Stadt Bielefeld
Bauamt

Stadtbezirk Heepen
Ortsteil Brake

Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 41

„Wohngebiet Brake-West“

Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Vorentwurf
Oktober 2022

Übersichtsplan mit Geltungsbereich

Verfasser:

Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld
unter fachlicher Begleitung der Stadt Bielefeld, Bauamt, 600.5 PM

B: Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“

Allgemeine Ziele und Zwecke

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebiets

2.1 Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

2.2 Topographie

2.3 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Situation

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung

3.1 Regionalplan

3.2 Flächennutzungsplan

3.3 Landschaftsplan

3.4 Rechtsverbindliche Bebauungspläne

4. Planungsziele und Plankonzept

4.1 Planungsziele

4.2 Städtebaulicher Entwurf / Vorläufiges Plankonzept

5. Belange der Bauleitplanung und Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

5.2 Maß der baulichen Nutzung

5.3 Verkehr und Erschließung

5.4 Immissionsschutz

5.5 Soziale und kulturelle Infrastruktur

5.6 Freizeit, Erholung und Sport

5.7 Ver- und Entsorgung sowie Wasserwirtschaft

5.8 Denkmalschutz

5.9 Sonstige Festsetzungen

5.10 Örtliche Bauvorschriften und Belange des Ortsbilds

6. Belange des Umweltschutzes

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

6.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

6.3 Artenschutz

6.4 Bodenschutz, Gewässer- und Hochwasserschutz

6.5 Altlasten und Kampfmittel

6.6 Klimaschutz und Klimaanpassung

6.7 Energiekonzept

7. Umsetzung der Bauleitplanung

7.1 Bodenordnung

7.2 Flächenbilanz und Zahl der Wohneinheiten

7.3 Finanzielle Auswirkungen

7.4 Auswirkungen auf bestehende Rechtverhältnisse

7.5 Verfahrensart und Verfahrensablauf

7.6 Konzeptvergaben

8. Vorliegende Gutachten

Folgende Gutachten sind bislang Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens

Zum Vorentwurf und damit zu den frühzeitigen Beteiligungen liegen keine Gutachten vor. Zum Entwurf ist ein schalltechnisches Gutachten zu erarbeiten.
Ein Gutachten zur verkehrlichen wird voraussichtlich notwendig werden.

1. Allgemeines

Bielefeld erlebt seit einigen Jahren ein hohes Bevölkerungswachstum. Mit einer wachsenden Bevölkerung steigt gleichermaßen die Nachfrage nach Wohnraum, insbesondere nach öffentlich gefördertem Wohnraum. Das Plangebiet in Brake bietet hierfür eine besondere Lagegunst.

Hierzu ist vorgesehen, dass im Wesentlichen im Besitz der Stadt Bielefeld befindliche insgesamt ca. 10,5 ha Plangebiet künftig gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als allgemeines Wohngebiet auszuweisen. Der Standort ist für eine Wohnbebauung aus verschiedenen Gesichtspunkten gut geeignet. Er ist gekennzeichnet durch

- seine günstige Lage im Straßennetz,
- die Abrundung und Ergänzung bestehender Siedlungsbereiche,
- eine gute Zuordnung zum Stadtteilzentrum Brake,
- das östlich gelegene Gewerbegebiet mit zahlreichen Arbeitsplätzen und
- seine Nähe zum ausgedehnten Naherholungsbereich Obersee.

Abbildung 1: Vogelflug über die vorliegende Planung (unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Mit der Planung soll der unverändert hohen Nachfrage nach Wohnraum nachgekommen werden. Hierzu soll entsprechend der übergeordneten Vorgaben aus Regional- und der Flächennutzungsplan ein neues Wohngebiet entstehen.

2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebiets

2.1 Lage und Größe des Plangebietes, räumlicher Geltungsbereich

Das rund 10,5 ha große Plangebiet liegt im Stadtbezirk Heepen, Stadtteil Brake zwischen Engersche Straße, Grömitzer Straße, Fehmarnstraße und beidseits der Neuführung der Grafenheider Straße. Es umfasst die Flurstücke 24, 255, 320, 322, 360, 361, 362, 364, 504, 545, 594, 639 vollständig, sowie teilweise die Flurstücke 25, 26, 564, 582, 583, 636, 638 (alle Gemeinde Bielefeld, Gemarkung Brake, Flur 4). Ferner in Flur 5 die Flurstücke 794, 1974 vollständig, sowie die Flurstücke 1779, 2576 teilweise.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Westen durch die Engersche Straße (L557),
- nördlichen Bereich durch die Erschließungsstraßen Grömitzer Straße und Martin-Luther-Straße sowie durch direkt angrenzende Wohnbebauung,
- im Osten durch die Neuführung der Fehmarnstraße (Bebauungsplan Nr. III/Br 37 -EA- Grafenheider Straße – West) und
- im Süden teilweise durch die Verlängerung der Grafenheiderstraße (Bebauungsplan Nr. III/Br 37 -EA- Grafenheider Straße – West). Teilbereiche des Geltungsbereiches gehen über die Straßentrasse hinaus.

2.2 Topographie

Der höchste Punkt des Plangebiets befindet sich am nordwestlichen Eckpunkt des Geltungsbereichs. Die Höhe beläuft ich hierbei auf ca. 113 m über Normalhöhennull (üNHN). Von da aus fällt das Gelände radial nach Süden hin ab. An der südwestlichen Plangebietsgrenze, am neu errichteten Kreisverkehr, beträgt die Höhe ca. 110 m üNHN. Richtung südöstlichen Planbereich weitet sich das Gefälle auf. Im Bereich des östlichen Kreisverkehres beträgt großflächig die Höhe des Gebietes 108 m üNHN. Die Neuführung der Grafenheider Straße und die dazugehörigen Kreisverkehre verlaufen hierbei ebenerdig auf der Höhe des südöstlichen Planbereichs (108 m üNHN). Somit liegt im westlichen Verlauf der Neuführung der Grafenheider Straße eine immer größer werdende Troglage vor.

Insgesamt ergibt sich so im Plangebiet ein Höhenunterschied von 3-5 Metern.

Abbildung 2: Topographische Karte (genordet, unmaßstäblich, ergänzt um schwarze Abgrenzung des Plangebiets)
Quelle: https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2; abgerufen am 01.04.2022

2.3 Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Situation

Im Plangebiet liegen derzeit vorrangig intensiv genutzte Ackerflächen vor. Lediglich im Norden befinden sich drei Bebauungen. Bei den beiden westlichsten Bebauungen handelt es sich um zwei

Wohnhäuser, die über die Martin-Luther-Straße erschlossen werden. Bei der östlichsten Bebauung handelt es sich um das ehemalige Gehöft „Heidbreder“. Das Gehöft befindet sich auf dem Flurstück 639 und wurde in Verbindung mit den Grundstücksflächen von der Stadt aufgekauft. Es besteht aus einem nördlich ausgerichteten, zweigeschossigen Hauptgebäude mit einem 30° geneigten Satteldach und 4 weiteren Nebengebäuden. Aufgrund des nicht erhaltenswerten Zustandes soll das Gehöft vollständig abgerissen und im Sinne des Entwurfs überplant werden.

Das Plangebiet liegt im westlichen Randbereich des Stadtteil Brake und rundet den nördlich gelegenen Siedlungsbereich städtebaulich ab. Die angrenzende Bebauung ist geprägt durch eine in der Höhenentwicklung relativ einheitliche Bebauung, bestehend aus 1-2-geschossigen Einfamilienhäusern in verschiedenen Bauformen (Reihenhäuser, Kettenhäuser, Einzel- und Doppelhäuser). Dominierende Dachform der Wohnhäuser sind Satteldächer mit einer Dachneigung von ca. 35°-45°. Die Firstrichtung folgt in den meisten Fällen den angrenzenden Erschließungsstraßen.

Aufgrund der Randlage ist die südliche und westliche Umgebung landwirtschaftlich geprägt. Südlich geht das Gebiet in die freie Landschaft über bis hin zum Obersee im Stadtteil Schildesche. An der südöstlichen Plangebietsgrenze liegt der Friedhof Brake. Westlich wird das Plangebiet durch die Engersche Straße (L557) mit dazugehörigen Gehölzstreifen begrenzt. Hinter der Landesstraße liegt wie im Süden ebenfalls die freie Landschaft. Vereinzelt befinden sich hier freistehenden Einzelhäuser oder Gehöfte mit unterschiedlichen Dachformen und -neigungen. Östlich, auf der gegenüberliegenden Seite der Fehmarnstraße und beidseitig der Grafenheider Straße schließen Gewerbegebiete an. Ein auf dem derzeitigen Eckgrundstück Grafenheider Straße / Fehmarnstraße befindlicher Baustoffhandel wurde in das Plangebiet mit einbezogen, da hier im Zuge der geplanten Umgestaltung des Einmündungsbereiches, zu einem Kreisverkehrsplatz, Grundstücksflächen neu geordnet werden sollen.

Abbildung 3: Luftbild (genordet, unmaßstäblich, ergänzt um weiße Abgrenzung des Plangebiets)
Quelle: https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/; abgerufen am 24.03.2022

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung

3.1 Regionalplan

Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan (genordet, unmaßstäblich; ergänzt um schwarze Abgrenzung des Plangebiets)
Quelle: https://stadtplan.bielefeld.de/user/projects; abgerufen am 24.03.2022

Das gesamte Planungsgebiet ist gemäß Regionalplan als *Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)* festgelegt. Diese Festlegung ist eine Fortsetzung des bestehenden, nördlich angrenzenden Siedlungsbereichs. Der gesamte Siedlungsbereich wird begrenzt durch zwei nördlich im weiteren Verlauf aufeinander zulaufende Straßen. Westlich ist dies die Engersche Straße (L557) und östlich die Fehmarnstraße. Die Engersche Straße als Landstraße 557 ist nach Regionalplan vorwiegend für den überregionalen und regionalen Verkehr festgelegt.

Westlich des Plangebiets, gegenüber der Engerschen Straße, sind die Flächen als *Allgemeiner Agrarbereich* dargestellt. Diese Festlegung zieht sich bis zur Bachaue der Jölle im markierten *Waldbereich* fort.
Gleichermaßen ist der südliche Bereich bis zum Obersee im Stadtteil Schildesche als *Allgemeiner Agrarbereich* gekennzeichnet. Übergeordnet dient der gesamte Agrarbereich als *regionaler Grünzug* und als Fläche zum *Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung*. Im Rahmen von Ausgleichs-, Freiraum- und Erholungsmaßnahmen könnten die im Plangebiet erfassten landschaftsorientierten Erholungsgebiete eingebunden werden. Dadurch wäre auch eine Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung gemäß § 1 (4) BauGB geschaffen.

Im östlichen Umfeld erstrecken sich, teilweise im direkten Anschluss an den Planbereich, großflächig Bereiche für die *gewerblich-industrielle Nutzungen* (GIB). Süd/Östlich des Plangebietes befindet sich ein Friedhof, welcher als *Schutz der Landschaft mit besonderer Bedeutung für Vogelarten des Offenlandes* festgesetzt ist.

Der vorliegende Bebauungsplan wird somit aus dem Regionalplan entwickelt.

3.2 Flächennutzungsplan

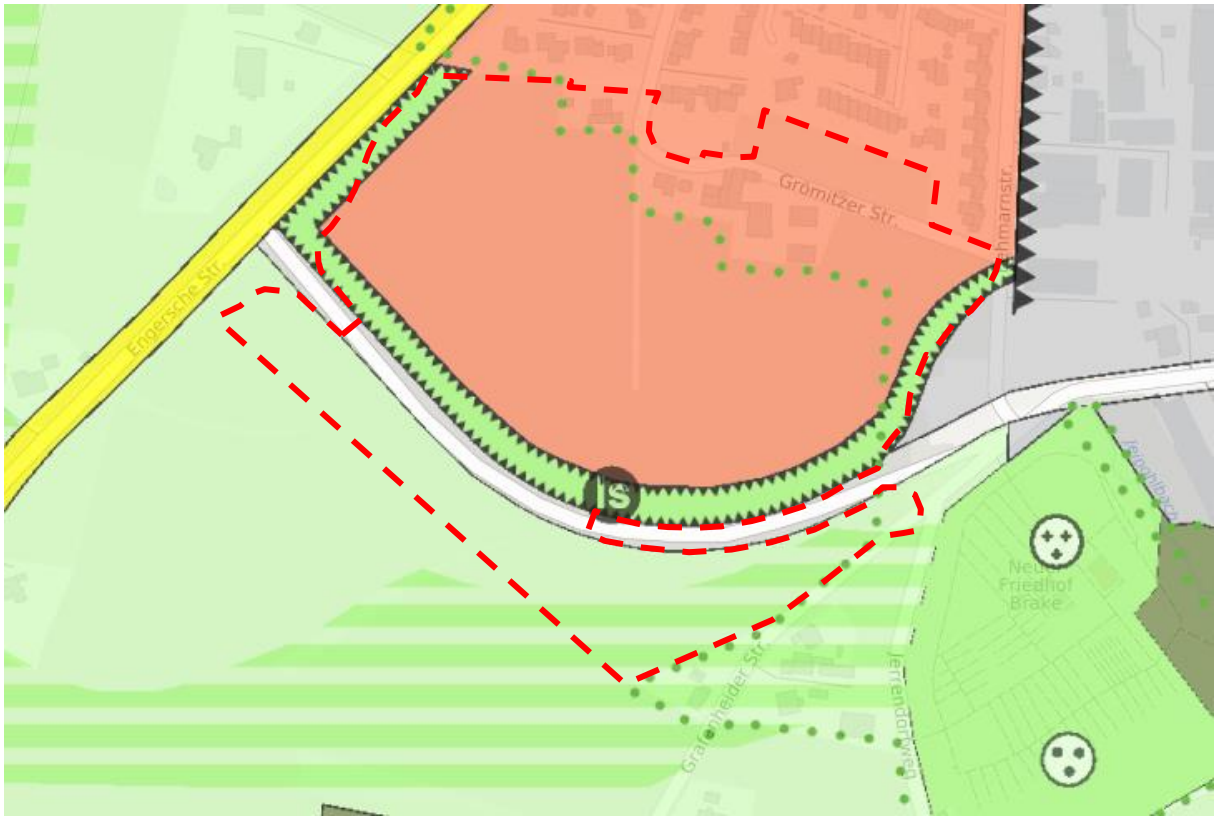

Abbildung 5: Auszug aus dem Flächennutzungsplan (genordet, unmaßstäblich, ergänzt um rote Abgrenzung des Plangebiets)
Quelle: https://stadtplan.bielefeld.de/user/projects, abgerufen am 24.03.2022

Aufgrund des Vorhabens wurde am 17.12.2007 eine FNP-Änderung vorgenommen. Die 115. FNP-Änderung wurde gemäß § 8 (3) BauGB im Parallelverfahren zum Bebauungsplan Nr. III/Br 27 durchgeführt. Der Geltungsbereich der FNP-Änderung umfasste vorher *Landwirtschaftliche Flächen*, teilweise mit der überlagernden Darstellung eines *Geeigneten Erholungsraums*.

Im aktuell wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Bielefeld ist das Plangebiet überwiegend als *Wohnbaufläche* dargestellt. Bis auf den nordöstlichen Teilbereich unterliegt das Gesamtgebiet dem *Landschaftsschutzgebiet* (dargestellt als grün gepunktete Linie).

Entlang der neu geplanten Grafenheider Straße und angrenzend an der Engerschen Straße befindet sich aufgrund der zu erwartenden Lärmemissionen, die auf die Wohnbaufläche einwirken, eine *Immissionsschutzfläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes*.

Ebenfalls wird im Flächennutzungsplan östlich des Plangebiets aufgrund des angrenzenden Gewerbegebietes auf eine *Abwägung hinsichtlich Nutzungsbeschränkung und Immissionsschutz* hingewiesen.

Der vorliegende Bebauungsplan wird somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und folgt dabei dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 (2) BauGB.

3.3 Landschaftsplan

Abbildung 6: Auszug aus dem Landschaftsplan (genordet, unmaßstäblich; ergänzt um schwarze Abgrenzung des Plangebiets)
Quelle: https://stadtplan.bielefeld.de/user/projects; abgerufen am 24.03.2022

Der Großteil des Plangebiets liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Landschaftsplans Bielefeld-Ost. Lediglich der nordöstliche Teilbereich liegt außerhalb des Landschaftsplans.

Der berührte Teilbereich im Landschaftsplan ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und hat das Entwicklungsziel der *Anreicherung*. Bis auf einen kleinen Teilbereich im Osten ist zudem das Entwicklungsziel der *Erhaltung* festgesetzt.

Im Zuge des Verfahrens zur Erstaufstellung sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplans die widersprechenden Festsetzungen des Landschaftsplans zurücktreten.

3.4 Rechtsverbindliche Bebauungspläne

Für den Großteil des Plangebiets liegt bislang noch kein Bebauungsplan vor. Wie in der nachfolgenden Übersichtskarte dargestellt, ragt es im nördlichen Randbereich in den Bebauungsplan Nr. III/Br 16 „Martin-Luther-Straße“ und im Süden und Osten in den Bebauungsplan Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße – West“.

