Anlage

A	**239. Änderung des Flächennutzungsplans „Wohnen an der Loheide“ und** **Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“** A.1 Auswertung der Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB A.2 Auswertung der Stellungnahmen aus den Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB A.3 Verwaltungsinterne Empfehlungen und Änderungsvorschläge A.4 Übersicht: redaktionelle Ergänzungen und Änderungen der Planunterlagen nach der Offenlage Planungsstand: Satzung, Januar 2017

Allgemeines:

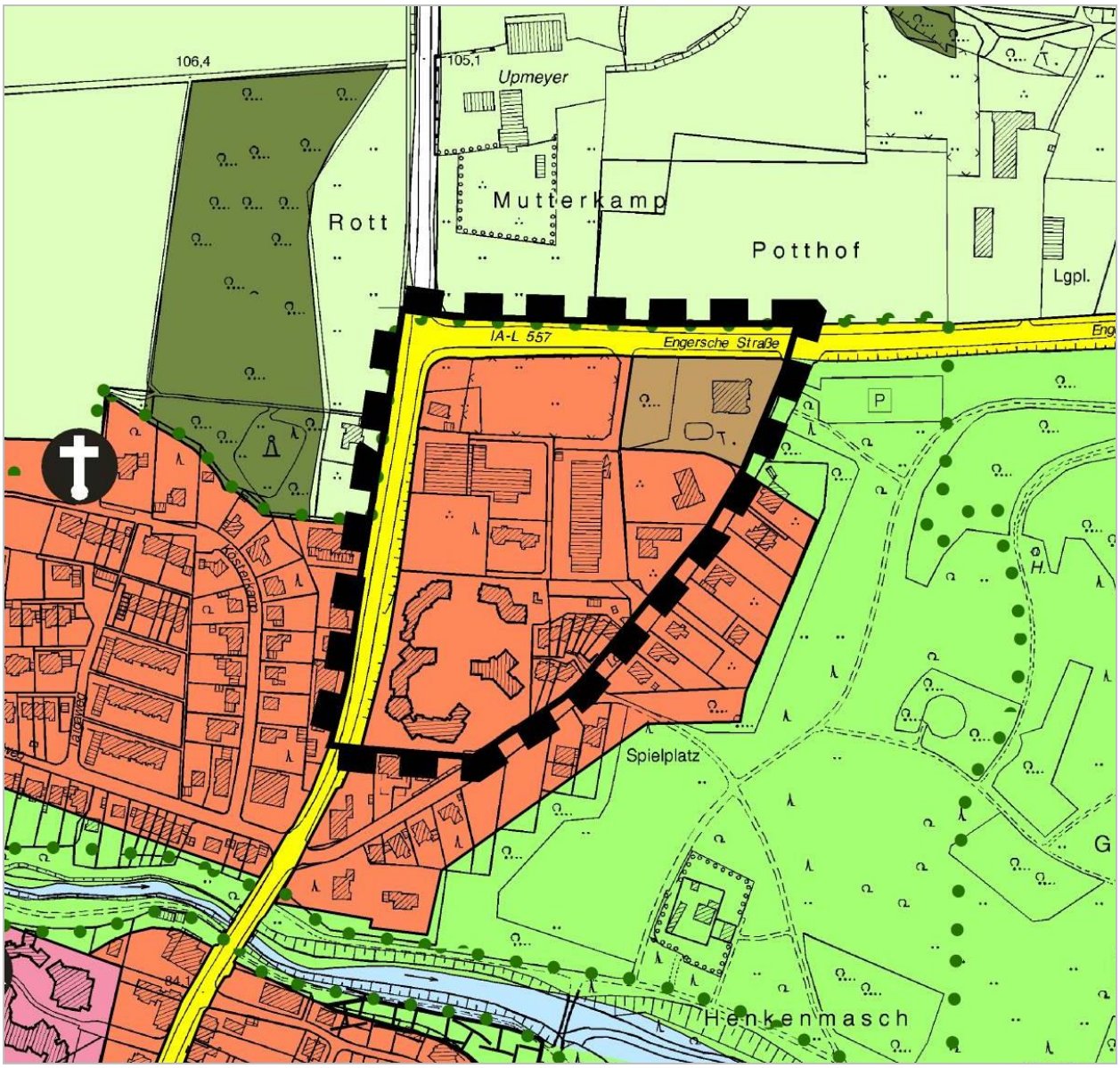
Die Bezirksvertretung Jöllenbeck und der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld haben am 18.06./27.08.2015 bzw. am 08.09.2015 über die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“ sowie die 239. FNP-Änderung „Wohnen an der Loheide“ im Parallelverfahren auf Grundlage der Vorentwurfsunterlagen beraten und die Beschlüsse zur Einleitung der Bauleitplanverfahren sowie zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß BauGB gefasst. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB erfolgte durch einen Unterrichtungs- und Erörterungstermin am 27.01.2016 in der Realschule Jöllenbeck, Dörpfeld Straße 8 sowie durch die Möglichkeit vom 18.01. - 05.02.2016 schriftlich oder zur Niederschrift Stellungnahmen abzugeben. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (1) BauGB vom 06.08.2015 - 17.09.2015 um Stellungnahme gebeten.

Über die eingegangenen Stellungnahmen ist in den Sitzungen der Bezirksvertretung Jöllenbeck am 16.06.2016 bzw. im Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bielefeld am 28.06.2016 beraten sowie die Offenlage der Entwürfe der 239. FNP-Änderung und des Bebauungsplans Nr. II/V 8 beschlossen worden. Die öffentliche Auslegung fand anschließend in der Zeit vom 22.07.2016 bis einschließlich 29.08.2016 statt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08.07.2016 um Stellungnahme gebeten.

Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligungsschritte sowie der Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB vorgetragenen Stellungnahmen sind in den folgenden Tabellen unter den Punkten A.1 und A.2 zusammengefasst. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit werden die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und die Stellungnahmen der Fachbehörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange durchlaufend nummeriert. Anschließend werden die Anregungen oder Ergänzungsvorschläge der Verwaltung behandelt (Punkt A.3). Die Auswertung der Anregungen und Hinweise erfolgt insgesamt unter städtebaulichen Gesichtspunkten. Die sich aus den nachfolgenden Beratungsvorschlägen ergebenden begrenzten redaktionellen Ergänzungen und Änderungen in den Planunterlagen nach der Offenlage werden zwecks Nachvollziehbarkeit unter Punkt A.3.4 zusammengefasst.

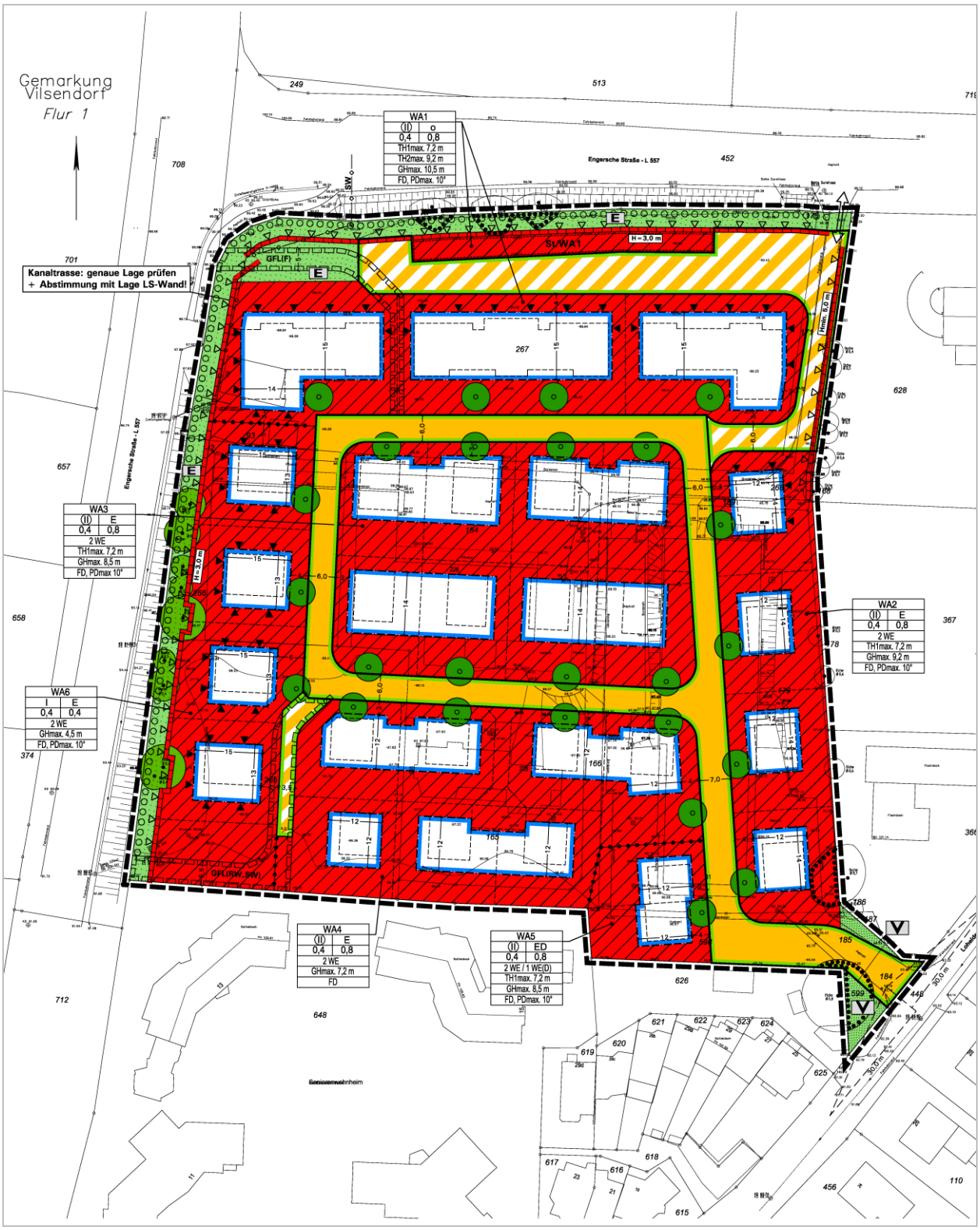
Aufgrund der zeitgleichen Durchführung der Verfahrensschritte sind i. W. zu beiden Planverfahren (239. FNP-Änderung und Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/V 8) Stellungnahmen vorgetragen worden. Eine „Trennung“ der Stellungnahmen zu den einzelnen Planverfahren ist daher nur unzureichend möglich. Es wird somit soweit erforderlich in den einzelnen Stellungnahmen der Verwaltung bzw. bei der Berücksichtigung der vorgetragenen Hinweise, Anregungen und Stellungnahmen in der Planung auf ihre Bedeutung für das jeweilige Planverfahren eingegangen.

239. Flächennutzungsplan-Änderung „Wohnen an der Loheide“ – Vorentwurf



Planungsstand Vorentwurf Juli 2015

Bebauungsplan Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“ – Nutzungsplan Vorentwurf



Planungsstand Vorentwurf Juli 2015

A.1
Auswertung der Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 (1), 4 (1) BauGB

Im Rahmen der **frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung** zur 239. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. II/V 8 sind die in Tabelle A.1.1 zusammengefassten mündlichen und schriftlichen Äußerungen vorgetragen und ausgewertet worden.
Im Anschluss wird in Tabelle A.1.2 die Berücksichtigung **fachbehördlicher Anregungen** im Planentwurf für die 239. FNP-Änderung und den Bebauungsplan Nr. II/V 8 dargelegt.

A.1.1 Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur 239. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. II/V 8

Lfd. Nr.	Äußerungen der Öffentlichkeit (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung
1	Unterrichtungs- und Erörterungstermin mit Gelegenheit zur Äußerung am 27.01.2016 (siehe auch Anlage zu A.1.1) In der Versammlung wurden zunächst Verfahrensablauf, Planungsanlass, geplante Geltungsbereiche der 239. FNP-Änderung und des Bebauungsplans Nr. II/V 8 sowie die städtebaulichen Rahmenbedingungen, Ziele der Bauleitplanungen und das Plankonzept erläutert. Die anschließend durch die Bürgerinnen und Bürgern gestellten Verständnisfragen und vorgetragenen Anregungen bezogen sich insbesondere auf die verschiedenen Belange von Verkehr und Erschließung (Erschließungsoptionen des Plangebiets allgemein, Knotenpunkt Engersche Straße/Loheide, Ausbau der Loheide, künftiges Verkehrsaufkommen). Auch die derzeit bestehende Stellplatzproblematik i. V. m. mit dem Naherholungsgebiet Obersee wurde thematisiert. Zudem hat der Betreiber des benachbarten Hotels im Rahmen der Veranstaltung darauf hingewiesen, dass eine seinerseits geplante ergänzende Nutzung zum Hotel auf dem Grundstück Loheide 35 in der FNP-Änderungsplanung nicht ausreichend berücksichtigt wird. Angeregt wurde eine entsprechende Erweiterung der gemischten Baufläche im FNP.	Die in der Versammlung gestellten planungsrelevanten Fragen und Anregungen wurden durch Verwaltung und Planer, soweit nach Planungsstand Vorentwurf möglich, beantwortet. In diesem Rahmen wurde v. a. auch auf die im Vorfeld bereits geprüften Erschließungsvarianten und die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche mit dem betroffenen Straßenbaulastträger eingegangen. Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass die wichtigen planerischen Fragestellungen wie verkehrliche Erschließung, Immissionsschutz etc. im Zuge der Planbearbeitung weiter geprüft und ausgearbeitet werden. Hinsichtlich möglicher Nutzungen auf dem Grundstück Loheide 35 ist festzuhalten, dass die Bestandssituation eine Gemengelage von Wohn- und Gewerbenutzungen darstellt, die nach § 34 BauGB zu bewerten ist. Im Rahmen der erforderlichen Genehmigungsanträge ist u. a. die Verträglichkeit mit den benachbarten Nutzungen nachzuweisen. Aufgabe des FNP ist die vorbereitende Bauleitplanung. Er soll gemäß § 5 (1) BauGB die Art der Bodennutzung in ihren Grundzügen darstellen, die Darstellungen sind insofern nicht parzellenscharf. Direkte Auswirkungen auf künftige Vorhaben, die gemäß § 34 BauGB innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile zulässig sind, gehen von den FNP-Darstellungen nicht aus. Die bisher dargestellte gewerbliche Baufläche im Bereich Engersche Straße/Loheide entspricht in erheblichem Maße nicht dem Bestand und soll angesichts der auch langfristig schwierigen Umsetzbarkeit entsprechend aufgegeben werden. Der Bereich des parallel aufzustellenden Bebauungsplans soll künftig zusammen mit den hieran südlich und z. T. östlich anschließenden Wohnnutzungen im FNP als Wohnbaufläche dargestellt werden. (Wohn-)Verträgliche Gewerbenutzungen sollen sich aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen künftig nur noch zur Landesstraße im Norden orientieren, entsprechend

		ist im Bereich des Hotel-/Restaurantbetriebs die Darstellung einer gemischten Baufläche geplant. Hieran soll aus den genannten Gründen festgehalten werden. Zusammenfassend werden Fragen und Anregungen **zur Kenntnis** genommen. Die fachlichen Fragen werden im Bebauungsplanentwurf aufgegriffen. Die Planverfahren zur 239. FNP-Änderung sowie zur Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/V 8 sollen fortgesetzt werden.
2	Anwohner/in der Loheide, südlich des Plangebiets, Schreiben vom 20.01.2016 Es werden folgende Fragen gestellt: 1. Wird das Regenrückhaltebecken weiterhin geplant und wo? 2. Ist ein Bürgersteig an der östlichen Seite der Engerschen Straße geplant, da hier für die neu geplanten Häuser scheinbar Zugänge (durch Pfeil gekennzeichnet) bekommen. 3. Bekommt die Loheide einen Bürgersteig im Teil nördlich der Absperrung? 4. Was ist in dieser Hinsicht im südlichen Teil geplant? 5. Bleibt die Sperre in der Mitte der Loheide bestehen?	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8 und wird **zur Kenntnis** genommen. Zu 1: Das Plangebiet befindet sich in einer genehmigten Mischwasserkanalisation, in der das gesamte Plangebiet als Gewerbefläche berücksichtigt wurde. Durch die Umnutzung zu einem Wohngebiet kommt es gegenüber der Genehmigungsplanung zu einer Verringerung der möglichen Flächenversiegelung. Nach Erörterungen mit den zuständigen Fachämtern soll das aus dem Plangebiet anfallende Niederschlagswasser dieser vorhandenen Mischwasserkanalisation zugeleitet werden. Eine Rückhaltung von Regenwasser im Plangebiet über ein Rückhaltebecken wird danach entgegen den ersten Überlegungen nicht mehr erforderlich. Zu 2: Entlang der östlichen Seite der außerhalb des Plangebiets liegenden Engerschen Straße ist kein Bürgersteig im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung vorgesehen. Zur Engerschen Straße ist für einen wirksamen Lärmschutz eine geschlossene Lärmschutzwand erforderlich, so dass hier auch keine Zugänge möglich sind. Im Nordwesten wird jedoch ein Durchgang zur Ampelanlage zwecks gefahrloser Querung der Engerschen Straße berücksichtigt. Die im Vorentwurf enthaltenen „Pfeile“ im Nutzungsplan kennzeichnen die Vorbelastung der betroffenen Baukörper durch Verkehrslärm, hier ist ergänzend zur Lärmschutzwand passiver Schallschutz durch z. B. entsprechende Grundrisslösungen erforderlich. Zu 3, 4 und 5: Die Loheide sowie deren Ausbauplanungen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planungen. Eine Veränderung zur heutigen Situation mit bestehender Durchfahrtsperre soll nicht erfolgen, im Bebauungsplan können hierzu aber keine Regelungen getroffen werden. Zusammenfassend wurden keine der Planung entgegenstehenden Belange vorgetragen, das Planverfahren soll fortgesetzt werden.

