Begründung zum Bebauungsplan Nr. 326 „Königsplätze“

Erstellt vom
Stadtplanungsamt
Paderborn im
Januar 2022

Verfahrensschritt:
Satzung

INHALTSVERZEICHNIS

I. Begründung

1. Verfahrensstand 3

2. Planungsanlass 3

3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet 5

4. Übergeordnete Vorgaben 5
4.1 Regionalplan 5
4.2 Flächennutzungsplan 5

5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse 6

6. Planung 8
6.1 Städtebauliche Konzeption 8
6.2 Erschließung / ÖPNV-Anbindung 12

7. Planungsrechtliche Festsetzungen 12
7.1 Art der baulichen Nutzung 12
7.1.1 Umgang mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept 13
7.1.2 Vergnügungsstätten 17
7.1.3 Wohnen im Kerngebiet 18
7.2 Maß der baulichen Nutzung 19
7.3 Bauweise / Baugrenzen / Baulinien 20
7.4 Verkehrsflächen / sonstige verkehrliche Aspekte 21
7.5 Ver- und Entsorgung 23
7.6 Altlasten / Denkmale / Bodendenkmale / Kulturlandschaft 23
7.7 Immissionsschutz 24

8. Umweltbelange 27
8.1 Umweltprüfung 27
8.2 Artenschutzrechtliche Prüfung 27
8.3 Klima 28
8.4 Hochwasserschutz 28

9. Flächenbilanzierung 28

10. Hinweise / Sonstiges 28

11. Bestandteile des Bebauungsplanes 29

12. Bodenordnung 30

13. Gesamtabwägung 30

II. Monitoring 30

I. Begründung

1. Verfahrensstand

Am 24.06.2021 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ beschlossen.
Beschlossen wurde auch, für den Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 326 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen. Die frühzeitige Beteiligung fand in der Zeit vom 05.07.2021 bis einschließlich 06.08.2021 statt. Am 07.10.2021 beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion den Entwurf des Bebauungsplanes und die Durchführung der Offenlage. Die öffentliche Auslegung erfolgte daraufhin im Zeitraum vom 25.10.2021 bis einschließlich 03.12.2021.

2. Planungsanlass

Für den Bereich der Königsplätze wird seit langem eine Neuordnung und Umgestaltung und eine damit verbundene qualitative Aufwertung der Handelslage angestrebt. Es fanden hierzu unter Beteiligung von Eigentümern, Betreibern, Mietern, Verbänden, Institutionen und Vertretern der Stadt Foren zur Weiterentwicklung der Königsplätze statt. Dabei entstand die Idee, durch eine Reduzierung von Erschließungselementen insbesondere im Bereich der Königstraße die städtebauliche Situation für den Bereich maßgeblich verbessern zu können und damit auch attraktivere Handelslagen zu erreichen.
Neben der Gründung des Vereins „Standortgemeinschaft Königsplätze“ im Jahr 2010 und der Aufnahme der Maßnahme „Umgestaltung Königsplatz“ in das Integrierte Handlungskonzept Innenstadt wurde zur stadträumlichen Aufwertung des Innenstadtquartiers im Jahre 2011 ein Wettbewerb mit Einzelhandelsschwerpunkt ausgelobt und entschieden. Eine zentrale Aufgabenstellung lautete, eine städtebauliche Aufwertung für die Handelslage zu erreichen, um den Ansprüchen des 21. Jahrhunderts an einer attraktiven Einzelhandelslage gerecht zu werden.
Dabei sollte der Umbau des Quartiers eine nachhaltige Lösung für Eigentümer, Betreiber und Nutzer gleichermaßen ermöglichen.
Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite wurde teilweise durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 293 „Königstraße/Marienstraße im Jahre 2015 planungsrechtlich abgesichert.
Auf Basis des vorgenannten Bebauungsplanes wurden zwischenzeitlich eine Vielzahl von Maßnahmen wie z. B. der Neubau des zentralen Erschließungselementes (ZEE), Neubau einer Treppenanlage, der Rückbau und die Neuverlegung von Brückenverbindungen sowie die Umgestaltung öffentlicher Bereiche umgesetzt.
Durch eine bauliche Umgestaltung der Königstraße zwischen der Westernstraße und der Brückengasse wurde ein weiterer entscheidender Baustein zur Aufwertung der öffentlichen Verkehrsfläche realisiert.
In Anlehnung zur Umgestaltung des öffentlichen Raumes hat der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt mit dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 322 „Alte Torgasse/Brückengasse“ am 05.07.2018 zudem das politische Signal zur positiven Begleitung der Revitalisierung und allgemeinen Aufwertung des ehemaligen Karstadt-Gebäudes gegeben. In seiner Sitzung am 17.12.2020 hat der Rat die Erweiterung des Plangebietes beschlossen und damit das politische Signal zur Revitalisierung und allgemeinen Aufwertung des Plangebietes noch einmal verdeutlicht.

Einen weiteren wesentlichen Bestandteil der umfassenden strukturellen Umgestaltung und Revitalisierung der westlichen Innenstadt von Paderborn stellt die Verlagerung der im Bereich der Verkehrsebene der Königsplätze befindlichen Zentralen Omnibus-Haltestelle (Zentralstation), die den zeitgemäßen Ansprüchen hinsichtlich der Kapazität, der Funktionalität, der Gestaltung, dem Fahrgastkomfort und der Sicherheit nicht mehr gerecht wird, dar.
Mit Hilfe von Untersuchungen und einer Machbarkeitsstudie wurden seit 2011 Lösungen für die Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs im Zusammenhang mit der Verlegung der Zentralstation und der Schaffung eines neuen zentralen Halte- und Umsteigepunktes entwickelt. Im September 2013 erfolgte im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Königsplätze der Auftrag an die Verwaltung, 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 weiter konkretisiert. Nach der Entscheidung für den Standort Westernmauer im Abschnitt Marienstraße/Alte Torgasse/Westerntor erfolgte die Erarbeitung eines von einem entsprechenden Planungsbeirat schrittweise qualifizierten und mit den Betreibern, Nutzern und Planern abgestimmten Entwurfes. Dieser erbrachte den Nachweis, dass alle beabsichtigten Verkehrsfunktionen einer Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) am Standort Westernmauer einordbar sind. Die Öffentlichkeit war über ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren (öffentliche Informationsveranstaltungen mit Beteiligungsoption, Bürgerbeteiligungsverfahren via Internet) an der Entwicklung des Entwurfes beteiligt.
Der Rat der Stadt Paderborn fasste dann am 21.11.2017 den Beschluss, auf der Basis des vorliegenden Entwurfes an der Westernmauer im Abschnitt Marienstraße bis Alte Torgasse eine neue Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) zu errichten. Die planungsrechtliche Grundlage wurde zwischenzeitlich mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 „ZOH Westernmauer“ geschaffen. Der vorgenannte Bebauungsplan ist seit dem 17.07.2020 rechtsverbindlich und die bauliche Umsetzung des neuen ZOH somit sichergestellt.
Im Zusammenhang mit der vorgenannten Verlagerung der Zentralen Omnibus-Haltestelle wurde auch die Nachnutzung der derzeitigen „Zentralstation“ Königsplatz eingehend betrachtet und diskutiert. Auf Initiative und unter Federführung der Verwaltung hat es hierzu sowohl Untersuchungen in Bezug auf eine mögliche Projektentwicklung als auch Gespräche mit betroffenen Grundstückseigentümern und potentiellen Projektentwicklern gegeben. Als Nachnutzungsoptionen hat aus Sicht der Verwaltung die Ansiedlung eines (großflächigen) Lebensmitteleinzelhandelsbetriebes (mit weiterer Handelsnutzung) erste Priorität. Neben einer angemessenen Berücksichtigung der verkehrlichen Aspekte wie z. B. der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage, Leitungen und Kanäle sowie sonstige technische Voraussetzungen sind insbesondere auch die Andienungsfunktionen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen von entscheidender Bedeutung.

Mit dem nun vorgeschlagenen Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ soll ein weiteres politisches Signal und Zeichen zur positiven Begleitung der Revitalisierung und allgemeinen Aufwertung der aus Einzelhandelssicht so wichtigen Königsplätze gegeben werden. Darüber hinaus erlaubt der Aufstellungsbeschluss der Verwaltung, weitere Gespräche mit den Grundstückseigentümern zur Umnutzung der heutigen Zentralstation zielgerichtet und politisch legitimiert vorzunehmen. Teile der Bebauungspläne Nr. 17 A, B und C sowie ein Großteil des Bebauungsplanes Nr. 293 werden mit dem Bebauungsplan Nr. 326 überplant und nach Rechtskraft aufgehoben. Der verbleibende Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 293 wird durch den Bebauungsplan Nr. 322 überplant.

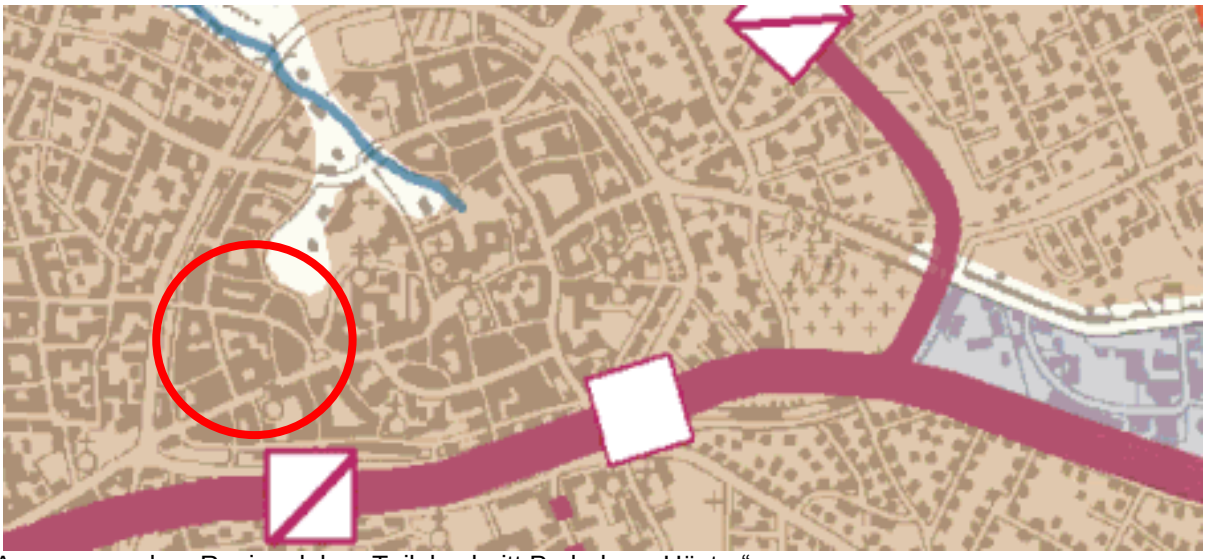
3. Räumlicher Geltungsbereich / Lage im Stadtgebiet

Der rd. 1,8 ha große Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 326 befindet sich im südwestlichen Teilbereich der historischen Altstadt von Paderborn und umfasst Bereiche der Königstraße, der Marienstraße, der Straße Im Düstern und der Westenstraße. Er ist integraler Bestandteil des Hauptgeschäftsbereiches mit dem Schwerpunkt Einzelhandel.

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1 Regionalplan

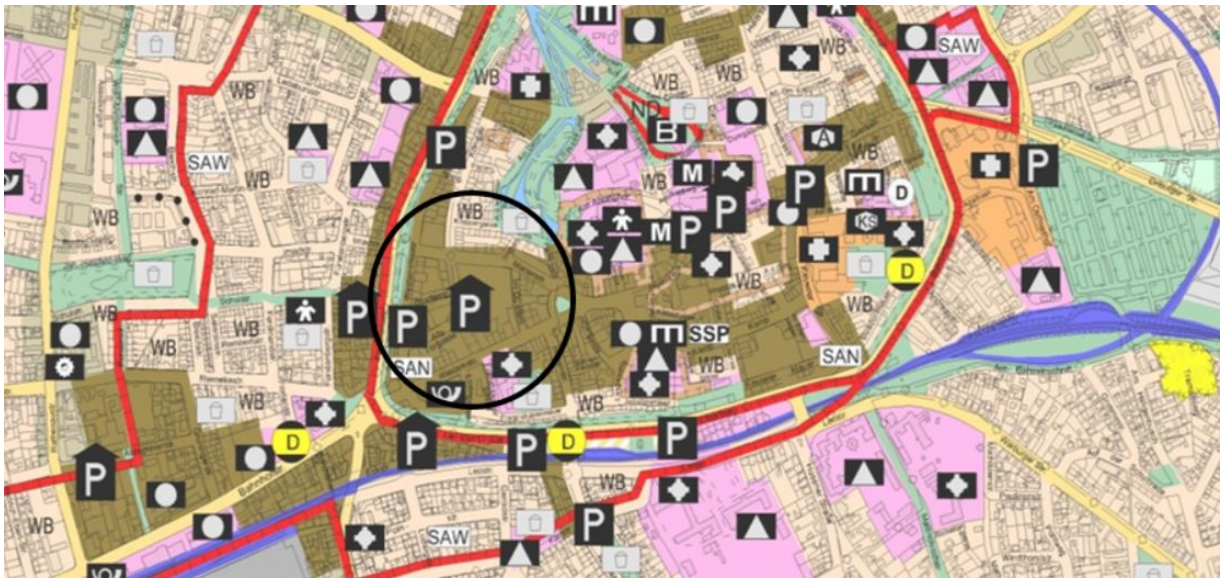
Der Regionalplan, Teilabschnitt Paderborn-Höxter, der Bezirksregierung in Detmold stellt den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ als allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.