- Direkt nördlich anschließend an das Plangebiet wurde mit dem Bebauungsplan Nr. III/Br 16 „Martin-Luther-Straße” (Rechtskraft 1980) ein allgemeines Wohngebiet für ein- und zweigeschossige Wohnhäuser mit Satteldach entwickelt. Die Firstrichtung folgt hierbei in den meisten Fällen den angrenzenden Erschließungsstraßen. Zur Reduzierung des östlichen Verkehrs- und Gewerbelärm, ist an der Fehmarnstraße eine geschlossene Bebauung vorgesehen.
- Der Bebauungsplan Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße – West“ (Rechtskraft 2016) setzt die Neuführung und Verlängerung der Grafenheider Straße fest. Ziel der verkehrlichen Planung ist die Entlastung der Hauptverkehrsstraße Braker Straße vom Durchgangsverkehr und den hiermit

verbundenen Nachteilen für die hier vorhandene Wohn- und Geschäftsnutzung. Durch die mit der Planung einhergehende neue Kreuzungssituation der Fehmarn- und Grafenheider Straße, ist ein Teilbereich der ehemaligen Straßenverkehrsfläche dem östlichen Gewerbegebiet zugewiesen worden. Aufgrund der direkten Nähe zu der Wohnbebauung wird die Erweiterung des Gewerbegebietes als eingeschränktes Gewerbegebiet (eGE) festgesetzt. Innerhalb dieser Gewerbegebietsfläche sind dann nur Nutzungen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Das Emissionsniveau entspricht dem eines Mischgebietes (§ 6 BauNVO).

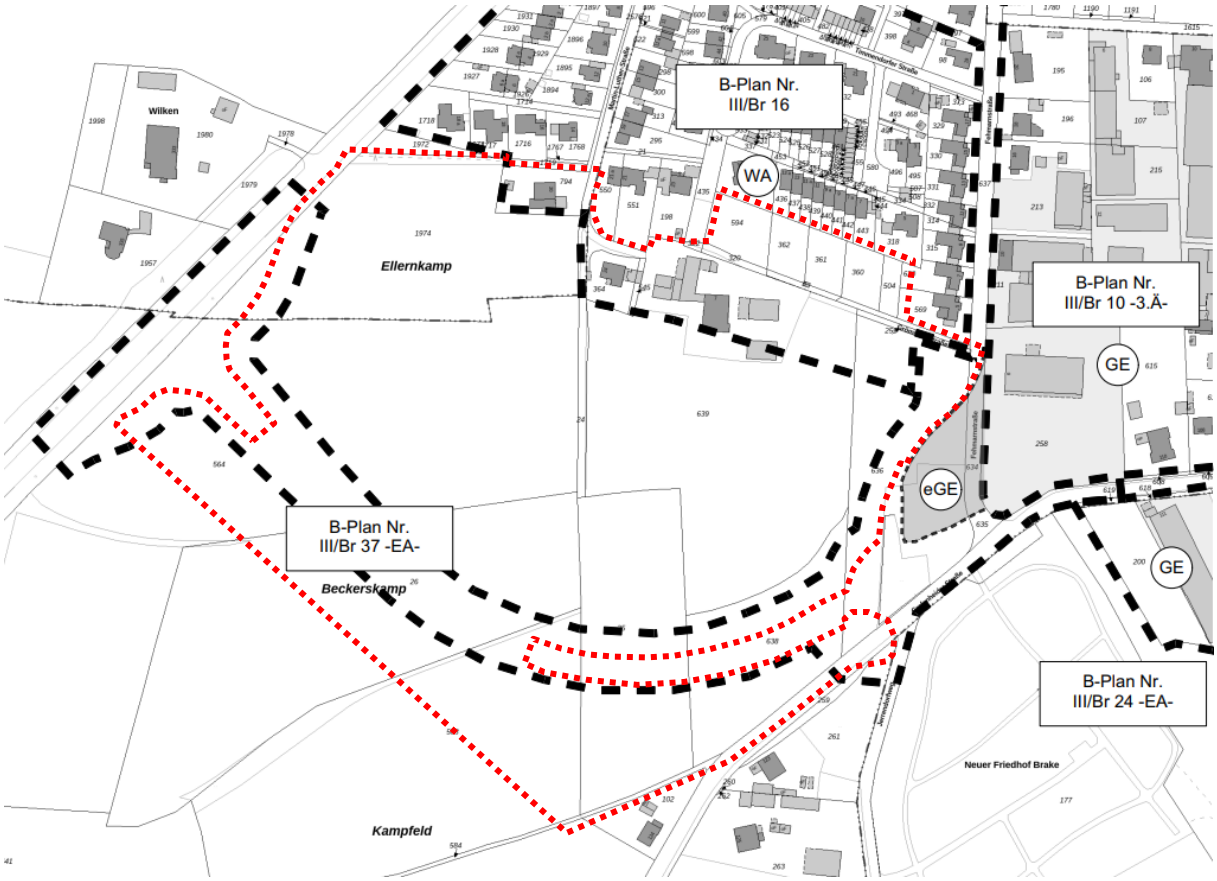

Abbildung 7: Übersicht geltendes Planungsrecht (genordet, unmaßstäblich, ergänzt um rote Abgrenzung des Plangebiets, schwarze Abgrenzung des umliegenden Planungsrechts)

Durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ sollen die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. III/Br 16 und Nr. III/Br 37 überlagert und ersetzt werden, soweit sie durch dessen Geltungsbereich erfasst werden.

Zu den Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse siehe auch Punkt 7.4 „Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse“.

Der Bebauungsplan Nr. III/ Br 10 „Im Alten Kruge“ in der Fassung seiner 3. Änderung (Rechtskraft des Ursprungsplans 1971) setzt für den Bereich östlich des Plangebiets gegenüber der Fehmarnstraße ein Gewerbegebiet (GE) und eine Landwirtschaftliche Fläche fest. Am Plangebiet grenzen Gewerbeflächen an, welche grundsätzlich zweigeschossige Baukörper mit einer offenen und geschlossenen Bauweise zulassen. Eine Lärmkontingentierung ist hierbei nicht festgesetzt. In diesem Geltungsbereich findet keine Überlagerung statt.

4. Planungsziele und Plankonzept

4.1 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ soll, in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange, das Plangebiet vorrangig für den Wohnungsbau entwickelt werden. Ziel ist es, dabei dem Bedarf an geförderten und nicht geförderten Wohnraum zu begegnen.

Unter den Gesichtspunkten, die aus der unverändert hohen Nachfrage, den örtlichen Rahmenbedingungen und den Vorstellungen aus Politik und Verwaltung abzuleiten sind, wurden folgende wesentliche Zielsetzungen für die vorliegende Planung ausformuliert:

- Errichtung eines zukunftsorientierten, identitätsstiftenden und modellhaften Quartiers, das verschiedenartige Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen im Mietwohnungs- und Eigentumssektor beinhaltet. Den Vorgaben der Baulandstrategie ist zu folgen (hier mindestens 33% geförderter Wohnungsbau).
- Ein flächensparendes und funktionales Erschließungsgerüst, dass situationsbedingt angepasst werden kann und vor allem Fußgängern Raum bietet. Eine weitreichende konzeptionelle Trennung von Fußgängerbereichen und Autoverkehr ist zu erreichen. Das Fuß- und Radwegenetz soll sich darüber hinaus mit dem umgebenden Wegenetz verzahnen.
- Nachbarschaften sollen Platz für Aufenthalts- und Begegnungsräume bieten und sind durch das Fußwegenetz miteinander verbinden. Benötigte Stellplatzflächen für Kraftfahrzeuge sind deshalb möglichst separat und ohne größere optische Präsenz im Ortsbild vorzusehen.
- Zentraler Punkt des Fußwegesystems soll ein Quartiersplatz bilden. Ziel ist es hierbei, durch Gestaltung und Nutzungen einen identitätsstiftenden Mittelpunkt für das Plangebiet und auch mit positiven Effekten für die Umgebung zu schaffen.
- Besucher- und etwaige Gewerbestellplätze sollen außerhalb des Quartiers untergebracht werden, um dadurch den Verkehr in den Wohnbereichen gezielt zu begrenzen.
- Entwicklung eines Schallschutzkonzeptes, das gestalterische und ökologische Aspekte mit denen gesunder Wohnverhältnisse in Einklang bringt.
- Ein 3-Gruppen-Kindergarten soll vorgesehen werden, nicht zuletzt, da sich durch das Plangebiet der Kinderbetreuungsbedarf im Stadtteil Brake erhöhen wird.
- Eine autarke Energieversorgung des Quartiers in den Bereichen Strom, Wärme und Warmwasser bei den Gebäuden und parallel im Bereich Mobilität (Strom, ggf. Wasserstoff etc. für Fahrzeuge) ist durch ein nachhaltiges Energiekonzept anzustreben (Stichwort „Sektorenkopplung“).
- Konzeptvergaben für die einzelnen Baufelder sind mit Blick auf die weitere Umsetzung (Nutzungen, Stadtgestalt, Belange des Gesamtquartiers etc.) bereits parallel zum Bebauungsplanverfahren vorzubereiten.

4.2 Städtebaulicher Entwurf / Vorläufiges Plankonzept

Eine besondere Herausforderung für den städtebaulichen Entwurf besteht darin, nicht unreflektiert das im Norden befindliche übliche Ein- und Zweifamilienhausgebiet fortzuführen, sondern mindestens einen Anteil von 33 % geförderten Wohnungsbau stadtgestalterisch zu integrieren. Dem geförderten oder auch sonstigen Wohnungsbau wird hier voraussichtlich durch drei- bis vier-geschossige Baukörper gefolgt, während bei Ein- und Zweifamilienhäusern eher von einer zweigeschossigen Bauweise auszugehen ist. Dies gilt es als Abrundung und Ergänzung des Siedlungsbestands in ein harmonisches und identitätsstiftendes Ganzes zu bringen. Insgesamt können so ca. 312 neue Wohneinheiten geschaffen werden, wovon ca. 103 Wohneinheiten mit den Mitteln der sozialen Wohnraumförderung errichtet werden sollen.

Darüber hinaus stellt sich die Aufgabe, einerseits ein neues Wohnumfeld zu schaffen und zwar unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrswege und Parkräume für Kraftfahrzeuge. Andererseits ist dem Gebot eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden zu folgen.

Durch das Planungsbüro Enderweit + Partner wurden verschiedene sogenannte „Ideen- und Diskussionspapiere“ erstellt. Insbesondere in Arbeitskreisen am 09.03.2022 und am 17.05.2022 wurden diese mit Vertretern aus Politik, Verwaltung (ISB, Bauamt, Umweltamt [Energie]) und dem

Planungsbüro erörtert. Hierdurch erfolgte eine Alternativenprüfung hinsichtlich der Grundzüge der Planung. Das seitens der Politik favorisierte und für die Planung weiter als Grundlage zu verfolgende Ideen- und Diskussionspapier E vom 23.05.2022 kennzeichnet in einer Kurzdarstellung folgende Inhalte:

Abbildung 8: Ideen- und Diskussionspapier E vom 23.05.2022 (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

4.2.1 Erschließungsgerüst

Das Erschließungsgerüst soll einerseits die Erreichbarkeit der Wohnnutzungen und die Querung des Gebiets für Radfahrer über öffentliche Straßen gewährleisten, andererseits ein inneres und in den äußeren Randbereichen vor allem für Fußgänger und bedingt für Radfahrer attraktives Wegenetz bieten. Ziel ist eine weitreichende konzeptionelle Trennung von Fußgängerbereichen und Kraftfahrzeugverkehren.

Im Ergebnis sind im Norden/Nordosten und im Mittelteil zwei öffentliche Straßenstränge ausgebildet. Diese können im Rettungs- oder Bedarfsfall durch zwei ansonsten den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltenen Anschnitten verbunden werden.

Im Norden/Nordosten bindet die bestehende Martin-Luther-Straße an die Fehmarnstraße an. Diese Anbindung soll zukünftig erhalten bleiben. Durch die zweifache Anbindung des neuen Baugebietes an die Fehmarnstraße bzw. den Kreisel an der Fehmarnstraße / Grafenheider Straße werden voraussichtlich keine unverhältnismäßigen Verkehre aus dem Gebiet auf der Martin-Luther-Straße entstehen.
Die Haupterschließung der neuen Bauflächen für Kraftfahrzeuge erfolgt über einen zusätzlichen fünften Abzweig aus dem östlich geplanten Kreisverkehr heraus. Mit verschiedenen Abzweigen, geführt durch das mittlere Plangebiet, endet die Planstraße im Westen. Für PKW ist es sinnvoll, zugunsten der Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer dort keine Umfahrt vorzusehen, da diese Fahrzeuge auf den Grundstücks- und Parkraumzufahrten wenden können. Für LKW wie

z. B. Müllfahrzeuge kann eine Umfahrt zugelassen werden, um so eine großmaßstäbliche Wendeanlage zu vermeiden.
Im Süden, ausgehend von der neuen Umgehungstrasse, ist eine Zufahrt in den sogenannten „Multifunktionsraum“ vorgesehen, in dem größere Mengen der erforderlichen PKW-Stellplätze untergebracht werden können. Diese Verkehre haben somit keine negativen Auswirkungen im Inneren des Plangebiets, die Entfernungen zu angrenzenden Wohnnutzungen sind zumutbar.

Anbindungen an das überörtliche Fuß- und Radwegenetz bestehen im Westen zur Engerschen Straße am westlichen Kreisel, im Norden zur Martin-Luther-Straße, zur Fehmarnstraße, zum östlichen Kreisel und im Süden aus dem „Multifunktionsraum“ heraus. Im Gebiet selber sind straßenbegleitende Fußwege überall dort vorgesehen, wo mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist und dies für die Sicherheit der Fußgänger erforderlich erscheint. Auch hat das Verkehrsaufkommen Einfluss darauf, inwieweit und mit welchen Breiten sie vorzusehen sind.

Abbildung 9: Vogelflug über Planung vom 23.05.2022; Rundweg in roter Färbung (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Als besonderes Merkmal des Ideen- und Diskussionspapiers E befindet sich im West- und kompletten Südteil ein ausgedehntes Wege- und Platzsystem, das abseits der für Kraftfahrzeuge befahrbaren Straßen geführt wird, wichtige Punkte vor Ort verbindet und sogar Abschnitte bildet, die als Rundweg zu nutzen sind. Die für Kraftfahrzeuge befahrbaren Abschnitte müssen dafür lediglich an Stellen gequert werden, an denen bereits von einer stark verminderten Fahrgeschwindigkeit und von geringeren Fahrzeugmengen auszugehen ist. Sofern zur allgemeinen Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erforderlich, sind im Straßenraum ergänzend gestalterische Maßnahmen und Beschilderungen entsprechend der Straßenverkehrsordnung vorzusehen.

Insgesamt dient das Erschließungsgerüst somit einer hohen Aufenthalts- und Begegnungsqualität im direkten Wohn-Umfeld. Die effizienten und sicheren Fuß- und Radwegeverbindungen bewirken zudem zusammen mit Grünstrukturen qualitativ hochwertige Freiraumverbindungen. Weiter zu verbessern ist dies durch „geeignete“ Ausbildungen in den nachfolgend beschriebenen Baufeldern:

4.2.2 Baufelder

Zur Beschreibung der Gebäudetypologien und deren Anordnung werden nachfolgend Teilbereiche bzw. Baufelder kurz angeführt. Sie verdeutlichen gleichzeitig die mögliche soziale Durchmischung im gesamten Quartier.

- Baufeld A: Quartierszentrum

  Das städtebauliche Konzept zeigt in seinem südlichen Bereich eine Abfolge von Wege- und Platzsituationen, deren Ränder insbesondere durch Gebäude und ergänzend durch Grünflächen eingefasst werden. Das Baufeld A stellt den zentralen Punkt dieses Wege- und Platzsystems dar. Ziel ist es, dass die hier geplanten Elemente in ihrer Gesamtheit für Brake-West einen identitäts-stiftenden Mittelpunkt entstehen lassen.

