

Zusammenfassende Erklärung gem. § 10a BauGB

1. Beschreibung der Planung und ihrer Umweltauswirkungen

Planungsanlass und Ziele

Bereits im integrierten Handlungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2010 hat die Stadt Paderborn das Ziel formuliert, den westlichen Innenstadtbereich neu zu ordnen. Im Mittelpunkt steht das Projekt „Revitalisierung Königsplätze“. Bei den Königsplätzen handelt es sich um einen zum Großteil durch Einzelhandel genutzten Gebäudekomplexeinschließlich seines näheren Umfeldes in unmittelbarer Nähe zur Wallringanlage. Im Rahmen der Durchführung des Wettbewerbs Königsplätze 2010/11 wurde geprüft, ob mit der Verlagerung der im Erdgeschoss des Gebäudekomplexes befindlichen Zentralen Omnibus- Haltestelle (Zentralstation) im Zusammenhang mit der geplanten Revitalisierung der Königsplätze zusätzliche Chancen für den Standort einhergehen.

Die daraufhin beauftragte Untersuchung „Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs im Zusammenhang mit der Verlegung der ZOH“ durch das Büro SHP Ingenieure (Hannover, 2011) nahm der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt im Januar 2012 mit folgendem Ergebnis zustimmend zur Kenntnis: Die heutige Zentralstation, die sowohl für Umsteigevorgänge zwischen dem Stadt- und Regionalbusverkehr als auch als Rendezvouspunkt für einen umfangreichen Nachtbusverkehr an Wochenenden dient, kann auf der Grundlage dieser verkehrlichen Betrachtung verlegt werden. Die Machbarkeitsstudie erbringt den Nachweis, dass sämtliche Funktionen der heutigen zentralen Haltestelle auch an der Westernmauer im Abschnitt Marienstraße bis Alte Torgasse abgebildet werden können. Der Standort liegt direkt an der historischen, durch alten Baumbestand geprägten Wallanlage und zugleich an dem am stärksten durch den Kraftfahrzeugverkehr belasteten Ringabschnitt der mehrspurigen Ringstraße Friedrichstraße. Neben dem Standort Westernmauer/ Westerntor wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie die Alternativen Standorte Maspornplatz und Le Mans-Wall/Liboriberg geprüft. Im Ergebnis ist der Standort Westernmauer den genannten Alternativen jedoch vorzuziehen.

Mit einem weiteren Beschluss des Ausschusses für Bauen, Planen und Umwelt vom September 2013 wurde die Verwaltung beauftragt, im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Königsplätze, die Untersuchungen zur Verlagerung der Zentralstation an die Westernmauer fortzuführen und die Neuordnung der Verkehrsführungen, insbesondere für den Bereich des Königsquartiers, zu prüfen. Auf der Grundlage der genannten Beschlüsse wurde die Machbarkeitsstudie im Rahmen einer Neukonzeption (s. Bestand und Planungskonzeption) der Haltestelle Westerntor weiter konkretisiert. Neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit berücksichtigt die Neukonzeption des ZOH die städtebauliche und grünplanerische Integration in das Ensemble der Wallringanlage.

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs wurde eine mehrstufige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, bei der Anwohner und betroffene Bürger gezielt ihre Wünsche, Bedenken und Ideen in den weiteren Planungsprozess einbringen konnten.

Bei der im Rahmen der Verlagerung der ZOH geplanten Baumaßnahme handelt es sich um eine wesentliche Änderung öffentlicher Straßen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 der 16. BImSchV. Der Verkehrsraum soll in erheblichem Umfang, auf einer Gesamtfläche von ca. 4.240 qm, verändert bzw. umgestaltet werden. So sind zusätzliche Bushaltestellen,

ein neuer Radfahrstreifen, neue Taxistellplätze und Ladezonen vorgesehen. Darüber hinaus werden zum Teil auch die Fahrbahn- und Gehwegflächen verändert bzw. verschoben. Werden wie im vorliegenden Fall mehrere Änderungsmaßnahmen in einem zeitlichen und inneren Zusammenhang durchgeführt, sind sie als einheitliches Änderungsvorhaben zu betrachten (BVerwG in NVwZ-RR 1997, 209). Unerheblich ist insoweit, ob es dabei zu einer Funktionsänderung kommt. Die geplante Maßnahme geht im Ergebnis über eine reine Erhaltungsmaßnahme weit hinaus. Sie dient überdies einer besseren Bewältigung des Verkehrsaufkommens und damit auch einer Steigerung der Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrsbereichs, insbesondere einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bus-, Taxi- und Radverkehrs.