Auszug aus dem Regionalplan „Teilabschnitt Paderborn-Höxter“

4.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn stellt den gesamten Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 326 als Kerngebiet dar.
Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen der Darstellung des Flächennutzungsplanes und sind somit als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt anzusehen.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn

5. Städtebauliche Bestandsaufnahme / Analyse

Wie unter Punkt 3 der städtebaulichen Begründung bereits beschrieben, ist der Planbereich integraler Bestandteil des Hauptgeschäftsbereiches in der historischen Altstadt von Paderborn. Der Hauptgeschäftsbereich ist gekennzeichnet durch eine große Nutzungsdichte insbesondere mit Einzelhandelseinrichtungen. Größere Magnetbetriebe (z. B. Waren- und Kaufhäuser) des Hauptgeschäftsbereiches liegen im Plangebiet oder in unmittelbarer Nachbarschaft. Hier sind die höchsten Anteile des Einzelhandels sowie die höchsten Passantenfrequenzen festzustellen. Der Planbereich hebt sich mit seiner umgebenden Bebauung, der hohen baulichen Dichte, der Anzahl der Geschosse sowie der Gestaltung des öffentlichen Raumes von übrigen Innenstadtbereichen ab. Er umfasst Teile der Verkehrsflächen Königstraße, der Marienstraße, der Straße Im Düstern sowie bauliche Anlagen an den vorgenannten Straßen. Bei dem Plangebiet handelt es sich um fast ausschließlich bebaute und befestigte Flächen. Nur in einigen Teilbereichen, innerhalb der Verkehrsflächen, stehen in Pflanztrögen bzw. in Pflanzbeeten einige großkronige Laubbäume.
Innerhalb des Plangebietes sowie angrenzend befindet sich eine bis zu fünfgeschossige geschlossene Bebauung, die sich überwiegend mit Flachdach, teilweise mit geneigten Dächern darstellt. Neben Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen finden sich im Plangebiet auch Wohnungen

Charakteristisch für das Plangebiet ist die vertikale Trennung zwischen störenden Verkehren und den ungestörten Fußgängerbereichen. Das natürliche Geländeniveau zwischen der höher liegenden Westernstraße und der Marienstraße nutzend wurde hier, wie in den 1970er Jahren vielerorts geplant und gebaut, eine Fußgängerebene und eine Verkehrsebene errichtet. Unterhalb der Verkehrsebene befinden sich zwei Tiefgaragengeschosse mit einer großen Anzahl von Stellplätzen. Die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage erfolgte bisher ausschließlich zum einen über die Brückengasse und zum anderen über den Andienungsbereich nördlich des Kaufhauses Klingenthal. Inzwischen wird ein Hauptteil der Zu- und Abfahrten über die neu errichtete Tiefgaragenzufahrt in der Marienstraße realisiert. In der Verkehrsebene bewegen sich derzeit Anlieferfahrzeuge und sonstige Kraftfahrzeuge. Fußgänger bleiben durch die fahrverkehrsfreie

und vielstrukturierte obere Ebene weitestgehend auf der Höhe der Westernstraße (Fußgängerebene). Die zentralen Fußgängerzugänge zum Quartier der Königsplätze stellen die Westernstraße, die Königstraße und die Straße Im Düstern dar.

Für die Verkehrsebene, die Fußgängerebene und die Geschosse über der Fußgängerebene stellt sich die derzeitige örtliche Situation wie folgt dar:

Verkehrsebene

Früher wurde der Eingangsbereich der Königstraße von der Westernstraße kommend durch eine rd. 4,50 m breite Rampenanlage zur Fußgängerebene geprägt. Diese Rampe wurde zwischenzeitlich entfernt und durch eine Treppenanlage auf der Ostseite der Königstraße ersetzt. Der auf der Westseite der oberen Königstraße befindliche Treppenabgang zum Basement des angrenzenden Galeria-Kaufhofes sowie zu den Tiefgaragenebenen konnte in diesem Zusammenhang gestalterisch aufgewertet werden. Darüber hinaus wurden zwei baulichen Anlagen, die sich im Straßenraum befanden und als Imbiss sowie mit einem Schlüsseldienst genutzt wurden, eine kleinere aber nicht mehr im Betrieb befindliche Brunnenanlage und eine Fahrradabstellanlage beseitigt. Neben den vorgenannten Maßnahmen wurden weitere überflüssige Stege, Treppen und Rampen rückgebaut bzw. durch neue filigrane Bauwerke ersetzt, um den vormaligen dunklen und insgesamt negativen städtebaulichen Eindruck der Königstraße und der Marienstraße zu beseitigen. Mit der Beseitigung der vorgenannten Anlagen sowie mit dem Neubau von erheblich filigraneren neuen Brücken konnte die städtebauliche Situation sowie das Straßenbild bereits erheblich aufgewertet und verbessert werden. Der Straßenraum stellt sich nunmehr als helle und kundenfreundliche Aufenthaltsfläche dar. Die Maßnahmen tragen insbesondere zur Verbesserung und Stärkung des Einzelhandelsschwerpunkts bei.
Der weitere Verlauf der heutigen Königstraße wird derzeit noch durch Andienungsbereiche, den Untergeschosseingängen der Karstadt- und Klingenthal-Gebäude, der Zentralstation, einem Imbissbetrieb, durch ausfahrende Fahrzeuge der Tiefgarage sowie durch kleinere Einzelhandelsnutzungen auf der Westseite der Königstraße geprägt. Der Straßenraum ist weitestgehend auf die Bedürfnisse des Automobilverkehrs ausgerichtet.
An vielen Stellen ist auch noch ein schlechter baulicher Zustand vorhanden, da Investitionen an den Gebäuden fehlen.
Die Marienstraße im Bereich des Bebauungsplanes wird in erster Linie durch den starken Bus und Pkw- Verkehr sowie die die Marienstraße querenden Brückenbauwerke geprägt. Mit kleineren Einzelhandelsbetrieben, Imbissstuben sowie gastronomischen Nutzungen wird, neben den vorgenannten Zu- und Abfahrtsbereichen der Zentralstation, die Nord- und Südseite der Marienstraße geprägt.
Südlich der Marienstraße befindet sich die nicht mehr in Funktion befindliche Zentrale Omnibus-Haltestelle „Zentralstation Königsplatz“ sowie ein großer Andienungsbereich, der für die Warenanlieferung der Geschäfte zwischen Marienplatz und der Königstraße sowie von Gebäuden an der Marienstraße genutzt wird. Im Bereich der vorgenannten Fläche befindet sich auch eine weitere Ausfahrt der unter dem Andienungsbereich liegenden Tiefgarage.

Die heutige Zentralstation und angrenzende Bereiche entsprechen nicht mehr den zeitgemäßen Ansprüchen hinsichtlich der Kapazität, der Funktionalität, der Gestaltung, dem Fahrgastkomfort sowie der Sicherheit. Insgesamt stellt sich der öffentlich nutzbare Raum der Verkehrsebene im Planbereich noch immer überwiegend als dunkler, unübersichtlicher, ungepflegter und nicht mehr zeitgemäßer Bereich dar, der nur eine sehr geringe und unwesentliche Aufenthaltsqualität sowie stadträumliche Defizite aufweist.

Mit dem bereits umgestalteten Teilbereich der Königstraße, der durchgeführten Revitalisierung des ehemaligen Karstadt-Gebäudes, der geplanten Umnutzung der heutigen Zentralstation zu

einer Einzelhandelslage, der Revitalisierung der Andienungsbereiche, der Verlagerung der Ein- und insbesondere der Ausfahrt der Tiefgarage sowie der geplanten weiteren Umgestaltung der Königstraße bis zur Marienstraße kann der Bereich der Verkehrsebene innerhalb des Plangebietes ganz wesentlich aufgewertet und die Königstraße wieder ihrem Namen gerecht werden.

Fußgängerebene

Die Fußgängerebene des Plangebietes - bestehend aus einer Vielzahl von kleineren und größeren Parzellen und Flurstücken - stellte sich bis vor kurzem noch als willkürlich und ungepflegt dar. Es fehlten zeitgemäße Materialsprachen sowie gute Illuminationen und Beschilderungen zur Orientierung. Eine Vielzahl von Möblierungs-, Überdachungs- und Werbeelemente erzeugen Unübersichtlichkeit, Verwirrung und Unwohlsein anstelle hoher Aufenthaltsqualität. Auch einzelne Fassaden stören das Stadtbild; hier waren Sanierungen dringend geboten. Eine Vielzahl vertikaler und horizontaler Verbindungselemente, Stege und Brücken, Treppen, Rampen, Laubengänge und Arkaden sowie teilweise sehr kleine, kaum aufzufindende Aufzuganlagen komplettieren den Gesamteindruck von fehlender Orientierung und Unübersichtlichkeit, entstanden durch den großen Raum- und Flächenanspruch dieser in der Summe überdimensionierten Elemente.
Zwischenzeitlich konnten auf Basis des Bebauungsplanes Nr. 293 und mit erheblichen öffentlichen Mitteln eine Vielzahl von Maßnahmen zur Umgestaltung der Königstraße und der Königsplätze im Bereich der Fußgängerebene, wie der Neubau eines zentralen Erschließungselementes (ZEE), dem Neubau einer Treppenanlage in der Königstraße, dem Rückbau und der Neuverlegung von Brückenverbindungen, einer zeitgemäßen modernen Beleuchtung sowie der Umgestaltung öffentlicher Bereiche mit z. B. Sitzelementen, umgesetzt werden. Dies hat bereits zu einer umfassenden strukturellen Umgestaltung und Revitalisierung der Einzelhandelslage sowie zur qualitativen und allgemeinen Aufwertung der Fußgängerebene geführt. Auch konnte bereits die sehr schmale Fußwegverbindung zwischen dem Gebäude Königsplatz 10 und dem Kaufhaus Klingenthal durch ein Zurücksetzen der Fassade beim Gebäude Königsplatz 10 aufgeweitet und damit aufgewertet werden. Trotz dieser Maßnahmen besteht auch im Bereich der Fußgängerebene noch weiterer Handlungsbedarf. So stellt sich z. B. der Durchgangsbereich mit dem Treppenabgang zur Verkehrsebene auf der Westseite des vorgenannten Gebäudes als verbesserungswürdig dar und bedarf noch einer qualitativen Aufwertung.

Geschosse über der Fußgängerebene

Die Gebäude im Bereich oberhalb der Fußgängerebene stellen sich in einer heterogenen gestaffelten und bis zu fünfgeschossigen Bauweise sowie unterschiedlichen Dachformen dar. So kommen neben geneigten Dächern mit unterschiedlicher Dachneigung auch überwiegend Gebäude mit Flachdächern vor. Teilweise sind in den Obergeschossen in unterschiedlicher Anzahl auch Wohnungen vorhanden.

6. Planung

6.1 Städtebauliche Konzeption

Die vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der Königsplätze erfordern eine weitere zwingende Änderung von Teilbereichen der Bebauungspläne Nr. 17 A, B und C sowie des Bebauungsplanes Nr. 293 „Königstraße/Marienstraße“.
Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ werden die Bebauungspläne Nr. 17 A, B und C sowie der Bebauungsplan Nr. 293 in Teilbereichen überplant. Die Ursprungs-Bebauungspläne Nr. 17 A, B und C bestehen aus 5 Teilplänen (sog. ‚Schubladenpläne‘), die

sich jeweils auf die 5 unterschiedlichen Ebenen des Königsplatzes beziehen: zwei Tiefgaragenebenen, Verkehrsebene, Fußgängerebene und Geschosse über der Fußgängerebene. Der Bebauungsplan Nr. 293 aus dem Jahre 2015 überplant 3 Ebenen der vorgenannten Bebauungspläne - die Verkehrsebene, die Fußgängerebene und Geschosse über der Fußgängerebene. Auch der Bebauungsplan Nr. 326 „Königsplätze“ soll sich auf die vorgenannten drei Ebenen, die Verkehrsebene, die Fußgängerebene und Geschosse über der Fußgängerebene beziehen.

Verkehrsebene

Im Bereich der Verkehrsebene werden alle vorhandenen und zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele notwendigen neu ausgewiesenen Baubereiche mit Baugrenzen bzw. Baulinien in ihrer Größe eindeutig definiert. In kleineren Teilbereichen der Andienungshöfe werden die bisher geregelten Baugrenzen modifiziert und der bereits seit vielen Jahren bestehenden Bebauung angepasst.

Darüber hinaus sollen im Bereich der heutigen Zentralen Omnibus-Haltestelle „Zentralstation Königsplatz“ bisher im Bebauungsplan als Verkehrsflächen festgesetzte Bereiche, die derzeit noch für öffentliche Zwecke gewidmet sind, als überbaubare Bereiche neu festgesetzt und damit neue Flächen für den Einzelhandel ermöglicht werden. Angedacht ist hier einen Lebensmittelvollsortimenter sowie sonstige Einzelhandelsnutzungen anzusiedeln. Entlang der Königstraße wird hierzu eine neue Baulinie festgesetzt, die die neue Bauflucht entlang der Verkehrsfläche eindeutig regelt. Der Kundenzugang zur neuen Einzelhandelslage soll von der Königstraße aus erfolgen. Vom vorhandenen rückwärtigen Andienungshof erfolgt die Anlieferung der neuen Einzelhandelsflächen. Als Art der baulichen Nutzung werden -wie in den angrenzenden Baubereichen bereits geregelt- auch hier eine Kerngebietsfestsetzung (MK) sowie eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Da im Rahmen der Revitalisierung der Königsplätze die Ansiedlung und Entwicklung einer City-Logistik, Fahrradabstellplätze bzw. Angebote für E-Mobilität sowie ein Car-Sharing-Angebot sinnvoll erscheinen, soll dieses städtebaulich folgerichtige Angebot im Bereich der Flurstücke 566 und 606, Marienstraße 13 und 15, untergebracht werden. Dementsprechend werden diese Bereiche weiterhin als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Erreichbarkeit ist von der Marienstraße aus vollumfänglich gewährleistet.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung der Zentralen Omnibus-Haltestelle an der Westernmauer wurde auch eine Neuanbindung der Tiefgarage untersucht. Überprüft wurde die jeweilige Zu- und Abfahrt über die „Alte Torgasse“ und die „Marienstraße“. Die Zu- und Abfahrt an der Marienstraße wird künftig auf Höhe der heutigen „Zentralstation“ verortet. Der Standort an der Marienstraße hat den Vorteil, dass die Zufahrt für den Kraftfahrer optisch deutlicher aufzufinden ist, die Königstraße im Bereich des „Zentralen Erschließungselements“ (ZEE) fußgängerfreundlicher gestaltet werden kann und es zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen in dem Abschnitt Friedrichstraße im Bereich des neuen ZOH kommt. Letzteres führt auch zu einer gewissen Kompensation der Lärmbelastung und Luftschadstoffen und entlastet somit die Anlieger in diesem Bereich.