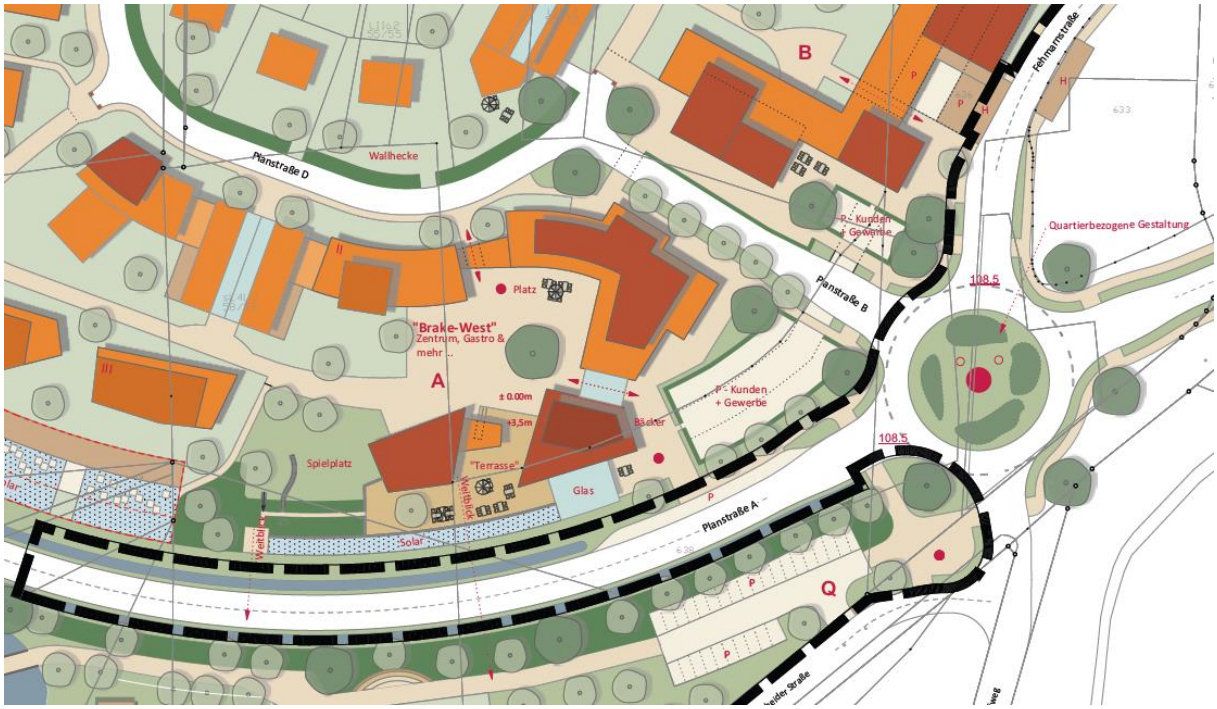

Abbildung 10: Ausschnitt der Planung vom 23.05.2022 (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Besonderer Ausgangspunkt für die Ausbildung dieses Bereichs ist die Tatsache, dass man vom Südrand des Baugebiets weit in die freie Landschaft bis hin nach Schildesche gucken kann. Umgekehrt ist dadurch die Möglichkeit der Ausbildung eines Punktes gegeben, der vom Weiten das Gebiet kennzeichnet. Ein davorliegender Lärmschutzwall würde beides maßgeblich einschränken.
Der ausgebildete zentrale Bereich zeichnet sich durch eine große „Terrasse“ mit angrenzenden Gebäuden aus, die oberhalb der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen liegt, nördlich davon durch einen auf dem gewachsenen Niveau liegendem, weitreichend befestigten und durch Gebäude umgebenden Platz sowie durch Gebäudeseiten, die zum östlichen Kreisel und dem Eingangsbereich zum Baugebiet ausgerichtet sind.

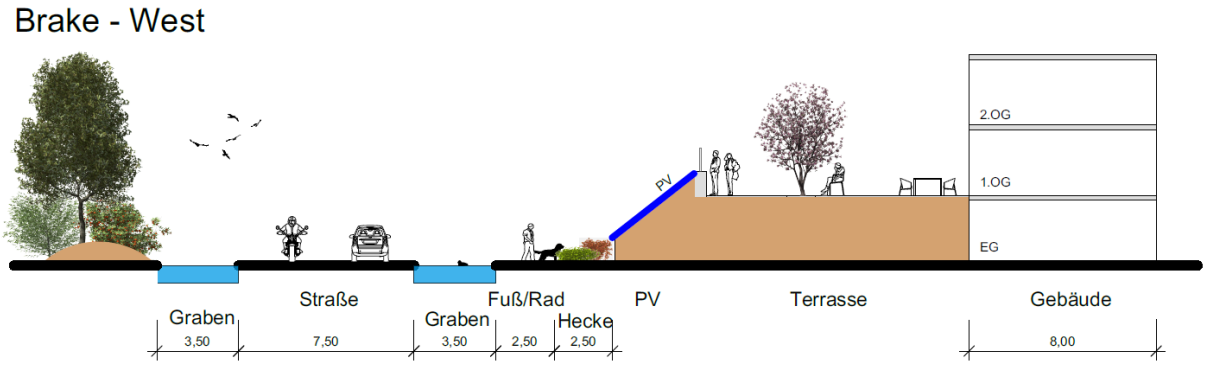

Abbildung 11: Systemschnitt der Planung vom 23.05.2022 (unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Wünschenswert ist es, in diesem Baufeld zahlreiche Nutzungen zu kombinieren, die dem Gemeinsinn, der Lebendigkeit und nicht zuletzt der Identität vom „Wohngebiet Brake-West“ dienen. Hierzu gehört selbstverständlich eine hohe gestalterische Qualität.

Die Platzierung von PKW-Stellplätzen für Kunden und für Mitarbeiter gewerblicher Nutzung erfolgt im Randbereich des Kreisels, für den ohnehin im Nahbereich von einer relevanten Lärmeinwirkung auszugehen ist. Daher gelangt dadurch auch dieser Verkehr nicht in das Innere des Baugebiets. Für eine kurze Verweildauer, zum Beispiel beim Einkauf bei einem Bäcker, ist im Randbereich der Planstraße A (Umgehungsstraße) ein seitlicher Parkstreifen vorgesehen. Dadurch ist es möglich, dass größere Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit einem Anhänger aus den Gewerbebereichen hier anhalten und sich versorgen können. Durch die beiden Kreisverkehre kann problemlos die Fahrtrichtung gewechselt werden.

Ebenfalls zur maßgeblichen Ausbildung von Freizeitmöglichkeiten in diesem Bereich wird die Gestaltung der Fläche südlich der Umgehungsstraße gesehen. Hier sind der geforderte öffentliche Bolzplatz, aber auch eine durch Sträucher und Zaun einzufassende Gemeinschaftsfläche für das Baugebiet vorgesehen. Hierzu gehört ein Gebäude mit Grillplatz, welches als Treffpunkt für gemeinsame Aktivitäten dienen kann. Ergänzt wird dies durch die möglicherweise letzte, besonders naturnah gestaltete Stufe der Regenrückhaltung des Baugebiets. Ferner ist hier gut denkbar, Teilbereiche anzulegen, in denen gemeinsam Gemüse angebaut wird und in dem Bienenstöcke stehen. Im Rahmen eines Ackerrandstreifenprogrammes können für die Bienen zusätzliche interessante Lebensräume bzw. Nahrungshabitate geschaffen werden. Auch ist es denkbar, dass Ackerbereiche den Anwohnern als besondere, selbst zu bewirtschaftende Pflanzflächen zur Verfügung gestellt werden. Die Realisierbarkeit einer Brücke über die neue Umgehungsstraße ist grundsätzlich funktional und als Verbindungselement wünschenswert, gleichwohl wirtschaftlich zu prüfen. Ansonsten ist in jedem Fall davon auszugehen, dass eine vergleichsweise sichere und barrierefreie Verbindung im Bereich des Kreisverkehrs ausgebildet wird. In der unmittelbaren Nähe des Kreisels bzw. im Eckbereich der Umgehungsstraße der Planstraße A, des Jerrendorfwegs und der heutigen Grafenheider Straße sieht das Konzept vor, einen öffentlichen Parkplatz anzulegen. Dieser Parkplatz kann aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Friedhofsnähe genutzt werden, wenn dort ein besonderer Bedarf vorliegt, oder sich dieser aus dem zukünftigen Zentrum „Wohngebiet Brake-West“ z. B. durch externe Besucher ergibt.

Abbildung 12: Visualisierung Quartierszentrum
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Denkbar ist, aus dem Quartier heraus einen Verein zu gründen (z. B. „Brake-West e.V.“), unter

dessen Dach die verschiedenen Aspekte und insbesondere das Gemeinwohl entwickelt, vertreten und gesteuert werden. Hierfür gibt es ggf. sogar Fördermöglichkeiten.

In der überörtlichen Betrachtung ist es möglich, dass „Wohngebiet Brake-West“ als zentralen Punkt über das Fuß- und Radwegenetz sowohl an andere Bereiche in Brake, insbesondere aber auch an den Erholungsraum des Obersees anzubinden. Hierdurch könnte das „Wohngebiet Brake-West“ mit seinen Angeboten zu einem weiteren Zielpunkt für Besucher des Obersees werden und seinen Einrichtungen durch Besucher eine zusätzliche Einnahmequelle eröffnen.

Zwischen den Aussichtsbereichen und dem westlichen Geschosswohnungsbau liegt ein öffentlicher Kleinkinderspielplatz. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Kleinkinder in unmittelbarer Wohnungsnähe spielen. Hier kann er neben dem Wohngebiet den Nutzungen am Quartiersplatz zugeordnet werden, denn wenn ein entsprechender Platz von Kindern bespielt wird, dann zumeist mit Begleitpersonen. Darüber hinaus sind entsprechende Spielplätze in der Regel eingezäunt, um einem unkontrollierten Entfernen der Kinder vorzubeugen.
Im Rücken der Lärmschutzmaßnahmen mit einem ansteigenden Gelände ist im oberen Bereich eine Aussichts- und Spielplattform ausgebildet. Im Übrigen liegt der Spielplatz nicht im Bereich größerer Kraftfahrzeugverkehre. Das Spielen kann auf den angrenzenden öffentlichen Platz ausgeweitet werden.

- Baufeld B: Gebäudekomplex im Geschosswohnungsbau

  Für das Baufeld B ist grundsätzlich zu prüfen, ob relevanter Gewerbelärm von den Gewerbeflächen östlich der Fehmarnstraße ausgeht. Vor dem Hintergrund allgemein gebotener Flächenoptimierungen, stadtgestalterischer Aspekte und der Wirtschaftlichkeit (Bodennutzung) wird im städtebaulichen Konzept zunächst auf einen Lärmschutzwall verzichtet. Angeordnet sind verschiedene Baukörper, die für den geförderten Wohnungsbau angedacht sind, inklusive ebenerdig angeordnete PKW-Stellplätze.

  Insbesondere im Eckbereich der Fehmarnstraße und der Planstraße B ist es wünschenswert, dass die zu konzipierenden Gebäude und vorgesehenen Nutzungen die besonderen Chancen und Anforderungen eines Einfahrtsbereichs in das neue Baugebiet, als auch die an die Gestaltung im Randbereich des Kreisverkehrs aufgreifen bzw. bestmöglich ausformen. Zumal dies für den gewerblichen Bereich östlich des Kreisverkehrs nicht zu erwarten ist.
  Hierzu gehört auch die gestalterische Einbindung des öffentlichen Bushaltepunkts.

- Baufeld C: 3-Gruppen-Kindergarten

  Im Zuge der Abstimmungen ist das Erfordernis eines 3-Gruppen-Kindergartens mitgeteilt worden. Dies begründet sich durch den erhöhten Betreuungsbedarf, der nicht zuletzt durch das neue Baugebiet entsteht.
  Die Anordnung an dieser Stelle am östlichen Rand des Gebiets führt dazu, dass keine Kraftfahrzeugverkehre beim Bringen und zur Abholung gebietsexterner Kinder durch das neue Wohngebiet erfolgen. Ein straßenbegleitender Parkstreifen dient dem kurzen Anhalten am Kindergarten, ergänzt durch weitere PKW-Stellplätze auf dem Kindergartengelände selber.
  Stadtgestalterisch hat dieses Solitärgebäude im Kurven- und Einmündungsbereich der angrenzenden Straßen eine ortsbildprägende Wirkung.
  Durch die Anordnung des Kindergartens können auch die Beschäftigten des benachbarten Gewerbegebiets profitieren.

- Baufeld D: Gebäudekomplex

  Ein kleinerer, zweigeschossiger Wohnkomplex bietet Platz für Wohnungen oder für aneinandergereihte Eigenheime. Wichtig ist eine ansprechende Gestaltung im Eckbereich der Straße.

- Baufeld E: Angrenzendes Grundstück

  Auf nördlichen Flächen, die sich nicht im Eigentum der Stadt Bielefeld befinden, sind zwei Reihenhausanordnungen, aber auch Einzel- und Doppelhäuser vorstellbar. Über eine zentrale Anbindung erfolgt der Übergang zum öffentlichen Straßennetz.

- Baufeld F: Einzelhäuser

  Im Baufeld F sind Einzelhäuser angeordnet. Hierdurch wird auch dieses im Normalfall übliche Segment des Eigenheimbaus im Baugebiet bedient. Doppelhäuser und kurze Hausreihen sind ebenfalls denkbar. Die erforderlichen PKW-Stellplätze sind vorrangig auf den jeweiligen, privaten Grundstücksflächen unterzubringen.

- Baufeld G: Wohnen um einen zentralen Grünbereich

  Das Baufeld G ist kennzeichnet durch einen zentralen Grünbereich, der umgeben ist von öffentlich nutzbaren Wegeflächen. Diese sind Teil des Rundwegs im Gesamtgebiet. Zum zentralen Bereich ausgerichtet liegen kleinere, zweigeschossige Häuser, die reihenartig angeordnet sind. Umgeben werden diese im Norden durch das Baufeld F und fortgesetzt im Süden jeweils durch Einzelhäuser, die entgegen der Reihenanordnung eine Auflockerung darstellen.

  Anfahrbar ist dieses Baufeld vom Westen und zweimal vom Osten. Die PKW-Stellplätze werden im Westen in Carports und im Osten teilweise in den Erdgeschossbereichen der Gebäude untergebracht. In den Obergeschossflächen sind hier weitere Wohnnutzungen untergebracht.

  Grundstücksübergänge bzw. Einfriedungen zur Planstraße D sind als frei wachsende Hecke vorgesehen. Dies folgt dem allgemein zu beobachtenden Bedürfnis der Eigentümer, das eigene Grundstück gegenüber dem öffentlichen Raum weitreichend blickdicht abzugrenzen. Durch die Ausführung eines vergleichsweise natürlichen Heckensystems sollen straßenbegleitenden, undurchsehbaren Zäunen aus Metall oder Holz, als auch hohen geschnittenen, wandartig wirkenden Hecken vorgebeugt werden, um so eine natürliche Gestaltung und Durchgrünung zu erreichen und eine „Kanalwirkung“ im Straßenraum zu verhindern. Sofern durch Straßeneinmündungen oder Ausfahrten von Tiefgaragen die Möglichkeit besteht, dass die Lichtkegel der Autos maßgeblich die privaten Bereiche stören, sind ergänzend in den Pflanzungen Lichtschutzwände zu ergänzen.

Abbildung 13: Ausschnitt der Planung vom 23.05.2022 (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

- Baufeld H: Einzel- und Doppelhäuser

  Das Baufeld H nimmt Bezug auf die nördlich der Erweiterungsfläche im Bereich der Martin-Luther-Straße bestehenden Gebäudetypen und deren Grundstücksgrößen. Hier sind daher Einzel- und Doppelhäuser angeordnet. Hierdurch wird auch hier dieses im Normalfall übliche Seg-

ment des Eigenheimbaus im Baugebiet bedient. Die erforderlichen PKW-Stellplätze sind vorrangig auf den jeweiligen, privaten Grundstücksflächen unterzubringen.

- Baufeld I.: Kleine Häuser

  In dem Baufeld I. soll Raum für vergleichsweise kleinflächige, zweigeschossige Eigenheime geschaffen werden. Die Bereiche zwischen den Häusern sind entweder als private Außenbereiche, gemeinschaftliche Wege- und Platzflächen oder als ebenfalls gemeinschaftliche offene Wasserflächen vorgesehen. Pkw-Stellplätze der Bewohner sind vorrangig in Hausnähe westlich der Planstraße E auf zusammenhängenden Stellplatzflächen untergebracht. Hierdurch sollen Haus- und Wohnkonzepte mit einem geringeren Platzbedarf ermöglicht werden und das ansonsten übliche Wohnraumangebot um eine Facette erweitern.

Abbildung 14: Ausschnitt der Planung vom 23.05.2022 (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

- Baufeld J: Kettenhäuser

  Angedacht für das Baufeld J ist ein zweigeschossiger Haustypus mit einer Größe von um die 8 × 10 m. Zwischen den Hauptbaukörpern erlauben konstruktiv einfache Zwischenbauten im Erdgeschoss das Abstellen der privaten PKW und im 1. Obergeschoss die Schaffung großzügiger, überdachter Terrassenbereiche. Auf beiden Ebenen der Zwischenbauten sind zusätzlich Abstellräume unterzubringen.

  Im Rahmen der schalltechnischen Betrachtung ist zu prüfen, ob durch diese Bauform zur Engerschen Straße hin eine bauliche, wirksame Schallschirmhöhe von vermutlich 6 m Höhe erzielt werden kann. Sofern dies der Fall ist, könnte dadurch in Teilbereichen auf eine Ausbildung des flächenintensiven Lärmschutzwalls verzichtet werden. Gleichwohl sollte Raum für eine Eingrünung des Baugebiets aus frei wachsenden Sträuchern und Einzelbäumen weiterhin vorgesehen werden.

- Baufeld K: Westplatz

  In Baufeld K soll die südlich angeordnete Bebauung in ihrem äußeren Erscheinungsbild dem sich dem Siedlungsbereich nähernden Betrachter ein markantes, identitätsstiftendes Bild bieten. Die aus den Randbereichen der Engerschen Straße hier hinführenden Fuß- und Radwege verlaufen zentral durch das Gebäude und sind so einzubinden, dass keine relevanten Schalleinträge der Straßen in das Innere des Wohngebiets gelangen. Durch eine Süd-West-Orientie-

rung, das Abrücken von den Straßen samt vorgelagerter Eingrünung durch Strauch-Baum-Bereiche und den hier gegebenen Fernblicken sind Nutzungen attraktiv unterzubringen.