3	Anwohner/in der Engerschen Straße, nördlich des Plangebiets, Stellungnahme zur Niederschrift vom 21.01.2016 Es wird auf den privaten Schmutzwasserkanal hingewiesen, der die nordwestliche Ecke des Plangebiets tangiert. Es wird um Berücksichtigung bei der Planung gebeten, insbesondere darum, dass bei der Gründung für die vorgesehene Lärmschutzwand der Kanal nicht beschädigt wird.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Nach Aussage des Umweltbetriebs/Stadtentwässerung soll der private Schmutzwasserkanal nach Unterquerung der Engerschen Straße an die geplante öffentliche Mischwasserkanalisation in der privaten Verkehrsfläche und in dem hieran anschließenden Fuß-/Radweg angeschlossen werden, so dass die verbleibende private Schmutzwasserkanalisation in der Fläche des Plangebiets dann entfallen kann. Die Wegeverbindung ist in diesem Bereich daher in einer Mindestbreite von 4 m als befahrbarer Weg auszuführen. Zur planungsrechtlichen Sicherung dieser vom Fachamt vorgeschlagen Lösung wird das bislang im Bebauungsplan zwischen dem westlichen und mittleren Baufenster im WA1 vorgesehene Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit auf 4 m erweitert und zusätzlich mit Leitungs-, Unterhaltungs- und Betretungsrechten zu Gunsten der Nutzungsberechtigten sowie der Stadt Bielefeld und der weiteren Ver- und Entsorgungsträger belastet. Der im nördlichen Plangebiet bis zum Anschluss an die geplante Mischwasserkanalisation verbleibende Teil des privaten Schmutzwasserkanals wird ebenso mit einem Leitungsrecht im Bebauungsplan-Entwurf berücksichtigt. Die Ableitung des Schmutzwassers kann somit weiterhin sachgerecht gewährleistet und ein Konflikt mit der geplanten Lärmschutzwand vermieden werden. Es wird aber ergänzend darauf hingewiesen, dass allein der Eintrag eines Wegerechts in den Bebauungsplan dieses Leitungsrecht nicht begründet, sondern eine weitere Absicherung durch Abstimmung mit der Projektplanung und durch grundbuchliche Eintragung erforderlich wird. Der Stellungnahme wird insofern **gefolgt.** Das Planverfahren soll unter Berücksichtigung der zum Entwurf aufgenommenen Punkte fortgesetzt werden.
4	Interessenten für ein Grundstück im Baugebiet, Schreiben vom 02.02.2016 und 04.02.2016 Bezug genommen wird auf die Aussagen des benachbarten Hotelbetreibers im Rahmen des Unterrichtungstermins. Dessen Aussagen hinsichtlich einer geplanten gewerblichen Nutzung auf dem Grundstück Loheide 35 i. V. m. dem benachbarten Hotel irritieren. Befürchtet wird eine Wertminderung der neuen Wohngrundstücke bei einer nicht privaten Nutzung dieses	Die Stellungnahme bezieht sich auf die 239. FNP-Änderung und den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Bezüglich einer möglichen Nutzungsänderung auf dem Grundstück Loheide 35 durch Erweiterung des Hotel-/Restaurantbetriebs liegen dem Bauamt noch keine verbindlichen Antragsunterlagen über eventuelle Vorhaben auf dem Flurstück Nr. 367 vor, insofern kann eine Berücksichtigung im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung nicht erfolgen. Die vorliegende Planung hat aber grundsätzlichen den im Norden auf Flurstück Nr. 628 bestehenden Hotel-/Restaurantbetrieb zu berücksichtigen. Ein in

	Objekts. Das Wohnen neben einem benachbarten Gastronomiebetrieb mit Lärmbelastungen wird abgelehnt. Angeregt wird daher, bei der bisherigen Planung zu bleiben und das Objekt Loheide Nr. 35 als Wohngebietsnutzung zu belassen und eine gewerbliche/gastronomische Nutzung nicht zu ermöglichen. Bei einer entsprechenden gastronomischen Nutzung wird eine maßgebliche Beeinträchtigung der Altanlieger und der neuen Bewohner im Wohngebiet befürchtet. Neben ungeplanten Lärmbelästigungen (z. B. Außengastronomie) würden sich auch die Befürchtungen der Anwohner bzgl. Durchfahrtsverkehr und Parkmöglichkeiten drastisch verstärken.	diesem Zusammenhang eingeholtes Gutachten belegt, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags im Plangebiet sicher eingehalten und um mindestens 5 dB(A) unterschritten werden. In der Nachtzeit werden auf Teilflächen im östlichen Randbereich die Richtwerte der TA Lärm durch den Parkplatzbetrieb um bis zu 5 dB(A) überschritten und bewegen sich somit im mischgebietsverträglichen Bereich. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch hier sichergestellt, zur umfassenden Information werden im Bebauungsplan die betroffenen Flächen kenntlich gemacht. Auf die weiteren Bereiche im Plangebiet wirkt sich der bestehende Hotel-/Gastronomiebetrieb nicht aus. Der Bereich zwischen Loheide und Engersche Straße ist heute planungsrechtlich als Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu bewerten und stellt eine Gemengelage von Wohn- und Gewerbenutzungen dar. Die Bebauung östlich entlang der Loheide ist durch einen Bebauungsplan aus den 1970er Jahren als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. II/V 8 erfasst weder den Hotel-/Restaurantbetrieb (Flurstück Nr. 368) noch das hieran südlich anschließende Grundstück Loheide 35 (Flurstück Nr. 367). Dieser Bereich ist somit weiterhin als Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu bewerten. Für das denkmalgeschützte Gebäude Loheide 35 sind bislang ausschließlich Wohnnutzungen genehmigt, zudem liegt eine positiv beschiedene Bauvoranfrage für eine Wohnnutzung westlich des Bestandsgebäudes vor. Insofern sind vor Realisierung einer eventuellen Erweiterung des gastronomischen Angebots o. Ä. auf diesem Grundstück zunächst eine Nutzungsänderung und eine Baugenehmigung zu beantragen. In diesem Rahmen ist auch die Verträglichkeit mit den benachbarten Nutzungen (u. a. Immissionen, Erschließung) nachzuweisen. Zusammenfassend wurden keine der Planung entgegenstehenden Belange vorgetragen, das Planverfahren soll fortgesetzt werden.
5	Grundstückseigentümer/in an der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 05.02.2016 Auf das eigene Wohn- und Geschäftshaus mit Anschluss an die Loheide wird hingewiesen. Mit der Planung für das neue Wohngebiet werden nicht hinnehmbare Einschränkungen des Anliegergebrauchs an der Straße „Loheide“ verbunden. Zudem wird durch den zunehmenden Verkehr eine unzumutbare Lärmbelästigung für die Wohnnutzung befürchtet.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Verkehrslärm: Das betroffene Gebäude der Einwender wurde mit einer Entfernung von ca. 90 m südlich der L 557 errichtet und wird vom Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/III/2/46.00 erfasst, der hier ein allgemeines Wohngebiet (WA) festsetzt. Im Zuge der Planung wurde eine gutachterliche Untersuchung eingeholt, in der u. a. die Auswirkungen des durch die Planung verursachten Verkehrslärms geprüft wurden. Die gutachterlichen Untersuchungen zeigen, dass das betroffene Gebäude bereits im Be-

	Es wird vorgetragen, dass die Loheide bereits heute an ihrer Leistungsgrenze angelangt ist, da der Anschluss des Verkehrs auf die Engersche Straße wegen der dortigen verkehrlichen Situation gerade zu Stoßzeiten nahezu unmöglich ist. Weiterer erheblicher hinzukommender Verkehr würde dazu führen, dass das Grundstück der Einwender aufgrund ständigen Rückstaus kaum noch erreichbar wäre. Damit werden insbesondere die Vermietbarkeit des Objekts und auch die Ausnutzung im Rahmen der eigenen beruflichen Nutzung unzumutbar erschwert. In den bisherigen Planunterlagen ist eine Untersuchung der derzeitigen Verkehrsbelastung der Loheide unter besonderer Berücksichtigung der Einmündungssituation auf die bereits jetzt stark überlastete Engersche Straße und auch unter Betrachtung des hinzukommenden Verkehrs noch nicht umfangreich erfolgt. Gefordert wird die Erstellung eines angemessenen Verkehrskonzepts im Rahmen einer Begutachtung. Ggf. ist nach einer anderen Zuwegung zu suchen. Zudem kommt noch die geplante Erweiterung des Hotelbetriebs. Es wird um Auskunft darüber gebeten, auf welche Art und Weise die Stadt Bielefeld versucht hat, mit Straßen.NRW als Straßenbaulastträger der Landesstraße über eine andere Zuwegung des Baugebiets zu verhandeln und was diesbezüglich genauer Verhandlungsstand ist.	stand trotz der von der Engerschen Straße abgerückten Lage i. W. noch vom Verkehrslärm dieser Landesstraße beeinflusst wird. Die idealtypischen Lärmpegelwerte der DIN 18005 für WA-Gebiete tags/ nachts von 55/45 dB(A) werden an den am stärksten betroffenen Nord- und Nordwestfassaden im Bestand überschritten, ansonsten aber eingehalten. An den am stärksten betroffenen Fassadenseiten werden heute mischgebietstypische Lärmpegel erreicht. Gemäß ständiger Rechtsprechung sind gesunde Wohn-/Arbeitsverhältnisse in diesem Rahmen gewahrt. Bei Umsetzung der Planung wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Loheide in etwa verdoppeln, der Lkw-Verkehr aber zurückgehen, insofern wird die Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) nach Rücksprache mit dem Gutachter nicht erreicht. Grundsätzlich wird sich die bestehende Lärmbelastung gegenüber der Bestandssituation nur geringfügig verändern. Die Größenordnung von insgesamt ca. 400 Kfz entspricht zudem in etwa dem Verkehrsaufkommen einer Wohnstraße, Anhaltspunkte für eine unzumutbare Lärmbelastung durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/V 8 sind vor diesem Hintergrund insgesamt nicht erkennbar. Gesunde Wohn-/Arbeitsverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Verkehrsuntersuchung: Die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens ist auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/ Empfehlungen sachgerecht erfolgt, vom Fachamt geprüft und bestätigt worden. Im Ergebnis ist infolge der Planung mit einem Mehrverkehr von rund 200 Kfz/Tag zu rechnen, dagegen entfällt der bisherige gewerbliche Verkehr. Die Loheide selbst ist ausreichend leistungsfähig, diesen Mehrverkehr aufzunehmen. Knotenpunkt Loheide/Engersche Straße: Grundsätzlich kann es v. a. in der morgendlichen Spitzenstunde zu einem Rückstau auf der Loheide kommen. Basierend auf Erfahrungswerten anderer Planvorhaben im Stadtgebiet wird die Ausfahrt aus der Straße Loheide nach Einschätzung des Fachamts hierdurch aber nicht überlastet. Zur sicheren Bewertung der konkreten örtlichen Situation wird im weiteren Planverfahren eine ergänzende gutachterliche Prüfung der Verkehrsabwicklung eingeholt. Hotel-/Restaurantbetriebserweiterung: Bezüglich einer möglichen Nutzungsänderung auf dem Grundstück Loheide 35 durch Erweiterung des Hotel-/Restaurantbetriebs liegen dem Bauamt noch keine verbindlichen Antragsunterlagen über eventuelle Vorhaben auf dem Flurstück Nr. 367 vor, insofern kann eine Berücksichtigung im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung nicht erfolgen. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr.

		II/V 8 erfasst weder den Hotel-/Restaurantbetrieb (Flurstück Nr. 368) noch das hieran südlich anschließende Grundstück (Flurstück Nr. 367), auf dem ggf. eine Nutzungsänderung erfolgen soll. Dieser Bereich ist planungsrechtlich (weiterhin) als Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu bewerten. Für das dort betroffene denkmalgeschützte Gebäude sind bislang ausschließlich Wohnnutzungen genehmigt, zudem liegt eine positiv beschiedene Bauvoranfrage für eine Wohnnutzung westlich des Bestandsgebäudes vor. Insofern sind vor Realisierung einer eventuellen Erweiterung des gastronomischen Angebots o. Ä. auf diesem Grundstück zunächst eine Nutzungsänderung und eine Baugenehmigung zu beantragen. In diesem Rahmen ist auch die Verträglichkeit mit den benachbarten Nutzungen (u. a. Immissionen, Erschließung) nachzuweisen. Alternative Erschließung: Hinsichtlich einer alternativen Erschließung des Plangebiets von Norden gab es bereits seit 2010 Gespräche mit Straßen.NRW – zunächst durch verschiedene Investoren und Planer. Seit Mai 2014 wurde aufgrund der zuvor negativ verlaufenden Verhandlungen seitens des Bauamts schriftlich und telefonisch – im Dezember 2015 auch persönlich durch den Dezernenten Herrn Moss – versucht, eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets zu erwirken. Aber auch diese Vorstöße hatten keinen Erfolg. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine weitere Zufahrt des Baugebiets an die Engersche Straße zwar wünschenswert, aber mit Blick auf die Abstimmungsergebnisse mit Straßen.NRW nicht umsetzbar ist. Hiervon ausgenommen ist eine Notzufahrt für die Feuerwehr im Norden im Bereich der heute bestehenden Betriebszufahrt. Die vorgetragene Kritik ist mit Blick auf die geschilderten Rahmenbedingungen insofern verständlich, muss aber in Bezug auf die hier vorliegende Bauleitplanung zurückgewiesen werden. Die Erschließung des Baugebiets ist grundsätzlich gesichert, das Planverfahren soll unter Berücksichtigung der genannten Punkte fortgesetzt werden.
6	Anwohner/in der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 05.02.2016 Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine Zufahrtsmöglichkeit zum neu geplanten Wohngebiet von der Engerschen Straße aus nicht möglich sein soll. Die hierzu vorgebrachten Gründe, werden als nicht stichhaltig bewertet. Es wird befürchtet, dass sich aufgrund des vielen Durchgangsverkehrs von der oberen Loheide die Wohnqualität drastisch verschlechtern	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Die Engersche Straße ist als Landesstraße klassifiziert, Straßenbaulastträger ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW. Das Plangebiet grenzt an die Engersche Straße außerhalb einer festgesetzten Ortsdurchfahrt (sog. „freie Strecke“), insofern bedarf es bei der Anlage neuer oder der wesentlichen Änderung bestehender Zufahrten nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW (StrWG NRW) der Zustimmung des Landesbetriebs. Dieser hat bereits

	wird. Es wird daher darum gebeten, die Ablehnungsgründe noch einmal zu überdenken und den Anwohnern den zukünftig geplanten Durchgangsverkehr zu ersparen.	im Zuge früherer Planungsansätze mitgeteilt, dass die nördliche Bestandszufahrt zum Plangebiet mit der Nutzungsänderung von Gewerbe zu Wohnen ihren Bestandsschutz verliert und geschlossen werden muss. Die Stadt Bielefeld hat die vorliegende Plansituation einschließlich der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge mit Straßen.NRW mehrfach erörtert – telefonisch, schriftlich und im Rahmen eines Abstimmungstermins auf Leitungsebene. Im Ergebnis hält der Straßenbaulastträger aber an den früheren Einschätzungen fest, eine straßenrechtliche Zustimmung nach dem StrWG NRW wird daher seitens des Straßenbaulastträgers abgelehnt. Die Stadt Bielefeld hat angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Das gewünschte Ergebnis konnte hierbei jedoch nicht erzielt werden. Die Ablehnung einer zusätzlichen Anbindung des Plangebiets an die Engersche Straße muss insofern akzeptiert werden. Hingewiesen wird zudem auf die Stellungnahme seitens Straßen.NRW im Zuge der frühzeitigen Beteiligung. Bedenken gegen den geplanten Anschluss des Wohngebiets über die Loheide wurden hier nicht vorgetragen (s. Stellungnahme lfd. Nr. 12). Das Plangebiet soll über einen Erschließungsring im Bereich der heutigen Zufahrt an die Loheide in Richtung Norden angeschlossen werden. Die auf der Loheide eingerichtete Umlaufschranke nach Süden soll beibehalten werden, im Bebauungsplan kann hierzu aber keine Regelung getroffen werden. Durchgangsverkehre durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind insofern (weiterhin) nicht möglich. Die heute vorhandene Belastung durch den gewerblichen Verkehr mit auch größeren Lkw sowie auch eine Erhöhung dieser Verkehre infolge einer möglichen Nutzungsintensivierung auf dem Betriebsgelände sind bei Umsetzung der Planung nicht mehr zu erwarten. Über die Loheide werden dann nur noch wohngebietstypische Verkehre abgewickelt. Das betroffene Gebäude der Einwender wurde mit einer Entfernung von ca. 90 m südlich der L 557 errichtet und wird vom Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/III/2/46.00 erfasst, der hier ein allgemeines Wohngebiet (WA) festsetzt. Im Zuge der Planung wurde eine gutachterliche Untersuchung eingeholt, in der u. a. die Auswirkungen des durch die Planung verursachten Verkehrslärms geprüft wurden. Die gutachterlichen Untersuchungen zeigen, dass das betroffene Gebäude bereits im Bestand trotz der von der Engerschen Straße abgerückten Lage i. W. noch vom Verkehrslärm dieser Landesstraße beeinflusst wird. Die idealtypischen Lärmpegelwerte der DIN 18005 für WA-Gebiete tags/nachts von 55/45 dB(A) werden an den am stärksten

		betroffenen Nord- und Nordwestfassaden im Bestand überschritten, ansonsten aber eingehalten. An den am stärksten betroffenen Fassadenseiten werden heute mischgebietstypische Lärmpegel erreicht. Gemäß ständiger Rechtsprechung sind gesunde Wohn-/Arbeitsverhältnisse in diesem Rahmen gewahrt. Bei Umsetzung der Planung wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Loheide in etwa verdoppeln, der Lkw-Verkehr aber zurückgehen, insofern wird die Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A) nach Rücksprache mit dem Gutachter nicht erreicht. Grundsätzlich wird sich die bestehende Lärmbelastung gegenüber der Bestandssituation nur geringfügig verändern. Die Größenordnung von insgesamt ca. 400 Kfz entspricht zudem in etwa dem Verkehrsaufkommen einer Wohnstraße, Anhaltspunkte für eine unzumutbare Lärmbelastung durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/V 8 sind vor diesem Hintergrund insgesamt nicht erkennbar. Gesunde Wohn-/Arbeitsverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine weitere Zufahrt des Baugebiets an die Engersche Straße zwar wünschenswert, aber mit Blick auf die Abstimmungsergebnisse mit Straßen.NRW nicht umsetzbar ist. Hiervon ausgenommen ist eine Notzufahrt für die Feuerwehr im Bereich der heute bestehenden Betriebszufahrt im Norden. Im Ergebnis ist eine drastische Verschlechterung der Wohnqualität, wie von den Anwohnern befürchtet, insgesamt nicht zu erkennen. Die Erschließung des Baugebiets ist grundsätzlich gesichert, das Planverfahren soll fortgesetzt werden.
7	Anwohner/in der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 31.01.2016 und 05.02.2016 mit identischem Inhalt Es wird mit Nachdruck auf entstehende Verkehrsprobleme hingewiesen, die bei Erschließung des Baugebiets durch die Loheide erfolgen werden. Gefragt wird, wie die Verkehrssicherheit beim Abbiegen aus der Loheide auf die Engersche Straße gewährleistet werden soll, wenn auf der Engerschen Straße kein Tempolimit eingeführt wird und wie alle Alt- und Neuanwohner zu Stoßzeiten aus der Loheide (links) abbiegen sollen, da es zu diesen Zeiten auf der Engerschen Straße großen Rückstau gibt. Hingewiesen wird weiterhin auf die katastrophale Verkehrssituation auf Loheide	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Verkehrssicherheit Abbiegen: Grundsätzlich kann es v. a. in der morgendlichen Spitzenstunde zu einem Rückstau auf der Loheide kommen. Basierend auf Erfahrungswerten anderer Planvorhaben im Stadtgebiet wird die Ausfahrt aus der Straße Loheide nach Einschätzung des Fachamts hierdurch aber nicht überlastet. Zur sicheren Bewertung der konkreten örtlichen Situation wird im weiteren Planverfahren eine ergänzende gutachterliche Prüfung der Verkehrsabwicklung eingeholt. Hingewiesen wird zudem auf die Stellungnahme seitens Straßen.NRW im Zuge der frühzeitigen Beteiligung. Bedenken gegen den geplanten Anschluss des Wohngebiets über die Loheide wurden hier nicht vorgetragen (s. Stellungnahme lfd. Nr. 12). Naherholungsgebiet Obersee: Die Verkehrsproblematik durch das Naherholungs-