Aufbauend auf den vorgenannten Ausführungen wird im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 326 eine neue Zu- und Abfahrt für die Tiefgarage im Bereich der Marienstraße festgesetzt und geregelt. Dieser Bereich wird weiterhin als Verkehrsfläche festgesetzt. Erforderliche Änderungen und Anpassungen im Bereich der eigentlichen Tiefgarage brauchen für die neue Zu- und Abfahrt planungsrechtlich nicht abgesichert werden.

Um die städtebaulich wünschenswerte fußgängerfreundliche Ausgestaltung der Königstraße zu fördern und zu unterstützen und die Erreichbarkeit des Andienungsbereiches östlich der heutigen Zentralstation zu erleichtern, soll östlich der vorgenannten neuen Zu- und Abfahrt der

Tiefgarage, von der Marienstraße ausgehend, eine neue Zuwegung zur Andienung der Erschließungshöfe angelegt werden. Wobei diese neue Zuwegung nur in einem Bereich von ca. 26 m südlich der Marienstraße als öffentliche Straßenverkehrsfläche geregelt werden soll.

Südlich angrenzende Bereiche sowie der Bereich der eigentlichen Andienungsflächen sollten als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Als Zweckbestimmung wird „Andienungsbereich“ definiert. Am Ende der vorgenannten Straßenverkehrsfläche soll eine Toranlage den öffentlichen und den eigentlichen und charakteristischen Andienungsbereich abgrenzen. Mit der besonderen Zweckbestimmung soll es den Eigentümern und definierten Nutzern ermöglicht werden, bei unerwünschten Handlungen und Geschehen (Drogenhandel, Drogenkonsum, Vandalismus und Zerstörungen) bzw. Verstößen und Vergehen vom Hausrecht Gebrauch zu machen und bestimmten Personen das Betreten der Andienungshöfe zu verweigern. Damit soll ein mit den vorgenannten Ausführungen verbundener Trading-Down-Effekt vermieden werden. Die detaillierte Widmung dieser Fläche wird in entsprechenden Widmungsverfahren durchgeführt.
Um die Zufahrt zum Andienungsbereich anlegen zu können, müssen unter Berücksichtigung statisch notwendiger Stützen und Gebäudeteile sowie unter Einhaltung erforderlicher Radien und Schleppkurven vorhandene bauliche Anlagen beseitigt werden. Das derzeit in der Zentralstation verortete Infolokal des PaderSprinters wird in das neue Betriebs- und Servicegebäude des PaderSprinters an die Westernmauer verlagert.

<u>Fußgängerebene</u>
Der Teilplan Fußgängerebene berücksichtigt durch die Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien die vorhandene Bebauung und sichert darüber hinaus städtebaulich gewollte Gassen- und Platzsituationen ab. Der Planentwurf des Bebauungsplanes Nr. 326 sieht weiterhin die Erweiterung der Gebäude Marienstraße 9 bis 19 in nördlicher Richtung vor. Diese Erweiterung wurde erstmalig mit dem Bebauungsplan Nr. 293 ermöglicht und soll zur Aufwertung der Gesamtsituation beitragen. Die auf Basis des Bebauungsplanes Nr. 293 neu errichteten Stege zwischen der Ost- und Westseite der Königstraße, der Steg im Kreuzungsbereich der Marienstraße mit der Königstraße (C&A), der Steg zum Gebäude Marienstraße 20 sowie das neue zentrale Erschließungselement (ZEE) bleiben weiterhin festgesetzt. Sie sichern den barrierefreien Zugang aller Ebenen sowie der angrenzenden Handelslagen und stellen damit für alte Menschen und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen eine wichtige bauliche Voraussetzung zur ungehinderten Nutzung der verschiedenen Ebenen dar. Durch eine Baulinie sowie durch Baugrenzen bleibt das Erschließungselement in der Fußgängerebene planungsrechtlich abgesichert. Das Zentrale Erschließungselement, bestehend aus zwei Fahrstühlen sowie einer Treppenanlage, wurde von der unteren Tiefgaragenebene bis in den Bereich der Fußgängerebene errichtet und konnte bereits die Attraktivität der Einzelhandelslage insgesamt verbessern und steigern. Für das Erschließungselement wird im Bereich der Fußgängerebene weiterhin eine max. Höhe von 4,50 m geregelt.

Bauliche Änderungen werden auch im Bereich des Gebäudes Königsplatz 10 (Flurstück 573) sowie im westlich vorgelagerten Durchgangsbereich (Flurstück 604) erforderlich.
Das Gebäude Königsplatz 10 liegt für Passanten an einer gut frequentierten Ost-West-Achse durch die Königsplätze. Diese Achse wird durch die Wiederbelebung des Mariengässchens im Osten und einer Attraktivierung im westlichen Königsplatzbereich noch weiter gestärkt.
Städtebaulich problematisch erschien die südliche Einschnürung des Fußgängerverlaufes mit einer geschlossenen, stark in die Fußgängerebene hineinragenden profilierten Klinkerfassade eines Modekaufhauses. Hinter der Fassade befinden sich Anliefereingänge und Fluchttreppen. Dieses Aufeinandertreffen zweier Fassaden führt zu einer von vielen Passanten als un-

angenehmen und als Angstraum wahrgenommenen Situation. Ferner wurden mit der vorhandenen städtebaulichen Situation die Blickachsen zum kleinen Königsplatz gestört. Aus den vorgenannten Gründen war es städtebaulich sinnvoll, an dieser Stelle den Fußgängerraum zu Lasten des Gebäudes Königsplatz 10 aufzuweiten. Zwischenzeitlich konnte die Südfassade des Gebäudes Königsplatz 10 um ca. 1,50 m zurückgesetzt und damit die vorgenannte Wegeverbindung auf rd. 5,0 m aufgeweitet werden. Zur planungsrechtlich planungsrechtlichen Absicherung wird die bisher festgesetzte Baulinie im Bereich des Flurstücks 573 um die vorgenannten 1,50 m versetzt. Die Umsetzung der Maßnahme war problemlos möglich, da sich das Grundstück im städtischen Eigentum befindet.

Momentan hat die vorgenannte Wegeverbindung im überbauten Mittelteil auch Anschluss mittels einer Treppe und Rolltreppe an die darunterliegende Zentralstation. Neben den vorgenannten Treppenanlagen befindet sich hier auch ein in Nord-Süd-Richtung verlaufender Durchgang. Dieser wird von Passanten in seiner heutigen Ausgestaltung als dunkel, trist, unansehnlich und gefährlich wahrgenommen. Um die jetzige Situation städtebaulich aufzuwerten und zu beleben, sind hier nach Rückbau der Treppenanlagen zur Verkehrsebene Maßnahmen wie eine helle und freundliche Gestaltung des Bodens, der Wände und eine entsprechende Deckenbeleuchtung erforderlich. Auch sollte über Sitzkombinationen aus großen Pflanzgefäßen und Sitzmöbeln nachgedacht werden.
Mit den vorgenannten Maßnahmen kann neben einer helleren und freundlicheren Wegeverbindung eine allgemeine Aufwertung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der Fußgängerebene erzielt werden.

<u>Geschosse über der Fußgängerebene</u>
Im Bereich der Geschosse über der Fußgängerebene besteht keine Notwendigkeit, öffentliche Verkehrsflächen festzusetzen. In dieser Ebene werden lediglich vorhandene Gebäude und diverse Gebäudeteile mit Baugrenzen und Baulinien versehen. Dabei berücksichtigen die Baugrenzen und Baulinien den tatsächlichen Ausbauzustand der gestaffelten Bebauung. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung ergeben sich, gegenüber dem rechtverbindlichen Bebauungsplan Nr. 17 A, B und C, in Teilbereichen geringfügige Modifizierungen der Baugrenzen und Baulinien.
Für diese Gebäude wird weiterhin das im derzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplan als Art der baulichen Nutzung geregelte Kerngebiet (MK), eine geschlossene Bauweise, eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0, eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 5,0 sowie eine dem bisherigen Bebauungsplan entsprechende Anzahl der Vollgeschosse festgesetzt.

<u>Fazit</u>
Die Umsetzung der vorgenannten wesentlichen und zentralen Planungsziele, wie die Umnutzung der heutigen Zentralstation als Verkaufsfläche und die damit verbundene Veränderung oder gar Beseitigung vorhandener (öffentlicher) Verkehrsflächen wird in einem straßenrechtlichen Entwidmungverfahren, das den vorgenannten Planungszielen folgt, geregelt. Nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW darf nicht in den Kernbereich des sog. Anliegergebrauchs eingegriffen werden. Ein Recht auf Beibehaltung einer verkehrsgünstigen Erschließung oder die Beibehaltung einer Mehrfacherschließung besteht jedoch nicht.

Eingriffe in die derzeitige Erschließungssituation sind überdies im jeweiligen Einzelfall auch unter eigentumsrechtlichen und bauordnungsrechtlichen Gesichtspunkten zu überprüfen. Zu berücksichtigen sind dabei der Inhalt von Baugenehmigungen sowie etwaige Anforderungen an die notwendigen Flucht- und Rettungswege.
In diesem Zusammenhang ist schließlich darauf hinzuweisen, dass aufgrund vertraglicher Regelungen zum Teil eine Verpflichtung der Stadt besteht, öffentliche Verkehrsflächen zu bauen,

zu betreiben und zu widmen. Darüber hinaus sind in Einzelfällen sog. Gestattungsverträge mit den Eigentümern geschlossen worden, in denen spezielle Regelungen mit Bezug zur Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum enthalten sind. Etwaige Umgestaltungsmaßnahmen bedingen daher im Regelfall auch die Notwendigkeit einer Anpassung der bestehenden Vertragsverhältnisse (z. B. Zustimmung zu Abrissmaßnahmen).

Vor der baulichen Umsetzung von Rückbaumaßnahmen sind ferner auch bestehende Baugenehmigungen und (Gestattungs-) Verträge zu berücksichtigen und in die weiteren durchzuführenden Verhandlungen einzustellen. Schriftliche Zustimmungen der Betroffenen auf der Grundlage der beschriebenen baulichen Maßnahmen werden von der Verwaltung eingeholt, neue Verträge sind entsprechend zu schließen.

Von der Stadt wird angestrebt, das erforderliche Verfahren unter größtmöglicher Beteiligung der Betroffenen sowie der Öffentlichkeit durchzuführen. Die öffentliche Beteiligung soll aber auch dazu dienen, die notwendigen Gespräche mit betroffenen Anliegern weiterzuverfolgen, um möglichst konsensuale Lösungen zu finden.

Mit den geschilderten Veränderungen kann neben der angestrebten Attraktivierung der Handelslagen auch eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung des gesamten Quartiers initiiert werden. Insbesondere durch die Umnutzung der heutigen Zentralstation wird eine neue städtebauliche Situation erreicht, die für die Handelslage Westernstraße/Königstraße sowie die einzelnen Immobilien bzw. Nutzungen und damit für die Attraktivität der Innenstadt insgesamt besonders bedeutsam ist.

6.2 Erschließung / ÖPNV-Anbindung

Die Erschließung ist über die ausgebaute Königstraße, Marienstraße, Im Düstern und Westernstraße gesichert. Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung ist auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von Bedeutung. Trotz der Aufgabe der Zentralstation an der Marienstraße, ist das Plangebiet gut an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angeschlossen. So befindet sich im Bereich Am Westerntor/Friedrichstraße einer der wichtigsten Haltepunkte für den Stadt- und Regionalbusverkehr, der von sämtlichen Hauptlinien sowie Nebenlinien des Stadtbusverkehrs sowie einem großen Teil des Regionalbusverkehrs angefahren wird. Die Haltestellen im vorgenannten Bereich sind fußläufig gut zu erreichen und liegen lediglich nur wenige Meter vom Plangebiet entfernt. Wie zuvor bereits geschildert, hat der Rat der Stadt Paderborn auch den Beschluss gefasst, im Bereich Friedrichstraße/Westernmauer eine neue Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) zu errichten. Der Haltepunkt Westerntor wird dabei integraler Bestandteil der neuen Zentralen Omnibus Haltestelle Westernmauer. Die planerische Grundlage hierzu wurde mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 „ZOH Westernmauer“ geschaffen. Angedacht und geprüft wird derzeit auch, einen Haltepunkt an der Marienstraße einzurichten. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Verbindungen ist für das Plangebiet ein guter öffentlicher Personennahverkehr gewährleistet.