Auf der gebietsinneren Seite schließt sich im Übergang zum Baufeld I. ein kleiner Platz an, der vor allem für Fußgänger und Radfahrer vorzuhalten ist. Dessen Ränder sind so zu gestalten und mit entsprechenden Nutzungen zu belegen, dass dadurch eine hohe stadtgestalterische Qualität mit verschiedenen Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten begünstigt wird. Ergänzend sind Laubbaumpflanzungen vorzusehen.

- Baufeld L: Wohnkomplex

  In dem Baufeld L können verschiedene Wohnformen und -typen untergebracht werden. Außenflächen sind zunächst den unmittelbar angrenzenden Wohnnutzungen zuzuordnen. Im zentralen Bereich liegen Flächenpotentiale für gemeinsame Außen- und Innenbereiche vor.

  Auch besteht hier die Möglichkeit, insbesondere im Norden und Westen Bereiche der Privatgrundstücke mit denen der öffentlichen Wegeflächen verschmelzen zu lassen. Dies kann besondere Effekte für eine Belebung der öffentlichen Räume mit sich bringen.

- Baufeld M: Mehrfamilienhäuser

  Das Baufeld M bietet Möglichkeiten für die Unterbringung von dreigeschossigem Geschosswohnungsbau bzw. von Mehrfamilienhäusern, aber auch Reihenhaustypen sind vorstellbar. Wichtig ist eine Abgrenzung im Norden und Osten zu den bewusst markant zu gestaltenden Gebäudeanordnungen. Daher ist dieser Bereich etwas zurückgelegt, durch Grünstrukturen seitlich eingefasst und tritt im Gesamtbild des Randbereichs eher zurückgenommen in Erscheinung.

  Die unmittelbar an die Gebäude sich anschließenden Freiflächen sind im Erdgeschossbereich den jeweiligen Wohnnutzungen als privater Außenraum zugeordnet. Stellplatzflächen sind in Baufeld N untergebracht.

- Baufeld N: „Multifunktionsraum“

  Eine wichtige Maßnahme zur autoverkehrlichen Entlastung ist eine größere Stellplatzunterbringung am äußeren, südlichen Rand des Plangebiets. Hierfür ist im Süden der als Arbeitstitel sogenannte „Multifunktionsraum“ vorgesehen.

  Dabei handelt es sich um eine flexibel nutzbare Fläche, die insbesondere zur Stellplatzunterbringung genutzt wird und zur Umgehungstraße durch Abstand und bauliche Maßnahmen für die angrenzenden Wohnnutzungen als Schallschirm dienen soll. Die Dachflächen der Carports können großflächig als Solarfläche dienen. Insbesondere in der 2. Ebene ist der Weitblick z. B. für Dachterrassen, Saunen, zusätzliche Aufenthaltsräume und Gewächshäuser besonders attraktiv. Auch vorstellbar sind im Erdgeschoss Nutzungen wie Fahrrad-Stellplätze, eine Energiezentrale, Werk- und Abstellräume oder freigehalten als Garten- und Pflanzflächen. Um die Belichtung zu gewährleisten und Angsträume zu vermeiden, sollen großflächige Solarflächen neben Unterbrechungen quasi als Blätterdach mit Lichtdurchlässen ausgebildet werden.

  Bei einem ggf. zu einem späteren Zeitpunkt geringeren Stellplatzbedarf können diese rückgebaut und der dadurch entstehende Raum entsprechend des zuvor angeführten Spektrums anderweitig genutzt werden.

  Insgesamt dient dieses Prinzip der Verkehrslenkung, dem Parken nah am Wohnen, der Flächenoptimierung, ist flexible umsetzbar bzw. als Stufenkonzept geeignet und kann sowohl mit privaten bzw. den Einzelgebäuden zugeordneten Anteilen, als auch gemeinschaftlich entwickelt werden.

Abbildung 15: Ausschnitt der Planung vom 23.05.2022 (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

- Baufeld O: Naturnahe Regenrückhaltung

  Südlich der Umgehungsstraße ist in Verbindung mit einer öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindung eine naturnahe, möglichst in die Pflanzungen ohne Einzäunung eingebundene Regenrückhaltung vorgesehen.

  Angrenzend an die Straßengräben ist hier zunächst eine frei wachsende Strauch-Baum-Hecke angeordnet. Dem folgt optional zusätzlich zur Nordseite der Umgehungsstraße eine öffentliche Fuß und/oder Fuß- und Radwegeverbindung. Zum Feld hin liegt eine alleeartige Streuobstreihe, die weitreichend Blicke in den Landschaftsraum erlaubt.

- Baufeld P: Bolzplatz / Grünfläche

  Ein öffentlicher Bolzplatz dient der Allgemeinheit als Bewegungs- und Spielfläche. Westlich angrenzend ist eine Grünfläche angeordnet.

- Baufeld Q: Öffentlicher PKW-Parkplatz

  Der öffentliche Parkplatz im Baufeld Q dient als Stellfläche für Besucher des Quartierszentrums oder der Vereinsanlage, und ebenso für den Fall, dass auf dem Friedhof für Beerdigungen ein größerer Bedarf an PKW-Stellplätzen vorliegen sollte.

5. Belange der Bauleitplanung und Begründung der Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die Flächen sollen als Ergänzung der im Norden unmittelbar angrenzend bestehenden Wohnnutzungen und dem allgemeinen Bedarf folgend vorrangig zu Wohnzwecken entwickelt werden. Dazu erfolgt die Festsetzung der Fläche als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO), die gemäß § 4 (1) BauNVO vorwiegend dem Wohnen dienen.

Gleichwohl sind entsprechend § 4 (2) BauNVO zulässig,

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

Als „ausnahmsweise zugelassen“ gemäß § 4 (3) BauNVO in Verbindung mit § 1 (5) und (6) BauNVO sind

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe und
- Anlagen für Verwaltungen

da sich diese im Allgemeinen in eine Wohngebietsstruktur verträglich einbinden lassen und nutzungsbezogen und stadtgestalterisch zu einer Belebung führen können.

Als „nicht ausnahmsweise zulässig“ gemäß § 4 (3) BauNVO in Verbindung mit § 1 (5) und (6) BauNVO sind

- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind ausgeschlossen, da sie sich von ihrem Charakter, Platzbedarf, Störungsgrad und den zu erwartenden Gestaltungszusammenhängen her nicht in das geplante Wohngebiet einfügen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzungen wird für das allgemeine Wohngebiet in Anlehnung die neuen Gebäudekonzepte und die umgebende Wohnbebauung festgesetzt. Die Geschossigkeit der Einfamilienhäuser bzw. Eigenheime orientiert sich an zwei Vollgeschossen, die der Mehrfamilienhäuser bzw. des Geschosswohnungsbaus an zwei bis drei Vollgeschossen. Staffelgeschosse sind zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums und zur städtebaulichen Akzentuierung denkbar. Gleiches gilt für punktuelle, zusätzliche Vollgeschosse insbesondere an ortsbildprägenden Punkten.

Eine Detaillierung zu den Maßen der baulichen Nutzung und den entsprechenden Festsetzungen erfolgt zum Entwurf des Bebauungsplans.

5.3 Verkehr und Erschließung

Die verkehrlichen Belange sind auf das Gesamtgebiet zu beziehen und komplex hinsichtlich ihrer Zusammenhänge und Auswirkungen zu betrachten. Zielsetzungen sind insbesondere die optische und flächenbezogene Dominanz von Kraftfahrzeugen im Plangebiet zu mindern, die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen zu verbessern und Verkehre energetisch verträglicher abwickeln zu können.

5.3.1 Mobilitätskonzept

Im Rahmen des Bebauungsplans soll auf ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept hingearbeitet werden. In ihn sind die durch erforderliche Verkehre entstehenden Einflussfaktoren zu betrachten und in individuelle, als auch gemeinschaftsbezogene Lösungsansätze zu überführen. Neben dem Platzbedarf spielen stadtbildrelevante, sicherheitstechnische, finanzielle und energietechnische Faktoren, die allgemeine Attraktivität des Wohnumfelds betreffende Faktoren und weitere eine Rolle.

Sofern Inhalte, wie z. B. das Erschließungsgerüst durch festzusetzende Verkehrsflächen, im städtebaulichen Konzept zu verankern sind, ist dem im Bebauungsplan zu folgen. Nachfolgend sind diese in der Ausbauplanung der öffentlichen Flächen und in den Kriterien zu Konzeptvergaben bei Einzelvorhaben, hier verbunden mit den Grundstückskaufverträgen, in Richtung Umsetzung weiter zu verfolgen.

5.3.2 Erschließungsgerüst für Kraftfahrzeuge

Unter dem Punkt 4.2.1 „Erschließungsgerüst“ wurde bereits ausgeführt, dass das Erschließungsgerüst einerseits die Erreichbarkeit der Wohnnutzungen und die Querung des Gebiets für Radfahrer über öffentliche Straßen gewährleisten und andererseits ein inneres und in den äußeren Randbereichen vor allem für Fußgänger und bedingt für Radfahrer attraktives Wegenetz bieten soll. Ziel ist eine weitreichende konzeptionelle Trennung von Fußgängerbereichen und Kraftfahrzeugverkehren. Auf den Punkt 4.2.1 wird zur Vertiefung verwiesen.

Basierend auf den vorliegenden konzeptionellen Überlegungen und den Informationen aus den frühzeitigen Beteiligungen u. a. zu Straßen- und Wegebreiten ist der Entwurf zu erarbeiten. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge sind frühzeitige Abstimmungen mit den berührten Fachämtern sinnvoll.

5.3.3 Fuß- und Radwege

Wie bereits unter den Punkten 4.2.1 und 5.3.2 ausgeführt, sollen Fußwege im Plangebiet eine besondere Gewichtung erfahren. In Teilen sind sie sogar von der autoverkehrlichen Erschließung getrennt. Kontaktpunkte sind bewusst dort, wo es eben geht, vermieden oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen reduziert.
An Anschnitten, an denen mit vergleichsweise stärkeren PKW-Verkehren zu rechnen ist, sind neben den Fahrbahnen, an die jeweilige Frequentierung angepasst, Fußwege zumindest optisch abzugrenzen. Inwieweit bzw. wo Hochborde erforderlich sind, ist spätestens in der Ausbauplanung festzulegen.
Im Gebiet ist für Fußgänger eine Art Rundweg ausgebildet. Um hiervon ausgehend ein attraktives Wohnumfeld mit Spiel-, Aufenthalts- und Begegnungsräumen weiter zu begünstigen, ist es wichtig, zwischen privaten Innenräumen, halbprivaten Räumen in unmittelbarer Gebäudenähe und öffentlichen Außenräumen bewusst Übergänge auszubilden. Im Ergebnis sollen Wechselwirkungen zwischen diesen drei Bereichen entstehen, die der Belebung dienen. Hierauf wird durch das städtebauliche Konzept hingewirkt und kann bezogen auf einzelne Projekte im Rahmen der Konzeptvergaben fortgeführt werden.

Parallel zum Inneren des Bebauungsplans ist es im Hinblick auf die überörtliche Anbindung die ausdrückliche Zielsetzung, auf gute Fuß- und Radwegeanbindungen nach Schildesche und Brake hinzuwirken. Hier befinden sich zahlreiche Infrastruktureinrichtungen, inklusive der Verkehrs-angebote durch die Stadtbahnendhaltestelle in Schildesche An der Reegt und den Bahnhof in Brake. Nur wenn diese geschaffen werden, liegt neben den öffentlichen Busanbindungen eine echte Alternative zu PKW-Verkehren vor.
Auch ist in diesem Zusammenhang zu betrachten, wie hierdurch Wege aus dem Erholungsraum Obersee oder über eine ggf. weitere Achse angebunden und zum Quartierszentrum von Brake-West als weiterem Zielpunkt geführt werden können.

5.3.4 Ruhender Verkehr

Zunächst ist es das Ausgangsziel, den PKW-Bedarf im Plangebiet und damit auch den hierfür erforderlichen Stellplatzbedarf zu reduzieren. Dem soll durch den komplexen Umgang mit Anforderungen und der Umsetzung eines quartiersbezogenen, den PKW-Verkehr reduzierenden Mobilitätsgeschehen entsprochen werden.

Der verbleibende PKW-Stellplatzbedarf wird durch Garagen, Carports oder Stellplätze zumeist auf den jeweiligen Baugrundstücken gedeckt. Tiefgaragen können objektbezogen vor allem bei Mehrfamilienhäusern und im Geschosswohnungsbau vorgesehen werden, sind aber voraussichtlich zumeist am Standort Brake aus Kostengründen nicht darstellbar. Ein zentrales oder 2-3 zentrale, kleinere Parkhäuser sind ebenfalls in Brake-West durch die Gebietsgröße und aufgrund des vermutlichen Bedarfs an PKW-Stellplätzen aufgrund der Stadtrandlage nicht vorstellbar.

Gleichwohl ist es grundsätzlich die Zielsetzung, die optische Präsenz des verbleibenden, ruhenden PKW-Verkehrs im Plangebiet verringern.
Hinzu ist eine der Maßnahmen, in unmittelbarer Wohnungsnähe die Anzahl der PKW-Stellplätze zu begrenzen. Für den zweiten und dritten Stellplatz oder für einzelne Teilbereiche soll es hinnehmbar sein, eine geringe Entfernung zu nachbarschaftsbezogenen Stellplatzanlagen zurückzulegen. Diese sind durch Eingrünung und bauliche Maßnahmen möglichst verträglich in die Gestaltung des Wohnumfelds einzubinden.

Eine zentrale Maßnahme zur autoverkehrlichen Entlastung ist eine größere Stellplatzunterbringung am südlichen Rand des Plangebiets vorgesehen, vorläufig unter dem Arbeitstitel „Mulifunktionsraum“. Dieser ist direkt von der neuen Grafenheider Straße anfahrbar, der Verkehr wird dadurch nicht durch das neue Wohngebiet geführt. Angrenzend befinden sich erreichbar über Fußwege verschiedene Wohnnutzungen in Mehrfamilienhäusern, aber auch zahlreiche Eigenheime sind nicht weit entfernt.
Hierbei handelt es sich um eine flexibel nutzbare Fläche, die insbesondere auch der Stellplatzunterbringung dienen soll. Die Dachflächen der Carports können vor allem in der zweiten Reihe als Aufenthaltsort, Stauraum, Gewächshaus etc. ausgebaut und in der ersten inklusive der Fahrbahn Solarflächen Platz bieten. Bei einem zu einem späteren Zeitpunkt ggf. geringeren Bedarf an Stellplätzen können diese zurückgebaut und der entstehende Raum anderweitig genutzt werden.

Da weiterhin an vielen Stellen PKW-Stellplätze in geringer Entfernung zu Wohnorten möglich sind und die Höhenunterschiede im Gebiet eher gering ist, wird es auch für Menschen viele Möglichkeiten geben, die auf besonders wohnungsnahe und dazu barrierefreie Stellplätze angewiesen sind.

Ausgehend von dem östlichen, neuen Kreisverkehr, sind dem Baugebiet vorgelagert PKW-Stellplätze angeordnet, die vorrangig für die angrenzenden Nutzungen im Bereich des Quartieszentrums bereitgehalten werden. Zudem würde es sich hier anbieten, Sharing-Angebote für PKW’s, Lastenräder, E-Bikes, E-Scooter etc. zu verorten.
Südwestlich dieses Kreisverkehrs befinden sich weitere öffentliche Stellplatzflächen, die neben Bedarfen aus dem Quartierszentrum heraus auch denen dienen, die sich durch die Nähe zum Friedhof ergeben.

Auch zu beachten ist, dass vor allem die gebietsinneren, privaten PKW-Abstellflächen sehr weitreichend Möglichkeiten bieten, die Fahrzeuge mit Energie zu versorgen. Dies wird voraussichtlich vor allem eine Versorgung mit grünem Strom aus PV-Flächen sein, kann in Verbindung mit dem Konzept für ein energieautarkes Quartier möglicherweise z. B. auch Wasserstoff sein.
Im Rahmen des Energiekonzepts könnte auch ein bidirektionales Laden ein Lösungsansatz sein, bei dem die Batterien der PKW’s als Stromspeicher für die Fahrzeuge selber und parallel für die Gebäude eingesetzt werden.
Für die Abstellplätze aller Fahrzeuge, die eher Besuchern dienen, wie z. B. bei denen im Bereich des östlichen Kreisverkehrs, würden Lademöglichkeiten einen weiteren Anreiz bieten, das Quartierzentrum von Brake-West zu besuchen.

Sofern sich Raumpotentiale durch die Verringerung der erforderlichen PKW-Stellplatzflächen ergeben, sollen diese dem Wohnumfeld zugute kommen.

Neben den PKW-Stellplätzen ist zu berücksichtigen, dass es für Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder geeignete Abstellplätze und Lademöglichkeiten gibt. Diese sollten zur Gewichtung dieser Verkehrsmittel eher wohnungsnah vorliegen, dadurch schnell erreichbar und zudem komfortabel sein.

