Kosten der Baureifmachung der städtischen Grundstücke soll bei einem späteren Verkauf der städtischen Grundstücke eine Verrechnung mit dem Kaufpreis erfolgen. Im Rahmen der liegenschaftlichen Verhandlungen werden entsprechende vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Immobilienservicebetrieb der Stadt Bielefeld (ISB) und dem Investor zu treffen sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ISB die städtischen Grundstücke zwischen Frachtstraße und Walther-Rathenau-Straße bereits mit erheblichem Aufwand durch Gebäudeabbrüche freigeräumt und weitgehend altlastsaniiert hat.

Die ggf. notwendige Verlegung der heute verlaufenden Gasmitteldruckleitung zwischen der Walther-Rathenau-Straße und der Frachtstraße im Bereich nördlich des festgesetzten Fuß- / Radweges in die Wegeparzelle wird von den Stadtwerken Bielefeld GmbH auf deren Kosten durchgeführt.

Bielefeld, im April 2010

Dem Bebauungsplan zugrunde liegende Fachgutachten:

Abbruch- und Sanierungsdokumentation für das Grundstück Walther-Rathenau-Straße 56, INSTITUT FÜR UMWELT-ANALYSE, Bielefeld März 2008

Bodenuntersuchungen im Bereich Frachtstraße sowie Parzelle 520, INSTITUT FÜR UMWELT-ANALYSE, Bielefeld August 2009

Schalltechnisches Gutachten, DEKRA UMWELT GmbH, Bielefeld, November 2009;
DEKRA Umwelt GmbH, Bielefeld, Ergänzung vom 15.03.2010 wg. reduzierter Höchstgeschwindigkeit auf der Walther-Rathenau-Straße – Tempo 30