7. Planungsrechtliche Festsetzungen

7.1 Art der baulichen Nutzung

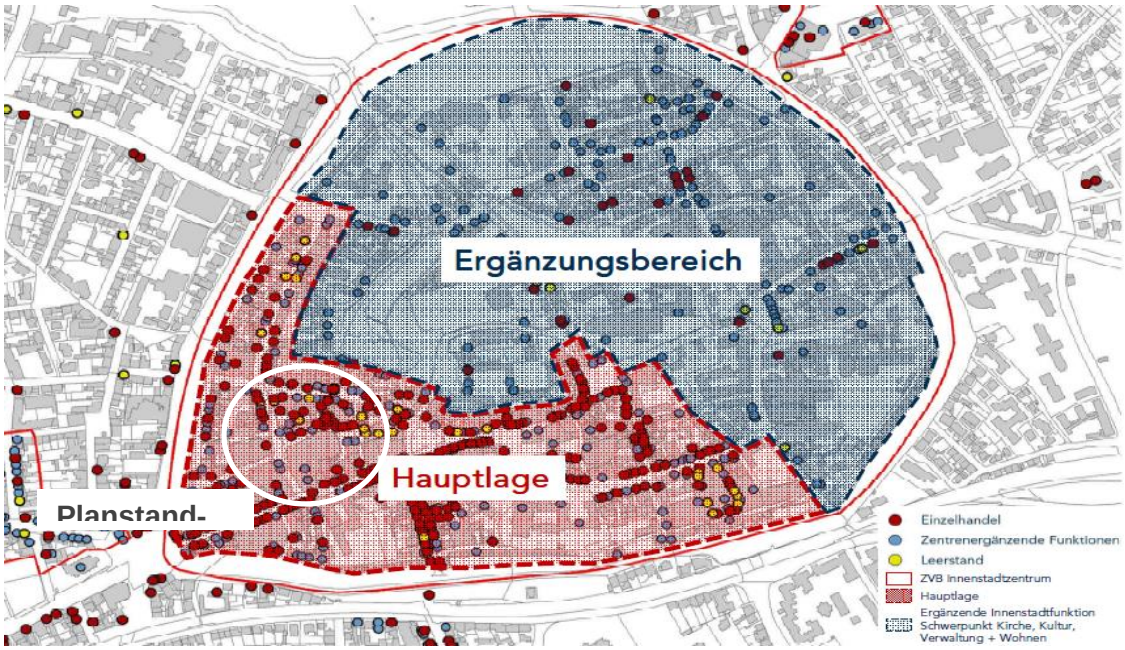
Das Plangebiet und sein Umfeld werden bereits seit vielen Jahren durch eine Bebauung mit kerngebietstypischen Nutzungen geprägt. In Anlehnung an die rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 17 A, B und C der Stadt Paderborn aus den 1980er Jahren, dem Bebauungsplan Nr. 293 aus dem Jahre 2015 sieht der Bebauungsplan Nr. 326 „Königsplätze“ weiterhin die Ausweisung eines Kerngebietes gem. § 7 BauNVO vor. Mit dieser Regelung verfolgt die

Stadt Paderborn das städtebauliche Ziel, die Ansiedlung eines breiten Spektrums an zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung, der Kultur sowie von Handelsbetrieben im Planbereich zu ermöglichen. Die Stadt hält die Flächen aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage, der Verkehrsanbindung und der Vorprägung des Gebietes aus städtebaulicher Sicht für besonders geeignet, die vorgenannten Nutzungen umzusetzen. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist eine Kerngebietsausweisung städtebaulich angezeigt und sinnvoll.

Mit dem Bebauungsplan werden auch verbindliche Aussagen zur Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und zum Wohnen im Kerngebiet getroffen, da der Rat der Stadt Paderborn hierzu teilweise differenzierte Regelungen beschlossen hat, um in den zentralen Bereichen der Innenstadt von Paderborn ein entsprechendes Nutzungsspektrum zu gewährleisten.

7.1.1 Umgang mit dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Die Steuerung und die Regelung von Einzelhandelsnutzungen im Stadtgebiet erfolgen auf Basis des aktualisierten Einzelhandels- und Zentrenkonzepts von Stadt + Handel aus Oktober 2015. Dabei wird das Konzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als ein von der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept in der Bauleitplanung berücksichtigt. Damit geht das grundlegende Planungsziel einher, die Funktionen der Paderborner Innenstadt sowie der übrigen zentralen Versorgungsbereiche zu erhalten und zu stärken. Dies ist ebenso unter § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB als zu berücksichtigender Belang bei der Aufstellung von Bebauungsplänen aufgeführt. Auf Basis des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts sollen positive planerische Aussagen über die künftigen Funktionen eines Plangebiets getroffen und dabei die im Konzept verankerten Handlungsempfehlungen und Steuerungsgrundsätze angewendet werden.



Innere Organisation des Innenstadtzentrums, EHK S. 62

Das vorliegende Plangebiet befindet sich nach dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept im Zentralen Versorgungsbereich Innenstadtzentrum. Das Innenstadtzentrum bildet dabei das städtebauliche Zentrum der Stadt Paderborn und soll auch zukünftig sämtliche Angebotsschwerpunkte für verschiedenste Bedarfsgüter räumlich konzentrieren. Die Ausdehnung des Innenstadtzentrums ist dabei eindeutig abgrenzbar, da es sich an dem Verlauf der historischen

Wallanlage, die als Ringstraße ausgebaut ist, orientiert. Diese stellt eine allseitige Erschließung der Kernstadt sicher.

Das Innenstadtzentrum wird in zwei Teilbereiche untergliedert. Das Plangebiet befindet sich dabei in der sog. Hauptlage, die den Bereich zwischen dem Westerntor, Marienstraße, Marienplatz sowie dem Rathausplatz und Kamp einschließt.

Als „Ausläufer“ ist zudem der Bereich der nördlichen Königstraße im Rahmen der Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts in die Hauptlage einbezogen worden. Dies ist aus der Vorprägung durch den dichten Einzelhandelbesatz abgeleitet worden und entspricht der heutigen Zielsetzung, den Bereich der Königsplätze als innerstädtisches Quartier zu entwickeln und diesem ein neues Erscheinungsbild und eine neue Qualität zu geben. Die Hauptlage zeichnet sich durch einen hohen Besatz an Einzelhandelsbetrieben, einen hohen Filialisierungsgrad sowie eine erhöhte Passanten- und Kundenfrequenz aus. Im Gegensatz dazu ist in dem nördlich und östlich anschließenden Ergänzungsbereich vermehrt kleinteiliger Einzelhandel, ein geringerer Einzelhandelsbesatz sowie eine geringere Passantenfrequenz vorzufinden. Der Bereich ist dagegen eher geprägt durch zahlreiche, ergänzende Einrichtungen aus den Sektoren Kirche, Kultur, Verwaltung, Dienstleistung und Gastronomie.

Aufgrund der Bedeutsamkeit und identitätsgebenden Funktion des Innenstadtzentrums werden im Einzelhandels- und Zentrenkonzept folgende Erhaltungs- und Entwicklungsziele formuliert:

- Festigung des Innenstadtzentrums als zentraler Versorgungsstandort für die Stad Paderborn und die Umgebung mit kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsgütern
- Konzentration der Weiterentwicklung auf die Hauptlage des Innenstadtzentrums
- Sicherung und Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes in der Hauptlage
- Sicherung und Stärkung der Vielfalt an kleinen Fachgeschäften sowie der (großflächigen) Magnetbetriebe
- Im Ergänzungsbereich sind Entwicklungen von zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben nur bis zu einer Verkaufsfläche von < 400 m² zu empfehlen
- Weiterentwicklung der Funktionsmischung in dem Innenstadtzentrum: Gastronomie, Kultur, Verwaltung, Wohnen, Bildung, Verkehr etc.
- Sicherung und Entwicklung eines städtebaulich-attraktiven Standortumfelds

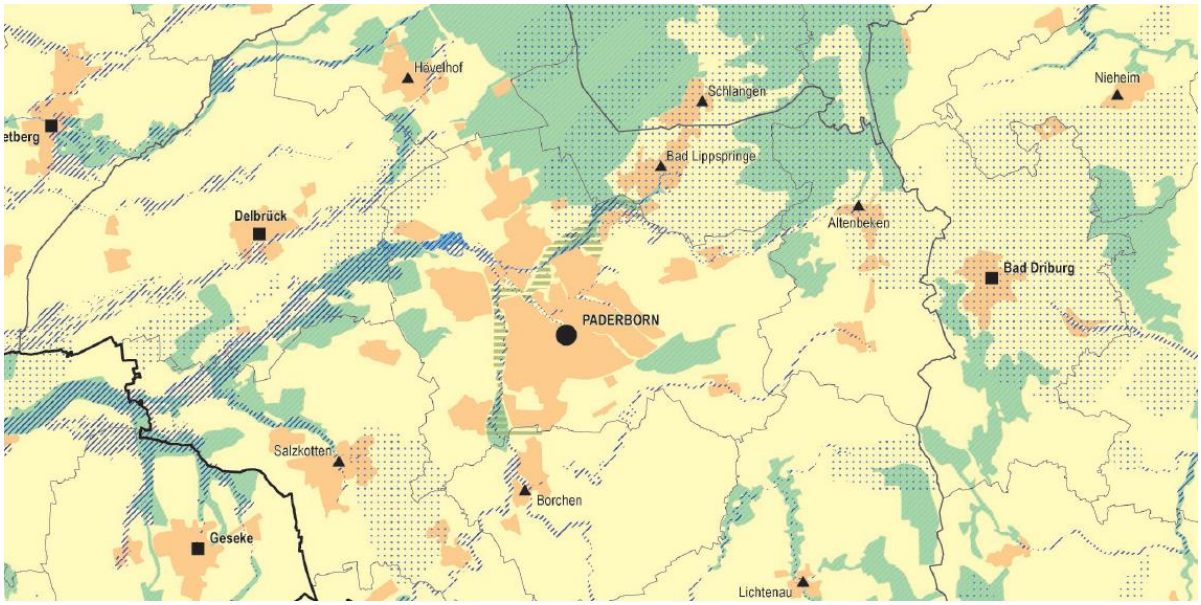
Davon unberührt bleibt jedoch der Grundsatz, dass die Maßnahmen nicht zu negativen Auswirkungen auf andere zentrale Versorgungsbereiche oder auf die flächendeckende Nahversorgung führen dürfen. Um die allgemeinen Entwicklungsziele auch in planungsrechtliche Vorgaben übertragen zu können, wurden Steuerungsgrundsätze formuliert, die die notwendige Flexibilität innehaben und einem gesamtstädtisch betrachtet einheitlichen Bewertungsschema unterliegen. Der Steuerungsgrundsatz I bezieht sich auf die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit einem zentren- und nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment. Diese sind in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln. Die in der Paderborner Liste verankerten zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimente nehmen aufgrund ihrer Funktion als Magnetbetriebe und der Besucherfrequenz, aber auch wegen des begrenzten, absatzwirtschaftlichen Entwicklungsrahmens eine besondere Bedeutung in der planungsrechtlichen Steuerung ein. Als Beurteilungshilfe für die Zulässigkeit wurde eine Zentrenkategorisierung erstellt. Daraus lässt sich ableiten, dass die Ansiedlung eines Supermarktes (Lebensmittelvollsortimenter) mit einer Verkaufsfläche von bis zu 1.800 m² sowie ein großer Super- bzw. Verbrauchermarkt mit einer Verkaufsfläche von bis zu 3.000 m² in der Regel als konzeptkonform zu werten ist.

Betriebstypologie	Innenstadt-zentrum (Hauptgeschäfts-bereich)	Stadtteilzentrum	Nahversorgungs-zentrum	Städtebaulich integrierte Lage	Städtebaulich nicht-integrierte Lage
LM-Discounter (i.d.R. bis 1.300 m² VKF)	i.d.R. Konzeptkonform	i.d.R. Konzeptkonform	i.d.R. Konzeptkonform	Prüfung gemäß Nahversorgungs-prüfschema	nein
Supermarkt (i.d.R. bis 1.800 m² VKF)	i.d.R. Konzeptkonform	i.d.R. Konzeptkonform	i.d.R. Konzeptkonform		
Großer Supermarkt/ Verbrauchermarkt (i.d.R. bis 3.000 m² VKF)	i.d.R. Konzeptkonform	i.d.R. konzeptkonform Konkrete VKF gemäß Versorgungsfunktion	i.d.R. konzeptkonform Konkrete VKF gemäß Versorgungsfunktion	nein	
Großer Verbrauchermarkt/SB -Warenhaus (i.d.R. > 3.000 m² VKF)	i.d.R. konzeptkonform Konkrete VKF gemäß Versorgungsfunktion	i.d.R. nicht konzeptkonform	i.d.R. nicht konzeptkonform		

Einordnung der Betriebstypen von Nahversorgungsvorhaben in die Zentrenhierarchie, EHK S. 146

Der Steuerungsgrundsatz II bezieht sich wiederum auf die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit einem zentrenrelevanten Hauptsortiment. Diese sind ebenfalls in den zentralen Versorgungsbereichen, darunter uneingeschränkt in der Hauptlage des Innenstadtzentrums, unterzubringen, da dadurch im Sinne der oberzentralen Versorgungsfunktion der Stadt Paderborn die Versorgung des Stadtgebiets sowie des Umlands sichergestellt wird. Dabei ist jedoch stets das städtebauliche und landesplanerische Nichtbeeinträchtigungsgebot zu berücksichtigen.

Konformität mit dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW)



Auszug aus dem Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW)

Die Stadt Paderborn übernimmt im regionalen Siedlungsgefüge die Versorgungsfunktion eines Oberzentrums. Dabei bestehen in nördlicher Richtung aufgrund der Barrierewirkung der Senne und des Teutoburger Waldes weniger ausgeprägte Verflechtungen. Diese sind dagegen in der östlichen, südlichen und westlichen Ausdehnung intensiver ausgeprägt. Dies betrifft im Wesentlichen die nächstgelegenen Mittelzentren Delbrück, Bad Driburg und Geseke sowie

die nächstgelegenen Grundzentren Bad Lippspringe, Schlangen, Altenbeken, Lichtenau, Borchen, Salzkotten und Hövelhof.

Gem. § 1 Abs. 4 BauGB sind die Ziele der Raumordnung als bindende Vorgabe in der Bauleitplanung zu berücksichtigen und zu erfüllen. Für die geplante Ausweisung des Kerngebiets sind dazu folgende Ziele zu betrachten:

6.5-1 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen
Das Ziel 6.5-1 gibt vor, dass Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur im regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereich dargestellt und festgesetzt werden dürfen. Dies wird im vorliegenden Fall erfüllt.

6.5-2 Ziel Standorte des großflächigen Einzelhandels mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen
Das Ziel 6.5-2 gibt vor, dass Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO, in denen die Zulässigkeit von zentrenrelevanten Kernsortimenten vorbereitet und begründet wird, nur in bestehenden zentralen Versorgungsbereichen festgesetzt werden dürfen. Dies wird ergänzt durch weitere Regelungen in Bezug auf neu geplante zentrale Versorgungsbereiche sowie für Vorhaben mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten außerhalb zentraler Versorgungsbereiche. Da es sich im vorliegenden Fall um den zentralen Versorgungsbereich Innenstadtzentrum handelt, sind die übrigen Regelungen nicht von Relevanz.

6.5-3 Ziel Beeinträchtigungsverbot
Mit dem Ziel 6.5-3, dem Beeinträchtigungsverbot, wird der Zielsetzung Rechnung getragen, dass durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO mit zentrenrelevanten Sortimenten keine zentralen Versorgungsbereiche von Gemeinden wesentlich beeinträchtigt werden dürfen.