5.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Gebiet ist über die Buslinie 51, Haltestelle Friedhof, Richtung Schildesche bzw. Richtung Brake Bahnhof an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Haltestellen beider Richtungen werden im Rahmen des Ausbaus der Grafenheider Straße am Ostrand des Plangebiet im südlichen Verlauf der Fehmarnstraße neu angeordnet.
Der Bahnhof Brake als nächstgelegene Anbindung an den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr, zunächst Richtung Hauptbahnhof Bielefeld und Herford, liegt etwa 2 km entfernt. Der nächste Stadtbahnanschluss an die Linie 1 mit weiteren Busanbindungen ist die Endhaltestelle Schildesche in einer Entfernung von ca. 2,5 km.

Die plangebietsbedingt zusätzlichen, potentiellen Fahrgäste sind im Rahmen der Beteiligungen neu einzuschätzen und die zukünftige Frequenz ggf. später anzupassen.

5.4 Immissionsschutz

Grundsätzliches Ziel der Stadt Bielefeld ist es, die städtebaulichen Zusammenhänge im Bereich des Plangebiets konfliktfrei fortzuführen. Zu betrachten sind dabei Immissionen, die auf das Plangebiet durch das Umfeld einwirken, die umgekehrt das Umfeld aus dem Plangebiet her-aus betreffen und solche, die innerhalb des Gebiets zwischen den Nutzungen entstehen.

Nach § 50 BImSchG ist die Flächennutzung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Gemäß § 1 (6) Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Die Orientierungswerte nach DIN 18005-1 betragen für allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) für den Lärm öffentlicher Verkehrswege und 40 dB(A) für die übrigen Lärmquellen (z. B. Gewerbe).

Standortentscheidung und Flächennutzung werden diesbezüglich aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes und des heutigen Kenntnisstands wie folgt bewertet:

5.4.1 Mögliche Auswirkungen aus dem Umfeld auf das Plangebiet

Auf das Plangebiet aus dem Umfeld relevant erwirkende Immissionen könnten erkennbar durch Verkehrs- und Gewerbelärm entstehen.
Diese sind in vorherigen Planvorgängen betrachtet worden und sollen auf der Grundlage des Konzepts zum Vorentwurf erneut betrachtet werden. In den frühzeitigen Beteiligungen sind ergänzend zur Bearbeitung weitere Informationen zu sammeln. Gutachterlich neu angestellte Betrachtungen werden dann im Entwurf des Bebauungsplans ausgeführt und in planerische Lösungen sowie Festsetzungen überführt.

<u>Verkehrslärm</u>

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße - West“ soll u. a. die Anbindung des Bielefelder Nordens an die Autobahn A2 gesichert und gleichzeitig der Anschluss Bielefelds an das Lipperland über die Ostwestfalenstraße verbessert werden.
Hierzu ist es vorgesehen, die Ostwestfalenstraße von der Altenhagener Straße bis zur Herforder Straße zu verlängern (L 712n, 4. BA) und im weiteren Verlauf die Grafenheider Straße bis zur Engerschen Straße verkehrsgerecht auszubauen und zu verlegen.
Zudem soll der Ortskern Brake vom Durchgangsverkehr und vom gewerblichen Verkehr entlastet werden.
Ein wesentliches Planungsziel ist deshalb die planungsrechtliche Sicherung des Neubaus der Grafenheider Straße zwischen der Fehmarnstraße und der Engerschen Straße. Durch diesen Netzschluss wird auch eine deutlich verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete an der Grafenheider Straße erreicht.

Durch die Nähe des neuen Wohngebiets Brake-West zur Engerschen Straße (L557) und zur hier zukünftig neu abzweigenden Grafenheider Straße wird zumindest für die erste Baureihe relevant Straßenverkehrslärm einwirken. Hinzu kommen zwei neue Kreisel im Bereich dieser Straßen.
Im weiteren Verfahren soll daher weitergehend ermittelt und gutachterlich untersucht werden, inwieweit Immissionsbelastungen durch Straßenverkehrslärm für die Bebauungsplan-Erstaufstellung relevant sind. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden dann konzeptionell entwickelt und im Bebauungsplan festgesetzt. Im Vorentwurf sind hierzu bereits verschiedene Lösungsansätze enthalten (Wall, Wall/Wand, Gebäude, Abstand, Wohnraumzonierung, Nutzungsbelegung etc.). Darüber hinaus sind Einwirkungen durch die Schienenstrecke Hannover-Hamm nicht auszuschließen, insbesondere im südöstlichen Plangebiet. Daher sind die Lärmeinwirkungen durch die Schienenstrecke tags/nachts gutachterlich mit zu untersuchen und die Gesamtlärmbelastung Straße und Schiene zu ermitteln.

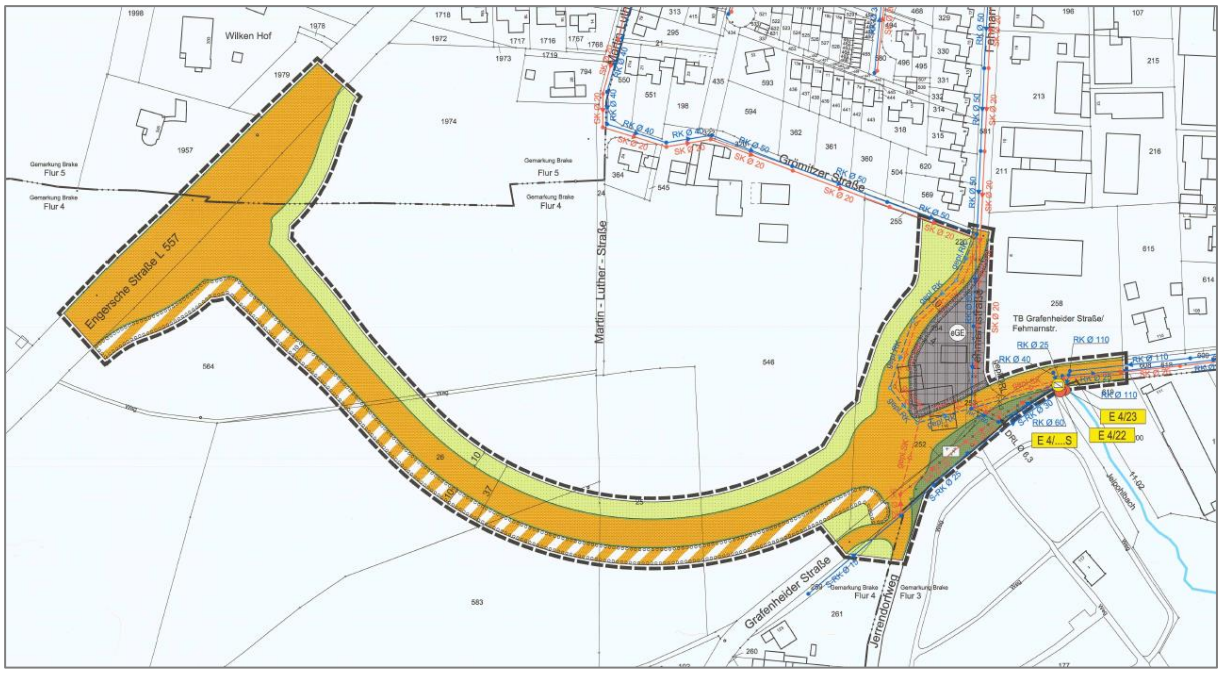

Abbildung 16: Rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße - West“ (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Stadt Bielefeld

Gewerbelärm

Im Osten des Plangebiets, unmittelbar östlich der Fehmarnstraße, beginnt ein bestehendes Gewerbegebiet. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. III/Br. 10 „Im alten Kruge“ setzt hier gemäß § 8 BauNVO Bauflächen für Gewerbegebiete fest. Angrenzend zum Plangebiet befindet sich im Eckbereich der Fehmarnstraße / Grafenheider Straße ein Baustoffhandel, sowie nördlich davon eine Tischlerei. Inwieweit Immissionen aus dem Gewerbegebiet relevant auf das Plangebiet einwirken bzw. planungsrechtlich zulässig sind, ist im weiteren Verfahren ebenfalls gutachterlich zu prüfen.

Die vorherige Abbildung zeigt, dass im Zusammenhang mit der Planung der Umgehungsstraße der Bebauungsplan Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße - West“ aufgestellt wurde und darin eine Abrundung/Erweiterung des Gewerbegebiets enthalten ist. Aufgrund der direkten Nähe zur Wohnbebauung westlich der Fehmarnstraße wurde die Erweiterung des Gewerbegebiets als „eingeschränktes Gewerbegebiet“ (eGE) festgesetzt. Innerhalb dieser Gewerbegebietsfläche sind dann nur Nutzungen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Dieses Emissionsniveau entspricht dem eines Mischgebietes gemäß § 6 BauNVO. Aufgrund der zukünftig exponierten Lage der Gewerbegebietserweiterung am Rand des zukünftigen Knotenpunktes Fehmarnstraße / Grafenheider Straße wird auf die Festsetzung einer überbaubaren Fläche im Erweiterungsbereich verzichtet. Die Erweiterungsfläche kann z. B. als Lager- oder Stellplatzfläche genutzt werden. Besondere Eingrünungsmaßnahmen sind keine festgesetzt. Im Ergebnis ist dadurch eine besondere stadtgestalterische Qualität an diesem exponierten Stand, der den Beginn des Gewerbegebiets darstellt, eher nicht zu erwarten.

Sonstige Faktoren

Betriebe, in denen mit Gefahrstoffen im Sinne der Störfallverordnung (StörfallV) umgegangen wird, sind der Stadt Bielefeld in einem relevanten Abstand zum Plangebiet nicht bekannt.

Durch die Bewirtschaftung der im Süden und Westen an den Planungsraum angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen können zwangsläufig insbesondere zu Vegetationsbeginn und zum Zeitpunkt der Ernte auch im Änderungsbereich Geräusch-, Staub- und Geruchs-immissionen auftreten. Landwirtschaftliche Immissionen dieser Art sind im ortsüblichen Rahmen hinzunehmen.

Andere relevante, auf das Plangebiet aus dem Umfeld einwirkende Immissionen sind derzeit nicht erkennbar.

5.4.2 Mögliche Auswirkungen des Plangebiets auf das Umfeld

Aufgrund der Arrondierung des bestehenden Siedlungsbereichs durch ein planungsrechtlich festgesetztes allgemeines Wohngebiet (WA) mit vorrangig neuen Wohnnutzungen sind keine wesentlichen Auswirkungen hinsichtlich des gebotenen Immissionsschutzes auf das Umfeld zu erwarten.

Jenseits der Umgehungsstraße und hier südlich des Bolzplatzes ist zur Abschirmung von Lärmeinwirkungen in Richtung der südlich dazu gelegenen Wohnhäuser eine Geländemodellierung angeordnet, deren abschirmende Wirkung gegebenenfalls im zentralen Bereich durch eine ein- und begrünte, zusätzliche Lärmschutzwand ergänzt werden kann. Dieser Sachverhalt ist ebenfalls wie mögliche Auswirkungen aus dem Quartierzentrum und der dort umliegenden Stellplatzflächen im Rahmen des Schallgutachtens zu betrachten.

5.4.3 Mögliche Auswirkungen innerhalb des Plangebiets

Innerhalb des vorgesehenen allgemeinen Wohngebiets ist nicht von besonderen Immissionsschutzanforderungen auszugehen, da keine schalltechnisch relevant unterschiedlichen Nutzungen möglich sind oder vorliegen.

In der Gesamtbetrachtung sind somit keine relevanten Auswirkungen auf den gebotenen Immissionsschutz zu erwarten. Es kann von einer verträglichen Abrundung der bestehenden Siedlungsbereiche ausgegangen werden.

Immissionseinwirkungen durch spielende Kinder im Bereich des gebietsinternen Spielplatzes und des Kindergartens im Nordosten sind als sozialadäquat und somit zumutbar hinzunehmen. Nach § 22 Absatz 1a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImschG) stellen Kindergartenlärm und Geräusche, die von Spielplätzen und ähnlichen Einrichtungen ausgehen, daher in der Regel „keine schädliche Umwelteinwirkung“ dar.

Inwieweit relevante Immissionen im Bereich des Quartierszentrums bzw. im Zusammenhang mit hier vorzusehenden Nutzungen zu beachten sind, ist im weiteren Verfahren zu klären.

5.5 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Das Plangebiet gehört zum Schuleinzugsgebiet der Grundschule Brake, deren Raumbedarf sich nach den derzeitigen Prognosezahlen erhöhen wird. Es muss geprüft werden, ob der künftig entstehende Bedarf innerhalb des vorhandenen Raumbestandes gedeckt werden kann.

Hinsichtlich des Bedarfs an Kindergartenplätzen ist schon heute ein Fehlbedarf erkennbar, der sich durch das neue Baugebiet voraussichtlich verschärfen wird. Daher ist ein 3-Gruppen-Kindergarten im Plangebiet einplant. Dieser ist im Nordosten direkt an der Fehmarnstraße angeordnet, damit für das Bringen und Abholen von Kindern, die nicht im Quartier wohnen, im neuen Wohngebiet keine PKW-Verkehr entstehen. Ein Parkstreifen parallel zur Fehmarnstraße ist eine der Maßnahmen, um das Bringen und Abholen verkehrlich verträglich in das Umfeld einzubinden.

Der sozialen und kulturellen Infrastruktur soll im Besonderen das Quartierzentrum im Randbereich der Umgehungsstraße dienen, dass es gilt begleitend und nachfolgend zur Bauleitplanung auszuformen.

5.6 Freizeit, Erholung und Sport

Aufgrund der Nachbarschaft zum Naherholungsgebiet Obersee / Johannisbachaue sind im Umfeld gute Bedingungen für Freizeit und Naherholung gegeben. Wesentlich ist, diese Bereiche durch attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen an das Plangebiet anzubinden. Dies ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung, sollte aber parallel von den berührten Stellen der Stadt Bielefeld unbedingt verfolgt werden.

Im Bebauungsplangebiet ist südlich der Umgehungstraße ein Standort für einen Bolzplatz in einer Größe von ca. 1.500 m² gesichert. Weiterhin ist neben dem bereits an der Martin-Luther-Straße vorhandenen Spielplatz eine zusätzliche, gebietsbezogene Spielplatzfläche von ca. 1.000 m² westlich angrenzend des gemeinschaftsorientierten Quartierszentrums vorgesehen.

Über das im Wohngebiet vorgesehene Fuß- und Radwegenetz und die im Bereich des geplanten

Kreisverkehrsplatzes vorgesehenen Querungshilfen sind die Standorte gut an die Wohnbauflächen angebunden.

Der Freizeit und Erholung können weiterhin Nutzungen bzw. Einrichtungen im Bereich des Quartierszentrums dienen. Neben den Effekten für das Quartier können diese auch als Zielpunkt in dem zu erweiternden Erholungsraum des Oberseeraums entwickelt werden.

5.7 Ver- und Entsorgung sowie Wasserwirtschaft

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser, Elektrizität, Telekommunikation etc. soll durch den Anschluss an das vorhandene Leitungsnetz sichergestellt werden. Dies ist entsprechend zu ergänzen. Die erforderlichen Leitungen sind vorzugsweise in den geplanten öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen zu verlegen, anderenfalls sind dafür bereits im Bebauungsplan Leitungsrechte zugunsten der berührten Anlieger einzutragen.

5.7.1 Entwässerungssystem

Die Entwässerung des Plangebiets soll in einer Trennkanalisation erfolgen.

Die Grundstücke an der Grömitzer Straße können unmittelbar an die dort vorhandene Trennkanalisation angeschlossen werden.

Wegen der Gelände- und Höhenverhältnisse kann nur ein Teil des Plangebiets über die Trennkanalisation in der Fehmarnstraße bzw. in der alten Grafenheider Straße entwässert werden. Aus diesem Grund sollen die gesamten neuen Baugebietsflächen in südwestlicher Richtung entwässert werden. Zur Entwässerung sind deshalb außerhalb des Plangebiets in südwestlicher Richtung Transportkanäle zu errichten. Diese Sachverhalte sind im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen zu konkretisieren (Entwässerungskonzept, Trassenführungen und -sicherungen, Dimensionierungen etc.).

5.7.2 Schmutzwasser

Das Plangebiet ist bislang in keinem Schmutzwasserentwässerungsgebiet berücksichtigt. Zukünftig soll es – nach der erforderlichen Änderungsanzeige - dem Entwässerungsgebiet Vilsendorf zugeordnet und im weiteren Verlauf der Kläranlage Brake zugeführt werden.

Durch den Bau eines Schmutzwassertransportkanals entlang der Engerschen Straße können hier weitere Gebäude angeschlossen werden. Eine vorhandene private Rohrbrücke über die Jölle soll durch die Stadtentwässerung übernommen werden, in diesem Bereich kann dann in einen vorhandenen, ausreichend dimensionierten Schmutzwasserkanal eingeleitet werden.

5.7.3 Regenwasser

Die sich häufenden Klimakatastrophen machen es zwingend erforderlich, im Umgang mit anfallendem Regenwasser komplexer vorzugehen. Auf Bebauungsplanebene vorrangig betrachtet wird im Normalfall die Relevanz, die anfallendes Regenwasser auf den Gewässer- und Hochwasserschutz hat. Verstärkt anfallendes und unkontrolliert ablaufendes Regenwasser stellt hier eine besondere Gefahr für den baulich-strukturellen Erhalt der Gewässer und für alle Nutzungen, Lebewesen und Pflanzen dar, die in deren Umfeld liegen. Andererseits wird Regenwasser zum unverzichtbaren Gut, wenn es um die erforderliche Bewässerung der Natur, das Füllen von Wasserreservoiren und allgemein um klimatische Zusammenhänge geht.