	und Engerscher Straße durch das Naherholungsgebiet Obersee und den angeschlossenen Gastronomiebetrieb Seekrug an Schönwettertagen und bei Veranstaltungen. Es wird gefordert, diese Verkehrsbelastung mit in die Erschließung des Bauprojekts einzubeziehen. Gefragt wird wie Umweltschützer die Erschließung durch die Loheide beurteilen, wenn jede einfache Fahrt mit einem zusätzlichen Kilometer belastet wird, da die Anwohner einen großen Bogen fahren müssen, um in das Wohngebiet zu gelangen. Bezug genommen wird auf die im Vorentwurf angesetzte Anzahl der zusätzlich anfallenden Fahrten – die Größenordnung von 200 Fahrten wird als zu niedrig bewertet. Es wird eine Vervierfachung erwartet. Der Wegfall des Lieferverkehrs durch die Umsiedlung des ansässigen Betriebs steht nach Ansicht der Einwender in keiner Relation dazu. Es wird darauf verwiesen, dass die Sanierung der durch das noch höhere Verkehrsaufkommen entstehenden Schäden an der Loheide nicht den Altanwohnern angelastet werden dürfe. Hingewiesen wird auf durch die Anwohner gemachte Lösungsvorschläge für eine anderweitige Erschließung des Baugebiets: 1. Versetzen des Ortsausgangsschilds Bielefeld hinter den Kapellenbrink, um von dort aus über eine Rampe eine direkte Zuwegung zum Baugebiet zu schaffen. 2. Versetzen des Ortsausgangsschilds Bielefeld hinter die Loheide, um dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zu erzielen. Dann könnte die jetzige Feuerwehrzufahrt des Betriebsgrundstücks als Zuwegung zum Baugebiet genutzt werden. 3. Das Errichten eines Kreisverkehrs an der T-Kreuzung Engersche/Vilsendorfer Straße, um von dort eine direkte Zuwegung zum Baugebiet zu schaffen. Der Kreisverkehr würde auch das in alle Richtungen gehende Rückstauproblem zu Stoßzeiten lösen. Die Ablehnung dieser Vorschläge von Straßen.NRW wird kritisiert, die Information zu den erfolgten Abstimmungsgesprächen wird als unzureichend bewertet.	gebiet Obersee sowie die dort stattfindenden Veranstaltungen (hohes Aufkommen an ruhendem Verkehr, eingeschränkte Sicht auf die bevorrechtigte L 557 durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge im Einmündungsbereich etc.) sind nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanungen. Die in der Stellungnahme geschilderte Verkehrsproblematik ist ausschließlich auf die durch die Naherholungsangebote verursachten Verkehre zurückzuführen und steht in keiner Verbindung mit den vorliegenden Bauleitplanverfahren. Derzeit erfolgt durch das zuständige Umweltamt die Ausarbeitung eines Freiraum-/Nutzungskonzepts einschließlich Erweiterung bestehender Stellplatzmöglichkeiten und Entwicklung eines Parkleitsystems, um die Situation zu verbessern. Auch hiervon ist das Plangebiet nicht direkt betroffen. Infolge der Planung wird sich die bestehende Parkraumsituation insgesamt auch nicht verschlechtern. Im Plangebiet sind ausreichend Möglichkeiten zur Unterbringung von Stellplätzen berücksichtigt (Anwohnerstellplätze auf den Grundstücken, geplante Tiefgarage und ergänzender Stellplatzbereich für die Mehrfamilienhäuser im Norden sowie Möglichkeiten für Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum). Mit den rund 20 Besucherstellplätzen des neuen Wohngebiets kann ggf. auch eine leichte Verbesserung der Situation bewirkt werden. Planbedingte Verkehre: Über die Loheide nördlich der Umlaufschranke werden im Bestand ein Gewerbebetrieb mit Kunden-, Liefer- und Beschäftigtenverkehren und z. T. auch größeren Lkw sowie sieben Gebäude mit insgesamt ca. 15-20 Wohneinheiten und vereinzelten Büronutzungen abgewickelt. Die gewerblichen Verkehre umfassen bei derzeitiger Ausnutzung des Betriebsgeländes ca. 100 Kfz-Bewegungen/Tag, die sonstigen Bewohnerverkehre überschlägig geschätzt ca. 70-100 Kfz-Bewegungen/Tag. Zu bedenken ist zudem, dass eine Nutzungsintensivierung des bestehenden Gewerbes mit entsprechendem Mehrverkehr in der Örtlichkeit bereits heute möglich ist. Bei der Abschätzung der zu erwartenden Verkehre wurde auf statistische Daten der Stadt Bielefeld sowie auf die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zurückgegriffen. Im Ergebnis ist bei Umsetzung der Wohngebietsplanung mit einem Mehrverkehr von rund 200 Kfz/Tag zu rechnen, dagegen entfällt der bisherige gewerbliche Verkehr. Insgesamt wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Loheide insofern etwa verdoppeln, so dass das Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide künftig bei täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) liegen wird. Zusammenfassend ist die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/Empfehlungen sachgerecht

		erfolgt, vom Fachamt geprüft und bestätigt worden. Die vorgetragene Kritik wird daher zurückgewiesen. Ausbau Loheide: Ein Endausbau der nördlichen Loheide im Zusammenhang mit der Wohngebietserschließung wird derzeit geprüft, ebenso die anteilige Beteiligung des Investors. Hingewiesen wird aber darauf, dass auch die Altanlieger anteilig zu beteiligen sind. Abstimmung mit Straßen.NRW: Die Stadt Bielefeld hat die vorliegende Plansituation einschließlich der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge mit Straßen.NRW mehrfach erörtert – telefonisch, schriftlich und im Rahmen eines Abstimmungstermins auf Leitungsebene. Im Ergebnis hält der Straßenbaulastträger aber an den früheren Einschätzungen fest, eine straßenrechtliche Zustimmung nach dem StrWG NRW einer weiteren Zufahrt wird seitens des Straßenbaulastträgers weiterhin abgelehnt, ebenso die weiteren Anregungen der Anwohner. Die Stadt Bielefeld hat angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Das gewünschte Ergebnis konnte hierbei jedoch nicht erzielt werden. Die Ablehnung einer zusätzlichen Anbindung des Plangebiets an die Engersche Straße muss daher akzeptiert werden. Den Anregungen kann insofern nicht gefolgt werden. Hingewiesen wird zudem auf die Stellungnahme seitens Straßen.NRW im Zuge der frühzeitigen Beteiligung. Bedenken gegen den geplanten Anschluss des Wohngebiets über die Loheide wurden hier nicht vorgetragen (s. Stellungnahme lfd. Nr. 12). Das Planverfahren soll fortgesetzt werden.
8	Anwohner/in der Loheide, östlich angrenzend an das Plangebiet, Schreiben vom 05.02.2016 Grundsätzlich wird eine Bebauung des Grundstücks an der Loheide nicht abgelehnt. Bezugnehmend auf die Bürgerinformationsveranstaltung werden aber Bedenken und Befürchtungen hinsichtlich der Planung vorgetragen. Befürchtet werden die entstehenden Belastungen durch den Verkehr, da das Grundstück direkt an die jetzige Auffahrt angrenzt sowie die Kosten, die infolge einer Sanierung der Loheide entstehen und die von nur wenigen betroffenen Nachbarn zu tragen wären. Es wird vorgetragen, dass der jetzige Straßenzustand	*Das Schreiben wurde an das Bezirksamt gerichtet und bezieht sich auf den vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/V 8. Die im Schreiben formulierten Anregungen werden im Sinne der Vollständigkeit auch im Rahmen der vorliegenden Beratungsvorlage aufgenommen.* Belastungen des Grundstücks: Über die Einmündung der heutigen Betriebszufahrt werden derzeit ca. 100 Kfz-Fahrten mit auch größeren Lkw durch den Gewerbebetrieb einschließlich des z. T. aufwändigen Rangierens von Lkw abgewickelt. Zudem grenzt das Betriebsgelände auch im Westen an das betroffene Grundstück, so dass hier neben der verkehrlichen Belastung auch gewerbliche Immissionen mindestens im vorhandenen Rahmen auf das Grundstück einwirken. Zu bedenken ist zudem, dass eine Nutzungsintensivierung des bestehenden Gewerbes mit entspre-

	ohne das Neubaugebiet ausreichend ist. Aufgrund der stärkeren Belastung wird eine schnellere Verschlechterung des Straßenzustands erwartet. Es wird aber als unverhältnismäßig angesehen, dass allein die Anlieger der oberen Loheide diese Kosten tragen müssen. Daher wird darum gebeten, im Vorfeld zu prüfen, inwieweit die Anlieger des Neubaugebiets bei den Kosten mit eingebunden werden können. Kritisiert wird die ablehnende Haltung von Straßen.NRW gegenüber den von den Bürgern gemachten Vorschlägen (Kreisverkehr, versetzen des Schildes für Tempolimit, andere Einfahrt am Kapellenbrink usw.). Ebenfalls kritisch hinterfragt wird die vor diesem Hintergrund weitergeführte Bauleitplanung auf Grundlage der Beurteilung des Amts für Verkehr, das die obere Loheide den zusätzlichen Verkehr noch aufnehmen kann. Für die Einwender ist diese Beurteilung nicht nachvollziehbar. Insbesondere eine weitere Verschärfung der Situation mit noch längeren Wartezeiten für Linksabbieger auf die Engersche Straße wird befürchtet, wenn noch mehr Fahrzeuge zu Stoßzeiten abbiegen möchten. Hierdurch wird eine erhöhte Unfallgefahr befürchtet. Befürchtet wird zudem ein noch stärkeres Parkaufkommen der Autos durch die Planung. Hingewiesen wird auf die derzeitige Situation mit parkenden Autos auf dem grünen Randstreifen, der dadurch beschädigt wird. Es wird daher gefragt, wer die Schäden bezahlt, wenn diese in Zukunft noch schneller und gravierender auftreten. Es wird außerdem ein Verkehrschaos an schönen Tagen und Veranstaltungen am Obersee befürchtet, wenn die Oberseebesucher und zukünftigen Anlieger sich mit dem Auto entgegenkommen.	chendem Mehrverkehr in der Örtlichkeit bereits heute möglich ist. Bei Umsetzung der Planung ist mit einem Mehrverkehr von ca. 200 Kfz-Fahrten im Vergleich zur derzeitigen Bestandssituation zu rechnen, insbesondere durch Pkw. Die gewerblichen Verkehre und nutzungsbedingten Immissionen mit den entsprechenden Beeinträchtigungen auf das Grundstück entfallen dagegen. Gemessen daran wird die Zunahme durch den wohngebietstypischen Verkehr insgesamt für vertretbar bewertet. Die Größenordnung von insgesamt 300 Kfz im Bereich des Knotens Loheide/ Erschließungsstraße Wohngebiet liegt somit auch bei Realisierung der Planung noch unter der typischen Größenordnung der Verkehrsstärke von Wohngebietsstraßen (< 400 Kfz). Die schalltechnische Untersuchung des Verkehrslärms belegt zudem, dass auch bei Realisierung des Wohngebiets auf diesem Grundstück die idealtypischen Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags/nachts sicher eingehalten bzw. unterschritten werden. Ausbau Loheide: Ein Endausbau der nördlichen Loheide im Zusammenhang mit der Wohngebietserschließung wird derzeit geprüft, ebenso die anteilige Beteiligung des Investors. Hingewiesen wird aber darauf, dass auch die Altanlieger anteilig zu beteiligen sind. Verkehrssituation Loheide: Über die Loheide nördlich der Umlaufschranke werden im Bestand ein Gewerbebetrieb mit Kunden-, Liefer- und Beschäftigtenverkehren und z. T. auch größeren Lkw sowie sieben Gebäude mit insgesamt ca. 15-20 Wohneinheiten und vereinzelten Büronutzungen abgewickelt. Die gewerblichen Verkehre umfassen bei derzeitiger Ausnutzung des Betriebsgeländes ca. 100 Kfz-Bewegungen/Tag, die sonstigen Bewohnerverkehre überschlägig geschätzt ca. 70-100 Kfz-Bewegungen/Tag. Bei Umsetzung der Wohngebietsplanung wird unter Berücksichtigung des Wegfalls der gewerblichen Verkehre mit einem Mehrverkehr von ca. 200 Kfz-Fahrten/Tag gerechnet. Insgesamt wird sich die Verkehrsmenge auf der Loheide insofern etwa verdoppeln, so dass das Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide künftig bei täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) liegen wird. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass sich die Zusammensetzung der Verkehre ändern wird – v. a. die gewerblichen Verkehre mit einem höheren Anteil von Lkw werden so nicht mehr vorhanden sein. Die asphaltierte Fahrbahn der Loheide ist im Bestand ca. 5,0 - 5,50 m breit, seitlich schließen unbefestigte Seitenstreifen an. Ein Begegnungsverkehr ist somit auch heute schon möglich. Die Straße selbst ist auch ausreichend bemessen, um den hin-

		zukommenden Verkehr aus dem neuen Wohngebiet aufzunehmen. Verkehrsabwicklung am Knoten Loheide/Engersche Straße: Grundsätzlich kann es v. a. in der morgendlichen Spitzenstunde zu einem Rückstau auf der Loheide kommen. Basierend auf Erfahrungswerten anderer Planvorhaben im Stadtgebiet wird die Ausfahrt aus der Straße Loheide nach Einschätzung des Fachamts hierdurch aber nicht überlastet. Zur sicheren Bewertung der konkreten örtlichen Situation wird im weiteren Planverfahren eine ergänzende gutachterliche Prüfung der Verkehrsabwicklung eingeholt. Abstimmung mit Straßen.NRW: Die Stadt Bielefeld hat angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Die vorliegende Plansituation einschließlich der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge wurden auch mehrfach mit Straßen.NRW erörtert. Das gewünschte Ergebnis konnte hierbei jedoch nicht erzielt werden. Die ablehnende Haltung des Straßenbaulastträgers muss insofern akzeptiert werden. Stellplätze: Im Plangebiet sind ausreichend Möglichkeiten zur Unterbringung von Stellplätzen berücksichtigt (Anwohnerstellplätze auf den Grundstücken, in Tiefgarage und ergänzendem Stellplatzbereich im Norden sowie Möglichkeiten für Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum). Die vorgesehene Straßenbreite von 6 m erlaubt seitlich die Anlage von ca. 20 Besucherstellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Diese Anzahl wird mit Blick auf die Plangebietsgröße und die zulässige Bebauung für ausreichend bewertet. Auf die Parkraumsituation entlang der Loheide wird sich die Wohngebietsplanung insofern nicht auswirken. Es ist im Gegensatz dazu nicht auszuschließen, dass sich ein Teil des ruhenden Verkehrs der Naherholungsgäste bei entsprechendem Parkraumdruck auch in das Wohngebiet verlagert und insofern ggf. eine leichte Verbesserung an der Loheide eintreten könnte. Das Planverfahren soll unter Berücksichtigung der genannten Punkte fortgesetzt werden.
9	Anwohner/in der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 06.02.2016 Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Lage des Grundstücks in Höhe des geplanten Anschlusses an die Loheide	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Wertverlust des Grundstücks: Über die Einmündung der heutigen Betriebszufahrt werden derzeit ca. 100 Kfz-Fahrten mit auch größe-

	eine Betroffenheit aufgrund der Verkehrszunahme besteht und aufgrund der dann nicht mehr „verkehrsberuhigten Lage“ ein Wertverlust des eignen Grundstücks in seiner sehr guten Lage angenommen. Hingewiesen wird auf die bestehende kritische Ausfahrsituation auf die Engersche Straße zu Stoßzeiten mit erheblichen Fahrzeitverlängerungen. Es wird abgelehnt, für die Ausbaukosten der Loheide aufzukommen, da der jetzige Zustand als ausreichend angesehen wird. Hingewiesen wird zudem auf die Probleme mit den Besuchern des Seekrugs, die an Wochenenden auf die Parkplätze an der Loheide ausweichen, so dass auch die Anlieger dann kaum einen Parkplatz finden. Zusammenfassend wird die Planung in der jetzigen Form abgelehnt, es werden Alternativen gefordert.	ren Lkw durch den Gewerbebetrieb einschließlich des z. T. aufwändigen Rangierens von Lkw abgewickelt. Zu bedenken ist zudem, dass eine Nutzungsintensivierung des bestehenden Gewerbes mit entsprechendem Mehrverkehr in der Örtlichkeit bereits heute möglich ist. Das Grundstück der Einwender ist insofern bereits heute durch die gewerbliche Nutzung in diesem Rahmen vorbelastet. Bei Umsetzung der Planung ist mit einem Mehrverkehr von ca. 200 Kfz-Fahrten im Vergleich zur derzeitigen Bestandssituation zu rechnen, insbesondere durch Pkw. Die gewerblichen Verkehre mit den entsprechenden Beeinträchtigungen auf das Grundstück entfallen dagegen. Gemessen daran wird die Zunahme durch den wohngebietstypischen Verkehr insgesamt für vertretbar bewertet. Die Größenordnung von insgesamt 300 Kfz im Bereich des Knotens Loheide/Erschließungsstraße Wohngebiet liegt somit auch bei Realisierung der Planung noch unter der typischen Größenordnung der Verkehrsstärke von Wohngebietsstraßen (< 400 Kfz). Die schalltechnische Untersuchung des Verkehrslärms belegt zudem, dass auch bei Realisierung des Wohngebiets auf diesem Grundstück die idealtypischen Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tags/nachts sicher eingehalten bzw. unterschritten werden. Im Ergebnis ist eine wertmindernde Belastung durch die Planung insofern nicht anzunehmen. Verkehrsabwicklung am Knoten Loheide/Engersche Straße: Grundsätzlich kann es v. a. in der morgendlichen Spitzenstunde zu einem Rückstau auf der Loheide kommen. Basierend auf Erfahrungswerten aus anderen Planvorhaben im Stadtgebiet wird die Ausfahrt aus der Straße Loheide nach Einschätzung des Fachamts hierdurch aber nicht überlastet. Zur sicheren Bewertung der konkreten örtlichen Situation wird im weiteren Planverfahren eine ergänzende gutachterliche Prüfung der Verkehrsabwicklung eingeholt. Ausbau Loheide: Ein Endausbau der nördlichen Loheide im Zusammenhang mit der Wohngebietserschließung wird derzeit geprüft, ebenso die anteilige Beteiligung des Investors. Hingewiesen wird aber darauf, dass auch die Altanlieger anteilig zu beteiligen sind. Naherholungsgebiet Obersee: Die Verkehrsproblematik durch das Naherholungsgebiet Obersee sowie die dort stattfindenden Veranstaltungen sind nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanungen. Die Verkehrsproblematik durch Naherholungsgäste – insbesondere der hierdurch entstehende Parkraumdruck – ist überwiegend auf die durch die Naherholungsangebote verursachten Verkehre zurückzuführen und steht in keiner Verbin-

		dung mit den vorliegenden Bauleitplanverfahren. Derzeit erfolgt durch das zuständige Umweltamt die Ausarbeitung eines Freiraum-/Nutzungskonzepts einschließlich Erweiterung bestehender Stellplatzmöglichkeiten und Verkehrslenkung, um die Situation zu verbessern. Auch hiervon ist das Plangebiet nicht betroffen. Infolge der Planung wird sich die bestehende Parkraumsituation insgesamt auch nicht verschlechtern. Im Plangebiet sind ausreichend Möglichkeiten zur Unterbringung von Stellplätzen berücksichtigt (Anwohnerstellplätze auf den Grundstücken, in Tiefgarage und ergänzendem Stellplatzbereich im Norden sowie Möglichkeiten für Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum) vorgesehen. Mit den rund 20 Besucherstellplätzen des neuen Wohngebiets kann ggf. auch eine leichte Verbesserung der Situation an der Loheide bewirkt werden. Das Planverfahren soll unter Berücksichtigung der genannten Punkte fortgesetzt werden.