Mit Blick auf die Schallimmissionsprognose ist der § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV einschlägig. Die zulässigen Grenzwerte (70 dB (A) am Tage und 60 dB (A) in der Nacht) werden danach entlang der Friedrichstraße zwischen der Straße Alte Torgasse und der Marienstraße sowie zum Teil darüber hinaus bereits im sog. „Nullfall“ (IST-Zustand) sowohl tags als auch nachts überschritten. Die Prognose für den sog. Planzustand hat darüber hinaus ergeben, dass im Vergleich zum IST-Zustand in den vorbezeichneten Bereichen - und zwar wiederum sowohl tags als auch nachts - Erhöhungen von über 3 dB (A) zu erwarten sind. Der vorliegende Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der Zentralen Omnibushaltestelle schaffen.

Bestand

Das 1,37 ha große Plangebiet besteht im Wesentlichen aus den Verkehrsflächen der Straße Westernmauer sowie der Friedrichstraße, die einen Teil des Innenstadtrings bildet. Beidseitig der Friedrichstraße befinden sich die Haltebuchten der Bushaltestelle Westerntor. Die Westernmauer ist als Einbahnstraße in Richtung Süden befahrbar und erschloss eine inzwischen aufgehobene öffentliche Kfz-Stellplatzanlage für Besucher und Anwohner. Außerdem liegen die Einmündungsbereiche der Marienstraße und der Alten Torgasse im Plangebiet. An der Kreuzung Marienstraße/ Friedrichstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage.

Ein zentrales Element des Plangebietes stellt der Teilbereich der historischen Wallanlage (Boltonwall), ein wertvoller Grünbereich am Rand der historischen Innenstadt, dar. Die Wallanlage ist alleinartig mit Platanen bestanden und beinhaltet auch einen Fußweg sowie einen Radweg im Zweirichtungsverkehr. Am Südende der Wallanlage befindet sich ein Funktionsgebäude, in dem sich öffentliche Toilettenanlagen, Einrichtungen technischer Infrastruktur (Elektrische Schaltanlagen) und ein Kiosk befinden. Die umliegenden Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Friedrichstraße und der Westernmauer weisen 3-4 Geschosse auf. Östlich schließt sich die Königstraße und der Entwicklungsbereich Königsplätze an.

Das südliche Plangebiet wird durch die beidseitig der Friedrichstraße befindlichen Haltestellenbereiche der Haltestelle Westerntor eingenommen.

Planungskonzeption

Durch das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH wurde in Abstimmung mit der Stadt Paderborn eine „Neukonzeption der Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH)“ erarbeitet. Der für die ZOH vorgesehene Standort an der Westernmauer bietet hinsichtlich seines Raumangebotes begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten zur Anordnung der ZOH. Die Leistungsfähigkeit der Friedrichstraße und der angrenzenden Kreuzungen Marienstraße und Alte Torgasse muss weiterhin gewährleistet werden.

Der Erhalt des auf dem genannten Abschnitt des Wallrings bestehenden alten Baumbestands genießt höchste Priorität und wird planungsrechtlich abgesichert. Der bisher auf dieser Fläche verlaufende Zweirichtungsradweg soll auf den Gehwegstreifen entlang der Westernmauer verlegt werden.