Im Sinne einer nachhaltigen Planung ergeben sich folgende Handlungszusammenhänge:

- Rückhaltung

  Nach § 44 Landeswassergesetz (LWG NRW) i.V.m. § 55 (2) Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist unverschmutztes Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zuzuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Zielsetzung ist der eingangs angeführte Gewässer- und Hochwasserschutz, verbunden mit dem des Umfelds.

  Oftmals ist eine der zu vermeidenden Folgen, dass bei Starkregenereignissen des dem Kanalnetz nicht möglich ist, das Regenwasser ausreichend abzuleiten. Es entsteht dadurch eine grö-

ßere Gefahr von Überflutungen und Hochwasser. Parallel wird das Wasser der Bewässe-rungszusammenhänge vor Ort entzogen, indem eine Rückhaltung in weitreichend abgedichteten Becken und nachfolgend eine Ableitung in Kanälen oder unnatürlichen, kanalähnlichen Netzen erfolgt. In der allgemeinen Diskussion werden entsprechende Handlungsanforderungen zumeist unter dem Oberbegriff „Schwammstadt“ behandelt.

Projektbezogen wird für Brake-West erwartet, dass aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse eine Versickerung des Regenwassers im Plangebiet wenig sinnvoll ist. Eine Überprüfung der Versickerungsmöglichkeiten vor Ort soll im Verfahren jedoch noch erfolgen und, sofern für erforderlich erachtet, ein entsprechendes Gutachten erstellt werden.
Zentrale, öffentliche Regenwasserrückhaltungen (und ggf. Versickerungsmöglichkeiten) sollen möglichst oberflächennah und nachfolgend der beidseitig straßenbegleitenden Gräben als Teil der (südlichen) Naturräume erfolgen. Ergänzend können Stauräume multifunktional auf nutzbaren Flächen, wie z. B. durch eine leichte Absenkung im Bereich der südlichen Stellplatzflächen, entstehen. Auch denkbar ist, jedoch in Bielefeld bei der Berechnung des Rückhaltevolumens nicht üblich, Kapazitäten projektbezogen z. B. durch Zisternen mit zusätzlichem Retentionsraum auf den privaten Baugrundstücken vorzusehen. Ebenfalls gibt es eine Reihe unterirdischer Rigolenlösungen z. B. unter Stellplatzflächen und Baumstandorten. Die jeweiligen Komponenten, deren Abmessungen, Drosselerfordernisse etc. sind im Rahmen des Gesamtkonzepts zu erörtern und die Umsetzung darauf abzustimmen.

- <u>Einsparung von Trinkwasser</u>
  Die Einsparung von Trinkwasser, vor allem bei der Toilettenspülung und Bewässerungen in Außenbereichen, ist zunächst ein wirtschaftlicher Faktor. Damit verbunden stellt sich die Frage, ob hier die aufwendige Wasseraufbereitung für die Einsatzzwecke tatsächlich erforderlich war!?

  Projektbezogen wird dies vorrangig auf die privaten Bauprojekte und die Bewässerung der privaten und öffentlichen Grünstrukturen zu beziehen sein. Regelungen könnten vor allem in der Projektentwicklung gefasst, in Konzeptvergaben verfolgt und in den Grundstückskaufverträgen verankert werden.

- <u>Bewässerung</u>
  Neben dem zuvor aufgeführten Aspekt der Einsparung von Trinkwasser zielt dieser ausdrücklich auf die grundsätzliche Verfügbarkeit von Wasser für Bewässerungszwecke ab. In der Folge zunehmender Trockenperioden ist eine ausreichende Bewässerung von Grünstrukturen und und Wasserführung in Gewässern und Seen/Teichen immer weniger gewährleistet.

  Projektbezogen ist darauf hinzuwirken, dass Regenwasser auch weitreichend zurückgehalten wird, um es sofort und/oder zeitversetzt für Bewässerungszwecke einsetzen zu können. Dies betrifft Lösungen und Vorrichtungen sowohl im privaten, als auch im öffentlichen Raum. So ist es durchaus denkbar, dass Zisternen nicht nur bei privaten Bauvorhaben und -komplexen, sondern auch öffentlich für ggf. automatische Bewässerungssysteme bei Einzelbäumen und in Grünräumen zur Anwendung kommen.

- <u>Offene Wasserflächen</u>
  Wasser ist grundsätzlich bei der Anlage von öffentlichen und privaten Bereichen ein belebendes Element. Die Bedeutung von Wasser in der Stadtentwicklung wird heutzutage immer größer. Wird Wasser mit in die Gestaltung der urbanen Räume und Städte einbezogen, hat dies eine positive Auswirkung auf die Lebensqualität und das Stadtklima, die Attraktivität lässt sich maßgeblich steigern.
  Gleichzeitig ist es möglich, Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schaffen, die mit dazu beitragen, die Natur in die Stadt zu holen. Insbesondere für Kinder hat es einen hohen Aufforderungscharakter zum Spielen.
  Im Hinblick auf die Bewirtschaftung von Niederschlagswasser verschwanden in den vergangenen Jahrzehnten viele Gewässer aus den Städten, natürliche Wasserkreisläufe wurden häufig durch Kanalsysteme in weitreichendem Umfang verändert. Dadurch ist die Luft wärmer und trockener als im Bereich offener Wasserführungen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Bewohner hat.

  Projektbezogen ist es denkbar, wie im Westteil dargestellt, private offene Wasserführungen

in die Wohnkonzepte einzubinden. Südlich der Umgehungsstraße ist eine naturnah gestaltete Rückhaltefläche mit dem Wegenetz und die angrenzend angedachte Vereinsfläche verbunden.

- Energiegewinnung

  Im Hinblick auf Energieaspekte ist eine Wärmegewinnung aus Regen- und Abwassernetzen und eine Nutzung des Regenwassers zur Abkühlung von (Ober-) Flächen, bei denen eine besondere Wärmentwicklung vorliegt, denkbar.

  Projektbezogen ist auf der Ebene der zunächst vorrangig zu betrachtenden Ebene der Bauleitplanung kein Handlungsbedarf gegeben. In der konkreten Entwicklung der vor allem auf den Wohnungsbau orientierten Vorhaben können auch diese Gesichtspunkte eine Berücksichtigung finden.

In der Gesamtbetrachtung soll nicht nur ein ökologischer Umgang mit Regenwasser, sondern auch das Wasser selbst als Bestandteil zukünftiger Quartiersentwicklung in den Fokus gesetzt werden. Regenwasser ist möglichst so zu integrieren, dass geschlossene Wasserkreisläufe und eine naturnahe Bewirtschaftung entstehen. Hierbei ist auch für eine gute Wasserqualität zu sorgen. Zudem ist sicher zu stellen, dass die angewandten Systeme flexibel sind und sich auf Schrumpfungen oder Wachsen der anfallenden Regenwassermengen einstellen können.

Für das den Bestand ergänzende Wohngebiet Brake-West ist im Sinne eines „Regenwassermanagements“ ein komplexer, innovativer Umgang mit Regenwasser ein möglicher Aspekt eines „Modellvorhabens“. Auf ein Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Komponenten ist dabei zwingend hinzuwirken.

5.8 Denkmalschutz

Boden- und Baudenkmale sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht bekannt. Auch befinden sich hier und im Umfeld keine weiteren besonders prägenden Objekte oder Situationen, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Bielefeld oder beim Westfälischen Amt für Denkmalpflege enthalten sind. Auch bestehen keine Sichtbeziehungen zu Denkmalen.

Denkmalpflegerische Belange werden somit, soweit erkennbar, durch die Planung nicht berührt. Vorsorglich wird auf die einschlägigen denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (§§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW)).

5.9 Sonstige Festsetzungen

Bei den überplanten Flächen handelt es sich im Wesentlichen um Wohn- und Grünflächen, ergänzt durch die erforderlichen Erschließungsflächen. Eine Teilfläche ist für einen 3-Gruppen-Kindergarten vorzuhalten. Über das Wohnen hinaus sind lediglich Nutzungen zulässig, die mit denen eines allgemeinen Wohngebiets, außer Gartenbaubetriebe und Tankstellen, zu vereinbaren sind.
Weitere Belange werden durch die Planaufstellung, soweit heute bekannt, nicht erheblich berührt.

5.10 Örtliche Bauvorschriften und Belange des Ortsbilds

Zur Sicherung der Planungsziele ist es vorgesehen, in den Entwurf des Bebauungsplans einige grundlegende örtliche Bauvorschriften gemäß § 89 BauO NRW aufzunehmen. Diese ergänzen die Inhalte nach § 9 (1) BauGB mit Blick auf die oben genannten Planungsziele insbesondere um Festsetzungen zur Gestaltung von Gebäuden sowie zu den in die öffentlichen Räume wirkenden Anlagen und Flächen. Die Regelungen sollen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und angesichts der geplanten Grundstücke sinnvoll und verhältnismäßig sein und die allgemeine Gestaltungsfreiheit nicht übermäßig einschränken.

6. Belange des Umweltschutzes

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Nach dem Baugesetzbuch (BauGB) ist jede Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen umweltprüfungspflichtig (UP-pflichtig). Basierend auf der aktuellen Rechtslage ist für die Aufstellung des Bebauungsplans eine Umweltprüfung im Sinne des § 2 (4) Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen. Aufgabe der Umweltprüfung ist es, die voraussichtlichen erheblichen Umwelteinwirkungen des Bauleitplans und des Vorhabens zu ermitteln, in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Der Umweltbericht ist das Ergebnis der behördlichen Umweltprüfung und bildet dabei gemäß § 2a BauGB einen Teil der Planbegründung. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht wird zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 als Teil II der Begründung erarbeitet und beigefügt. Die frühzeitigen Beteiligungen der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) und der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB werden genutzt, um Hinweise zu sammeln und die Untersuchungsziele und -tiefe der Umweltprüfung zu bestimmen.

Gemäß den Vorgaben des BauGB unter § 1 (6) Nr. 7 sind im Rahmen der Umweltprüfung die folgenden Schutzgüter zu berücksichtigen: Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Ferner sind auch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete zu berücksichtigen.

Es wird die bestehende Umweltsituation im Bereich des Plangebiets ermittelt und bewertet (Basisszenario). Dazu werden die Informationen aus Datenbanken und aus der Literatur ausgewertet. Weiterhin werden Biotoptypen kartiert und sonstige Erhebungen (z. B. Fauna) berücksichtigt, die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens ermittelt und die Entwicklung des Umweltzustandes bei Realisierung des Vorhabens prognostiziert (Konfliktanalyse). Auch sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung etwaiger Beeinträchtigungen zu erarbeiten.
Anhand der zu ermittelnden Bestandssituation im Untersuchungsgebiet können die Umweltauswirkungen des Vorhabens prognostiziert und der Umfang sowie die Erheblichkeit dieser Wirkungen abgeschätzt werden.

Im Zuge der aktuellen Erstaufstellung des Bebauungsplan Nr. III/Br.41 soll in der frühzeitigen Beteiligung der Umfang und Detaillierungsgrad überprüft werden. Voraussichtlich sollen größere Teile der Ausgleichsmaßnahmen auf geeigneten Flächen außerhalb des Plangebiets im Bereich nördlich des Obersees realisiert werden.
Im Ergebnis zeigen die aus den bereits durchgeführten Planungen und Verfahren heraus gewonnenen Erkenntnisse, dass durch diese Bauleitplanung keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet werden, die z. B. durch die Wahl eines anderen Standorts oder eine grundlegende Modifikation des Plankonzepts vermieden werden könnten. Möglicherweise relevant auftretende Umweltauswirkungen können nach bisheriger Kenntnis wirksam verringert oder ausgeglichen werden.

6.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans können Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild verbunden sein. Unvermeidbare Eingriffe werden gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. dem § 30 des Landesnaturschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen (LNatSchG NRW) durch die Eingriffsbilanzierung im Sinne des § 15 BNatSchG i.V.m. § 31 LNatSchG NRW quantifiziert. Sofern erforderlich, sind diese durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren.

Im Zuge der Bebauung der bisherigen Ackerfläche entstehen Eingriffe in Natur und Landschaft, die gemäß Baugesetzbuch sowie Naturschutzgesetz durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen sind. Eine genaue Ermittlung des notwendigen Ausgleichsflächenbedarfes erfolgt im weiteren Verfahren.
In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit im Plangebiet vorgesehen Grünflächen und Einzelmaßnahmen als Ausgleichsflächen geeignet sind. Darüber hinaus kann der Ausgleichsflächenbedarf auf Flächen außerhalb des Plangebiets realisiert werden. Grundsätzlich geeignet und verfügbar hierfür sind Flächen, die im Ausgleichsflächenkonzept des Umweltamtes für den Bereich

nördlich des Obersees liegen. Denkbar ist auch, mehr oder weniger parallel zur bisherigen Trasse der Grafenheider Straße oder zur Engerschen Straße im Bereich der heutigen Felder eine naturnahe Fuß- und Radewegeachse zwischen dem neuen Baugebiet und dem Obersee und damit zwischen Brake und Schildesche auszubilden.
Einzelheiten hierzu sowie die Form der Umsetzung sind im weiteren Aufstellungsverfahren im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Konzept und den Auswirkungen im Landschaftsraum und -bild zu erörtern, festzusetzen oder und vertraglich im ergänzenden (Grundstückskauf-)Verträgen zu regeln.

6.3 Artenschutz

Gemäß § 44 (1) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gelten für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten Zugriffsverbote. Diese Zugriffsverbote umfassen

- das Töten und Verletzen wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 (1) Nr. 1 BNatSchG),
- eine erhebliche Störung wild lebender Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten, durch die sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert (§ 44 (1) Nr. 2 BNatSchG)
- und das Zerstören von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 (1) Nr. 3 BNatSchG) sowie
- das Verbot, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten zu beschädigen (§ 44 (1) Nr. 4 BNatSchG).

Somit können sich potenzielle Betroffenheiten primär aus einem baubedingten Tötungs- und Verletzungsrisiko sowie aus dem dauerhaften Verlust von Lebensräumen ergeben. Daneben sind auch bau- oder betriebsbedingte Störungen (z. B. Lärm, Licht) denkbar. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG durch das Vorhaben ausgelöst werden können. Das Eintreten der Verbotstatbestände ist durch Vermeidungsmaßnahmen und, sofern erforderlich, durch Ausgleichsmaßnahmen abzuwenden.

Die Plangebietsfläche besteht nahezu vollständig aus Ackerflächen. Im Norden schließen Wohnnutzungen und im Westen ein Gewerbegebiet an. Darüber hinaus liegen bei den für den Artenschutz relevanten Lebensraumtypen großflächige Übergänge zur offenen Landschaft vor. Für betroffene Arten bestehen dadurch bereits heute Möglichkeiten, bei eventuellen Störungen in die sich vor allem nach Westen, Süden und Südosten anschließenden Landschaftsräume auszuweichen.

Sofern erforderlich, werden zum Entwurf des Bebauungsplans Inhalte

- zu einer artenschutzrechtlichen Prüfung bzw. zu einem Maßnahmenkonzept Artenschutz,
- zur Vorgehensweise bei der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen und
- zur Einschätzung der Auswirkungen der entwickelten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf die einzelnen Schutzgüter

zu ergänzen sein.

Die frühzeitigen Beteiligungen sollen einer Vorklärung der dann zu behandelnden Inhalte und deren Untersuchungstiefe dienen.

6.4 Bodenschutz, Gewässer- und Hochwasserschutz

6.4.1 Bodenschutz

In der Abwägung sind die Belange des Bodenschutzes insbesondere hinsichtlich des Vorranges der Wiedernutzung von bereits versiegelten / bebauten Flächen zu berücksichtigen (Prüfpflicht nach § 4 (2) LBodSchG).

Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich besonders schutzwürdiger Böden mit hoher bis sehr hoher Fruchtbarkeit und ausgezeichneter Lebensraumfunktion.
Gleichwohl ist der vorliegende Standort wegen seiner günstigen Lage im städtebaulichen Gefüge, der Erschließungssituation und bereits vorliegenden Infrastruktureinrichtungen für eine Wohnnutzung geeignet. Der bestehende Siedlungsraum kann sinnvoll durch ergänzende Nutzungen abgerundet werden. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass Teilflächen künftig als Grünflächen genutzt werden und somit nicht versiegelt werden. Die aus verkehrlicher Sicht notwendige Ortsumgehung in Form der verlängerten Grafenheider Straße spricht für eine bauliche Nutzung der dadurch verbleibenden, dann innenliegenden Ackerfläche.
In der Gesamtbetrachtung ist diese Fläche geeignet, für Brake-West und im überörtlichen Kontext im Übergang zu Schildesche eine maßgebend identitätsstiftende Funktion auszufüllen.

Darüber hinaus besteht im Stadtbezirk Heepen unverändert eine Nachfrage an für den Bau von Einfamilienhäusern und Wohnungen geeigneten Grundstücken. Dieser Nachfrage stehen in der näheren Umgebung keine für eine entsprechende Wohnraumentwicklung umzunutzende, bereits heute versiegelten Flächen gegenüber.