A.1.2 Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zur 239. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. II/V 8		
Lfd. Nr.	**Äußerungen der Behörden (Zusammenfassung)**	**Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung**
10	Polizeipräsidium Bielefeld, Kommissariat Kriminalprävention/Opferschutz, Schreiben vom 08.09.2015 Aus kriminalpräventiver Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Hingewiesen wird auf vermehrte Einbrüche und Einbruchsdiebstähle in Ein- und Mehrfamilienhäuser in Bielefeld. Die Berücksichtigung von Maßnahmen zum Einbruchschutz bei der Gebäudeplanung wird daher empfohlen und darum gebeten, die Bauträger auf die entsprechenden Beratungsmöglichkeiten der kriminalpolizeilichen Beratungsstelle hinzuweisen.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Die mitgeteilten Hinweise werden **zur Kenntnis** genommen und sind im Zuge der Umsetzung zu beachten. Vorsorglich wird zur umfassenden Information künftiger Bauherren ein Hinweis auf die mitgeteilte Beratungsmöglichkeit in die Planunterlagen aufgenommen. Auf Ebene der Bebauungsplanung besteht kein weiterer inhaltlicher Abwägungsbedarf.
11	Polizeipräsidium Bielefeld, Direktion Verkehr, Schreiben vom 31.08.2015 Es wird mitgeteilt, dass die Straßen und Wege innerhalb des Wohngebiets ausreichend dimensioniert sind und einen behinderungsfreien Individualverkehr zulassen, auch für Entsorger und ggf. Zulieferer sind Räume vorhanden.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. zu 1.: In einem schwierigen Beratungsprozess sind die Rahmenbedingungen und die planerischen Aspekte der Anbindung des Wohngebiets mehrfach mit dem Straßenbaulastträger erörtert worden. Die Stadt Bielefeld hat angesichts der gegebenen Zuständigkei-

	Aus verkehrsplanerischer Aspekten werden folgende Bedenken vorgetragen: 1. Zufahrt zum Bebauungsplangebiet: Eine einzige Zufahrt zum Gesamtgelände wird unter Berücksichtigung der Mobilität der Bürger und des Verkehrs durch Entsorger/Zulieferer als nicht ausreichend angesehen (Engpass). Mindestens eine weitere Zuwegung wird erforderlich. 2. Verkehrsführung Loheide auf Engersche Straße: Die starke Frequentierung der Engerschen Straße (v. a. im Berufsverkehr) i. V. m. der Nähe zu dem mit Lichtsignalanlage geregelten Knotenpunkt führen bereits heute zu Rückstau und zu gefährlichen Situationen. Es werden daher Probleme befürchtet, wenn der planbedingt zusätzlich abfließende Individualverkehr aus der Loheide in dieser Situation auf die Engersche Straße links einbiegen möchte.	ten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets im Bereich der heutigen Betriebsausfahrt zu erwirken. Der Straßenbaulastträger Straßen.NRW lehnt einen direkten Anschluss des Plangebiets an die L 557 allerdings seit Jahren ab und hat dies im Verfahren (wiederholt) bekräftigt. Die Ablehnung einer zusätzlichen Anbindung des Plangebiets an die Engersche Straße durch Straßen.NRW muss insofern akzeptiert werden. Die vorgeschlagene Anbindung über die heute bestehende Zufahrt auf die Loheide ist somit alternativlos. Unter der Voraussetzung einer eindeutigen Sperrung für den Regelverkehr im Bereich der heutigen Betriebsausfahrt im Norden hat Straßen.NRW einer Notzufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge zugestimmt, eine alternative Anbindung als Rettungsweg kann somit sichergestellt werden. Über die Loheide nördlich der Umlaufschranke werden im Bestand ein Gewerbebetrieb mit Kunden-, Liefer- und Beschäftigtenverkehren und z. T. auch größeren Lkw sowie sieben Gebäude mit insgesamt ca. 15-20 Wohneinheiten und vereinzelten Büronutzungen abgewickelt. Die gewerblichen Verkehre umfassen bei derzeitiger Ausnutzung des Betriebsgeländes ca. 100 Kfz-Bewegungen/Tag, die sonstigen Bewohnerverkehre überschlägig geschätzt ca. 70-100 Kfz-Bewegungen/Tag. Bei Umsetzung der Wohngebietsplanung wird unter Berücksichtigung des Wegfalls der gewerblichen Verkehre mit einem Mehrverkehr von ca. 200 Kfz-Fahrten/Tag gerechnet. Insgesamt wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Loheide insofern etwa verdoppeln, so dass das Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide künftig bei täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) liegen wird. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass sich die Zusammensetzung der Verkehre ändern wird – v. a. die gewerblichen Verkehre mit einem höheren Anteil von Lkw werden so nicht mehr vorhanden sein. Die asphaltierte Fahrbahn der Loheide ist im Bestand ca. 5,0 - 5,50 m breit, seitlich schließen unbefestigte Seitenstreifen an. Die Straße selbst ist insofern ausreichend bemessen, um den hinzukommenden Verkehr aus dem neuen Wohngebiet aufzunehmen. Der Anschluss des Wohngebiets über die Loheide wird im Ergebnis für ausreichend bewertet. zu 2.: Grundsätzlich kann es v. a. in der morgendlichen Spitzenstunde zu einem Rückstau auf der Loheide kommen. Basierend auf Erfahrungswerten aus anderen Planvorhaben im Stadtgebiet wird die Ausfahrt aus der Straße Loheide nach Einschätzung des Fachamts hierdurch aber nicht überlastet. Zur sicheren Bewertung der konkreten örtlichen Situation wird im weiteren Planverfahren eine ergänzende gutachterliche Prüfung der Verkehrsabwicklung eingeholt.

		Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine weitere Zufahrt des Baugebiets an die Engersche Straße zwar wünschenswert, aber mit Blick auf die Abstimmungsergebnisse mit Straßen.NRW nicht umsetzbar ist. Die Erschließung ist grundsätzlich gesichert, das Planverfahren soll fortgesetzt werden.
12	Landesbetrieb Straßenbau NRW/Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Schreiben vom 24.08.2015 Es wird mitgeteilt, dass auch für die geplante Feuerwehrzufahrt Sichtfelder auf die übergeordnete Straße in den Nutzungsplan aufzunehmen sind. Alternativ wäre auf die Feuerwehrzufahrt zu verzichten. Weitere Bedenken werden nicht vorgetragen.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Der **Anregung wird gefolgt**. Im Bereich der geplanten Notzufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen wird ein entsprechenden Sichtfeld in den Nutzungsplan aufgenommen.
13	Bezirksregierung Detmold / Dezernat 33, Schreiben vom 09.09.2015 Es wird mitgeteilt, dass das zuvor durchzuführende landesplanerische Anhörungsverfahren gemäß § 34 Landesplanungsgesetz noch nicht eingeleitet werden konnte.	Die Stellungnahme bezieht sich auf die 239. FNP-Änderung und den Bebauungsplan Nr. II/V 8 und wird **zur Kenntnis** genommen. Die landesplanerische Zustimmung liegt mit Schreiben vom 20.10.2015 vor.
14	Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 17.08.2015 Auf im Planbereich befindliche Telekommunikationslinien der Telekom gemäß dem der Stellungnahme beigefügten Plan wird hingewiesen. Bestand und Betrieb dieser Tk-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Es wird daher gebeten, konkrete Maßnahmen so auf die vorhandenen Tk-Linien abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen vermieden werden können. Bei der Bauausführung sind Beschädigungen der Tk-Linien zu vermeiden, aus betrieblichen Gründen muss der ungehinderte Zugang jederzeit möglich sein. Vor Beginn der Bauausführung ist es erforderlich, sich über die Lage der Tk-Linien zu informieren. Es sollen zudem geeignete und ausreichende Trassen in allen Verkehrswegen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien vorgesehen werden. Es wird daher angeregt, eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8 und wird **zur Kenntnis** genommen. Sie wird zur Beachtung im Rahmen der weiteren Planung und Realisierung an den Vorhabenträger weitergeleitet. Die mitgeteilten Leitungen liegen in den umliegenden öffentlichen Straßen (Engersche Straße, Loheide), zudem sind Hausanschlüsse betroffen. Zur umfassenden Information und der allgemeinen Planungssicherheit werden die Hinweise hinsichtlich des Umgangs mit den vorhandenen Tk-Linien in die Begründung aufgenommen. Weitere Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung werden nicht erforderlich.

	Die Versorgung neuer Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur erfordert die Verlegung neuer Tk-Linien in- und außerhalb des Plangebiets. Es wird gebeten, dem Unternehmen zur Koordinierung Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebiets mitzuteilen. Es wird angemerkt, dass für einen rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes und die Koordinierung mit anderen Leistungsträgern Maßnahmenbeginn und -ablauf mindestens 3 Monate vor Baubeginn bei der Telekom schriftlich anzuzeigen sind.	
15	Unitymedia NRW GmbH, Schreiben vom 26.08.2015 Es wird auf im Planbereich liegende Versorgungsanlagen des Unternehmens sowie auf das grundsätzliche Interesse der Kabelnetzerweiterung hingewiesen. Daher wird um weitere Beteiligung im Planverfahren gebeten.	Die Stellungnahme wird **zur Kenntnis** genommen. Ein Abwägungserfordernis leitet sich hieraus nicht ab. Die Unitymedia NRW GmbH wird weiterhin im Planverfahren beteiligt.
16	Stadtwerke Bielefeld, Schreiben vom 21.09.2015 Es wird darauf hingewiesen, dass umfangreiche Elt-Kabeltrassen sowie eine Netzstation überplant worden sind, die Bestandspläne wurden der Stellungnahme zu Planungszwecken beigefügt. Weitere intensive Abstimmungen mit dem Bereich Netzbau/Sachbereich Netze sind daher unbedingt erforderlich. Es wird auf das Energiekonzept der Stadt Bielefeld, seine Schwerpunktziele und den Ausbau klimafreundlicher, ressourcenschonender Fernwärmeversorgung hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Begründung um den Aspekt Wärmeversorgung mit der Empfehlung zum Aufbau einer Nahwärmeinsel auf der Basis eines gasbetriebenen, dezentralen BHKWs zum Fernwärmeanschluss zu ergänzen.	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Die mitgeteilten Hinweise zum bestehenden Versorgungsnetz werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Umsetzung mit dem Versorgungsträger weiter abzustimmen. Die vom Versorgungsträger übermittelten Leitungspläne sind an den Vorhabenträger zur Berücksichtigung im Rahmen der Ausbauplanung weitergeleitet worden. Die Hinweise auf das städtische Energiekonzept werden zur Kenntnis genommen und in der Begründung ergänzt. Den Anregungen wird insofern **gefolgt**.
17	moBiel GmbH, Schreiben vom 31.08.2015 Es wird bestätigt, dass das Plangebiet über die Haltstelle „Obersee“ erschlossen ist. Zur besseren Erreichbarkeit dieser Haltstelle wird angeregt, die südwestliche Fläche mit „Geh-, Fahr- und Leitungsrech-	Die Stellungnahme bezieht sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. GFL im Südwesten für Fußgänger: Die Zugänglichkeit des Plangebiets entlang der westlichen Plangebietsgrenze kann aus Gründen der Topographie und Verkehrssicherheit nicht umge-

	ten zugunsten der Stadt Bielefeld und der weiteren Ver-/Entsorgungsträger“ fußläufig zu öffnen und bis zur Engerschen Straße fortzuführen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass der Hinweis auf die in der Begründung zusätzlich erwähnte Haltestelle „Auf der Feldbreede“ entbehrlich ist, da das Plangebiet von den dort fahrenden Linien nicht erschlossen wird.	setzt werden. Die Engersche Straße wird hier vom Plangebiet durch einen gehölzbestandenen Böschungsbereich mit Höhenunterschieden von bis zu 4 m getrennt. Entlang dieser Landestraße wird hier lediglich auf der westlichen Straßenseite ein Fußweg geführt. In Höhe der südwestlichen Plangebietsgrenze steht das Ortsausgangsschild, die zulässige Geschwindigkeit beträgt hier 70 km/h, eine Querungshilfe ist nicht vorhanden. Für Fußgänger bestehen je nach Standort im Plangebiet über die Loheide in Richtung Süden sowie im Nordwesten im Bereich der Ampelkreuzung ausreichend Möglichkeiten, die Haltestelle „Obersee“ ohne Umwege gefahrlos zu erreichen. ÖPNV-Erschließung des Plangebiets: Die Begründung wird gemäß Stellungnahme angepasst, der Hinweis auf die Haltestelle „Auf der Feldbreede“ wird gestrichen. Den Anregungen wird insofern **teilweise gefolgt**.

Anlage zu A.1.1:

Bauamt, 01.03.2016, 3205
600.12 (B-Plan Nr. II/V 8 u. 239. FNP-Änd.)

Vermerk

über den Unterrichtungs- und Erörterungstermin im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zur Erstaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“ und zur 239. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnen an der Loheide“ in der Aula der Realschule Jöllenbeck, Dörpfeldstraße 8, 33739 Bielefeld am 27.01.2016

Beginn: 18.00 Uhr, Ende: 19.25 Uhr

Teilnehmer

Herr Bartels, Bezirksbürgermeister Jöllenbeck
Herr Hansen, Bezirksamt Jöllenbeck
Frau Strobel, Bezirksamt Jöllenbeck
Herr Tischmann, Planungsbüro Tischmann Schrooten
Herr Ellermann, Bauamt
Frau Schadt, Bauamt
Frau Theek, Bauamt

und ca. 25 an der Planung interessierte Bürgerinnen und Bürger

Herr Bartels eröffnet den Termin, begrüßt die Anwesenden und stellt die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung sowie Herrn Tischmann vom Planungsbüro Tischmann Schrooten vor.

Frau Schadt begrüßt die Anwesenden ebenfalls und erläutert den Ablauf eines Bebauungsplanverfahrens mit seinen Beteiligungsmöglichkeiten.

Herr Tischmann stellt die Planung (FNP-Änderung und Bebauungsplan-Neuaufstellung) anhand einer Computerpräsentation inhaltlich vor. [Zu den allgemeinen Zielen und Zwecken der Planung vergleiche auch Beschlussvorlage der Verwaltung, Drucksachen-Nr. 1791/2014-2020].

Anschließend werden Fragen und Stellungnahmen zu folgenden Themen vorgetragen:

Themenbereich Verfahren / Beteiligung / Zeitplan

- Auf die Frage, wo man Stellungnahmen abgeben kann, teilt Frau Schadt die Internetadresse und die Postanschrift des Bauamtes mit. Herr Ellermann erklärt am Ende des Termins nochmals den weiteren Verfahrensablauf und bietet die Möglichkeit des persönlichen Gesprächs im Bauamt an.

- Die Frage, wann angefangen werden soll zu bauen, beantwortet Herr Tischmann: Er rechne mit dem Abschluss des Bebauungsplanverfahrens Ende 2016/Anfang 2017 und mit einem Baubeginn ungefähr Mitte 2017.

Themenbereich Erschließung des Plangebietes / Straßen.NRW

- Hinsichtlich der Erschließung über die Loheide führt Herr Bartels aus, dass über diese bereits intensiv in der Bezirksvertretung diskutiert worden sei. Im Vergleich zu früheren Planungen sei die Anzahl der Wohneinheiten annähernd halbiert worden. Er fügt hinzu, dass es bei der heutigen Veranstaltung um den gesamten Bebauungsplan, nicht nur um die Loheide, gehe.

- Aufgrund vorangegangener Aussagen, dass der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) eine Erschließung des geplanten Wohngebietes über die Engersche Straße kategorisch ablehne, möchte eine Bürgerin wissen, was genau seitens der Stadt unternommen worden ist, um Straßen.NRW umzustimmen und eine Erschließung über die Engersche Straße zu erreichen. Herr Bartels teilt mit, dass es eine gemeinsame Sitzung zwischen allen betroffenen Fachämtern gegeben habe. Herr Ellermann fügt hinzu, dass zuletzt Gespräche auf höchster Ebene, d. h. durch den Beigeordneten Herrn Moss, mit Straßen.NRW geführt worden seien. Straßen.NRW bewege sich in dieser Hinsicht jedoch keinen Millimeter.

- Zu der Anregung, dass das geplante Wohngebiet über die Engersche Straße nach dem Prinzip „rechts rein – rechts raus" erschlossen werden könne, teilt Herr Ellermann wiederum mit, dass dies von Straßen.NRW nicht mitgetragen werde.

- Es wird die Erschließung des Gebietes von der Engerschen Straße nördlich der Wohnanlage Kapellenbrink vorgeschlagen. Herr Ellermann teilt mit, dass auch dieser Abschnitt der Engerschen Straße im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW liege und eine Erschließung von Straßen.NRW entsprechend abgelehnt werde. Frau Schadt ergänzt, dass zudem an dieser Stelle ein stark ansteigendes Gefälle zum Plangebiet vorhanden sei und daher im Hinblick auf die Verkehrssicherheit keine befriedigende Lösung gefunden werden kann.

- Es wird angeregt, für den Ampelbereich Engersche Straße/Vilsendorfer Straße aufgrund der Gefährlichkeit wegen unzureichender Dauer der Grünphasen und Rückstau im morgendlichen Berufsverkehr einen Kreisverkehr einzurichten. Von diesem Kreisverkehr könne dann auch eine Zufahrt zum Plangebiet geschaffen werden. Frau Schadt erläutert, dass diese Option durch das Amt für Verkehr bereits geprüft wurde und einerseits aufgrund des allgemeinen massiven Flächenverbrauchs eines Kreisverkehres und andererseits dem zu geringen Abstand zwischen den Ein-/Ausfahrten in den Kreisverkehr keine Option für die Erschließung des Plangebietes darstelle. Zudem liege die Zuständigkeit auch für diesen Straßenabschnitt bei Straßen.NRW. Zu der Anregung, die Grünphasen entsprechend anzupassen, wird geantwortet, dass diese an das Amt für Verkehr weitergegeben werde; die Ampelschaltung sei jedoch nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Einmündungsbereich Loheide-Engersche Straße

- Eine Bürgerin fragt, wie die Verkehrssicherheit beim Abbiegen von der Loheide auf die Engersche Straße bei einem durch die Planung verursachten zunehmenden Verkehrsaufkommen gewährleistet werden soll, wenn sich schon jetzt niemand an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h halte.

- Vor dem Hintergrund des äußerst schwierigen Abbiegens von der Loheide auf die Engersche Straße wird zunächst auf den zu erwartenden morgendlichen Rückstau auf der Loheide aufgrund der steigenden Fahrzeugbewegungen und den damit verbundenen erheblichen Mehrbedarf an Zeit und an die Mehrbelastung der Anwohner durch Lärm und Abgase hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird nach der Möglichkeit eines kleinen Kreisverkehrs an dieser Stelle gefragt bzw. eine Bedarfsampel vorgeschlagen. Herr Ellermann versichert, dass das Amt für Verkehr mit der Thematik des Abbiegens betraut sei und auch Herr Bartels versichert, dass in dieser Hinsicht viel getan werde.

- Zu der Anregung, den ‚Blitzer' vorzuverlegen, antwortet Herr Ellermann, dass man diese zur Kenntnis und zu Protokoll nehme, eine Verlegung jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sei.

Ausbauplanung Loheide

- Ein Bürger erkundigt sich was mit der ‚Anliegerstraße' Loheide passieren werde. Herr Tischmann berichtet, dass die Kanalplanung (Vorplanung für die Entwässerungssituation) für die Loheide vorbereitet worden sei und es eine entsprechende Ausbauplanung geben werde. Nachdem der Bürger konstatiert, dass der Ausbau von den Anliegern bezahlt werden müsse, betont Herr Ellermann, dass das geplante Baugebiet nicht der Auslöser für den Ausbau sei, sondern diese Straße schon länger auf der Liste auszubauender Straßen stünde. Herr Bartels fügt hinzu, dass die Kosten für den Ausbau bereits im Haushaltsplan der Stadt Bielefeld veranschlagt seien; außerdem müsse jeder Bielefelder damit rechnen, dass die Straße, an der er wohnt, ausgebaut werden könne.

- Nachdem nochmals die geplante Erschließung des Baugebiets über die Loheide kritisiert und die Problematik des Abbiegens auf die Engersche Straße thematisiert wird, verweisen Herr Ellermann und Herr Bartels auf den noch frühen Planungsstand: im weiteren Verfahren werde noch Vieles geklärt. Allerdings dürfe man die Planung des Baugebietes und die Ausbauplanung der Loheide nicht vermischen.