Aufgrund der räumlichen Einschränkungen und unter Berücksichtigung der notwendigen, sinnvollen und ausreichend dimensionierten Integration von Fuß-, Rad-, Individual-, Liefer- und ruhendem Verkehr hat sich nach Prüfung mehrerer Alternativen eine Variante als durchführbar erwiesen. Hierbei wird die Anordnung der Bussteige in Längsrichtung an der Fahrgastinsel vorgesehen. Die heutige Haltestellenposition Westerntor-Ost wird mit in die neue ZOH-Planung einbezogen. Die Vorzugsvariante ermöglicht die Unterbringung von insgesamt 7 Doppelbussteigen für jeweils 2 Gelenkbusse (14 Haltepositionen), wobei 6 Doppelbussteige sich um eine Haltestelleninsel (Wallanlage) gruppieren und 1 Doppelbussteig im Bereich der heutigen Haltestelle Westerntor-Ost vorgesehen ist. Die vorrangige Anordnung der Haltepositionen an der Haltestelleninsel ermöglicht kurze und sichere Wege für umsteigende Fahrgäste, da keine Fahrbahn überquert werden muss. Darüber hinaus bietet die Haltestelleninsel in ihrer geschlossenen Kompaktheit Raum für die Bereitstellung von verschiedenen Elementen der Fahrgastinformation und ist zugleich ein attraktiver Aufenthaltsort.

Für einen störungsfreien Busbetrieb ist die ZOH im Bereich der Straße Westernmauer mit Ausnahme von Anlieferverkehren o.ä. möglichst vom MIV freizuhalten. Dem ÖPNV ist mit Hilfe von entsprechender Signalsteuerung höchste Priorität einzuräumen. Die Führung der Fußgänger zwischen Haltestelleninsel und Innenstadtbereich soll mittels geordneter Querungsmöglichkeiten der Straße Westernmauer an den Enden der Haltestelleninsel erfolgen.

Die geplante Zentrale Omnibushaltestelle wird entsprechend der oben erläuterten Zielsetzung als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „ZOH – Zentraler Omnibushaltestelle“ (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB) festgesetzt. Die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung umfasst die wesentlichen Elemente der ZOH, die Haltestelleninsel und die anliegenden Haltepositionen. Die umliegenden Flächen werden entsprechend des heutigen Bestandes und der oben erläuterten Zielsetzung als Straßenverkehrsflächen (§ 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB) festgesetzt.

Als funktionale Ergänzung der ZOH ist an der Westernmauer 18 der Neubau eines Fahrgastzentrums der PaderSprinter GmbH vorgesehen. Geplant ist ein viergeschossiges Gebäude, das an das Gebäude Westernmauer 20 anschließt und dabei die Traufhöhe entsprechend aufnimmt. Im Erdgeschoss (auf der Verkehrsebene) sind das Kundencenter der PaderSprinter GmbH mit Ausrichtung zur Westernmauer und zum Durchgang und eine öffentliche WC-Anlage im Durchgang barrierefrei vorgesehen. Im Geschoss darüber sind Personal- und Büroräume der PaderSprinter GmbH, im 3. Vollgeschoss gewerbliche Nutzungen und im 4. Vollgeschoss eine Wohnung geplant.

Umweltbelange

Der vorliegende Umweltbericht fasst die Ergebnisse der Umweltprüfung zusammen, in der die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes voraussichtlich verbundenen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und bewertet wurden. Der Umweltbericht kommt nach Prüfung der Schutzgüter zu dem Ergebnis, dass mit der Planung voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter verbunden sind.

Gegenüber dem derzeitigen Bestand eröffnet das vorliegende Planvorhaben keinen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 ff BNatSchG, der gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a (3) BauGB vom Verursacher auszugleichen wäre. Der zulässige Versiegelungsgrad wird – auch unter Berücksichtigung der faktischen Ist-Situation – im Plangebiet nicht wesentlich erhöht. Der vorhandene Baumbestand wird zudem planungsrechtlich gesichert.

Im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung (Stufe I) wurde geprüft, ob Vorkommen europäisch geschützter Arten im Plangebiet aktuell bekannt oder zu erwarten sind und bei welchen dieser Arten aufgrund der Wirkungen des Vorhabens Konflikte mit artenschutzrechtlichen Vorschriften potenziell nicht ausgeschlossen werden können. Artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände gegenüber potentiell vorkommenden Gebäudefleddermäusen und europäischen Vogelarten können unter Beachtung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden Beurteilungspegel an den umliegenden Gebäuden (höchste Fassadenpegel) für das Prognosejahr 2030 ermittelt. In den Abschnitten der Friedrichstraße, der Westernmauer und der Westernstraße liegt bis auf wenige Ausnahmen eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vor und es besteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Fassaden/Fenster. Im Weiteren sind Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu bestimmen.