Da die genannten städtebaulichen Gesichtspunkte für eine Arrondierung des Siedlungsbereiches durch das geplante Wohnquartier sprechen, ist hier die für die Entwicklung des Wohngebietes erforderliche Inanspruchnahme des noch nicht versiegelten Bodens vertretbar.

6.4.2 Gewässer- und Hochwasserschutz

Aufgrund der sich häufenden Klimakatastrophen bekommen Maßnahmen, die dem Gewässer- und damit verbunden eben auch dem Hochwasserschutz dienen, einen immer größeren Stellenwert. Bezogen auf die vorliegende Planung betrifft dies eine Drosselung des Regenwasserabflusses, der aus dem Baugebiet heraus durch versiegelte Fläche verursacht wird. Für welche Wassermengen eine Rückhaltung und eine Drosselung auf welches Maß zu erfolgen haben, ist im weiteren Verfahren zu klären. Sofern erforderlich, sind hierfür die entsprechenden Flächen und Durchleitungsrechte zunächst auf Bebauungsplanebene zugunsten des Umweltbetriebs der Stadt Bielefeld kenntlich zu machen und zu sichern.

Für die Rückhaltung denkbar sind Retentionsräume auf Dachflächen, in Zisternen und Rigolen sowie in offenen, möglichst naturnahen Wasserführungen innerhalb und südlich außerhalb des Plangebiets. Auch ein zentrales technisches Becken ist eine Option, aber nicht zuletzt aus stadtgestalterischer Sicht, als auch z. B. aufgrund der vorliegenden städtischen Flächenpotentiale südlich der Umgehungsstraße zu hinterfragen.

Als Vorflut kommen die zum Plangebiet westlich gelegene Jölle und der südöstlich gelegene Jeipohlbach im Betracht. Von dort fließt das Regenwasser in den Johannisbach und weiter in die Aa. In nordöstliche Richtung folgen dann die Werre und die Weser.

Nähere Einzelheiten zum Entwässerungskonzept sollen im Rahmen der weiteren Beteiligung der betroffenen Ämter und Dienststellen ermittelt und im Rahmen des städtebaulichen Konzepts sowie dessen Zielsetzungen bewertet werden.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind besondere Maßnahmen innerhalb des Baugebiets, die dem Gebäudeschutz vor Hochwasser dienen, nicht erkennbar. Das Gelände liegt gegenüber der Jölle und den Jeipohlbach deutlich erhöht. Die überörtliche Topographie fällt zudem allgemein in Richtung Obersee erheblich ab.
Zu berücksichtigen sind möglicherweise Hinweise, die im Zusammenhang mit der Höhe der Erdgeschossflächen gegenüber den unmittelbar angrenzenden Grundstücksflächen und zur Sicherung von Kellerbereichen anzuführen sind.

6.5 Altlasten und Kampfmittel

Es liegen bislang keine Hinweise vor, dass Altlasten oder sonstige Bodenverunreinigungen im Plangebiet vorhanden sind, die einen weiteren Untersuchungsbedarf auslösen würden.

Aus vorherigen Betrachtungen zum Plangebiet sind folgende Altdeponien / Altstandorte angeführt:

- BS 439 nördlich des Plangebiets (teilweise auch innerhalb)
- I 266 süd-östlich des Plangebiets
- B 273 östlich angrenzend an die Engersche Straße
- I 007 westlich der Engerschen Straße (außerhalb des Bestandsplanes)
- S 562 westlich der Engerschen Straße (außerhalb des Bestandsplanes)
- B 008 südlich des Plangebiets (außerhalb des Bestandsplanes)

Bislang weist nichts darauf hin, dass Beeinträchtigungen von den genannten Standorten auf die geplanten Nutzungen ausgehen können. Dies ist im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass wenn bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt ist oder verdächtige Gegenstände beobachtet werden, die Arbeiten sofort einzustellen und die Feuerwehrleitstelle (Telefon 0521/ 512301) oder die Polizei (Telefon 0521/ 5450) zu benachrichtigen sind.
Ein entsprechender Hinweis ist in die Plankarte des Bebauungsplans aufzunehmen.

6.6 Klimaschutz und Klimaanpassung

Der Klimaschutz behandelt Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgas-Emissionen, wie durch den Einsatz erneuerbarer Energien oder den Einsatz von Wärmedämmungen. Im Zusammenhang mit dem Bestand und darüber hinaus mit den vorbereiteten Maßnahmen besteht üblicherweise eine Vielzahl von Überschneidungen und Wechselwirkungen mit den Themen wie Art und Maß der baulichen Nutzung, Verkehr, Wasserwirtschaft, Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Stadt Bielefeld hält es für geboten, bereits in der Bauleitplanung Belange des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie einer effizienten Energienutzung durch die Vorbereitung geeigneter Maßnahmen zu unterstützen.
Dies begründet sich u. a. aus den Vorgaben des Baugesetzbuchs (BauGB), wonach gemäß § 1a Nr. 5 „den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden muss (…)“. In der planerischen Umsetzung sieht das BauGB Möglichkeiten zur Festsetzung entsprechender Maßnahmen in § 9 (1) Nr. 12 und Nr. 23b vor. Aufgrund der sich perspektivisch ändernden klimatischen Rahmenbedingungen sind frühzeitige Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel zu berücksichtigen.

Maßgebend ist hierbei die Nutzung von regenerativen Energien z. B. in Form von Photovoltaik, Solarthermie, Erdwärmenutzung oder objektbezogener Blockheizkraftwerke. Angestrebt ist insbesondere eine weitreichende Umsetzung von Solarnutzungen auf Haupt- und Nebengebäuden sowie über Stellplatzflächen, auch über die Eigenenergiebedarfe hinaus.

Im Übrigen wird auf Punkt 6.7 „Energiekonzept“ verwiesen, der die weitreichen Potentiale eines nachhaltigen Energiekonzepts als wesentlichen Planungsbestandteil darlegt.

Zur Erreichung einer autarken Energieversorgung im engeren und weiteren Bereich des Plangebiets ist die Nutzung von erneuerbaren Energien essenzielle Zielsetzung. Diese soll unmittelbar zur primären Energieversorgung genutzt werden. Energieüberschüsse können an überörtliche Strom -und Gasnetze abgegeben oder ggf. durch LKW‘s abtransportiert werden. Dadurch wäre ein sogenanntes „Energie-Plusquartier“ gegeben.

6.6.1 Örtliche Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf den globalen Klimaschutz, die Energienutzung sowie die Klimaanpassung liegen im vorliegenden Bauleitplanverfahren nach heutigem Entwicklungs- und Abstimmungsstand folgende grundsätzlichen Rahmenbedingungen vor:

- Laut Stadtklimaanalyse 2021 befindet sich das Plangebiet im Bereich von Grün- und Freiflächen mit einer hohen Schutzbedürftigkeit (2. Priorität). Die hohe Schutzpriorität ist vor allem durch die intensive Kaltluftproduktion innerhalb des Plangebiets und der Funktion als Kaltluftabflussgebiet (von Nordwesten nach Südosten) mit bioklimatischen Vorteilen für den nördlich angrenzenden Siedlungsbestand zu begründen. Eine Bebauung ist daher gutachterlich ausschließlich unter Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen vertretbar.
- Eine Lagegunst besteht durch verkehrliche Anbindungen. Dies liegen durch die bestehende und neue Grafenheider Straße, die Fehmarnstraße sowie das weitere Straßennetz vor.
- Grundsätzlich ist in Bezug auf die Güte der Luft mit Vorbelastungen durch einwirkende Immissionen der umgebenden Straßen zu rechnen. Andererseits liegt das Plangebiet direkt an einem durch Freiflächen offenen und gut durchlüfteten Landschaftsraum, der zudem mit Hecken-, Baum- und Waldbereichen durchsetzt ist.
- Kritische Auswirkungen zukünftiger (Wohn-)Nutzungen sind nach den vorliegenden Einschätzungen und Informationen nicht zu erwarten.

6.6.2 Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel

Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel behandeln die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Empfindlichkeit natürlicher und menschlicher Systeme gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels führen. Im Sinne von Klima, Grün, Gewässer und Regenwasser sollen eine Klimaanpassung und -verbesserung das Ziel sein. Ebenso sind parallel das Ortsbild und der Naherholungswert zu optimieren.

Unter dem Aspekt Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel sind insbesondere folgende Rahmenbedingungen und Maßnahmen im Plankonzept von Bedeutung:

- Zur Verbesserung der Durchlüftung im direkten Umfeld und auch innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans selbst dienen die folgenden Maßnahmen:

  Innerhalb des Plangebiets ist die Durchlüftung vor allem im nördlichen Teil durch die Sicherung von Nordwest-Südost ausgerichteten Belüftungskorridoren (z. B. begrünte Kaltluftschneisen) zu erhalten und die günstigen bioklimatischen Bedingungen innerhalb des nördlich benachbarten Siedlungsbestandes (z. B. südlich an der Grömitzer Straße) zu bewahren. Zu unterstützen ist dies durch eine entsprechende durchlüftungsfördernde Ausrichtung der Gebäude mit einer vorherrschenden Firstrichtung Nordwest-Südost.

  Innerhalb des Plangebiets entlang der öffentlichen Straßen und Wege werden im öffentlichen Raum und auf privaten Grundstücken Laubbaumpflanzungen I. und II. Ordnung vorgeschlagen und, soweit stadtgestalterisch begründbar, ortsbezogen festgesetzt. Sofern diese auf den festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen angeordnet sind, ist davon auszugehen, dass die Stadt selber die Umsetzung, abgeleitet aus dem Gestaltungskonzept, gewährleistet.
  Hinzu kommen (Laubbaum-) Pflanzungen anteilig der Grundstücksflächen auf den Privatgrundstücken.

  In den nördlichen und südlichen Randbereichen der Grafenheider Straße, den östlichen Randbereichen der Engerschen Straße und zwischen dem Bolzplatz und den südlich dazu liegenden Wohngebäuden fassen frei wachsende Strauch-Baum-Flächen, gepflanzt teils auf Aufwallungen, das Gebiet ein.
  Am Südrand zwischen Weg und Ackerflächen sind in einem seitlichen Abstand von ca. 10 m alleeartig Obstgehölze zu pflanzen, die Flächen darunter als extensive Wiesenflächen vorzusehen. Die angrenzenden Ackerflächen sind in einer Tiefe von mindestens ca. 10 m so zu bewirtschaften, dass Blühstreifen entstehen.

- Zur Sicherung der Kaltluftentstehung und eines günstigen Bioklimas innerhalb des Planbereiches ist der Versiegelungsgrad möglichst gering zu halten. Laut Stadtklimaanalyse 2021 sollte im Bereich der Einzel- und Reihenhausbebauung der Versiegelungsgrad von 41 %, im Bereich

des Geschoßwohnungsbaus von 55 % angestrebt werden. Die Gebäudehöhe sollte bei den Einzel- und Reihenhäusern 5 m und im Geschoßwohnungsbau 9 m einhalten. Das Bauvolumen sollte bei der Einzel- und Reihenhausbebauung 12.700 m³/ha und im Geschoßwohnungsbau 24.500 m³/ha nicht überschreiten. Die Bauweise ist insgesamt entsprechend porös zu gestalten. Inwieweit diese Richtwerte im Rahmen der Konkretisierung der Planung eingehalten werden können, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

- Es ist zu prüfen, ob und in welchen Rahmenbedingungen für ebenerdige Pkw-Sammelstellplätze anteilig zu den Stellplätzen standortgerechte Laubbäume zu pflanzen sind und wie mit der Versiegelung der Böden zu verfahren ist (Vor Ort besteht aufgrund der zu erwartenden Böden eine bedingte bis gar keine Aufnahmefähigkeit für Wasser).
- Die Einbindung von Dach- und Fassadenbegrünungen soll konzeptionell und als Festsetzung innerhalb des Bauleitplanverfahrens entwickelt werden. Ebenfalls die Frage, inwieweit diese Bestandteile der Grundstückskaufverträge werden. Vorteile im Hinblick auf Klima, Artenschutz und Gestaltung sind unbestritten.
- Es ist konzeptionell zu prüfen, inwieweit in das Plangebiet offene Führungen und Rückhaltungen von Regenwasser integriert werden können und/oder sich für das Umfeld eignen.
- Ebenfalls zu prüfen sind die Möglichkeiten der Nutzungsmöglichkeiten von gespeichertem Regenwasser. Dies betrifft insbesondere die Bewässerung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Gebiet.

6.6.3 Umsetzung

Grundsätzlich ist im vorliegenden Planfall zum derzeitigen Stand ergänzend zu den vorherigen Ausführungen für die Umsetzung Folgendes anzumerken:

- Die bei der Errichtung von neuen Gebäuden, die unter Einsatz von Energie beheizt oder gekühlt werden, sind die maßgebenden Vorgaben des Gebäudeenergiegesetz (GEG) bei der Projektplanung und im Genehmigungsverfahren zu beachten.
- Im Rahmen eines einzelhaus-, nachbarschafts-, quartiers- oder stadtteilbezogenen Mobilitätskonzepts kann die Abwicklung von Verkehren optimiert werden. Dies betrifft beispielhaft Busanbindung(en), Rufbusse, Fahrgemeinschaften, Sharingangebote für Fahrzeuge, Internetplatformen mit Mobilitätsleistungen bzw. allgemein die Facetten der örtlichen Angebote und Möglichkeiten. Auch sind Ansätze nicht nur aus Wechselwirkungen mit den bestehenden Wohnnutzungen, sondern auch mit denen der angrenzenden Gewerbebereiche denkbar.
  Hierzu ist es hilfreich, gegebenenfalls sogar gebietsübergreifend in den Wohn- und Gewerbebereichen eine Befragung über die Bedarfe an Wegeverbindungen durchzuführen.
- Im Zuge der Umsetzung, d. h. nach dem Abschluss der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) und aufbauend auf dem getroffenen Festsetzungsrahmen aufbauend, bietet die Ansiedlungspolitik im Rahmen von Konzeptvergaben Möglichkeiten in der gezielten Kombination von Nutzungen und deren Energiebedarfen.
- (…), d. h. nicht abschließend.

In der Gesamtbetrachtung werden die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in der vorliegenden Bauleitplanung als angemessen berücksichtigt erachtet. Ergänzend wird ausdrücklich auf den Punkt 6.7 „Energiekonzept“ verwiesen.
Angesichts der vorliegenden Parameter und Zielsetzungen ist zukünftig eine Überhitzung des Baugebiets nicht zu erwarten.

6.7 Energiekonzept

Grundsätzlich ist es zunächst das vorrangige Ziel ist, so facetten- und umfangreich wie eben möglich den Energieverbrauch zu verringern. Vorrangig wird dies jedoch von den Ausformungen und Nutzungen der einzelnen Baukonzepte und Vorhaben abhängig sein und im Wesentlichen außerhalb des Einflussbereichs des Bebauungsplans liegen.

Im Rahmen des Grundstückskaufvertrag sind alle Gebäude mindestens im Effizienzhausstandard KfW 40 auszuführen. Darüber hinaus ist seitens der Stadt im Zuge des Grundstücksverkauf auf weitere Einsparpotenziale aufmerksam zu machen.
Da sich die Flächen zum Großteil im städtischen Besitz befinden, kann ein großer Einfluss darauf genommen werden, wie die Energieversorgung bezogen auf das neue Quartier insgesamt nachhaltig und zukunftsorientiert konzipiert werden kann.
Für das Gesamtquartier ist eine autarke Energieversorgung zu konzipieren. Im Sinne einer Sektorenkopplung ist in diesem Zusammenhang eine Versorgung der Gebäude/Nutzungen mit Strom, Wärme, Warmwasser, als auch die Einbindung privater Fahrzeuge (PKW's, E-Bikes, Lastenräder etc.) zu untersuchen.
Hierzu wurde vom Büro Enderweit + Partner die nebenstehende Systemskizze zur Energiewirtschaft erarbeitet, die zeigt, wie dies im Quartier funktionieren könnte. Sie zeigt den Arbeitsstand vom 14.04.2022.