Kfz-Aufkommen durch das neue Plangebiet

- Eine Bürgerin bezweifelt, dass die von Herrn Tischmann vorgestellten Zahlen bezüglich des zukünftigen Verkehrsaufkommens bzw. die zugrundeliegenden Berechnungen richtig seien; nach ihren eigenen Berechnungen [die sie detailliert vorträgt] würden erheblich mehr zusätzliche Fahrbewegungen auf die Loheide zukommen: im Ergebnis wären es pro Familie 16 Fahrten am Tag und somit ca. 800 Fahrten am Tag für das gesamte Gebiet. Herr Tischmann antwortet ausführlich, indem er zunächst diverse Annahmen der Bürgerin widerlegt, sodann auf eine Stellungnahme des Amtes für Verkehr verweist, nach der die Loheide als Zufahrtsstraße für das geplante Wohngebiet geeignet ist und letztlich darauf hinweist, dass gegenwärtig ein funktionierender Gewerbebetrieb über die Loheide erschlossen ist.

- Es wird bezweifelt, dass die von Herrn Tischmann vorgetragenen, den ÖPNV betreffenden Zahlen bzgl. der Nutzung durch die neuen Anwohner stimmen und es wird befürchtet, dass die Loheide den zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht verkraftet.

Parkplatzproblematik im Zusammenhang mit dem Obersee und dem Seekrug

- Ein Bürger merkt an, dass der Seekrug am Obersee mit seinen vielen Besuchern nicht außer Acht gelassen werden dürfe. Aber auch ohne besondere Veranstaltungen sei der Obersee als Naherholungsgebiet ein beliebtes Ausflugsziel, das ein großes Verkehrsaufkommen mit sich bringe. Herr Bartels bestätigt, dass auch diese Thematik untersucht werde und die Parksituation am Obersee Bestandteil aller bisherigen Gespräche gewesen sei. Frau Schadt verweist darauf, dass derzeit das Umweltamt intensiv nach einer Lösung für die Erweiterung der Parkplatzflächen in diesem Bereich an der Loheide sowie für den gesamten Obersee-Naherholungsbereich suche.

- In Bezug auf die – besonders an wetterbedingt ‚schönen' Tagen – unzureichende Parkplatzsituation, bestätigt Herr Ellermann, dass dies bekannt sei. Er erklärt ausführlich, dass es sich hierbei auch um eine politische Sache handele: um weitere Parkplätze zu schaffen, müsse man ‚ins Grüne gehen', was von vielen Seiten nicht befürwortet werde. Zu bedenken sei auch, dass weitere Parkplätze nicht permanent benötigt würden, sondern vielmehr nur zu Spitzenzeiten. Frau Schadt fügt hinzu, dass die Stellplätze des Seekruges für dessen genehmigte Nutzung ausreichend seien. Sie hält es aber auch für wahrscheinlich, dass zukünftig Ausflügler in dem neuen Wohngebiet parken und auch dort Parksuchverkehre entstehen werden wie sie bereits auf der Loheide vorhanden sind. Wie in der Präsentation von Herrn Tischmann dargestellt bietet der öffentliche Straßenraum im Plangebiet mindestens 20 Kfz die Möglichkeit zum Parken.

Hotel

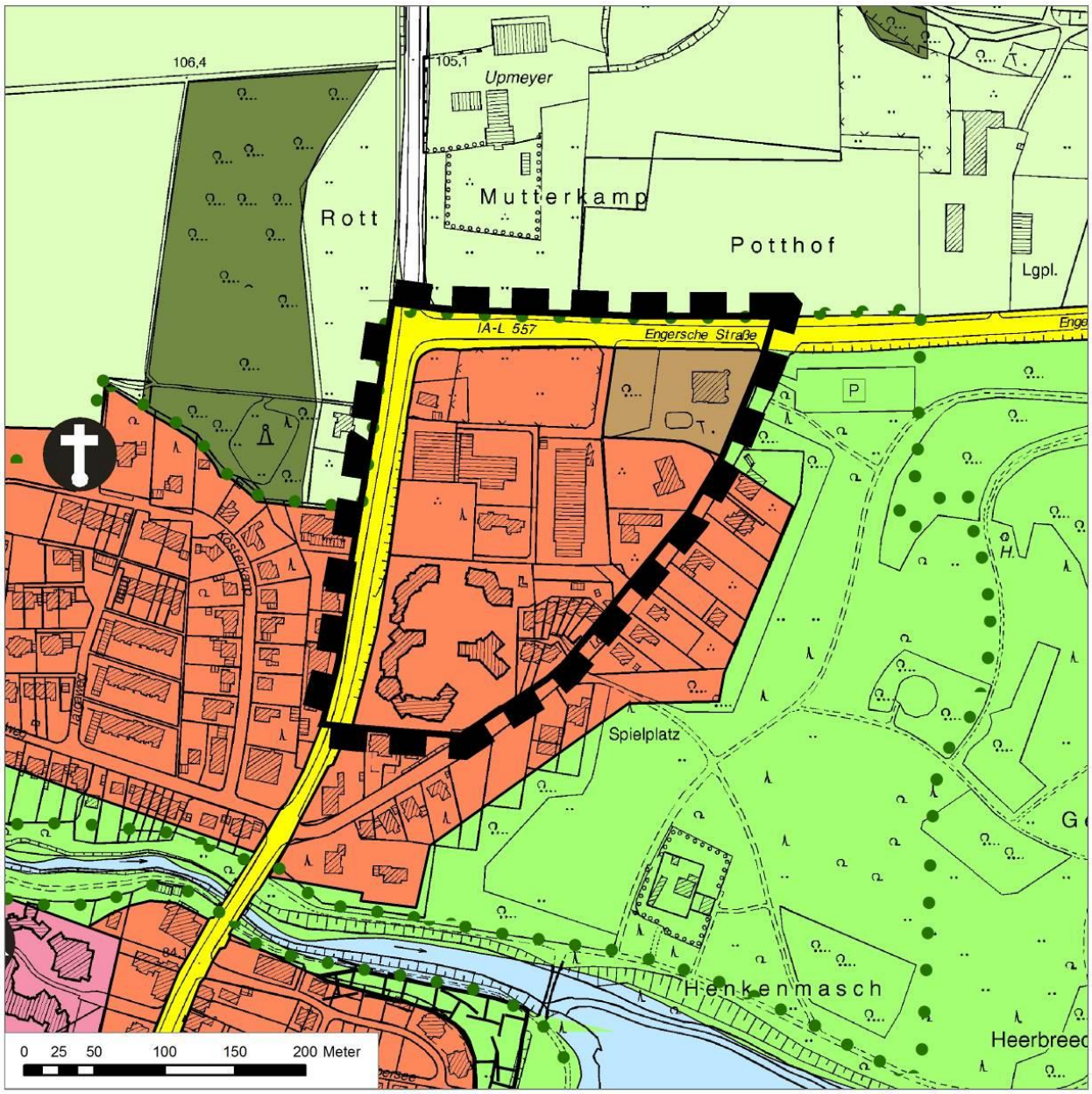
- Der Betreiber des Hotels an der Loheide sieht sein Grundstücke, insbesondere das südlich vom Hotel liegende, durch ihn erworbene Grundstück mit dem alten Kotten [Loheide 35] in der Planung (Änderung des FNP) nicht ausreichend berücksichtigt. Frau Schadt verweist auf den im Moment noch frühen Planungsstand, der den Planungswillen/Status Quo zum Zeitpunkt der Aufstellung berücksichtigt, und die Möglichkeit einer Änderung im weiteren Verfahren. Herr Ellermann bietet ein Gespräch im Bauamt an, um ggf. eine gemeinsame Lösung zu finden. Frau Schadt fände ein zeitnahes Gespräch begrüßenswert.

Nachdem keine weiteren Stellungnahmen und Fragen vorgebracht werden, beendet Herr Bartels die Veranstaltung.

I. A.

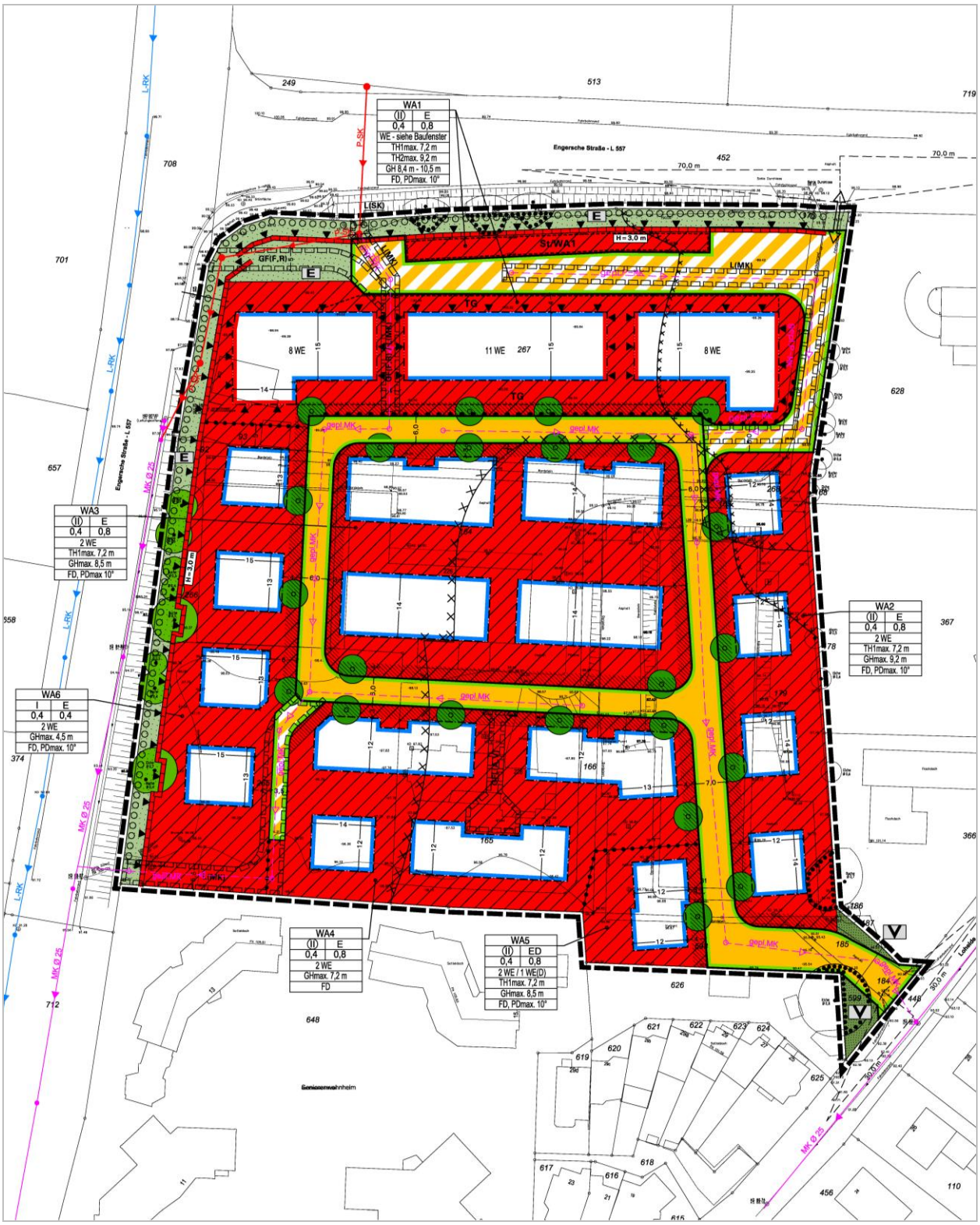
(Theek)

239. Flächennutzungsplan-Änderung „Wohnen an der Loheide“ – Entwurf



Planungsstand Entwurf Juni 2016

Bebauungsplan Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“ – Nutzungsplan Entwurf



Planungsstand Entwurf Juni 2016

A.2
Auswertung der Stellungnahmen aus den Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB

Die im Rahmen der **Entwurfsoffenlage gemäß § 3 (2) BauGB** eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sind in Tabelle A.2.1 zusammengefasst und ausgewertet.
Die Anregungen und Hinweise der **Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB** werden in Tabelle A.2.2 behandelt.

A.2.1 Stellungnahmen im Rahmen der Offenlage zur 239. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. II/V 8

Lfd. Nr.	Äußerungen der Öffentlichkeit (Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung
1	Projektentwickler im Plangebiet, Schreiben vom 29.06.2016 Es wird vorgetragen, dass die geplanten Festsetzungen im WA1 (Größe des mittleren Baufensters i. V. m. Zahl der Wohneinheiten, Vorgabe der Bauweise und Regelung zu Riegelbebauung) unnötig und nicht begründbar in die Planfreiheit eingreifen. Die Ausbildung von zwei Grundstücken (z. B. Dreispännern als Doppelhaus) ist so nicht möglich, die Reglementierung der Zahl der Wohneinheiten steht ein wenig im Gegensatz zum Willen, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Es wird zwar Verständnis zu den Hintergründen der Verkehrssituation und des Schallschutz gezeigt, aber um Prüfung der bisherigen Regelungen im Sinne der der besseren Ausnutzung der Fläche mit mittleren/kleineren Wohnungen gebeten. Angeregt wird die Erhöhung der Zahl der Wohneinheiten auf bis zu 14 WE im mittleren Baufenster sowie der Erweiterung der bisher zulässigen Einzelhausbebauung auch auf Doppelhäuser. Die Erfahrungen des Einwenders aus den bisherigen barrierefreien betreuten Quartieren zeigen, dass die überwiegende Mehrheit der Wohnungsklasse 65-70 m² nur von einer Person belegt ist, die altersbedingt zudem nicht oder selten den eigenen Pkw nutzen. Wohnungen ab 100 m² sind im Regelfall von zwei berufstätigen Personen belegt, die zumeist auch zwei Pkw nutzen. Die vorgeschlagene leicht geänderte Konzeption könnte zu einer Reduzierung des Stellplatzbedarfs beitragen.	*Hinweis: Das Schreiben ist außerhalb des Offenlagezeitraums beim Bauamt eingegangen. Die Inhalte des Schreibens beziehen sich auf den Bebauungsplan Nr. II/V 8. Die im Schreiben formulierten Anregungen werden im Sinne der Vollständigkeit auch im Rahmen der vorliegenden Beratungsvorlage behandelt.* Die Festsetzungen zur Bebaubarkeit der Flächen im WA1 erfolgen angepasst an die bestehende Verkehrslärmvorbelastung, das vorhandene Erschließungssystem sowie die betroffenen Nachbarschaften. Grundlage war die Projektplanung des Architekturbüros Cziesla. Entwickelt wurde ein Vermarktungskonzept einschließlich Wohngrundrissen, das zur Abstimmung einer funktionierenden Schallschutzbebauung i. V. m. der Höhenreduzierung der Schallschutzwände frühzeitig erforderlich war und so in das Verfahren eingebracht wurde. Der Einwender ist hier in Kenntnis der zugrundeliegenden Projektplanungen und Rahmenbedingungen nachträglich als Projektentwickler „eingestiegen“. Die hier geplante Mehrfamilienhausbebauung ist als schallmindernde Erschließungsmaßnahme Teil des Lärmschutzkonzepts, um im gesamten Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten zu können. Verbindlich vorgegeben ist aufgrund der schallgutachterlich ermittelten Ergebnisse die Festsetzung einer „Riegelbebauung“ auf Grundlage der vom Gutachter berücksichtigten Gebäudemaße. Die gutachterlich ermittelte erforderliche Schallabschirmung wird durch Baulinien, eine Mindesthöhe von 8,40 m und die Vorgabe, dass die Gebäude innerhalb der drei Baufenster jeweils als durchgängiger Gebäudekörper zu errichten sind, insgesamt sichergestellt. Hier besteht aufgrund der Schallschutzfunktion kein Spielraum. Darüber hinaus ist die Baufenstertiefe auch im mittleren Bereich des WA1 mit 15 m großzügig gefasst, um die Objektplanung hier nicht weiter einzuschränken. Dieses Tiefe wird durch Bau-

		grenzen gefasst, sie muss bei Objektplanung insofern nicht ausgenutzt werden. Somit besteht hier Spielraum, die Gebäude so zu errichten, dass die gewünschten und aus Sicht des Einwenders vermarktbaren Wohnungsgrößen untergebracht werden können. Ebenso ist die grundsätzliche Erschließung des Plangebiets im Ergebnis intensiver Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Fachbereichen/TöB alternativlos nur über die obere Loheide realisierbar. Die durch das Wohngebiet erzeugten Verkehre haben somit grundsätzlich Auswirkungen auf die Altanlieger, die im Rahmen der Gesamtabwägung zu bewerten sind. Für eine nachbarschaftsverträgliche Ableitung der Verkehre wird eine Reglementierung der Bebauungsdichte für geboten angesehen. Dies wird im vorliegenden Bebauungsplan durch Vorgabe der maximal zulässigen Wohnungen je Wohngebäude i. V. m. der Bauweise umgesetzt. Mit dieser Begrenzung soll einer zu intensiven Nutzung mit ggf. erheblichen Auswirkungen z. B. auch auf den Stellplatzbedarf, auf das Straßensystem und auf die Straße Loheide (zu vermeidender Parksuchverkehr) vorgebeugt werden. Im WA1 sind gemäß der Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten (WE) maximal 27 WE (je 8 in den Eckgebäuden sowie 11 im mittleren Gebäude) zulässig, die Bauweise ist auf Einzelhäuser beschränkt. Diese Größenordnung ist auch in die Ermittlung der hinzukommenden Verkehre eingegangen – eine verträgliche Ableitung der Verkehre wurde nachgewiesen. Die höchstzulässige Zahl der Wohnungen kann im Bebauungsplan gemäß § 9 (1) Nr. 6 BauGB grundsätzlich nur auf Wohngebäude bezogen werden. Bei Doppelhäusern handelt es sich im Sinne dieser Festsetzung um mehrere Wohngebäude (siehe u. a. Söfker, Mai 2016 zu § 9 BauGB, Rn 69, in Ernst-Zinkenhahn-Bielenberg, BauGB-Kommentar). Bei Erweiterung der bisher zulässigen Bauweise auf Doppelhäuser würde sich die höchstzulässige Zahl von Wohnungen dann jeweils auf die Doppelhaushälften beziehen. In der Folge wären deutlich mehr als 27 Wohneinheiten realisierbar mit entsprechend zusätzlichen Auswirkungen auf Erschließungssystem und Nachbarschaft, die so ausdrücklich städtebaulich nicht gewünscht sind. Die bisherige Regelung zur Beschränkung der Zahl der maximal zulässigen Wohneinheiten in Einzelhäusern soll vor diesem Hintergrund somit beibehalten werden. Der Bebauungsplan sieht ausreichend Flächen zur Unterbringungen von Stellplätzen ober- und unterirdisch vor. Regelungsbedarf besteht hier nicht. Unabhängig davon wird in Bielefeld bauordnungsrechtlich grundsätzlich der Nachweis von 1 Stellplatz pro Wohnung gefordert – Wohnungs- und Haushaltsgrößen sind hierbei kein Maßstab. Anhaltspunkte für die vom Einwender erwartete Reduzierung des Stell-