Durch die geplante, uneingeschränkte Festsetzung des Kerngebiets ist grundsätzlich die Ansiedlung jeglicher Einzelhandelsbetriebe unabhängig von der Größe und der Sortimentszusammensetzung zulässig. Die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts wurde bereits beschrieben. Darüber hinaus haben die Ziele der Raumordnung und das interkommunale Abstimmungsgebot bei Planverfahren innerhalb des Innenstadtzentrums ihre Berücksichtigung zu finden. Die Funktionen der jeweiligen Nachbargemeinden nach dem Zentrale-Orte-System sowie die zentralen Versorgungsbereiche dürfen dabei nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Aus der räumlich begrenzten Situation des Planbereichs innerhalb des Quartiers an den Königsplätzen und den komplexen übrigen Belangen, wie bspw. die zu sichernden Erschließungselemente, ergibt sich für die Planung in der Verkehrsebene eine neu hinzukommende Verkaufsflächengröße von etwa 2.500 m². In den übrigen Ebenen werden lediglich geringfügige Änderungen der überbaubaren Grundstücksflächen vorgenommen, die sich nur unwesentlich auf mögliche Verkaufsflächen auswirken und hier unberücksichtigt bleiben können.
Die dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept zugrundliegende Bestandserhebung (Jahr 2012/2013) ergab eine Verkaufsfläche von etwa 79.550 m² für das Innenstadtzentrum, die sich zu dem Zeitpunkt auf 308 Einzelhandelsbetriebe verteilt hatte. Damit geht selbstverständlich auch eine anzunehmende und hinzunehmende Fluktuation der Betriebe einher. Im Sektor Nahrungs- und Genussmittel ist aufgrund der Schließung des Netto-Marktes am Marienplatz sowie des Combi-Marktes am Königsplatz ein wahrnehmbarer Einbruch zu verzeichnen, der im Vergleich zu anderen Branchen einen spürbaren Bedarf aus der Öffentlichkeit abbildet.

Daher besteht durchaus die Bemühung, das Sortiment Nahrungs- und Genussmittel im Innenstadtzentrum zu verankern. Dazu wird nun im ersten, vorbereitenden Schritt der ehemals als Verkehrsfläche ausgewiesene Bereich als Entwicklungsfläche für den Einzelhandel bereitgestellt. Aufgrund der oben bereits benannten Fluktuation und der Einbeziehung weitere Belange wird dies über einen Angebots-Bebauungsplan ohne einen konkreten Projektbezug ausgeführt. Damit geht einher, dass Einzelhandelsbetriebe aus dem gesamten Spektrum an zentrenrelevanten und zentren- und nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten zulässig sind. In dem Zusammenhang ist anzumerken, dass eine Vielzahl an Kernsortimenten schon aus Betreibersicht und aus der spürbaren Realität heraus nicht durch einen einzelnen, großflächigen Betrieb abgebildet werden. Die entsprechenden Betriebsformen sind im Sinne einer realitätsnahen Betrachtung (Worst Case) der Nutzungsmöglichkeiten und -alternativen nicht vorzufinden.

Durch die benannten Anhaltspunkte aus der oberzentralen Versorgungsfunktion der Stadt Paderborn, einem ausgewogenen, regionalen Sieglungsgefüge sowie der geringen Verkaufsflächengröße ist nicht davon auszugehen, dass unabhängig vom Vorhaben und der Branche die zentralörtliche Funktion der Stadt Paderborn überschritten wird oder gar negative Auswirkungen auf den Bestand oder die Entwicklungsmöglichkeiten der zentralen Versorgungsbereiche der umliegenden Gemeinde ausgelöst werden. Dies gilt ebenso für die zentralen Versorgungsbereiche und die flächendeckende Versorgung im Stadtgebiet. Auf den Bestand oder die Entwicklungsmöglichkeiten der Standorte sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.
Es ist nicht auszuschließen, dass sich im Plangebiet Einzelhandelsbetriebe mit einem nicht zentrenrelevanten und nicht zentren- und nahversorgungsrelevanten Kernsortiment ansiedeln. Dies wird u.a. auch durch den Steuerungsgrundsatz III im Einzelhandels- und Zentrenkonzept beschrieben. Die Einstufung der Sortimente weist bereits darauf hin, dass von ihnen keinerlei Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten sind und diese für die vorliegende Planung unbedenklich sind.

Aus den benannten Gründen werden die Planinhalte aus Sicht der Stadt Paderborn als interkommunal verträglich sowie landesplanerisch konform eingestuft.
Weitere im Landesentwicklungsplan formulierte Ziele und Grundsätze beziehen sich auf Fallgestaltungen, die im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung nicht vorbereitet und demnach nicht geprüft wurden.

7.1.2 Vergnügungsstätten

Mit Verweis auf das vom Rat der Stadt Paderborn beschlossene Vergnügungsstättenkonzept (Stand Oktober 2011) wird mit dem Bebauungsplan Nr. 326 geregelt, dass Vergnügungsstätten, die dem „Spieltrieb“ sowie dem „Sexualtrieb“ dienen, im Plangebiet generell nicht zulässig sind. Für diese Arten von Vergnügungsstätten werden im Konzept alternative Ansiedlungsräume im Stadtgebiet benannt, in denen eine Ansiedlung aufgrund der Vorprägung möglich sein soll. Für die innerhalb des Walls liegende Innenstadt schließt das Konzept eine Ansiedlung für beide Fälle jedoch aus. Gründe hierfür sind, dass sich der Innenstadtbereich von Paderborn durch den Wall (Ringstraße) als eindeutig städtebaulich ablesbarer Stadtkörper darstellt, der durch eine hohe Altbausubstanz und eine anspruchsvolle Gestaltung mit einer Abfolge von Straßen, Plätzen und Gassen gekennzeichnet wird. Dieser Stadtraum stellt somit den identitätsstiftenden Mittelpunkt von Paderborn dar und soll möglichst von Trading-Down-Prozessen freigehalten werden.
Zum Schutz der Einzelhandelsfunktion vor Trading-Down-Prozessen, insbesondere vor Verdrängungseffekten mit potenziell höherem Flächenertrag, sollte die Ansiedlung von Vergnügungsstätten, die dem „Spieltrieb“ oder dem „Sexualtrieb“ dienen, innerhalb des Walls ausgeschlossen werden. Diese Maßnahmen unterstützen zudem die verfolgten Stabilisierungs- und

Qualifizierungsbestrebungen in der Innenstadt von Paderborn und sichern die vielfältigen Ansprüche, die dieser Stadtraum erfüllt.

Nach Aussage des Vergnügungsstättenkonzeptes ist Paderborn als Oberzentrum mit überregionalem Einzugsgebiet und Universitätsstadt zu sehen. Die Stadt übernimmt dabei eine wichtige Versorgungsfunktion im kulturellen Bereich sowie in der Unterhaltungs- und Freizeitwirtschaft. Hinsichtlich der Ansiedlung von Vergnügungsstätten, „die der Geselligkeit dienen“, weist das Paderborner Vergnügungsstättenkonzept deshalb für „Diskotheken, Nachtbars und -clubs mit kulturellem Schwerpunkt oder vergleichbare Einrichtungen“ (Ratsbeschluss Januar 2013) den Hauptgeschäftsbereich als einen möglichen Standort für vorgenannte Nutzungen aus. Erste Wahl sind hierbei die Kerngebiete (MK) der Innenstadt. In MK-Gebieten sind Diskotheken planungsrechtlich zulässig. Generell allerdings kann, so die Aussage des Konzeptes, die Zulassung einer Diskothek oder ähnlicher Einrichtungen immer erst nach einer Einzelfallprüfung erfolgen (bauordnungsrechtliche Prüfung, Verkehr, Lärm etc.), da die Art der Diskothek oder anderer Vergnügungsstätten dieses Segments sehr unterschiedlich ausfallen kann. Die Vorprägung durch vorhandene Diskotheken und Schankwirtschaften sowie die zentrale Lage innerhalb des Kerngebietes führen für das Plangebiet dazu, neben der gewünschten Einzelhandelsnutzung auch die Möglichkeit der Ansiedlung von Diskotheken, Tanzlokalen und Tanzcafés, Musik-Clubs, Nachtlokalen mit kulturellem Inhalt, Programm bzw. Schwerpunkt oder vergleichbare Einrichtungen zuzulassen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte werden Vergnügungsstätten, die dem „Spieltrieb“ sowie dem „Sexualtrieb“ dienen, im Plangebiet ausgeschlossen.
Vergnügungsstätten, „die der Geselligkeit dienen“, sind zulässig, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, dass von ihnen keine unzulässigen Belästigungen oder Störungen ausgehen können.
Zu Vergnügungsstätten, „die der Geselligkeit dienen“, zählen unter anderem Diskotheken, Tanzlokale/-cafés, Musik-Clubs, Festhallen und Hochzeitssäle, Nachtlokale mit kulturellem Inhalt, Programm bzw. Schwerpunkt oder vergleichbare Einrichtungen.

Die vorgenannten Festsetzungen wurden für den Bereich der Königsplätze erstmalig mit dem Bebauungsplan Nr. 293 im Jahre 2015 getroffen und haben sich in den Folgejahren bewährt und mit zur allgemeinen Aufwertung der Königsplätze beigetragen.

7.1.3 Wohnen im Kerngebiet

Die Bebauungspläne Nr. 17 A, B, C treffen seit ihrer Rechtsverbindlichkeit im Jahre 1986 auch die Regelung, dass ab dem 4. Geschoss über der Fußgängerebene und den darüber liegenden Geschossen nur noch Wohnungen zulässig sind. Diese Regelung wurde getroffen, um Rücksicht auf die bereits seit vielen Jahrzehnten gewachsene Durchmischung des Plangebietes mit Handels- und Dienstleistungsnutzungen sowie der Wohnnutzung zu nehmen. Sie entspricht auch den generellen Zielen der Stadt Paderborn, das Wohnen im Stadtbereich der historisch gewachsenen Innenstadt von Paderborn zu fördern und damit zu einer städtebaulich wünschenswerten Nutzungsmischung beizutragen und die Innenstadt auch in den Abendstunden zu beleben. Aus den vorgenannten Aspekten wurde diese Regelung auch in den Bebauungsplan Nr. 293 übernommen. Diese Regelung ist auch weiterhin städtebaulich sinnvoll, um zur Nutzungsvielfalt im Planbereich beizutragen und entspricht wie zuvor beschrieben den generellen städtebaulichen Entwicklungszielen der Stadt Paderborn.
Durch die Zulässigkeit von Wohnungen erst ab dem 4. Geschoss über der Fußgängerebene und den darüber liegenden Geschossen nimmt diese Nutzungsart auch eine nur untergeordnete Rolle ein. Zumal durch die Festsetzungen der Vollgeschosse im Bebauungsplan diese Nutzung auf Teilbereiche des Plangebietes beschränkt bleibt. Die zulässige Wohnnutzung

wird somit auf die viergeschossigen und sonstigen mehrgeschossigen Gebäude im Randbereich der Königsplätze beschränkt. Der Charakter des Kerngebietes und die allgemeine Zweckbestimmung gem. § 7 Abs. 1 BauNVO bleiben vollumfänglich gewahrt. Damit ist im Kerngebiet weiterhin die vorwiegende Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur gewährleistet.
Aus den vorgenannten Gründen wird die Regelung zur Zulässigkeit von Wohnungen auch Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ und das Wohnen gem. 7 Abs. 4 Nr. 1 auf Bereiche ab dem 4. Geschoss über der Fußgängerebene sowie den darüber liegenden Geschossen beschränkt.

7.2 Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Auch das Maß der baulichen Nutzung wird für die im Plangebiet vorhandenen Baubereiche aus den Bebauungsplänen Nr. 17 A, B und C und dem Bebauungsplan Nr. 293 unverändert übernommen, da sich diese Festsetzungen und Regelungen in der zurückliegenden Zeit bewährt haben und zu einer der Situation angemessenen Ausnutzung der Grundstücke beigetragen haben. Für die unterschiedlichen Nutzungsbereiche wird dabei mit dem Bebauungsplan Nr. 326 das Maß der baulichen Nutzung, also die Größenordnung der Gebäude sowie der Überbauungsgrad der Flächen, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Situation sowie der Zielvorstellungen auf Grundlage der Baunutzungsverordnung (BauNVO) vorgenommen. So wird, entsprechend der zulässigen Obergrenze der Baunutzungsverordnung (BauNVO), weiterhin eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt. Demnach dürfen im Wesentlichen 100 % der jeweiligen Grundstücksflächen überbaut werden.
Die maximal zulässige Gebäudekubatur wird über die Anzahl der Vollgeschosse sowie die Geschossflächenzahl, abgekürzt GFZ, bestimmt. Die Geschossflächenzahl gibt an, wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche bebaut werden dürfen. Aufgrund der vorhandenen und umgebenden Bebauung, der städtebaulichen Notwendigkeit sowie der bisherigen Regelung in den vorgenannten Bebauungsplänen wird abweichend von der in der Baunutzungsverordnung geregelten Obergrenze der GFZ von 3,0 weiterhin eine Geschossflächenzahl von 5,0 geregelt. Durch die Ausnutzung der Obergrenzen der GRZ und der GFZ sind vielfältige Gebäudevariationsmöglichkeiten zur Umsetzung individueller Nutzungsbedürfnisse möglich. Die Erhöhung der Geschossflächenzahl auf 5,0 ist vertretbar und nimmt Rücksicht auf die exponierte Lage des Plangebietes im Stadtgefüge. Sie sichert darüber hinaus einen harmonischen Gesamteindruck des Stadtbildes. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt und es sind auch keine nachteiligen Auswirkungen für die Umwelt zu erwarten. Aus den vorgenannten Aspekten ist die Erhöhung der GFZ städtebaulich vertretbar und folgerichtig.
Die Anzahl der Vollgeschosse wird auf Basis der bisher rechtsverbindlichen Bebauungspläne sowie der vorhandenen Bebauung zwischen ein und acht Vollgeschossen geregelt. Bezugspunkt für die Anzahl der Vollgeschosse ist für den überwiegenden Teilbereich die Fußgängerebene. Für drei Teilflächen wird als Bezugspunkt die Königstraße festgelegt.