Aus den Ergebnissen des ebenfalls durchgeführten Luftschadstoffgutachtens (Müller-BBM GmbH, 11/2019) kann abgeleitet werden, dass die immissionsseitigen Auswirkungen für NO₂ und Feinstaub (PM₁₀) an den benachbarten Wohngebäuden keine unzulässigen Werte im Sinne der 39. BImSchV erreichen. Die Konzentrationen für Feinstaub (PM₁₀) liegen im Planfall 2022 in allen beurteilungsrelevanten Bereichen auf einem unauffälligen innerstädtischen Niveau sicher unterhalb des Grenzwerts gemäß 39. BImSchV. Die Konzentrationen für NO₂ sind im Planfall 2022 auf der westlichen Straßenseite der Friedrichstraße auf einem moderaten bis erhöhten innerstädtischen Niveau. Mit zunehmendem Abstand zur Friedrichstraße in Richtung Westernmauer nehmen die NO₂ Konzentrationen deutlich ab. Im Untersuchungsgebiet wird an den beurteilungsrelevanten Gebäudefassaden der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ Jahresmittelwert gemäß 39. BImSchV im Jahr 2022 bei realisierter ZOH eingehalten.

2. Ablauf des Beteiligungsverfahrens

Verfahrensablauf	Termine
Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes gem. § 2 (1) BauGB durch den Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	14.12.2017
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gem. § 2 (1) BauGB	21.12.2018
Beschluss zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 (1) i. V. m. § 4 (1) BauGB durch den Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	13.12.2018

Bekanntmachung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 (1) i. V. m. § 4 (1) BauGB	21.12.2018
Frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 (1) i. V. m. § 4 (1) BauGB	07.01.2019 bis 08.02.2019
Beschluss zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) i. V. m. § 4 (2) BauGB durch den Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt der Stadt Paderborn	05.12.2019
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung gem. § 3 (2) i. V. m. § 4 (2) BauGB	10.12.2019
Öffentliche Auslegung des Entwurfes des Bebauungsplanes mit Begründung gem. § 3 (2) BauGB i. V. m. § 4 (2) BauGB	18.12.2019 bis 24.01.2020
Nach der Prüfung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen erfolgte der Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Paderborn gem. § 10 (1) BauGB	25.06.2020
Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes durch Bekanntmachung gem. § 10 (3) BauGB	17.07.2020

3. Abwägung der vorgebrachten Anregungen

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand in der Zeit vom 07.01.2019 bis zum 08.02.2019 (einschließlich) statt.

Während der frühzeitigen Beteiligung gingen insgesamt 4 abwägungsrelevante Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein.

Insbesondere wurden Bedenken zu den Themenkomplexen Immissionsschutz, Denkmalschutz, Gestaltung und Ausstattung, Baumschutz sowie zur Standortwahl und Alternativenprüfung vorgebracht. Die Bedenken können jedoch nach Abwägung aller Belange zurückgewiesen werden.

Von Behörden und Trägern öffentlicher Belange einschließlich der städtischen Fachämter und Eigenbetriebe gingen Stellungnahmen mit Hinweisen und Anregungen u. a. in Bezug auf Umweltbelange (insbesondere Denkmalschutz, Artenschutz) sowie in Bezug auf technische Aspekte (insbesondere Richtfunk, vorhandene Leitungsinfrastruktur, Entsorgung) ein. Diese sind soweit erforderlich in die Planung einbezogen worden.

Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 18.12.2019 bis zum 24.01.2020 (einschließlich) statt.

Während der frühzeitigen Beteiligung gingen insgesamt 2 abwägungsrelevante Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein.

Wie auch im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden Bedenken zu den Themenkomplexen Immissionsschutz, Denkmalschutz, Gestaltung und Ausstattung, Baumschutz sowie zur Standortwahl und Alternativenprüfung vorgebracht. Die Bedenken können jedoch nach Abwägung aller Belange zurückgewiesen werden.

Auch von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange einschließlich der städtischen Fachämter und Eigenbetriebe gingen keine wesentlichen Einwände ein, die nicht bereits in der frühzeitigen Beteiligung geäußert wurden.

Paderborn 17.07.2020

Stadtplanungsamt

WoltersPartner

i. A.