		platzbedarfs werden vor diesem Hintergrund nicht gesehen. Den Anregungen wird aus den genannten Gründen insgesamt **nicht gefolgt**.
2	Anwaltschreiben im Auftrag des benachbarten Hotel- und Restaurantbetreibers, Schreiben vom 23.08.2016 Es wird vorgetragen, dass sowohl die 239. FNP-Änderung als auch die Aufstellung des B-Plans Nr. II/V 8 für rechtswidrig bewertet wird und der Mandant in seinen Rechten verletzt wird. Es wird mitgeteilt, dass der Hotel- und Restaurantbetrieb auf das benachbarte Grundstück Loheide 35 erweitert werden soll und auf einen hierzu am 30.05.2016 eingereichten Bauantrag verwiesen. Angestrebt ist eine gewerbliche Nutzung des Gebäudes Loheide 35.	Die Stadt hat dem Betreiber bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung das Gespräch über mögliche Nutzungsänderungen für das Grundstück Loheide 35 angeboten, um angesichts der bereits bestehenden Rahmenbedingungen (Lage im unbeplanten Innenbereich in Gemengelage, bestehende Wohnnachbarschaften) sowie mit Blick auf die geplante Wohngebietsentwicklung eine einvernehmliche Lösung zu erhalten. Dieses Angebot zur frühzeitigen Abstimmung des Erweiterungsvorhabens wurde seitens des Betreibers nicht wahrgenommen. Der im Mai 2016 eingereichte Bauantrag ist bislang nicht vollständig, entsprechende Nachforderungen seitens der Genehmigungsbehörde wurden bisher nicht vollumfänglich erbracht. Die Stadt hat das beantragte Vorhaben im Rahmen des Möglichen berücksichtigt und den Abschluss des Bauleitplanverfahrens zeitlich zunächst zurückgestellt. Ein Abschluss des Genehmigungsverfahrens ist wegen weiterhin ausstehender Nachweise etc. derzeit jedoch nicht absehbar. Insofern sollen die Bauleitplanverfahren nunmehr abgeschlossen werden.
	<u>Anregungen und Kritik zur 239. FNP-Änderung:</u> Bezug genommen wird auf die geplanten Darstellungen einer gemischten Baufläche im Norden an der Engerschen Straße (Loheide Nr. 41) und der geplanten Darstellung einer Wohnbaufläche südlich angrenzend (einschließlich des Grundstücks an der Loheide Nr. 35) sowie auf die FNP-Begründung, die dazu ausführt, dass es sich bei diesen Flächen um einen expandierenden Hotel- und Restaurantbetrieb sowie eine denkmalgeschützte frühere Hofstelle handelt, über deren künftige Nutzung keine Angaben gemacht würden. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung seitens des Hotel-/Restaurantbetreibers angeregt wurde, die gemischten Bauflächen im FNP auf das südlich angrenzende Grundstück Loheide 35 zu erweitern, um die Grundlage der betrieblichen Erweiterung der früheren Hofstelle zu einer Seminar-/Tagesstätte zu schaffen. Zu diesem Zweck wurde am 30.06.2016 ein Bauantrag eingereicht. An dieser Anregung wird festgehalten.	Entgegen der Auffassung der ReA stellt der FNP nicht die Genehmigungsgrundlage für die beantragte betriebliche Erweiterung dar. Aufgabe des FNP ist die vorbereitende Bauleitplanung. Er soll gemäß § 5 (1) BauGB die beabsichtigte Art der Bodennutzung in ihren Grundzügen darstellen, die Darstellungen sind nicht parzellenscharf. Ziel der beabsichtigten FNP-Änderung für den Bereich des parallel aufzustellenden Bebauungsplans Nr. II/V 8 „Wohnen an der Loheide“ sowie für die südlich und z. T. östlich angrenzenden Bereiche ist die Darstellung als Wohnbaufläche entsprechend der geplanten bzw. vorhandenen Nutzungsstruktur. Die Darstellung als Wohnbaufläche umfasst dabei neben Wohngebäuden auch dem Wohnen zugeordnete Nutzungen. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines ergänzendes Gutachten (Akus GmbH, 15.12.2016) zum Bebauungsplan wurde zwischenzeitlich bestätigt, dass die beantragte Nutzung der früheren Hofstelle am Standort Loheide Nr. 35 zu einer Seminar-/Tagesstätte diesem Ziel nicht entgegensteht. Der Gutachter hat hierbei die bislang bekannten Entwicklungsabsichten gemäß Bauantrag (Umnutzung zu Seminar-/Tagungsstätte, Nutzung einschließlich

		Abreiseverkehr nur während der Tagzeit, Anordnung Stellplätze auf Hotelgrundstück) berücksichtigt. Er kommt zu dem Ergebnis, dass der Immissionsrichtwert und der zulässige Spitzenpegel für WA-Gebiete tags im Plangebiet eingehalten werden können. Eine Nachtnutzung wurde mit Blick auf das beantragte Vorhaben nicht betrachtet. An den im Entwurf geplanten Darstellungen des FNP soll deshalb festgehalten werden mit der Begründung: *Die bisher dargestellte gewerbliche Baufläche im Bereich Engersche Straße/Loheide entspricht nicht dem vorhandenen Bestand und soll angesichts der auch langfristig schwierigen Umsetzbarkeit bzw. entgegenstehender Planungen aufgegeben werden. Der Bereich des parallel aufzustellenden Bebauungsplans soll künftig zusammen mit den hieran südlich und z. T. östlich anschließenden Wohnnutzungen im FNP als Wohnbaufläche dargestellt werden. (Wohn-)Verträgliche Gewerbenutzungen sollen sich aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen künftig nur noch zur Landesstraße im Norden orientieren, entsprechend ist im Bereich des Hotel-/Restaurantbetriebs die Darstellung einer gemischten Baufläche geplant.*
	<u>Anregungen und Kritik zum B-Plan Nr. II/V 8:</u> <u>1. Auswirkungen der Planung auf Betrieb:</u> Es wird angemerkt, dass im Rahmen der Beteiligung gemäß § 3 (1) BauGB auf ggf. mögliche Konflikte der hinzukommenden Wohnbebauung mit der geplanten Betriebserweiterung hingewiesen wurde. Gegen die benachbart geplante Mehrfamilienhausbebauung werden nunmehr erhebliche Bedenken geltend gemacht. Es wird eine größere Abstandhaltung zum östlichen angrenzenden Grundstück des Mandanten gefordert. Darüber hinaus wird ein Abrücken der westlich des Grundstücks Loheide 35 liegenden Ein-/Zweifamilienhäuser angeregt bzw. die Festsetzung geeigneter Schallschutzmaßnahmen zum Grundstück Loheide 35 mit künftig gewerblicher Nutzung. Es wird befürchtet, dass bei Realisierung der Planung sonst Einschränkungen für den Bestand und die Erweiterung des Geschäftsbetriebs entstehen, die im Bebauungsplan nicht bewältigt werden.	Zu 1.: Der genehmigte Bestand des Hotel- und Restaurantbetriebs einschließlich darüber hinausgehender nicht genehmigter Nutzungen (z. B. mehr Außengastronomie) ist frühzeitig im Verfahren gutachterlich betrachtet worden (Schalltechnisches Gutachten mit ergänzenden Berechnungen, Akus GmbH, 27.01.2015/ 22.07.2015). Aufgrund der gutachterlichen Ergebnisse wurde das Plankonzept entsprechend angepasst (größere Abstandhaltung der Mehrfamilienhausbebauung durch Verlegung der Erschließungsstraße nach Osten und entsprechende Verschiebung des Baufensters nach Westen). Im Ergebnis können für das Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse insgesamt sichergestellt werden. Auf die ermittelte mischgebietstypische Vorbelastung während der Nachtzeit im nordöstlichen Planbereich wird bereits im Offenlageentwurf umfassend hingewiesen. Auf Anregung des Umweltamts wurde im Ergebnis der Beteiligung gemäß § 4 (2) BauGB eine aktualisierte Darstellung der gewerblichen Geräuschimmissionen auf Grundlage des zum Entwurf modifizierten Plankonzepts durchgeführt (Akus GmbH, 19.10.2016). Insbesondere war die konkrete Ausdehnung der nächtlichen MI-Vorbelastung zu prüfen. Der Gutachter hat nachgewiesen, dass im Plangebiet ohne Schallschutzwand innerhalb der überbaubaren Flächen der Nachtrichtwert für Mischgebiete und damit

		insgesamt gesunde Wohnverhältnisse eingehalten werden können. Die bisherigen Ergebnisse wurden somit nochmals bestätigt. Änderungen in der Plankonzeption sowie ergänzende Schallschutzmaßnahmen werden nicht erforderlich. Ergänzend wurden die Auswirkungen des geplanten, aber derzeit nicht genehmigungsreifen Erweiterungsvorhabens für den Kotten Loheide 35 gutachterlich betrachtet (Akus GmbH, 15.12.2016). Der Gutachter hat hierbei die bislang bekannten Entwicklungsabsichten gemäß Bauantrag (Umnutzung zu Seminar-/Tagungsstätte, Nutzung einschließlich Abreiseverkehr nur während der Tagzeit, Anordnung Stellplätze auf Hotelgrundstück) berücksichtigt. Er kommt zu dem Ergebnis, dass der Immissionsrichtwert und der zulässige Spitzenpegel für WA-Gebiete während der Tagzeit im Plangebiet auch dann eingehalten werden können. Eine Nachtnutzung wurde mit Blick auf das beantragte Vorhaben nicht betrachtet. Nach bisheriger Kenntnis wäre ein Betrieb des Kottens zur Nachtzeit von der beantragten Baugenehmigung auch nicht abgedeckt. Eine Unverträglichkeit des geplanten Erweiterungsvorhabens mit der hinzukommenden Wohnnutzung ist im Ergebnis nicht erkennbar. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt ggf. eine Nachtnutzung der für den Seminarbetrieb vorgesehenen Stellplätze geplant werden sollte, könnte der Nachtrichtwert nach Rücksprache mit dem Gutachter z. B. durch Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der westlichen Grundstücksgrenze (weiterhin) eingehalten werden. Eine exakte Dimensionierung derartiger Schallschutzanlagen würden in diesem Fall aber zunächst detaillierte Angaben zu den geplanten Betriebsabläufen erfordern. Die überbaubaren Flächen weisen im WA1 einen Abstand von mindestens 9 m zur östlichen Grundstücksgrenze sowie im WA2 einen Abstand von mindestens 6 m auf. Angesichts des bisherigen Projektstands gemäß Bauantrag und der gutachterlichen Ergebnisse sind insgesamt keine Anhaltspunkte erkennbar, die gegen ein verträgliches Nebeneinander der bislang bekannten Betriebserweiterung und dem geplanten Wohngebiet sprechen. Eine pauschale Berücksichtigung von weitergehenden Schallschutzmaßnahmen im vorliegenden Bebauungsplan ist angesichts der erläuterten Rahmenbedingungen nicht sachgerecht möglich. Zu bedenken ist hier auch, dass der Grundstückskauf bereits im Wissen der geplanten Entwicklung eines Wohngebiets erfolgt ist.
	<u>2. Erschließung:</u> Es wird die geplante Erschließung angesprochen, die gemäß Stellungnahme der Einwender nach Süden und Norden vorgesehen ist. Es wäre daher damit zu rechnen, dass ein erheblicher Teil der Verkehre auf der Loheide nach Süden abfließen	Zu 2.: Erschließung: Richtigzustellen ist, dass die geplante Erschließung des Wohngebiets ausschließlich über den nördlichen Abschnitt der Loheide erfolgen soll. Eine Versetzung oder Aufhebung der bestehenden Durchfahrtsperre außerhalb des Plangebiets ist nach Rücksprache mit

	würde. Darüber hinaus wird auf die hinzukommende Belastung der Anwohner durch die neuen Verkehre hingewiesen. Es wird kritisiert, dass in die Ermittlungen des derzeitigen Verkehrsaufkommens zu hohe Werte eingestellt wurden, da der Gewerbebetrieb seinen Betrieb bereits seit Langem eingestellt/reduziert hat. Insofern ist nach Bewertung des Einwenders mit einer noch stärkeren Belastung der Anwohner zu rechnen. Hiervon wären auch die Grundstücke des Mandanten betroffen, die unmittelbar am Knotenpunkt mit der Engerschen Straße liegen. Zudem grenzen die Flächen der inneren Erschließung an die westliche Seite an. Sich daraus ergebende Schallimmissionen würden den Hotel-/Restaurantbetrieb sowie dessen Erweiterung auf das Grundstück Loheide 35 unzumutbar beeinträchtigen. Angeregt wird daher eine alternative Erschließung zu prüfen. Vorgeschlagen wird hierzu unter der Voraussetzung, dass das Grundstück Loheide 35 als gemischte Baufläche im FNP dargestellt wird, zwischen den Grundstücken Loheide 41 und 35 in Ost-West-Richtung eine entsprechende Untertunnelung/Trogkonstruktion zu realisieren. Damit wäre aus Sicht der Einwender ein wesentlicher Teil der Loheide einschließlich der eigenen Grundstücke von Verkehrsemissionen entlastet.	dem zuständigen Fachamt auch weiterhin nicht vorgesehen, im Bebauungsplan kann hierzu aber keine Regelung getroffen werden. Unabhängig davon wurde der Erschließung über den oberen Teil der Loheide im Rahmen der Abwägung zwecks Verkehrsvermeidung auf der südlichen Loheide mit Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen und einer höheren Anzahl Betroffener sowie aufgrund der kritischen Einmündungssituation im Kreuzungsbereich Loheide/Engersche Straße/Upfeldweg bevorzugt. Diese Einschätzung hat auch der Verkehrsgutachter aus fachplanerischer Sicht nochmals bestätigt. Er weist ergänzend darauf hin, dass die Querschnittsbelastungen auf dem südwestlichen Abschnitt der Engerschen Straße um 69 % höher sind als auf dem nordöstlichen und dass am südlichen Knotenpunkt Loheide bereits heute mehrere konfliktreiche Verkehrsströme vorhanden sind. Planveranlassender Gewerbebetrieb: Weiterhin ist richtigzustellen, dass das planveranlassende Unternehmen seinen Betrieb weder eingestellt noch aktuell reduziert hat. Das Unternehmen verfügt zudem auf dem nördlichen Betriebsgelände über bislang ungenutzte Reserveflächen, die ebenfalls zu berücksichtigen sind. Die Produktion ist saisonabhängig, insofern besteht im Jahresverlauf allenfalls eine unterschiedlich starke Frequentierung des Standorts (saisonabhängig am Tag um ca. 100 Kfz-Fahrten). Angesichts der grundsätzlich schwierigen Erschließungssituation strebt das Unternehmen eine betriebliche Verlagerung an einen günstiger erschlossenen Standort an. Bei Umsetzung der geplanten Verlagerung entfallen somit für die Anlieger der oberen Loheide grundsätzlich die gewerblichen Verkehre mit auch größeren Lkw einschließlich des z. T. aufwändigen Rangierens von Lkw. Insofern ist aber auch im Sinne der Nachbarschaft sowie der Innenentwicklung und des sparsamen Flächenverbrauchs eine städtebauliche Neuordnung und geordnete Folgenutzung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen geboten. Beeinträchtigungen des Betriebs durch Mehrverkehre und Schallimmissionen: Die Verkehrsabwicklung und die Verkehrslärmauswirkungen wurden unter Zugrundelegung des Erschließungskonzepts über die obere Loheide sowie der geplanten Wohndichte gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse sind umfassend in den Offenlageunterlagen dargelegt worden. Die Untersuchungen haben ergeben, dass sowohl die Verkehrsmengen als auch der hieraus resultierende Verkehrslärm wohnverträglich sind. Der Hotel- und Restaurantbetrieb als Gewerbebetrieb mit Standort direkt an der stark durch Verkehrslärm vorbelasteten Engerschen Straße hat im Vergleich zu den betroffenen Anwohnern mit i. W. WA-Schutzanspruch grundsätzlich hö-

		here Belastungen hinzunehmen. Gemäß Stellungnahme ist auf den Grundstücken des Hotelbetreibers auch weiterhin ausschließlich eine gewerbliche Nutzung geplant. Darüber hinaus betrifft die in der Stellungnahme angesprochene innere Erschließung des Plangebiets angrenzend an das betroffene Nachbargrundstück lediglich die privaten Verkehrsflächen zur Erschließung der Wohnbebauung im Teilbereich WA1. Auf dem Hotelgrundstück sind auf der plangebietszugewandten Seite eine Betriebszufahrt sowie der Zugang zu einer Tiefgarage angeordnet, genehmigt ist darüber hinaus die Anlage einzelner ebenerdiger Stellplätze im Norden. Nach bisheriger Kenntnis (Bauantrag Mai 2016) ist darüber hinaus entlang der Grundstücksgrenze die Anordnung weiterer Stellplätze für die Kottenumnutzung geplant. Das Grundstück Loheide 35 grenzt an die private Erschließungsfläche nicht an. Insofern sind angesichts der erläuterten Rahmenbedingungen keine Anhaltspunkte erkennbar, die bei einer nachgewiesenen Verträglichkeit des geplanten Neubaugebiets für die bestehende Wohnbebauung an der Loheide auf eine Beeinträchtigung des Hotel-/Restaurantbetriebs durch planbedingt ausgelöste Verkehre und Schallimmissionen hinweisen. Die hierzu vorgetragenen Bedenken einer unzumutbaren Beeinträchtigung der gewerblichen Nutzung sind nicht nachvollziehbar und stehen i. Ü. im Widerspruch zu den eigenen geplanten Betriebserweiterungen. Alternative Erschließung: Die angeregte Troglösung wurde vom Fachplaner geprüft – mit folgenden Ergebnissen: - Im Falle einer Troglösung mit einer Tiefenlage von lediglich ca. 2 m würde eine geböschte Bauweise erforderlich sein und zwar über die gesamte Grundstückstiefe des Flurstücks 628 (Hotel) von ca. 93 m mit einer benötigten Streifenbreite von ca. 15 m. Eine Überfahrbarkeit zwischen den Flurstücksparzellen 628 (Hotel) und 367 (Kotten) ist in diesem Fall nicht gegeben. - Im Falle einer gewünschten Überfahrbeit der trogförmigen Erschließungsstraße müsste diese am Tiefpunkt eine Tiefe von mind. ca. 5,50 m aufweisen (ca. 4,50 m Lichtraumprofilhöhe + ca. 0,30 m Deckenkonstruktionshöhe + ca. 0,70 m Konstruktionshöhe für den Straßenbau). Hieraus resultiert bei einer barrierefreien Ausführung eine Abfahrtsrampenlängen von ca. 92 m zzgl. der erforderlichen Ausrundungsradien – insgesamt wären so voraussichtlich ca. 100 m zu berücksichtigen. Die gleiche Länge würde benötigt, um wieder auf das ursprüngliche Geländeniveau zu gelangen. Dies bedeutet, dass das Ende des Trogs fast an der Engerschen Straße im Westen des Plangebiets enden würde. Die verfügbare Länge zur Realisierung einer befahrbaren Verbindung zwischen den