Für die Bauzone des neuen Erschließungselementes wird im Bereich der Fußgängerebene weiterhin eine max. Bauhöhe von 4,50 m geregelt. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass sich das Erschließungselement nahtlos in die örtliche Situation einpasst und die von dieser baulichen Anlage ausgehenden Beeinträchtigungen auf ein städtebauliches verträgliches Maß beschränkt bleiben. Als Bezugspunkt für die zuvor benannte Höhe ist die Oberkante des fertigen Fußbodens (Oberkannte Pflasterung) der Fußgängerebene maßgebend.
In Anlehnung der derzeit rechtsverbindlichen Bebauungspläne wird als Dachform Flachdach (FD) festgesetzt. Dabei sind geneigte oder gerundete Bauteile bzw. Dachflächenteile zulässig. Diese Festsetzung hat sich in den zurückliegenden Jahren bewährt und entspricht auch der weit überwiegenden Bebauung.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 326 werden im Bereich der Königsplätze erstmalig auch maximale Gebäudehöhen bestimmt. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass mit dem Inkrafttreten der neuen Bauordnung (BauO NRW), im April 2019, der Begriff des Staffelgeschosses entfallen ist. Bisher definierte der § 2 (Begriffe) der BauO NRW aus dem Jahre 2014, wann ein Geschoss bzw. auch ein Staffelgeschoss ein Vollgeschoss ist wie folgt: *„Vollgeschosse sind oberirdische Geschosse, die eine lichte Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein Geschoss ist nur dann ein Vollgeschoss, wenn es die vorgenannte Höhe über mehr als drei Viertel der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses hat“.* Staffelgeschosse wurden folgendermaßen definiert: *„Ein gegenüber den Außenwänden des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) ist nur dann ein Vollgeschoss, wenn es diese Höhe über mehr als zwei Drittel der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses hat“*. Es wurde eindeutig definiert, dass ein Staffelgeschoss gegenüber den Außenwänden zurückgesetzt werden muss. Ausnahmen waren lediglich für Treppenhäuser zulässig.
Demgegenüber regelt die derzeit gültige Bauordnung (BauO NRW), die im April 2019 in Kraft getreten ist, den Begriff des Staffelgeschosses nicht mehr.
Nunmehr definiert der § 2 der Bauordnung aus dem Jahre 2019 Vollgeschosse wie folgt:
„Vollgeschosse sind oberirdische Geschosse, die eine lichte Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein Geschoss ist nur dann ein Vollgeschoss, wenn es die in Satz 1 genannte Höhe über mehr als zwei Drittel der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses hat“.
Mit dem Wegfall des bisher vorgeschriebenen allseitigen Zurücksetzens des obersten Geschosses (Staffelgeschosses) hat der Gesetzgeber den politischen Willen bekundet, eine optimierte Ausnutzung des obersten Geschosses zu ermöglichen.
Ohne eine Festlegung der Gebäudehöhe wären unter Berücksichtigung der neuen BauO NRW und dem Wegfall des Staffelgeschossbegriffes, auch unter Beachtung der festgesetzten Anzahl der Vollgeschosse, eine Vielzahl weiterer Geschosse zulässig, soweit diese keine Vollgeschosse sind. Dies könnte zu einer städtebaulich nicht gewollten Höhenentwicklung führen und dem für diesen innerstädtischen Bereich gewünschten Charakter widersprechen. Aus den vorgenannten Gründen wird nunmehr neben der Anzahl der Vollgeschosse auch eine max. Gebäudehöhe definiert, die als Normalhöhennull (NHN) geregelt wird und somit problemlos zu bestimmen sowie umsetzbar ist.

7.3 Bauweise / Baugrenzen / Baulinien (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Es ist weiterhin Ziel der Stadt Paderborn, das Plangebiet in einer der Lage im Stadtgebiet angemessenen architektonischen Weise zu fördern. Durch eine entsprechende Neubebauung soll „eine städtebauliche Geschlossenheit und Einheitlichkeit“ erreicht werden.
Aus diesen städtebaulichen Gründen wird für das Plangebiet neben einer mehrgeschossigen Bebauung auch weiterhin eine geschlossene Bauweise (g) festgesetzt. Dies sollte eine Bauform ermöglichen, die im Regelfall ohne seitlichen Grenzabstand errichtet wird und somit größere zusammenhängende Gebäudekomplexe erlaubt. Mit der geschlossenen Bauweise sollte auch eine sinnvolle durchgehende Raumkante entlang der Königstraße erreicht werden. Mit der vorgenannten Regelung wird zudem Rücksicht auf die vorhandene Bebauung sowie städtebauliche Erfordernisse genommen.
Um den Straßenraum und die Raumkanten der Königstraße sowie der Marienstraße abschließend zu fassen sowie die öffentlichen Fußgängerbereiche des Plangebietes als wichtige Handelslage der Universitäts- und Bischofsstadt zu definieren, werden die überbaubaren sowie die nicht überbaubaren Bereiche durch Baugrenzen und Baulinien eindeutig bestimmt.
Der mit den Baugrenzen und Baulinien definierte Straßenraum sowie die unter Berücksichtigung der bisherigen Baugrenzen bereits errichteten Gebäude haben in Verbindung mit der geschlossenen Bauweise zu einer der innerstädtischen Lage und örtlichen Situation entspre-

chenden städtebaulich gewollten kompakten und dichten Bebauung beigetragen. Diese Regelungen haben sich in den zurückliegenden Jahren bewährt und werden deshalb unverändert in den Bebauungsplan Nr. 326 übernommen. Mit dem Bebauungsplan Nr. 326 findet aber auch eine Neuausweisung von Bauflächen im Bereich der Verkehrsebene statt, die zu einer sinnvollen und folgerichtigen Ausnutzung des innerstädtischen Bereiches beiträgt.

Im Gegensatz zu einer Baugrenze, bei der die Gebäude und Gebäudeteile die Baugrenze nicht überschreiten dürfen, ein Zurückspringen aber grundsätzlich zulässig ist, soll mit den getroffenen Festsetzungen von Baulinien z. B. an der Königstraße sowohl im Bereich der Verkehrsebene, der Fußgängerebene als auch im Bereich der Geschosse über der Fußgängerebene geregelt werden, dass an dieser Linie gebaut werden muss. Diese Regelung ist angezeigt und notwendig, um die städtebaulich gewollten Baufluchten und Raumkanten entlang der Straßen, im Bereich der Fußgängerebene und den darüber liegenden Geschossen eindeutig und teilweise neu zu definieren. Dabei sollen städtebaulich gewollte neue Platzabgrenzungen ermöglicht und der vorhandene Gassencharakter der Bebauung im Bereich der Königsplätze vervollständigt werden. Ein Vor- und Zurückspringen von Gebäuden und Gebäudeteilen soll im geringfügigen Umfang zulässig sein. Damit soll auf städtebauliche Aspekte sowie architektonische Überlegungen und Gegebenheiten flexibel und angepasst reagiert werden. Aus den vorgenannten Gründen wird in Anlehnung an den § 23 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in den textlichen Festsetzungen die Regelung aufgenommen, dass Vor- und Rücksprünge in der in einer Tiefe von bis zu 1,0 m und bis zu 1/3 der jeweiligen Breite der Außenwand zulässig sind.

7.4 Verkehrsflächen / sonstige verkehrliche Aspekte

Das seit Jahren verfolgte städtebauliche Ziel, durch Rückbau von Rampen, Brücken, Treppen sowie sonstigen Hochbauanlagen die Verkehrsflächen der Königstraße freizuräumen, um diese dann gestalterisch aufzuwerten und damit zur Verbesserung, Attraktivierung und Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie der städtebaulichen Situation beizutragen, konnte bereits für den Teilbereich zwischen Westernstraße und Alte Torgasse umgesetzt werden. Diese Bereiche wurden baulich umgestaltet und als Fußgängerbereich ausgebaut. Im Bebauungsplan Nr. 326 wird der vorgenannte Bereich der Königstraße -wie bereits im Bebauungsplan Nr. 293 geregelt- als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Als Zweckbestimmung wird hier Fußgängerbereich definiert. Die Festsetzung korrespondiert mit der bereits vorhandenen Fußgängerzone der Westernstraße.
Die sonstigen Bereiche der Königstraße bis zur Marienstraße werden ebenfalls als Fußgängerbereich definiert. Der entsprechende Umbau erfolgt nach Verlagerung der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage an die Marienstraße. Es ergibt sich insgesamt die Möglichkeit, die Verkehrsebene gestalterisch aufzuwerten und damit zur Verbesserung der städtebaulichen Situation beizutragen. Die Königstraße nördlich der Marienstraße und die Marienstraße bleiben in ihrer Dimensionierung unverändert als Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um die notwendigen verkehrlichen Belange abwickeln zu können. Teilflächen der Flurstücke 566, 606 und 569 bleiben ebenfalls als Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um z. B. eine City-Logistik, die neue Zu- und Abfahrt der Tiefgarage und die Zufahrt des rückwärtigen Andienungsbereiches zu gewährleisten. Die vorgenannten Nutzungen sollen im weiteren Verfahren konkretisiert werden. Der Andienungsbereich wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Als Zweckbestimmung wird Andienungsbereich definiert. Die detaillierte Widmung dieser Fläche bleibt einem späteren Widmungsverfahren vorbehalten. Notwendige Fluchttreppenhäuser, auch im Bereich privater Grundstücksflächen, werden ebenfalls als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Hier wird als Zweckbestimmung Fluchttreppenhaus bzw. Fluchtweg definiert. Im Bereich der privaten Grundstücksflächen sind die vorhandenen Treppenhäuser durch entsprechende Widmungen abgesichert.

Im Bereich der Fußgängerebene bleiben alle fußläufigen Bereiche als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung definiert und festgesetzt. Als Zweckbestimmung wird ein Fußgängerbereich geregelt, was der bereits heute gewidmeten und ausgeübten Situation entspricht. Im Bereich der Fußgängerebene sind keine Andienungsverkehre zulässig, um eine uneingeschränkte Nutzung als Fußgängerzone gewährleisten zu können.

Zu- und Abfahrt der Tiefgarage

Mit der geplanten Verlagerung der Zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH) an die Westernmauer, der Umwidmung der Königstraße in eine Fußgängerebene und weitere Nutzungsänderungen im Umfeld (geplante Lebensmitteleinzelhandelsnutzung) besteht ein verkehrlicher Handlungsbedarf. Die Erschließung der Tiefgarage wird mit einer neu errichteten Ein- und Ausfahrt über die Marienstraße neu geregelt. Die Zu- und Abfahrt über die Alte Torgasse soll lediglich als untergeordnete Zu- und Abfahrt beibehalten werden. Eine Ausfahrt über die Königstraße ist nicht mehr vorgesehen, da die Brückengasse zukünftig als Fußgängerachse zwischen der neuen Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH Westernmauer) und der Königstraße fungieren soll. Die Bauarbeiten zur Verlagerung der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage wurden Ende 2021 abgeschlossen.
Im Zusammenhang mit der Verlagerung des ZOH an die Westernmauer wurde im September 2011 vom Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover eine Untersuchung zur Neustrukturierung des Stadtbusverkehres im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung des ZOH durchgeführt. In dem vorgenannten Gutachten wurden auch die Auswirkungen und die Verkehrsqualität bei Verlagerung des ZOH untersucht. Das Gutachten kommt zu folgendem Schluss:
Es kann davon ausgegangen werden, dass die Einrichtung der ZOH an der Westernmauer zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen gegenüber dem heutigen verkehrlichen Zustand führen wird. Für die Umsetzung der ZOH müssen Lichtsignalanlagen entsprechend angepasst werden. An der Einmündung Friedrichstraße/AlteTorgasse muss zudem eine Lichtsignalanlage installiert werden. Die Lichtsignalanlagen sollten in die Koordinierung des bestehenden Netzes eingebunden werden, wobei die häufig angeforderte Busbevorrechtigung die Koordinierung beeinflusst, aber insgesamt nicht in Frage stellt. Eine Bevorrechtigung des ÖPNV ist sowohl am Knotenpunkt Friedrichstraße/Marienstraße/Imadstraße als auch an der Einmündung Friedrichstraße/Alte Torgasse umsetzbar. Die Wartezeiten des Kraftfahrzeugverkehrs erhöhen sich durch die Bevorrechtigung des ÖPNV geringfügig, die Qualität des ÖPNV wird dagegen bedeutend erhöht. Insgesamt ergibt sich für betroffene Knotenpunkte die Qualitätsstufe C. Nach dem HBS können demnach nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf. Verkehrliche Aspekte stehen einer Verlagerung des ZOH somit nicht entgegen.

Zur geplanten Verlagerung der Ein- uns Ausfahrt der Tiefgarage wurde vom Verkehrsplanungsbüro SHP Ingenieure aus Hannover im Oktober 2019 eine Verkehrsuntersuchung zur Erschließung der Tiefgarage am Königsplatz erstellt.
Zu berücksichtigen war im Gutachten, dass die zukünftige Erschließung der Tiefgarage (650 Stellplätze) mit einer Ein- und Ausfahrt über die Marienstraße neu geregelt wird und als Haupteinfahrt etwa 80% der Verkehre abwickelt. Die heutige Zufahrt über die Alte Torgasse (und bisher) Brückengasse soll lediglich als untergeordnete Nebeneinfahrt beibehalten werden und etwa 20% - 25% der Zielverkehre aufnehmen.