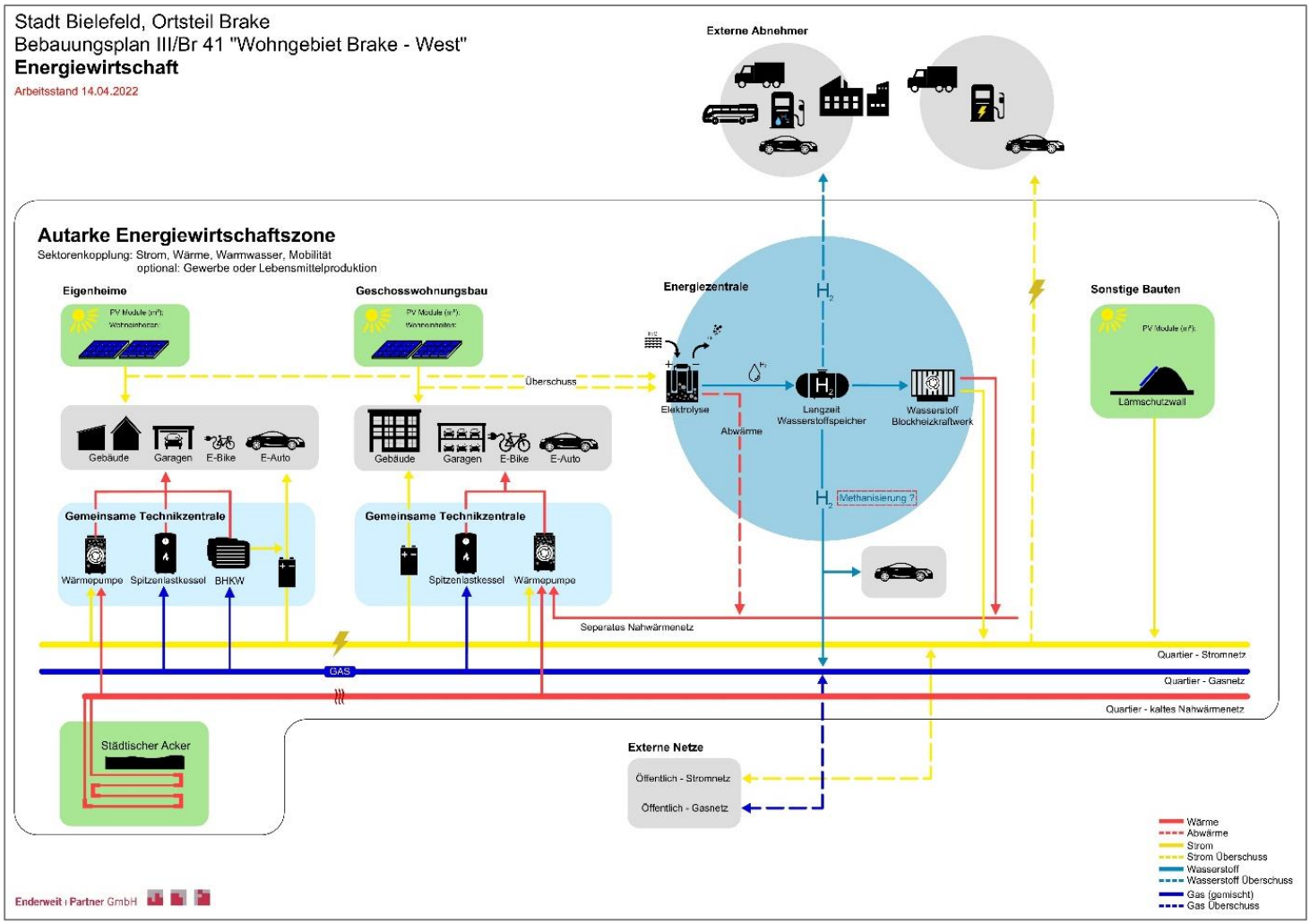

Abbildung 17: Autarke Energiewirtschaft im Wohngebiet Brake-West; Arbeitsstand 14.04.2022
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Parallel hierzu wurden auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs die potentiellen Flächen für Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) als wichtiger Faktor für die gebietsbezogene Erzeugung von grünem Strom berechnet. In einer ersten überschlägigen Berechnung ergibt sich vorbehaltlich einer ggf. optimierenden Betrachtung konkreter Belegungsflächen auf den Eigenheimen (ca. 7.630 m²) und auf den Geschosswohnungsbauten (ca. 10.130 m²) ein Flächenpotential für Photovoltaikanlagen von insgesamt rund 17.760 m².

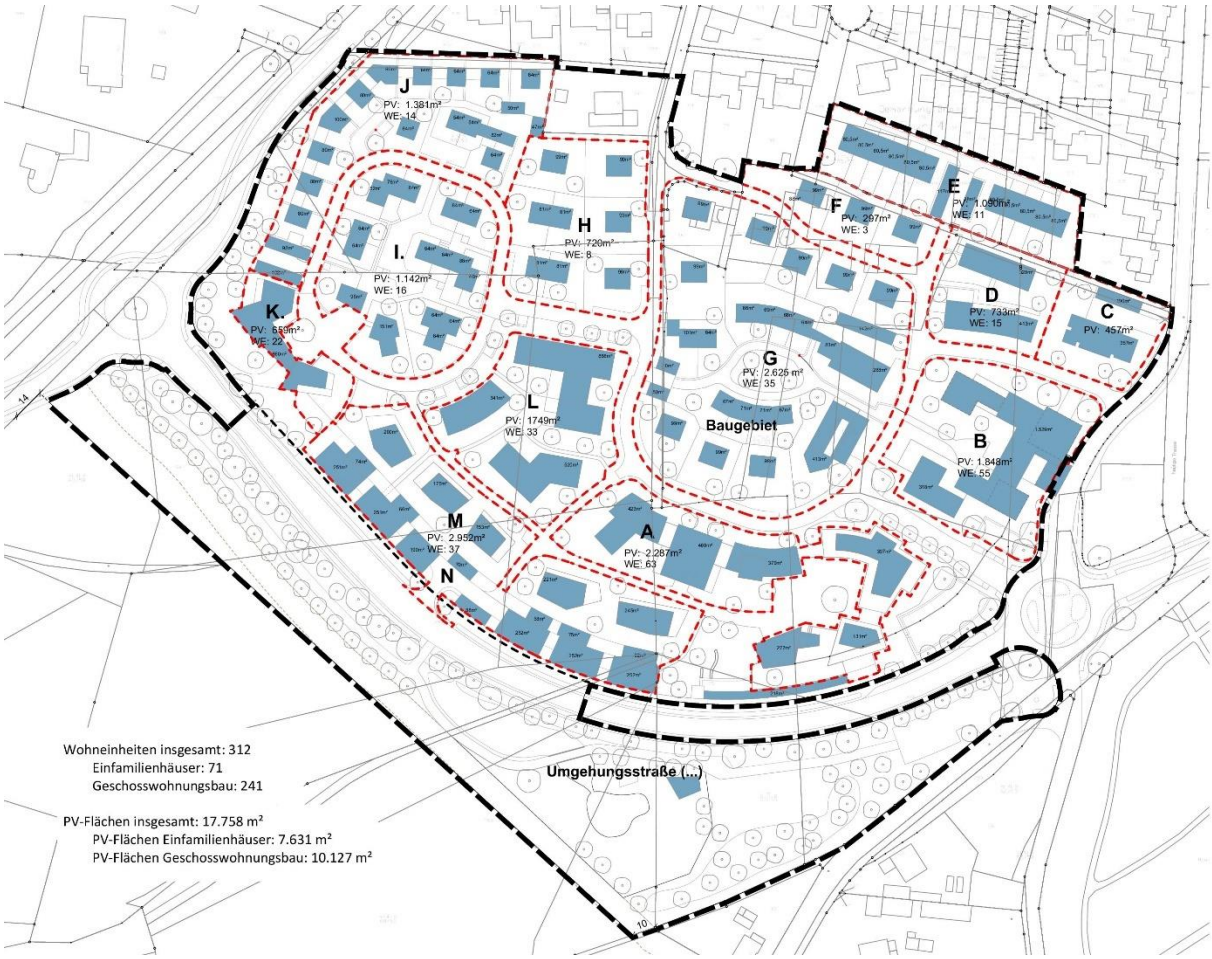

Abbildung 18: Potentielle Flächen für Photovoltaikanlagen (genordet, unmaßstäblich; Arbeitsstand 05.07.2022)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Neben der Nutzung der solaren Einstrahlung sind weitere Energiegewinnungsvarianten und -speicherungen anzudenken und gegebenenfalls in einem Gesamtkonzept zu bündeln.
Hierzu ist als nächster Schritt ein Energiekonzept zu erarbeiten, das neben der Energiebedarfsabschätzung drei verschiedene Energiebereitstellungsvarianten prüft. Diese sind hinsichtlich der energetischen Qualität (Primärenergiebedarf, Endenergiebedarf), der ökologischen Qualität (CO2-Emissionen in kg/(m²NUF·a) und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu bewerten. Der Anteil an erneuerbaren Energien ist dabei gesondert auszuweisen. Dies beinhaltet auch eine Betrachtung der Energieversorgung im gesamten Tages- und Jahresablauf.

Allgemein ist zu den Punkten „Klimaschutz“ und „Energiekonzept“ anzumerken, dass, sofern hierzu im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen aus der Öffentlichkeit, von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Anregungen und Hinweise vorliegen, gebeten wird, diese in den Stellungnahmen abzugeben und ggf. frühzeitig Gespräche zu suchen.

7. Umsetzung der Bauleitplanung

7.1 Bodenordnung

Da sich alle relevanten Flächen sehr weitreichend im Besitz der Stadt Bielefeld befinden, sind Maßnahmen der Bodenordnung nach Baugesetzbuch voraussichtlich nicht erforderlich.

Die Flurstücke 320, 322, 594, 362, 361, 360 und 504 (alle Gemarkung Brake, Flur 4) nördlich der heutigen Grömitzer Straße ergeben einen im Grundsatz mit Eigenheimen bebaubaren Grundstückstreifen. Er befindet sich im Privateigentum. Eine zentrale Anbindung der Gesamtfläche von Süden inklusive einer technischen Erschließung ist zukünftig am Ende der neuen öffentlichen Planstraße vorgesehen. Eine Kostenbeteiligung mit dem privaten Eigentümer ist entsprechend zu klären.

Unmittelbar westlich angrenzend des Wohnbaugrundstücks Martin-Luther-Straße 20 ist im heutigen Vorgartenbereich eine Verbreitung der öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich. Hierzu wurden bereits durch den ISB Gespräche mit dem privaten Eigentümer geführt. Eine grundsätzliche Verkaufsbereitschaft besteht. Denkbar ist auch ein Flächentausch, wobei z. B. am südlichen Rand des Privatgrundstücks städtische Flächen abgegeben werden.

Im Bereich der Umgehungsstraße ist gegebenenfalls eine Aufweitung für die Anordnung einer Linksabbiegespur erforderlich. Darüber hinaus können sich südlich der Umgehungsstraße unterschiedliche Abgrenzungen durch die Ausbildung von Wegeflächen, Regenrückhaltung, (Ausgleichs-)Pflanzungen, zusätzlichem Parkraum, dem Bolzplatz etc. ergeben. Dies hätte auch Auswirkungen auf die Abgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

7.2 Flächenbilanz und Zahl der Wohneinheiten

Abbildung 19: Übersichtsplan Flächenbilanz (genordet, unmaßstäblich)
Quelle: Enderweit + Partner GmbH, Bielefeld

Mit vorliegender Planung können ca. 241 Wohneinheiten (WE) im Geschosswohnungsbau bzw. in Mehrfamilienhäusern und ca. 71 WE mit Einfamilienhäusern bzw. Eigenheimen entstehen. Insgesamt ergeben dies ca. 312 Wohneinheiten. Ca. 103 Wohneinheiten (mindestens 33 %) davon sollen mit den Mitteln der sozialen Wohnraumförderung errichtet werden.

Baugebiet		**79.739,2**
Verkehrs- und Erschließungsfläche (in m²)		**18.074**
	Öffentliche Fahrbahn	5.025
	Öffentliche Fahrbahn (eingeschränkt befahrbar)	1.159
	Öffentliche Wegefläche mit Pflanz- und Grünbereiche	5.410
	Öffentlicher Parkplatz	901
	Private Wegeflächen als gemeinsame Feinerschließung + Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit	4.766
	Straßengraben mit Wegeanteil	813

Grundstücke (in m²)		**58.302**
	Private Baugrundstücke	31.835
	Öffentliche Baugrundstücke (Geschosswohnungsbau)	23.314
	Kita	1.839
	Überplante Grundstücksfläche	1.314

Grünflächen (in m²)		**3.363**
	Begrünter Lärmschutz (Wall, Wand/Wall)	2.209
	Spielplatz	1.154

Umgehungsstraße + südliche Fläche		**25.075**
Verkehrs- und Erschließungsflächen (in m²)		**5.259**
	Umgehungsstraße	1.924
	Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit	91
	Öffentlicher Parkplatz mit Fuß- und Radwegeqerung	729
	Öffentliche Wegefläche mit Pflanz- und Grünbereiche	2.515

Grünflächen (in m²)		**19.816**
	Grün entlang der Straße	1.058
	Bolzplatz	800
	Grünfläche	3.132
	Strauch-Baum-Hecke / Obstbaumallee / Grünraum entlang des Flurstückes: 584	7.491
	RBB	1.761
	Straßengraben	970
	Ackerland	4.604

Plangebiet Insgesamt (in m²)	**104.814**

Stand: Vorentwurf; Oktober 2022

7.3 Finanzielle Auswirkungen

Der Stadt Bielefeld entstehen durch die auf Initiative des Immobilienservicebetriebs der Stadt Bielefeld (ISB) veranlassten Planung und durch die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen Kosten. Die Kosten für die Erstaufstellung des Bebauungsplans durch ein externes Stadtplanungsbüro und die für notwendige Gutachten werden durch den ISB übernommen.

7.4 Auswirkungen auf bestehende Rechtverhältnisse

Im Hinblick auf Auswirkungen auf bestehende Rechtsverhältnisse ist darauf hinzuweisen, dass für den nördlich und südlichen Randbereich die rechtskräftigen Bebauungspläne mit der Bezeichnung Nr. III/Br 16 „Martin-Luther-Straße“ und Nr. III/Br 37 „Grafenheider Straße – West“ vorliegen (siehe Punkt 3.4 „Bisheriges Planungsrecht“). Diese werden durch den neuen Bebauungsplan Nr. III/Br 41 „Wohngebiet Brake-West“ überlagert.

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 werden die in deren Geltungsbereichen bisher geltenden Festsetzungen in den betroffenen Teilbereichen überlagert. Sollte sich der Bebauungsplan Nr. III/Br 41 als unwirksam erweisen oder für nichtig erklärt werden, leben die Festsetzungen der darunter liegenden Pläne wieder auf und erlangen erneut Gültigkeit.

Im Zentrum des Plangebiets befinden sich Flächen, die heute planerisch als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzustufen sind. Diese werden zukünftig als Wohnbauflächen mit Verkehrs-, Regenrückhalte- und Grünflächen teilweise überplant.

Im Zuge des Verfahrens zur Erstaufstellung soll im Geltungsbereich des Bebauungsplans der Landschaftsschutz zurückgenommen werden.

7.5 Verfahrensart und Verfahrensablauf

Zur umfassenden Berücksichtigung der bereits zu Beginn der Planung erkennbaren Umweltbelange wird das Planverfahren im Regelverfahren, d. h. im sogenannten Vollverfahren mit Umweltprüfung und Umweltbericht durchgeführt. Nach der Sammlung weiterer Inhalte und Abstimmungen zur Untersuchungstiefe im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungen wird der Umweltbericht zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. III/Br 41 erstellt.

Durch das Planungsbüro Enderweit + Partner wurden, beeinflusst durch zwischenzeitliche Abstimmungen mit unterschiedlichen Akteuren, verschiedene sogenannte „Ideen- und Diskussionspapiere“ erstellt. Insbesondere in Arbeitskreisen am 09.03.2022 und am 17.05.2022, die außerhalb der verpflichtenden Beteiligungen stattfanden, wurden diese mit Vertretern aus Politik, Verwaltung (ISB, Bauamt, Umweltamt [Energie]) und dem Planungsbüro erörtert. Seitens der Politik favorisiert und für die Planung weiter als Grundlage zu verfolgen ist das Ideen- und Diskussionspapier E.

<u>Angestrebter weiterer Verlauf:</u>

Es ist vorgesehen, 2022 nach der Sommerpause in öffentlicher Sitzung der Bezirksvertretung Heepen und des Stadtentwicklungsausschuss (StEA) der Stadt Bielefeld den „Vorentwurf“ zu beraten und auf dessen Grundlage die Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen zu beschließen.
Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB sind im Rahmen des Bauleitplanverfahrens auf der Grundlage der dargestellten allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung durchzuführen, um so weitere Abwägungsmaterialien für das Planverfahren zu sammeln. Der Vorentwurf dient u. a. zur Absteckung des erforderlichen Untersuchungsrahmens für erforderliche Gutachten und sonstige Prüfungen.

Aufgrund der Art der baulichen Nutzung und der Lage im Stadtgebiet wird kein Erfordernis zur Beteiligung der Nachbarkommunen gemäß § 2 (2) BauGB gesehen.

7.6 Konzeptvergaben

Große Chancen und Möglichkeiten, die bis hin zur Entwicklung eines Modellvorhabens reichen, bestehen insbesondere dadurch, dass sich die Grundstücksflächen nahezu vollständig im Eigentum der Stadt Bielefeld befinden. Allein durch die Grundstücksveräußerung kann die Stadt somit auf Inhalte Einfluss nehmen, ohne dabei selbst die Rolle des Bauherrn oder Investors einzunehmen.

8. Vorliegende Gutachten

Zum Vorentwurf und damit zu den frühzeitigen Beteiligungen liegen keine Gutachten vor. Die frühzeitigen Beteiligungen gemäß der §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB sollen auf der Grundlage des Vorentwurfs ergänzend dazu dienen, Untersuchungsinhalte und -tiefe zu erfassen.

Zum Entwurf sind in jedem Fall der Umweltbericht als Bestandteil der Begründung inklusive artenschutzrechtliche Prüfungen und Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sowie und ein schalltechnisches Gutachten zu erarbeiten und einzuarbeiten.

Bielefeld, im September 2022

In Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld, Bauamt 600.5 PM

Enderweit + Partner GmbH
Mühlenstraße 31, 33607 Bielefeld
Fon 0521 966620, Fax 0521 9666222
stadtplanung@enderweit.de