		Flurstücken 628 (Hotel) und 367 (Kotten) ist somit nicht ausreichend. Im Ergebnis ist die angeregte Troglösung weder verhältnismäßig noch technisch sinnvoll umsetzbar. **Zusammenfassend sind die Interessen des Betriebs hinsichtlich betrieblicher Erweiterungsmöglichkeiten und späterer Nachbarschaftsverträglichkeit verständlich. Ihnen wird durch das Plankonzept grundsätzlich entsprochen. Den weitergehenden Anregungen wird jedoch nicht gefolgt.** Der Stellungnahme wird insofern **teilweise gefolgt**.
3	Anwohner/in der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 25.08.2016 Es wird kritisiert, dass die Bedenken der Anwohner nicht berücksichtigt worden sind, beispielhaft werden die Verkehrssituation am Knotenpunkt Loheide/Engersche Straße, die bestehenden Wartezeiten beim Abbiegen auf die Engersche Straße, die Parksituation auf der Loheide an Wochenenden i. V. m. Seekrug und Obersee und die zunehmende Lärmbelastung angeführt. <u>1. Verkehrsbelastung und Knotenpunkt Loheide/Engersche Str.:</u> Die Ermittlung der prognostizierten Verkehrsbelastung sowie die hierauf aufbauenden Schlussfolgerungen bezüglich der hinzukommenden Verkehrsmengen wird als fehlerhaft bewertet. Es wird eine Verschlechterung der Situation um ein Vielfaches sowie eine Abwertung der Immobilien in einer bis heute ruhig gelegenen, annehmbaren Gegend erwartet. Es wird darauf hingewiesen, dass es der-	Die allgemein vorgetragene Kritik hinsichtlich der Nichtberücksichtigung der Anwohnerbedenken wird zurückgewiesen. Die Stadt Bielefeld hat die vorliegende Plansituation einschließlich der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge mehrfach mit Straßen.NRW erörtert und angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets an die Engersche Straße im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Im Ergebnis wird eine alternative Erschließung seitens des Straßenbaulastträgers aber (weiterhin) abgelehnt und muss insofern akzeptiert werden. Die Verkehrsabwicklung und die Verkehrslärmauswirkungen wurden unter Zugrundelegung des Erschließungskonzepts über die obere Loheide sowie der geplanten Wohndichte gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse sind umfassend in den Offenlageunterlagen dargelegt worden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass sowohl Verkehrsmengen als auch der hieraus resultierende Verkehrslärm wohnverträglich sind. Die Verkehrsproblematik durch das Naherholungsgebiet Obersee sowie durch die dort stattfindenden Veranstaltungen ist ausschließlich auf durch die Naherholungsangebote verursachten Verkehre zurückzuführen und steht in keiner Verbindung zu den vorliegenden Bauleitplanverfahren. Zu 1.: Verkehrserzeugung und Leistungsfähigkeit der Einmündung: Die Neuplanung mit Wohnbebauung auf dem bisherigen Gewerbestandort erzeugt ein verändertes Verkehrsaufkommen, das im Zuge des Planverfahrens in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zunächst überschlägig auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/Empfehlungen abgeschätzt und der Planung zugrunde gelegt wurde. Im Ergebnis werden überschlägig pro Tag etwa 300-320 Kfz-Fahrten (je 150-160 Kfz im Ziel- und Quellverkehr) durch das neue

	zeit fast unmöglich ist, die Loheide werktags zur morgendlichen/nachmittäglichen Stoßzeit zu verlassen (Wartezeiten bis zu 20-30 Minuten). Kritisiert wird die Nichtberücksichtigung in der Planung.	Wohngebiet erwartet. Unter Berücksichtigung der bisherigen Anwohnerverkehre sowie des künftig entfallenden Gewerbeverkehrs wurde in der Gesamtschau ein Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide von täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) abgeschätzt. Im Sinne einer Plausibilitätsprüfung wurde parallel zum Planverfahren ein Verkehrsgutachten eingeholt, in der das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsabwicklung und die Leistungsfähigkeit der Loheide ebenfalls überprüft worden sind (Ing.-Büro für Stadtverkehrsplanung Dipl.-Ing. H. Harnisch, 10.06.2016). Das Verkehrsgutachten war den Offenlageunterlagen beigefügt. Der Gutachter hat die aktuelle Verkehrssituation durch Videobeobachtung erfasst und ausgewertet. Auf dieser aktuellen Grundlage erfolgten die weiteren Bewertungen. Die Verkehrserzeugung aus den vorhandenen Nutzungen an der Loheide sowie dem Hotelbetrieb und dem Parkplatz Obersee wurden dabei erfasst und dargestellt. Die Verkehrserzeugung aus den neuen Nutzungen wurde auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs unter Verwendung anerkannter Fachrichtlinien und -programme ermittelt. Im Ergebnis zeigt der Vergleich der im Rahmen der Planung abgeschätzten Neuverkehre mit den Minimal- und Maximalwerten der gutachterlichen Modellrechnung (207-399 Kfz), dass die abgeschätzten Werte im mittleren Bereich dieser Spanne liegen. Insofern ist die Entwurfsplanung auf Grundlage einer plausiblen Verkehrsmengenabschätzung der zu erwartenden Bewohnerverkehre erfolgt. Der Gutachter hat darüber hinaus die derzeitige und künftige Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Engersche Straße/Loheide unter Berücksichtigung seiner ermittelten Maximalwerte geprüft. Für die Spitzenstunde nachmittags wurde die künftige Querschnittsbelastung mit 87 Kfz/h ermittelt. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) sind für einen Wohnweg mit Mischungsprinzip der Verkehrsarten und Aufenthaltsfunktion bis zu 150 Kfz/h möglich. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ergibt die Qualitätsstufe B bei durchschnittlichen Wartezeiten unter 20 Sekunden. Der Gutachter führt nach Rücksprache ergänzend aus, dass daran auch die gelegentliche Überstauung der Einmündung in Fahrtrichtung stadteinwärts nichts ändern wird. Die Auswertung der o .g. Videoaufzeichnungen zeigt, dass wartende Verkehrsteilnehmer regelmäßig Einfädelungen ermöglichen. Die mittlere Wartezeit beim Linkseinbiegen betrug in der Spitzenstunde morgens 8 Sekunden und nachmittags 15 Sekunden. Die längste nachmittags ermittelte Einzelwartezeit betrug 42 Sekunden. Aus verkehrsplanerischer Sicht können einzelne Angaben mehrminütiger Wartezeiten beim Linkseinbiegen

		nicht bestätigt werden. Im Gegenteil kann von einem im Rahmen städtischer Verhältnisse noch relativ reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Lärmbelastung: Das betroffene Grundstück in Höhe des geplanten Anschlusses an die Loheide liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/III/2/46.00 „Obersee-Johannisbachtalsperre" - Teil 1 (Rechtskraft 1977). Dieser setzt hier ein Allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Die schalltechnische Untersuchung des Verkehrslärms mit ergänzender Darstellung der Geräuschimmissionen an der Bestandsbebauung berücksichtigt ein tägliches Kfz-Aufkommen auf der Loheide von 400 Kfz (Akus GmbH, 27.01.2015/02.05.2016). Die graphischen Darstellungen belegen, dass auch bei Realisierung des Wohngebiets auf dem betroffenen Grundstück die idealtypischen Orientierungswerte des Beiblatts zur DIN 18005 für WA-Gebiete tags/ nachts sicher eingehalten bzw. unterschritten werden. Eine problematische Lärmerhöhung wird insofern durch die Planung nicht ausgelöst. Wertverlust des Grundstücks: Über die Einmündung der heutigen Betriebszufahrt werden saisonabhängig um ca. 100 Kfz-Fahrten/Tag mit auch größeren Lkw durch den Gewerbebetrieb einschließlich des z. T. aufwändigen Rangierens abgewickelt. Das Grundstück der Einwender ist insofern bereits heute durch die gewerbliche Nutzung in diesem Rahmen vorbelastet. Gutachterlich sind für die Wohngebietsentwicklung eine verträgliche Verkehrsabwicklung sowie WA-typische Lärmpegel ermittelt worden (s. o.). Zu bedenken ist zudem, dass eine Nutzungsintensivierung des bestehenden Gewerbes mit entsprechendem Mehrverkehr in der Örtlichkeit heute möglich ist und die gewerblichen Verkehre mit den entsprechenden Beeinträchtigungen auf das Grundstück künftig entfallen. Gemessen daran wird die planungsrechtliche Klärung der künftigen Nutzung und die Zunahme durch den wohngebietstypischen, Pkw-geprägten Verkehr insgesamt für vertretbar bewertet. Im Ergebnis ist eine wertmindernde Belastung durch die Planung insofern nicht anzunehmen.
	<u>2. Sanierung Loheide:</u> Die in öffentlicher Sitzung mitgeteilte Sanierung der Loheide ist gemäß Stellungnahme eindeutig im Zusammenhang mit der Neuerschließung zu sehen, die Straßensubstanz bei bisheriger Belastung würde noch 100 Jahre halten. Darüber hinaus wird erwartet, dass die Altbäume dem Straßenausbau weichen müssen.	Zu 2.: Ein politischer Beschluss zum Ausbau liegt bislang lediglich für den Abschnitt der Loheide südlich der Durchfahrtsperre vor. Weder die vorliegende Bauleitplanung noch die Anwohner nördlich der Durchfahrtsperre sind hiervon betroffen. Für den nördlichen Abschnitt der Loheide liegt bislang kein entsprechender politischer Beschluss vor. Unabhängig davon wird aber darauf hingewiesen, dass bei einem (derzeit nicht absehbaren) Endausbau der nördlichen Loheide auch die Altanlieger anteilig zu beteiligen sind. Infolge der Planung wird der Ausbau des Einmün-

		dungsbereichs der Erschließungsstraße auf die Loheide erforderlich. Dieser ist durch den Vorhabenträger im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen auf eigene Kosten vorzunehmen. Darüber hinaus wird der IST-Zustand der Loheide vor Beginn der im Zusammenhang mit der vorliegenden Bauleitplanung stehenden Baumaßnahmen durch die Stadt (Amt für Verkehr) dokumentiert. Schäden, die hier nachweislich durch Bauverkehre entstehen sind durch den Verursacher zu beseitigen. Der Baumbestand im Plangebiet und angrenzend ist vom Umweltamt hinsichtlich seiner Erhaltenswürdigkeit überprüft worden. Die als erhaltenswert eingestuften Gehölze wurden eingemessen und sind im Bebauungsplan durch Aufnahme entsprechender Erhaltungsbindungen gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB gesichert. Im Bebauungsplan ist im Zusammenhang mit der Erschließung des Wohngebiets eine alte Eiche auf dem Nachbargrundstück südlich der Erschließungsstraße zu berücksichtigen. Die in den Geltungsbereich ragende Kronentraufe wurde entsprechend zum Erhalt festgesetzt. Die planerische Sicherung bezieht somit den Kronen- und Wurzelbereich des in das Plangebiet hineinragenden Altbaums ein. Darüber hinaus befindet sich der Baumbestand im oberen Teil der Loheide vollständig außerhalb des Plangebiets, eine Betroffenheit durch die Planung besteht hier nicht.
	<u>3. Altlasten:</u> Angesprochen wird die ungeklärte Altlastenproblematik im Plangebiet sowie die Besorgnis, dass Schwermetalle oder andere giftige Stoffe im Boden verblieben sein könnten. Die Ermittlungstiefe der historischen Recherche zu möglichen Bodenbelastungen wird kritisiert und eine Klärung vor Baubeginn angeregt.	Zu 3.: Gemäß historischer Recherche sind im Plangebiet aufgrund der Vornutzung keine erheblichen Gefährdungspotentiale durch boden- oder grundwassergefährdende Schadstoffeinträge zu erwarten (Ingenieurgeologisches Büro Dr. E. Horsthemke, 17.03.2016). Allenfalls ist kleinflächig an den im Gutachten bereits lokalisierten Standorten (Heizöltanks, Lager) mit Auffälligkeiten zu rechnen. Daher wurden ergänzende Untersuchungen im Vorfeld von Rückbaumaßnahmen empfohlen. Aus den Ergebnissen dieser historischen Recherche ist eine Betroffenheit der Anwohner durch Schwermetalle oder andere giftige Stoffe insgesamt nicht ableitbar. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit Blick auf den späteren Rückbau bereits eine orientierende Untersuchung des Geländes stattgefunden hat. Hierbei haben sich die bisherigen Erkenntnisse aus der historischen Recherche hinsichtlich kleinflächig nicht auszuschließender Bodenbelastungen teilweise bestätigt. Lokal begrenzt wurden nutzungsbedingte Bodenverunreinigungen nachgewiesen, die im Zuge des Rückbaus unter fachgutachterlicher Begleitung zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen sind. Großflächige Bodenbelastungen können nachweislich ausgeschlossen werden. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich im Ergebnis dieser Untersuchung nicht

		ergeben. Detaillierte Anforderungen des zuständigen Fachamts bzgl. der Sanierung werden in einen städtebaulichen Vertrag aufgenommen, mit weitergehenden Anforderungen an den ordnungsgemäßen Rückbau kann im Zuge des Abbruchantrags sachgerecht umgegangen werden. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür nicht erforderlich. **Zusammenfassend werden die Sorgen der Anwohner ernst genommen. Das Plankonzept wurde sorgfältig geprüft. Das Vorhaben kann im Ergebnis verträglich umgesetzt werden. Den weitergehenden Anregungen wird jedoch nicht gefolgt.** Der Stellungnahme wird insofern **teilweise gefolgt**.
4	Anwohner der Loheide, östlich angrenzend an das Plangebiet, Schreiben vom 28.08.2016 <u>1. Erschließung:</u> Die geplante Zuwegung des Neubaugebiets über die obere Loheide wird abgelehnt. Es wird ein Verkehrschaos im Berufsverkehr befürchtet, wenn die hinzukommenden Bewohner die Loheide in die Engersche Straße verlassen wollen. Ein Abbiegen ist heute schon fast unmöglich, zudem wird ein Abbiegen aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf der Engerschen Straße als gefährlich bewertet. In diesem Zusammenhang wird auf einen tödlichen Unfall bei genannter Abbiegesituation im Jahr 2010 verwiesen. Da der obere Teil der Loheide auch den Verkehr vom Seekrug-Parkplatz und in der Straße parkender Autos (Seekrug) auffangen muss, erscheint die Zuwegung völlig unmöglich. Nach Einschätzung der Einwender gibt es nur zwei Möglichkeiten, die den Verkehr aus dem Neubaugebiet ableiten können: - Ein Kreisverkehr mit Zu-/Abfahrt in das Gebiet der Kreuzung Engersche/Vilsendorfer Straße. Hierbei würde kein Anwohner der oberen Loheide mit enormen Verkehr und Straßensanierungskosten belastet. - Versetzung der Schranke in der Loheide um 50 m nach oben, so dass der Verkehr nach unten abfließt – hierbei werden enorme Vorteile erwartet. Diese werden in der längeren Straße gesehen, die den Rückstau besser aufgefangen könnte. Zudem ist der berufliche Verkehr an diesem Teilstück durch das große Altenheim nicht so groß. Weiterhin besteht	Zu 1.: Verkehrserzeugung und Leistungsfähigkeit der Einmündung: Die Neuplanung mit Wohnbebauung auf dem bisherigen Gewerbestandort erzeugt ein verändertes Verkehrsaufkommen, das im Zuge des Planverfahrens in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zunächst überschlägig auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/Empfehlungen abgeschätzt und der Planung zugrunde gelegt wurde. Im Ergebnis wurde in der Gesamtschau ein Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide von täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) abgeschätzt. Im Sinne einer Plausibilitätsprüfung wurde parallel zum Planverfahren ein Verkehrsgutachten eingeholt, in der das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsabwicklung und die Leistungsfähigkeit der Loheide ebenfalls überprüft worden sind (Ing.-Büro für Stadtverkehrsplanung Dipl.-Ing. H. Harnisch, 10.06.2016). Der Gutachter hat die aktuelle Verkehrssituation durch Videobeobachtung erfasst und ausgewertet. Auf dieser aktuellen Grundlage erfolgten die weiteren Bewertungen. Die Verkehrserzeugung aus den vorhandenen Nutzungen an der Loheide sowie dem Hotelbetrieb und dem Parkplatz Obersee wurden dabei erfasst und dargestellt. Die Verkehrserzeugung aus den neuen Nutzungen wurde auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs unter Verwendung anerkannter Fachrichtlinien und -programme ermittelt. Im Ergebnis zeigt der Vergleich der im Rahmen der Planung abgeschätzten Neuverkehre mit den Minimal- und Maximalwerten der gutachterlichen Modellrechnung (207-399 Kfz), dass die abgeschätzten Werte im mittleren Bereich dieser Spanne liegen. Insofern ist die Entwurfsplanung auf Grundlage einer plausiblen Verkehrsmen-

	dort auf der Engerschen Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h. Ein sicheres Abbiegen ist hier gewährleistet.	genabschätzung der zu erwartenden Bewohnerverkehre erfolgt. Der Gutachter hat darüber hinaus die derzeitige und künftige Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Engersche Straße/Loheide unter Berücksichtigung seiner ermittelten Maximalwerte geprüft. Für die Spitzenstunde nachmittags wurde die künftige Querschnittsbelastung mit 87 Kfz/h ermittelt. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) sind für einen Wohnweg mit Mischungsprinzip der Verkehrsarten und Aufenthaltsfunktion bis zu 150 Kfz/h möglich. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ergibt die Qualitätsstufe B bei durchschnittlichen Wartezeiten unter 20 Sekunden. Der Gutachter führt nach Rücksprache ergänzend aus, dass daran auch die gelegentliche Überstauung der Einmündung in Fahrtrichtung stadteinwärts nichts ändern wird. Die Auswertung der o .g. Videoaufzeichnungen zeigt, dass wartende Verkehrsteilnehmer regelmäßig Einfädelungen ermöglichen. Die mittlere Wartezeit beim Linkseinbiegen betrug in der Spitzenstunde morgens 8 Sekunden und nachmittags 15 Sekunden. Die längste nachmittags ermittelte Einzelwartezeit betrug 42 Sekunden. Aus verkehrsplanerischer Sicht können einzelne Angaben mehrminütiger Wartezeiten beim Linkseinbiegen nicht bestätigt werden. Im Gegenteil kann von einem im Rahmen städtischer Verhältnisse noch relativ reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Verkehrssicherheit: In der Stellungnahme werden unter Bezugnahme der Verkehrssicherheit die unterschiedlichen Verkehrsprobleme vermischt dargelegt. Beim Abbiegen aus der Loheide im Berufsverkehr können die Fahrzeuge auf der Engerschen Straße wegen der nahegelegenen Ampel und entsprechendem Rückstau keine Geschwindigkeit von 70 km/h erreichen. Ein problemloses Einfädeln ist mit Blick auf die gutachterlichen Ergebnisse möglich (s. o.). Dagegen ereignete sich der in der Stellungnahme angeführte Unfall an einem Wochenende, an dem der Kreuzungsbereich durch falsch parkende Kfz von Besuchern des Naherholungsgebiets Obersee nicht einsehbar war und bei weniger Verkehr auf der Engerschen Straße entsprechend höhere Geschwindigkeiten erreicht werden konnten. Entsprechende Schlussfolgerungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Loheide i. V. m. der Erschließung des Plangebiets sind hier nicht sachgerecht, da sich die Spitzen des werktäglichen Verkehrs und des freizeitorientierten Verkehrs nicht überlagern. Alternative Erschließung: Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Stadt Bielefeld die vorliegende Plansituation einschließlich

		der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge mehrfach mit Straßen.NRW erörtert hat und angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets an die nördliche Engersche Straße im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Im Ergebnis wird dies seitens des Straßenbaulastträgers aber (weiterhin) abgelehnt und muss insofern akzeptiert werden. Darüber hinaus sind die Option eines Kreisverkehrs sowie die angeregte Versetzung der Schranke frühzeitig im Verfahren geprüft, im Ergebnis aber aufgrund der überwiegenden Nachteile verworfen worden. Unabhängig von der fehlenden Zustimmung durch Straßen.NRW sprechen gegen die Einrichtung eines Kreisverkehrs insbesondere der hiermit verbundene sehr hohe Flächenverbrauch und die zu geringen Abstände zwischen den Ein-/Ausfahrten in den Kreisverkehr. Die vorgeschlagene Verschiebung der Sperreinrichtung außerhalb des Plangebiets mit der Folge, dass die Anbindung des Baugebiets zur westlichen Engerschen Straße erfolgt, ist für den Bebauungsplan selbst nicht relevant, da es sich um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Unabhängig davon liegen die nachteiligen Gründe hier in der höheren Anzahl betroffener Anwohner vom Erschließungsverkehr sowie der vergleichsweise stärkeren Belastung des dortigen Knotenpunktbereichs, da auf diesem Abschnitt der Engerschen Straße noch höhere Verkehrsmengen liegen. Diese Einschätzung hat auch der Verkehrsgutachter aus fachplanerischer Sicht nochmals bestätigt. Er weist ergänzend darauf hin, dass die Querschnittsbelastungen auf dem südwestlichen Abschnitt der Engerschen Straße um 69 % höher sind als auf dem nordöstlichen. Hinzu kommt, dass am südlichen Knotenpunkt Loheide bereits die Wohnverkehre aus dem gegenüberliegenden Wohngebiet dort auf die Engersche Straße geführt werden (Einmündung Upfeldweg) und damit eine Kreuzungssituation mit mehreren konfliktreichen Verkehrsströmen bereits heute vorliegt. Im Ergebnis der Abwägung soll die Umlaufschranke zwecks Verkehrsvermeidung auf der südlichen Loheide mit Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen sowie aufgrund der kritischen Einmündungssituation somit weiterhin beibehalten werden, im Bebauungsplan kann hierzu aber keine Regelung getroffen werden. Sanierungskosten Loheide: Infolge der Planung wird der Ausbau des Einmündungsbereichs der Erschließungsstraße auf die Loheide erforderlich. Dieser ist durch den Vorhabenträger im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen auf eigene Kosten vorzunehmen. Darüber hinaus wird der IST-Zustand der Loheide vor Beginn der im