Um Prognoseverkehrsstärken ableiten zu können, wurden zunächst die Schrankenbewegungen an den derzeitigen verschiedenen Ein- und Ausfahrten ausgewertet. Von besonderem

Interesse sind dabei die Schrankenbewegungen, die innerhalb der nachmittäglichen Spitzenstunde (16:30 bis 17:30 Uhr) lagen. Hier konnten im Zielverkehr 126 Fahrzeuge und im Quellverkehr 186 Fahrzeuge erfasst werden. Auf dieser Grundlage wurden die Verkehre entsprechend der neuen Ein- und Ausfahrt in der Marienstraße umverteilt und mit den Analyseverkehren überlagert. Mit der HBS-Bewertung wurde anschließend die verkehrliche Abwicklung am Knotenpunkt Marienstraße/Königstraße sowie unmittelbar auf Höhe der geplanten Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage näher untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass die Verkehre an den untersuchten Knotenpunkten auch nach Inbetriebnahme der neuen Ein- und Ausfahrt leistungsfähig abgewickelt werden können. Sowohl der Knotenpunkt Marienstraße/Königstraße als auch der Erschließungsknotenpunkt zur Ein- und Ausfahrt ist mit der Verkehrsqualitätsstufe A zu bewerten. Die mittleren Wartezeiten an allen Zufahrten betragen lediglich wenige Sekunden. Darüber hinaus wurde die Rückstaulänge an der Einfahrtschranke bemessen. Die maximale Verkehrsstärke an der Einfahrt des Parkhauses tritt zwischen 10:00 und 11:00 Uhr auf. In dieser Spitzenstunde passieren 169 Fahrzeuge die Schrankenanlage. Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass 20% der Fahrzeuge weiterhin die Zufahrt über die Alte Torgasse und Brückengasse nutzen, so dass der Höchstwert bei 135 Fahrzeugen liegt. Bei dem Abfertigungssystem eines modernen Chipkartentickets ist ein maximaler Rückstau von sechs Pkw zu erwarten. Dies entspricht einer Rückstaulänge von 36 m und sollte bei der Wahl der Ausführungsform des Parkhauses nach Möglichkeit berücksichtigt bzw. freigehalten werden.
Die vorgenannten Gutachten sind dem Bebauungsplan als Anlage beigefügt.

Aus den vorgenannten Gründen ist davon auszugehen, dass die mit dem Bebauungsplan Nr. 326 ermöglichten Nutzungen aus verkehrlichen Aspekten problemlos umzusetzen sind.

7.5 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes durch Schmutz- und Regenwasserkanäle sowie sonstige technische Infrastruktur ist über vorhandene Systeme innerhalb der Königstraße sowie der Marienstraße vollständig gesichert.

7.6 Altlasten / Denkmale / Bodendenkmale / Kulturlandschaft

Im Planbereich befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Altlasten.

Das Planungsgebiet tangiert in vollem Umfang eine Fläche von archäologischem Belang, hier konkret einen Teilbereich des historischen Stadtkerns von Paderborn, für welchen (ebenso wie für das nähere Umfeld) archäologische Befunde und Funde ab dem Frühmittelalter überliefert und bereits im Rahmen von wissenschaftlichen Dokumentationsmaßnahmen erfasst worden sind. Die Stadtarchäologie weist aus den vorgenannten Gründen darauf hin, dass ggf. archäologische Dokumentationsmaßnahmen im Rahmen von Einzelvorhaben innerhalb des Planungsgebietes notwendig sind. Ob diese durch die Stadtarchäologie Paderborn oder eine hinzuzuziehende Fachfirma durchgeführt werden, muss dabei für den konkreten Einzelfall bewertet werden. Um die Belange der Bodendenkmalpflege ausreichend zu würdigen wird in dem Bebauungsplan ein entsprechender Hinweis aufgenommen:

Eingetragene Baudenkmale sind im Plangebiet nicht vorhanden.
Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung ging ein Hinweis des LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen zur Prüfung mehrerer Objekte im Plangebiet auf ihren Denkmalwert ein. Zur Prüfung der Denkmalwertigkeit der benannten Gebäude in der Marienstraße und der Ladenstraße Königsplatz wurde zwischenzeitlich die Untere Denkmalbehörde (UDB) eingeschaltet. Nach Aussage der UDB soll die Prüfung perspektivisch angegangen und mit der zuständigen Inventarisationsabteilung des LWL das weitere Vorgehen in der Sache abgestimmt werden. Aus personellen bzw. zeitlichen Kapazitätsgründen müssen hierzu aber

Prüfungsaufträge an Externe Fachbüros vergeben werden. Festzuhalten bleibt, dass die Prüfung der Objekte auf ihren Denkmalwert gem. § 2 Denkmalschutzgesetz NRW (DschG NRW) losgelöst vom Bauleitplanverfahren durchgeführt werden kann. Auch werden mit dem Bebauungsplan Nr. 326 und seinen Festsetzungen keine Maßnahmen und Ziele verfolgt, die eine späterer Einstufung als Denkmal beeinträchtigen oder behindern.

Weiter wurde in der Stellungnahme des LWL auf kulturlandschaftlich bedeutsame Aspekte und Ziele hingewiesen. Insbesondere wurden die Erhaltung und Pflege der überkommenen Stadtstrukturen in Parzellierung und Maßstab sowie die Erhaltung bzw. Reaktivierung der überkommenen historischen Sichtbeziehungen benannt.
Zu diesen Aspekten ist festzuhalten, dass es sich bei dem Plangebiet um einen in 1970er Jahren vollständig überbauten und in seinen bisherigen Sichtbeziehungen, der Stadtstruktur, der Parzellierung und dem Maßstab, veränderten Stadtbereich handelt. Früher vorhandene Sichtbeziehungen zu historischen Gebäuden und Plätzen sowie eine vormals existente Stadtstruktur, Parzellierung und Maßstab gingen durch die Überformung des Gebietes vollständig verloren. Da mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 lediglich eine verbesserte geschäftliche Nutzung im Bereich der Verkehrsebene angestrebt wird sowie nur kleinere bauliche Veränderungen im Bereich der Fußgängerebene und der Geschosse über der Fußgängerebene vorgenommen werden, können die kulturlandschaftlich bedeutsamen Ziele in diesem konkreten Fall keine besondere Berücksichtigung finden. Festzuhalten bleibt, dass die Situation kulturlandschaftlich zwar problembehaftet ist, mit dem Bebauungsplan Nr. 326 am gegenwärtigen Zustand aber auch keine Abhilfe geschaffen werden kann.

7.7 Immissionsschutz

Mit dem Bebauungsplan Nr. 326 wird die Errichtung neuer Verkaufsflächen im Bereich der Verkehrsebene ermöglicht. Bisher sind die Bereiche dem öffentlichen Verkehr gewidmet und dienten zum Teil als Zentrale Omnibushaltestelle. Nun sollen Bereiche als überbaubare Fläche festgesetzt werden. Der Kundenzugang für den Einzelhandel soll von der Königstraße aus und die Anlieferung über den rückwärtigen Andienungshof von der Marienstraße erfolgen. Als Art der baulichen Nutzung wird für den Bebauungsplan Nr. 326 „Königsplätze“ wie in den angrenzenden Baubereichen ein Kerngebiet sowie eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Ebenfalls ist vorgesehen, dass neben der zukünftigen Andienung des Einzelhandels auch eine neue Zu- und Abfahrt der Tiefgarage „Königsplatz“ planungsrechtlich ermöglicht wird. Die Zuwegung zum Andienungsbereich soll in einem Bereich von ca. 26 m südlich der Marienstraße als öffentliche Verkehrsfläche geregelt werden. Die südlich angrenzenden Bereiche sollen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Andienungsbereich“ festgesetzt werden und zur reinen Andienung der Geschäftsflächen dienen. Betrachtet man die zu erwartenden Geräuschwirkungen eines möglichen Nahversorgers und der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage auf die umliegende Wohnnutzung, ist zu berücksichtigen, dass diese oberhalb der Verkehrs- und Fußgängerebene beginnt und ein möglicher Nahversorger sich im Untergeschoss (Verkehrsebene) der Königsplätze ansiedeln soll. Die Lage im Bereich der Verkehrsebene bietet aufgrund der vorhandenen baulichen Struktur die Möglichkeit betriebsbedingte Geräusche weitestgehend abzuschirmen. Hier sind vor allem die geräuschrelevanten Verladevorgänge im Andienungshof zu nennen. Eine direkte Sichtverbindung zwischen Andienungshof und den nächstgelegenen Immissionsorten besteht nicht. Es kann davon ausgegangen werden, dass es durch die Verladevorgänge im Andienungshof aufgrund der abschirmenden Wirkung der vollständig eingehausten und überdachten Verkehrsebene zu keinen erheblichen Belästigungen durch Lärm an den nächstgelegenen Immissionsorten kommt. Ebenfalls ist unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten bei solchen Betrieben kein Anlieferungsumfang zu erwarten, der über den An- und Abfahrten der vormaligen Zentralstation liegen wird.

Die Auswirkungen der neuen Zu- und Abfahrt der Tiefgarage an der Marienstraße für die vorhandene Bebauung im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung durch das Fachbüro Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, Am Marstall 1a, 30159 Hannover begutachtet (Stand: 31.01.2020).
Die Grundlage der Untersuchung waren die zukünftigen Verkehrsstärken im Umfeld der Tiefgarage. Innerhalb der schalltechnischen Untersuchung wurden die aufgrund der geänderten Verkehrsstärken ggf. erhöhten Immissionseinwirkungen auf die vorhandene Bebauung im Untersuchungsgebiet ermittelt und anschließend entsprechend der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) beurteilt. Im Rahmen der Untersuchung wurde ein schalltechnisches 3-D-Modell erstellt, in dem die Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs integriert wurden. Dabei wurde einmal ein Modell für den Analysezustand auf Basis der Analyseverkehrsdaten aus der Verkehrsuntersuchung von SHP Ingenieure und einmal ein Modell für den Prognosezustand auf Basis der dort prognostizierten Verkehre erstellt. Es war zu erkennen, dass es aufgrund der Verkehrsverlagerung durch die neue Tiefgaragenzufahrt im Bereich Marienstraße Ost inkl. neuer Zufahrt zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung kommt. In den anderen Bereichen kommt es zu Verkehrsverringerungen bzw. die Belastungen bleiben gleich.
Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen kommt es lediglich im Bereich der Marienstraße Ost zu einer Emissionspegelerhöhung von 1,5 dB(A). Im Bereich der Marienstraße West kommt es zu einer Verringerung um 0,9 dB(A). Hier liegen mit 57,8 dB(A) am Tage und 50,4 dB(A) in der Nacht für den Prognosefall die höchsten Emissionsbelastungen vor.

Als Fazit des Gutachtens ist festzuhalten, dass es durch die neu geplante Tiefgaragenzufahrt im Bereich der Marienstraße und der geplanten Umwidmung der Königstraße im Untersuchungsgebiet zu Verkehrsverlagerungen kommt. Zu einer Verkehrszunahme kommt es aber nur im Bereich der Marienstraße östlich der Königstraße. Daher kommt es auch nur in diesem Bereich zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen. Allerdings sind die Erhöhungen so gering, dass es gemäß 16. BImschV bei Errichtung der neuen Zu- und Abfahrt der Tiefgarage zu keinen unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen und es deshalb auch an keinem Gebäude zu einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen kommt. Nach Aussage des Gutachtens sind weiterführende schalltechnische Untersuchungen nicht notwendig.
Die Umsetzung der Maßnahme ist deshalb aus Lärmschutzaspekten als unbedenklich anzusehen.

Auch wurde im Zusammenhang mit der geplanten Zu- und Abfahrt der Tiefgarage an der Marienstraße vom TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG, eine gutachterliche Stellungnahme zur möglichen Konfliktsituation hinsichtlich Lichtimmissionen erstellt. Dabei wurden die Grundlagen zur Beurteilung von Lichtimmissionen dargestellt, das Konfliktpotential durch den Fahrzeugverkehr im Bereich der Ein- und Ausfahrten des Parkhauses eingeschätzt und Hinweise zur baulichen Ausführung von Sichtschutzelementen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Lichtimmissionen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) aufgezeigt.
Festzuhalten bleibt nach Aussage der gutachterlichen Stellungnahme, dass aufgrund der baulichen Anordnung die Ausfahrt ein Konfliktpotenzial durch das Licht der Autoscheinwerfer birgt. Die in den Vorschriften genannten Beurteilungsmaßstäbe für stationäre Anlagen sind zwar nicht ohne weiteres auf bewegliche Lichtquellen übertragbar. Gleichwohl ergibt sich aus gutachterlicher Sicht, dass die Lichtimmissionen durch Autoscheinwerfer bei ungehinderter Anstrahlung eine erhebliche Belästigung im Sinne des BImSchG hervorrufen können, wenn dies nicht nur vereinzelt geschieht.
Die derzeitigen Planunterlagen zeigen, dass die Fahrzeuge beim Ausfahren das Parkhaus quer zum Straßenverlauf verlassen. Dabei erfolgt bis zu einem Abstand von rund 25 m zur

Fassade des Gebäudes Marienstraße 24 die Auffahrt aus dem Untergeschoss mit einer Steigung von 14 %. Bei einer Fahrzeugbewegung auf diesem Abschnitt ist die gegenüberliegende Wohnnutzung des 1. OG und zeitweise auch die des 2. OG betroffen. Die letzten rund 6 m der Ausfahrt (vor Erreichen des öffentlichen Straßenraums) verlaufen nahezu ebenerdig. Bei der Ausfahrt auf diesem Abschnitt ist weniger die Wohnnutzung als vielmehr das gegenüberliegende Einzelhandelsgeschäft betroffen, das jedoch nicht zu den schutzwürdigen Räumen zählt. Ferner legt die gutachterliche Stellungnahme dar, dass sofern eine erhebliche Belästigung der Wohnnutzung im 1. und 2. OG sicher ausgeschlossen werden soll, die gegenüberliegenden Wohnbereiche durch lichtundurchlässige Bauwerke (Abschirmungen) so zu verschatten sind, dass das Fahrlicht der Scheinwerfer ausfahrender Pkw nicht die Fenster anstrahlt. Im vorliegenden Fall kann bereits eine wesentliche Entschärfung durch getönte Glaselemente erreicht werden, die durchgängig in die Balkonbrüstung eingebaut werden.

Aus gutachterlicher Tätigkeit sind nur sehr wenige Beschwerden über den von Stellplätzen und Tiefgaragen ausfahrenden Pkw-Verkehr bekannt. Vor diesem Hintergrund kann anstelle einer sofortigen Umsetzung eine Verpflichtung zur nachträglichen Ausrüstung mit den o.g. getönten Glaselementen für den Fall von Beschwerden als Auflage in nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren in Betracht gezogen werden.
Die Wohnnutzung im 3. und 4. OG wird durch die Gebäudedecke über der Ausfahrt fast vollständig verschattet. Hier erscheinen aus gutachterlicher Sicht Abschirmungen nicht erforderlich. Durch den einfahrenden Verkehr werden keine kritischen Lichtimmissionen hervorgerufen. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte bestehen hinsichtlich einer Konfliktsituation mit möglichen Lichtimmissionen keine Bedenken zur Umsetzung der Planung.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wurde durch das Fachbüro Albers-Parken consulting alternativ zu der im Gutachten vorgeschlagenen Vorgehensweise die Installation eines Schnelllauftores empfohlen. In einer ergänzenden Stellungnahme kommt der Gutachter (TÜV Nord) zu dem Schluss, dass ein entsprechend angeordnetes Schnelllauftor geeignet ist, erhebliche Belästigungen der Wohnnutzung im 1. und 2. Obergeschoss durch Lichtimmissionen der ausfahrenden PKW zu vermeiden. Mit dieser in der Umsetzung befindlichen Maßnahme wird ausreichend Rücksicht bezüglich möglicher Lichtimmissionen genommen.

Bezüglich des Brandschutzkonzeptes für die Andienungsebene werden derzeit entsprechende Regelungen erarbeitet.

Der Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ liegt unter Berücksichtigung des Leitfadens der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) außerhalb von Achtungsabständen. Es werden somit angemessene Abstände zwischen schutzbedürftigen Gebieten und Betriebsbereichen nach der StörfallV (Rechtsgrundlage Art. 12 EU 96/82/EG i. V. m. § 50 BImSchG und KAS-18) eingehalten.

Aufgrund der vorgenannten Aspekte sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 326 aus Immissionsschutzsicht insgesamt als unbedenklich anzusehen.

8. Umweltbelange

8.1 Umweltprüfung

Als notwendiger Teil der Teil der Umweltprüfung wurde durch das Büro Gasse I Schumacher I Schramm Landschaftsarchitekten Partnerschaft Paderborn mbB ein Umweltbericht erarbeitet, der Bestandteil des Bebauungsplanes Nr.326 wird.

Im Umweltbericht wurden die Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Landschaftsbild und das kulturelle Erbe in ihrem Bestand aufgenommen und einschließlich der Empfindlichkeit der Schutzgüter gegenüber Veränderungen bzw. Beeinträchtigungen bewertet. In einem zweiten Schritt wurden die möglichen Auswirkungen während der Bau- bzw. der Betriebsphase auf die Schutzgüter abgeschätzt (Wirkprognose). Daraus ergibt sich abschließend die Erheblichkeit der Auswirkungen und Empfehlungen für Minimierungs- oder ggf. Vermeidungsmaßnahmen.
Da der Planungsbereich bereits vollständig bebaut ist, ist die Anwendung der Eingriffsregelung gem. BNatSchG nicht erforderlich.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 sind entsprechend der Aussagen des Umweltberichtes die Auswirkungen auf die zu prüfenden Schutzgüter nicht erheblich. Auch die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung (Bau- und Betriebsphase) geht von einer nicht vorhandenen Erheblichkeit bzw. Relevanz aus. Grünflächen sind nicht vorhanden und auch nicht geplant. Die wenigen im Bestand vorhandenen Beete und Kübel unterliegen einem gestalterisch-architektonischen Zweck und sind auch zukünftig vorgesehen.
Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 werden keine neuen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Somit werden auch keine neuen Kompensations- bzw. Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

8.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

Auf Basis der §§ 42 Abs. 1 und 5 und 43 Abs. 8 BNatSchG war eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Diese Prüfung wurde ebenfalls durch das Büro Gasse I Schumacher I Schramm Landschaftsarchitekten Partnerschaft Paderborn mbB erstellt und lag zum Zeitpunkt der Offenlage des Bebauungsplanes vor.
Der Planungsbereich ist komplett überbaut und fast vollständig versiegelt. Zudem weist der Bereich eine hohe Nutzungsintensität sowie eine hohe Frequentierung durch Bewohner und Besucher auf.
Entsprechend der erfolgten Untersuchung des Gebiets wurden in den Bestandsgebäuden zahlreiche potentiell als Fledermausquartiere geeignete Spaltenstrukturen z. B. hinter vorhandenen Attiken und Fassadenverkleidungen sowie an Säulen und Wänden der überbauten ehemaligen zentralen Busstation festgestellt. Für an Gebäuden brütende Vögel sind in der ehemaligen zentralen Busstation einige geeignete Nischen vorhanden. Die vorhandenen Gebäude (andere Biotopstrukturen bestehen nicht) bieten darüber hinaus nur ubiquitären (verbreiteten) Arten Brut- und Lebensraum. Als Nahrungshabitat ist der Geltungsbereich, wie auch die bebaute Umgebung, nur untergeordnet geeignet.

Auch insbesondere wegen der geringen Zahl nutzbarer Strukturen treten hinsichtlich des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG keine Verbotstatbestände ein, wenn die beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Bauzeitenregelung, notwendiges Maß der Beleuchtung, Vogelschutzverglasung) eingehalten werden.

8.3 Klima

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 werden lediglich Änderungen am Erschließungssystem, wie dem Wegfall der Zentralstation, eine neue Zu- und Abfahrt der Tiefgarage sowie die Zufahrt zum Andienungshof östlich der Zentralstation geregelt. Darüber hinaus werden die Neuausweisung von überbaubaren Flächen im Bereich der heutigen Zentralstation und kleinere Modifizierungen an bisherigen Bauflächen planungsrechtlich ermöglicht und abgesichert. Negative klimatische Auswirkungen sind mit diesen Maßnahmen nicht verbunden, da es sich um bereits bebaute und befestige Flächen handelt. Die vorgenannten Maßnahmen sind wegen der Aufgabe der Zentralstation und der Möglichkeit im Bereich der Verkehrsebene einen Nahversorger zu errichten, aus klimatischer Sicht sogar positiv zu beurteilen. So handelt es sich -wie zuvor beschrieben- um eine Nachnutzung bereits bebauter und versiegelter Flächen; es wird eine gute fußläufige Nahversorgung für die Bewohner der Innenstadt sichergestellt und damit die Notwendigkeit zur Neuausweisung eines Lebensmittelmarktes in anderen städtischen Bereichen, ggf. sogar in bisher unbebauten Bereichen (auf der grünen Wiese), vermieden.
Zur weiteren Minderung der Klimafolgen und zur ökologischen Aufwertung sollten im Zuge von künftigen Baumaßnahmen Einzelbäume (geeignete Laubbäume) gepflanzt werden. Wenn möglich sind darüber hinaus Pflanzbeete anzulegen, diese dienen zur Verbesserung des lokalen Klimas und können anteilig zur Versickerung genutzt werden.

8.4 Hochwasserschutz

Bei der Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen sind auch die Belange des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Königstraße aufgrund ihres natürlichen Gefälles und Verlaufes bei Starkniederschlagsereignissen als natürlicher Notwasserweg fungiert. Im Rahmen der Straßen- und Objektplanungen ist auf diese Situation ausreichend Rücksicht zu nehmen. So sollten die Straßenquerschnitte sowie zukünftige Eingangshöhen potentieller gewerblicher Nutzungen im Bereich der Königstraße den vorgenannten Sachverhalt entsprechend berücksichtigen und würdigen. Nähere Auskünfte hierzu erteilt der Stadtentwässerungsbetrieb der Stadt Paderborn (STEB).

9. Flächenbilanzierung

Der Planbereich weist eine Größe von 18.429 m² auf. Im Bereich der Verkehrsfläche werden 8.152 m² überbaubare Flächen sowie 10.277 m² Verkehrsflächen geregelt. Die Fußgängerebene weist 9.022 m² überbaubare Flächen sowie 4.490 m² Verkehrsflächen auf und im Bereich der Geschosse über der Fußgängerebene werden 9.694 m² überbaubare Flächen festgesetzt.

10. Hinweise / Sonstiges

Denkmalpflege/Gestaltungssatzung/ Archäologie

Auf das Erfordernis einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. § 9 DSchG NW im Falle von Veränderungen in der Nachbarschaft zu Denkmälern sowie auf die bestehende Satzung der Stadt Paderborn v. 14.05.1990 über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen und Werbeanlagen, insbesondere auf den § 5 (besondere Anforderungen an das Gebiet I im Kernbereich) wird hingewiesen.

Um archäologisch relevante Fragestellungen (Untersuchungen im Vorfeld) zu klären, ist mindestens 4 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten, welche mit Eingriffen in den Boden verbunden

sind, die LWL -Archäologie für Westfalen - Stadtarchäologie Paderborn, Museum in der Kaiserpfalz, Am Ikenberg, 33098 Paderborn, Tel.: 05251 207 – 7105, Fax: 05251 69317-99, E-Mail: lwl-archaeologiepaderborn@lwl.org, schriftlich zu kontaktieren.
Wenn bei Erdarbeiten kultur- oder erdgeschichtliche Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) entdeckt werden, ist nach §§ 15 und 16 des Denkmalschutzgesetzes die Entdeckung unverzüglich der LWL-Archäologie für Westfalen/Stadtarchäologie Paderborn (o.g. Kontaktdaten) anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten.

Kampfmittelfunde
Sollten bei den Ausschachtungsarbeiten verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen auftreten, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die örtliche Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

Regelungen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
Beim Umbau oder Abriss eines Gebäudes ist das betreffende Gebäude vor Durchführung der Maßnahme auf das Vorkommen europäisch geschützter Tierarten insbesondere auf Fledermäuse zu untersuchen.

Vogelschutz
Große Glasflächen sind so auszuführen, dass Vogelkollisionen vermieden werden.

Richtfunktrassen/Bauhöhen
Das Plangebiet wird von raumbedeutsamen Richtfunktrassen tangiert.
Um mögliche Interferenzen der Richtfunktrassen zu vermeiden, sind technische Anlagen wie z. B. Baukräne, Antennen etc. mit einer Höhe von mehr als 42 m mit dem Betreiber der Richtfunktrassen abzustimmen. Der Betreiber der Richtfunktrassen (Stand: Februar 2015) ist der städtebaulichen Begründung zu entnehmen. Weitergehende Informationen zu Betreibern von Richtfunktrassen sind bei der Bundesnetzagentur einzuholen.

Überflutungsvorsorge bei extremen Niederschlagsereignissen
Bei Starkregenereignissen fließen aufgrund der vorhandenen Topographie der Königstraße verstärkt Oberflächenwassermengen aus den angrenzenden Einzugsgebieten ab.
Zum Schutz vor Überflutungen bei Starkregen hat jeder Grundstückseigentümer eigenverantwortlich Objektschutzmaßnahmen zu treffen. Nähere Auskünfte hierzu erteilt der Stadtentwässerungsbetrieb der Stadt Paderborn (STEB).

Schutz vor Rückstau / Rückstauebene
Bei der Errichtung der Bebauung und der Grundstücksgestaltung (Zugänge, Lichtschächte, Einfahrten etc.) ist die Rückstauebene zu beachten. Unter der Rückstauebene liegende Räume und Entwässerungseinrichtungen müssen gegen Rückstau gesichert werden. Die Definition der Rückstauebene ergibt sich aus der aktuellen Abwassersatzung der Stadt Paderborn.

11. Bestandteile des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 326 „Königsplätze“ besteht aus der Bebauungsplanzeichnung sowie der Begründung.

12. Bodenordnung

Eine Bodenordnung nicht erforderlich. Das Plangebiet ist vollständig bebaut und Nachnutzungen werden durch entsprechende Verträge geregelt.

13. Gesamtabwägung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 wird die städtebauliche und gestalterische Aufwertung sowie die planungsrechtliche Absicherung der angestrebten Attraktivierung des Quartiers Königsplätze angestrebt. Im Bereich der Verkehrsebene wird neben der Ausweisung von Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung insbesondere die Ausweisung neuer Bauflächen vorgesehen. Hier kann sich z. B. ein für notwendig erachteter Nahversorgungsbetrieb als Lebensmittelvollsortimenter ansiedeln. Die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 angestrebte neue städtebauliche Situation ist für die Handelslage Westernstraße/Königstraße und Marienstraße sowie die einzelnen Immobilien bzw. Nutzungen und damit für die Attraktivität der Innenstadt insgesamt besonders bedeutsam. Mit den zuvor beschriebenen Maßnahmen kann eine erheblich verbesserte Standortqualität ermöglicht werden, die sich städtebaulich positiv auf den bestehenden und zukünftigen Einzelhandel auswirkt und damit zur Aufwertung der Gesamtsituation beiträgt.
Der zentrale Gesichtspunkt einer städtebaulichen Aufwertung und Attraktivierung der Königsplätze sowie des angrenzenden Umfeldes kann mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 veranlasst und gefördert werden. Dabei ist nicht auszuschließen, dass hierbei nicht alle privaten Interessen und Belange im vollen Umfang berücksichtigt werden können.

Festzuhalten ist aber, dass die Stadt Paderborn im Rahmen der gebotenen Abwägung der unterschiedlichen Belange zum einen das öffentliche Interesse durch die Schaffung neuer Verkaufsflächen eine Aufwertung der Königsplätze erreicht und zu einer wesentlichen und wichtigen städtebaulichen Aufwertung der örtlichen Situation beiträgt. Um das Plangebiet in der gewünschten Form zu entwickeln, sind die getroffenen Festsetzungen sinnvoll, folgerichtig und städtebaulich vertretbar. In der Abwägung der unterschiedlichen Belange genießt die geplante städtebauliche Entwicklung Vorrang. Deshalb müssen ggf. im konkreten Einzelfall die privaten Interessen zurückstehen bzw. können nicht vollumfänglich Berücksichtigung finden.

II. Monitoring

Seit der BauGB-Novelle 2004 sind die Gemeinden verpflichtet, die erheblichen Auswirkungen der Durchführung von Bauleitplänen auf die Umwelt zu überwachen (§ 4 c BauGB). Diese Überwachung soll dazu dienen, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und Abhilfemaßnahmen zu treffen.
Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 326 „Königsplätze“ ist lediglich eine Modifizierung von Verkehrsflächen und eine geringfügige Ausweisung neuer überbaubarer Bereiche vorgesehen. Nachgeschaltete Überwachungsmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Aufgestellt:

Paderborn, Januar 2022
Stadtplanungsamt

i. A.

Frank Thomas

gesehen:

Claudia Warnecke
Technische Beigeordnete