		Zusammenhang mit der vorliegenden Bauleitplanung stehenden Baumaßnahmen durch die Stadt (Amt für Verkehr) dokumentiert. Schäden, die hier nachweislich durch Bauverkehre entstehen sind durch den Verursacher zu beseitigen. Unabhängig davon wird aber darauf hingewiesen, dass bei einem (derzeit nicht absehbaren) Endausbau der nördlichen Loheide auch die Altanlieger anteilig zu beteiligen sind.
	2. Umweltschutz: Der alte Baumbestand im oberen Teil der Loheide beherbergt viele seltene Vögel und Wildtiere. Nur dort finden sich z. B. Uhu, Bunt- und Grünspecht, Kleiber, Rotkehlchen, Zaunkönig und sogar der Eisvogel. Fledermäuse, Kröten (Frösche), Eichhörnchen und Waschbären haben auch ihre Heimat in diesem Teil. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen werden diese Tiere am Rande eines Naturschutzgebiets abziehen.	Zu 2.: Das Plangebiet selbst wird gewerblich genutzt und erfasst darüber hinaus gewerbliche Reserveflächen. Um mögliche Konflikte mit streng und besonders geschützten Arten durch ggf. erforderliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen insgesamt auszuschließen, wurde frühzeitig im Verfahren eine Artenschutzprüfung eingeholt (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Juni 2016). Dort wird mit Blick auf die Örtlichkeit u. a. angeführt, dass das Vorkommen bestimmter potenziell vorkommender Arten aufgrund fehlender Habitateignung ausgeschlossen werden kann, so z. B. *„ein Vorkommen von Arten, die in möglichst störungsarmen Offenlandbereichen brüten (Feldlerche, Kiebitz und Rebhuhn) [...]. Gleiches gilt für Arten wie Baumpieper, Feldschwirl oder Neuntöter. Auch für typische Waldarten wie den Schwarzspecht oder Spezialisten wie Eisvogel, Flussregenpfeifer, Teichrohrsänger und Zwergtaucher bietet der Vorhabenbereich keine geeigneten Lebensraumstrukturen*.“ Darüber hinaus bietet das Plangebiet für Gehölz- und Nischenbrütern *„wie Feldsperling, Kleinspecht, Kuckuck, Nachtigall, Waldohreule oder Waldkauz“* potenzielle Nistmöglichkeiten und Strukturen als mögliches Nahrungshabitat, die im Rahmen der Artenschutzprüfung daher vertiefend untersucht worden sind. Eine besondere durch die Planung ausgelöste Problematik wurde im Ergebnis aber nicht festgestellt. Darüber hinaus wurde im Ergebnis der Offenlage im Oktober 2016 eine ergänzende Begutachtung der örtlichen Struktureignung durchgeführt. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich bei diesen Untersuchungen nicht ergeben. Insgesamt bestätigte sich die Einschätzung des zur Offenlage vorgelegten Artenschutzbeitrags und Umweltberichts, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß BNatSchG im Rahmen der örtlichen Planungen ausgeschlossen werden können. Der Landschaftsplan Bielefeld-West setzt im Umfeld des Plangebiets kein Naturschutzgebiet fest. In nördlicher sowie nordwestlicher Richtung finden sich jenseits der Engerschen Straße Flächen, die als Teile des Landschaftsschutzgebiets (LSG) Ravensberger Hügelland in den Landschaftsplan aufgenommen wurden (s. auch Umweltbericht Anlage 3). Die Engersche Straße stellt hier eine deutliche Zäsur zwi-

		schen Bebauung und freiem Landschaftsraum sowie angesichts der bestehenden Verkehrsbelastung ein entsprechend hohes Störpotenzial dar. Durch die Planung wird sich das Verkehrsaufkommen auf dieser stark frequentierten Straße nicht wesentlich verändern. Der Baumbestand im Plangebiet und angrenzend ist vom Umweltamt hinsichtlich seiner Erhaltenswürdigkeit überprüft worden. Die als erhaltenswert eingestuften Gehölze wurden eingemessen und sind im Bebauungsplan durch Aufnahme entsprechender Erhaltungsbindungen gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB gesichert. Im Bebauungsplan ist im Zusammenhang mit der Erschließung des Wohngebiets eine alte Eiche auf dem Nachbargrundstück südlich der Erschließungsstraße zu berücksichtigen. Die in den Geltungsbereich ragende Kronentraufe wurde entsprechend zum Erhalt festgesetzt. Die planerische Sicherung bezieht somit den Kronen- und Wurzelbereich des in das Plangebiet hineinragenden Altbaums ein. Darüber hinaus befindet sich der Baumbestand im oberen Teil der Loheide vollständig außerhalb des Plangebiets, eine Betroffenheit durch die Planung besteht hier nicht. Insgesamt sind somit keine Anhaltspunkte dahingehend erkennbar, dass die geplante Wohngebietsausweisung negative Auswirkungen auf das bisherige Artenvorkommen im LSG oder im Bereich des Baumbestands an der oberen Loheide hat. **Zusammenfassend werden die Sorgen der Anwohner ernst genommen. Das Plankonzept wurde sorgfältig geprüft. Das Vorhaben kann im Ergebnis verträglich umgesetzt werden. Den weitergehenden Anregungen wird jedoch nicht gefolgt.** Der Stellungnahme wird insofern **teilweise gefolgt**.
5	Anwohner/in der Loheide, östlich des Plangebiets, Schreiben vom 28.08.2016 <u>1. Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Loheide/Engersche Str. und hinzukommende Verkehre:</u> Es wird mit Nachdruck auf die entstehenden Probleme durch Erschließung des Baugebiets durch den oberen Teil der Loheide hingewiesen. Es wird gefragt, wie die Verkehrssicherheit beim Abbiegen aus der Loheide auf die Engersche Straße gewährleisten wird, wenn auf der Engerschen Straße kein Tempolimit eingeführt wird. Auf einen tödlichen Unfall 2010 wird hingewiesen. Weiterhin wird gefragt, wie alle Alt- und Neuanwohner zu Stoßzeiten	Zu 1.: Verkehrserzeugung und Leistungsfähigkeit der Einmündung: Die Neuplanung mit Wohnbebauung auf dem bisherigen Gewerbestandort erzeugt ein verändertes Verkehrsaufkommen, das im Zuge des Planverfahrens in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zunächst überschlägig auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/Empfehlungen abgeschätzt und der Planung zugrunde gelegt wurde. Im Ergebnis werden überschlägig pro Tag etwa 300-320 Kfz-Fahrten (je 150-160 Kfz im Ziel- und Quellverkehr) durch das neue Wohngebiet erwartet. Unter Berücksichtigung der bisherigen Anwohnerverkehre sowie des künftig ent-

	aus der Loheide abbiegen soll, da es morgens zwischen 7 und 9:30 Uhr einen riesen Rückstau auf der Engerschen Straße in Richtung Herford gibt. Unter normalen Umständen hat man als Linksabbieger keine Chance die Straße zu verlassen. Es werden die von Straßen.NRW vorgelegten Verkehrsbelastungszahlen der L 557 und L 855 aus 2010/2005 angesprochen. Diese werden als zu alt und damit unangemessen bewertet. Gefordert wird ein aktuelle und realistische Neubewertung der Verkehrslage. Die angesetzten zusätzlich anfallenden Fahrten von 200 Kfz werden als völlig unrealistisch bewertet. Dies würde bedeuten, dass jeder Anwohner nur einmal am Tag herein- und heraus fährt. Realistisch berechnet wäre die Anzahl der Fahrten zu vervierfachen. Der Wegfall des Lieferverkehrs der Firma Verse steht dazu in keiner Relation. Gefragt wird, wie Umweltschützer die Erschließung durch die Loheide beurteilen, wenn Neuanwohner einen unnützen Bogen fahren müssen, um ins Wohngebiet und aus dem Wohngebiet heraus zu gelangen.	fallenden Gewerbeverkehrs wurde in der Gesamtschau ein Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide von täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) abgeschätzt. Im Sinne einer Plausibilitätsprüfung wurde parallel zum Planverfahren ein Verkehrsgutachten eingeholt, in der das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsabwicklung und die Leistungsfähigkeit der Loheide ebenfalls überprüft worden sind (Ing.-Büro für Stadtverkehrsplanung Dipl.-Ing. H. Harnisch, 10.06.2016). Das Verkehrsgutachten war den Offenlageunterlagen beigefügt. Die Beurteilung im Verkehrsgutachten beruht nicht auf den Daten des Landesbetriebs Straßen.NRW aus 2010 und 2005. Aus einer Verkehrszählung der Stadt Bielefeld am benachbarten Knotenpunkt Engersche Straße/Grafenheider Straße waren die Spitzenstunden morgens (6.30 - 7.30 Uhr) und nachmittags (16.15 - 17.15 Uhr) bekannt. In diesen Zeiten hat der Gutachter am 07.06.2016 eine Videobeobachtung vor Ort durchgeführt und ausgewertet. Auf dieser aktuellen Grundlage erfolgten die weiteren Bewertungen. Die Verkehrserzeugung aus den vorhandenen Nutzungen an der Loheide sowie dem Hotelbetrieb und dem Parkplatz Obersee wurden dabei erfasst und dargestellt. Die Verkehrserzeugung aus den neuen Nutzungen wurde auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs unter Verwendung anerkannter Fachrichtlinien und -programme ermittelt. Im Ergebnis zeigt der Vergleich der im Rahmen der Planung abgeschätzten Neuverkehre mit den Minimal- und Maximalwerten der gutachterlichen Modellrechnung (207-399 Kfz), dass die abgeschätzten Werte im mittleren Bereich dieser Spanne liegen. Insofern ist die Entwurfsplanung auf Grundlage einer plausiblen Verkehrsmengenabschätzung der zu erwartenden Bewohnerverkehre erfolgt. Der Gutachter hat darüber hinaus die derzeitige und künftige Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Engersche Straße/ Loheide unter Berücksichtigung seiner ermittelten Maximalwerte geprüft. Für die Spitzenstunde nachmittags wurde die künftige Querschnittsbelastung mit 87 Kfz/h ermittelt. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) sind für einen Wohnweg mit Mischungsprinzip der Verkehrsarten und Aufenthaltsfunktion bis zu 150 Kfz/h möglich. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ergibt die Qualitätsstufe B bei durchschnittlichen Wartezeiten unter 20 Sekunden. Der Gutachter führt nach Rücksprache ergänzend aus, dass daran auch die gelegentliche Überstauung der Einmündung in Fahrtrichtung stadteinwärts nichts ändern wird. Die Auswertung der o .g. Videoaufzeichnungen zeigt, dass wartende Verkehrsteilnehmer regelmäßig Einfädelungen ermöglichen. Die mittlere Wartezeit beim Linkseinbiegen betrug in der

		Spitzenstunde morgens 8 Sekunden und nachmittags 15 Sekunden. Die längste nachmittags ermittelte Einzelwartezeit betrug 42 Sekunden. Aus verkehrsplanerischer Sicht können einzelne Angaben mehrminütiger Wartezeiten beim Linkseinbiegen nicht bestätigt werden. Im Gegenteil kann von einem im Rahmen städtischer Verhältnisse noch relativ reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Verkehrssicherheit: In der Stellungnahme werden unter Bezugnahme der Verkehrssicherheit die unterschiedlichen Verkehrsprobleme vermischt dargelegt. Beim Abbiegen aus der Loheide im Berufsverkehr können die Fahrzeuge auf der Engerschen Straße wegen der nahegelegenen Ampel und entsprechendem Rückstau keine Geschwindigkeit von 70 km/h erreichen. Ein problemloses Einfädeln ist mit Blick auf die gutachterlichen Ergebnisse möglich (s. o.). Dagegen ereignete sich der in der Stellungnahme angeführte Unfall an einem Wochenende, an dem der Kreuzungsbereich durch falsch parkende Kfz von Besuchern des Naherholungsgebiets Obersee nicht einsehbar war und bei weniger Verkehr auf der Engerschen Straße entsprechend höhere Geschwindigkeiten erreicht werden konnten. Entsprechende Schlussfolgerungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Loheide i. V. m. der Erschließung des Plangebiets sind hier nicht sachgerecht, da sich die Spitzen des werktäglichen Verkehrs und des freizeitorientierten Verkehrs nicht überlagern.
	<u>2. Alternative Erschließung:</u> Angeregt wird ein Versetzen der Schranke in der Loheide in Richtung Norden hinter die heutige Betriebszufahrt, was nach Einschätzung der Einwender die meisten Probleme lösen würde: - Im unteren Teil der Loheide gibt es keinen alten Baumbestand. - Der untere Teil der Loheide ist durch Oberseebesucher nicht so stark belastet, da sich der Parkplatz und das Parkleitsystem auf den oberen Teil der Loheide beziehen. - Der untere Teil der Straße soll saniert werden, es entsteht ein vernünftiges Verkehrskonzept mit Bürgersteigen, so dass auch Fußgänger geschützt sind. - Die Abbiegesituation aus dem unteren Teil gestaltet sich einfacher. Vorgeschlagen wird, dort z. B. eine zusätzliche „Warte-Linksabbiegerspur“ einzurichten. - Durch das bald von der Bundesregierung erlassene Gesetz, welches Tempo 30 km/h vor Kindertagesstätten und Altenheimen vorschreibt, würde das Abbiegen in diesem Bereich erheblich	Zu 2.: Die vorgeschlagene Verschiebung der Sperreinrichtung außerhalb des Plangebiets mit der Folge, dass die Anbindung des Baugebiets zur westlichen Engerschen Straße erfolgt, ist für den Bebauungsplan selbst nicht relevant, da es sich um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung handelt. Unabhängig davon ist die Anbindung des Plangebiets in Richtung Süden bereits frühzeitig im Verfahren geprüft, im Ergebnis aber aufgrund der überwiegenden Nachteile verworfen worden. Die Gründe lagen in der höheren Anzahl betroffener Anwohner vom Erschließungsverkehr sowie der vergleichsweise stärkeren Belastung des dortigen Knotenpunktbereichs, da auf diesem Abschnitt der Engerschen Straße noch höhere Verkehrsmengen liegen. Diese Einschätzung hat auch der Verkehrsgutachter aus fachplanerischer Sicht nochmals bestätigt. Er weist ergänzend darauf hin, dass die Querschnittsbelastungen auf dem südwestlichen Abschnitt der Engerschen Straße um 69 % höher sind als auf dem nordöstlichen. Hinzu kommt, dass am südlichen Knotenpunkt Loheide bereits die Wohnverkehre aus dem gegenüberliegenden Wohngebiet dort auf die Engersche Straße geführt werden (Einmündung Upfeldweg) und damit eine Kreuzungssituation mit mehre-

	erleichtert und ungefährlicher. Es wird bedauert, dass die bisherigen Vorschläge der Anwohner (Kreisverkehr, Ortseingangsschild versetzen, Nutzung der Betriebszufahrt im Norden) abgelehnt wurden. Es wird trotz allem darum gebeten, diese Möglichkeiten noch einmal zu prüfen und in die Erschließungsproblematik mit einzubeziehen.	ren konfliktreichen Verkehrsströmen bereits heute vorliegt. Im Ergebnis der Abwägung soll die Umlaufschranke zwecks Verkehrsvermeidung auf der südlichen Loheide mit Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen sowie aufgrund der kritischen Einmündungssituation somit weiterhin beibehalten werden, im Bebauungsplan kann hierzu aber keine Regelung getroffen werden. Es wird aber nochmals darauf hingewiesen, dass die Stadt Bielefeld die vorliegende Plansituation einschließlich der von den Anwohnern vorgetragenen Vorschläge mehrfach mit Straßen.NRW erörtert hat und angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets an die Engersche Straße im Sinne der Altanlieger zu erwirken. Im Ergebnis wird eine alternative Erschließung seitens des Straßenbaulastträgers aber (weiterhin) abgelehnt und muss insofern akzeptiert werden.
	3. Verkehrssituation i. V. m. Obersee: Hingewiesen wird auf die katastrophale Verkehrssituation der Loheide/Engerscher Straße durch das Naherholungsgebiet Obersee und den angeschlossenen Gastronomiebetrieb Seekrug an Schönwettertagen und bei Veranstaltungen. Der diskutierte zusätzliche Parkraum wäre wünschenswert, es wird aber nur eine geringfügige Entlastung erwartet. Das Verkehrsproblem wird hierdurch nicht gelöst. Die hierdurch bereits deutlich eingeschränkte Lebensqualität wird durch die Erschließung des neuen Wohngebiets direkt vor der Haustür in nicht mehr hinnehmbarer Weise noch mehr zerstört. Gefordert wird daher, die Verkehrsbelastung durch den Obersee/Seekrug in die Erschließung des Bauprojekts einzubeziehen.	Zu 3.: Vorliegende Planung ist weder Verursacher der Problematik noch trägt sie zu einer Verschlechterung bzw. Verstärkung bei. Sie ist daher nicht das geeignete Instrument, um das bestehende Problem Verkehrsbelastung Obersee/Seekrug zu lösen. Auf die entsprechenden Fachplanungen der zuständigen Ämter der Stadt Bielefeld wird verwiesen. Die hierzu vorgetragenen Hinweise und Bedenken werden weitergeleitet.
	4. Verkehrsaufkommen Hotelbetrieb: Ferner wird auf das im oberen Teil der Straße ansässige Hotel hingewiesen, das die Anwohner durch Veranstaltungen und Verkehrsaufkommen zusätzlich belastet. Es wird darüber hinaus gefordert, die Erweiterungsabsichten dieses Unternehmens bei der Erschließungsproblematik zu berücksichtigen.	Zu 4.: Der Hotel-/Restaurantbetrieb liegt außerhalb des Plangebiets, auch dessen Erweiterung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung. Die verträgliche Nutzung und Erschließung im Hinblick auf bestehende Nachbarschaften ist durch den Betrieb im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
	5. Artenschutz: Es wird nachdrücklich auf den Artenschutz und den Schutz des Lebensraums der hier lebenden Tiere hingewiesen. Durch den hiesigen alten Baumbestand leben hier viele seltene Vögel, wie Grünspecht, Buntspecht, Kleiber, Rotkehlchen, Kiebitz,	Zu 5.: Die Eignung des Plangebiets als Lebensraum wurde im Artenschutzbeitrag zum B-Plan Nr. II/V 8 bewertet (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten 06/2016). Dort wird mit Blick auf die Örtlichkeit u. a. angeführt, dass das Vorkommen bestimmter potenziell vorkommender Arten aufgrund fehlender Habi-

	Kuckuck etc., Nachbarn hätten sogar den Eisvogel gesichtet. Kritisiert wird, dass diese teils bedrohten Vogelarten im Gutachten nicht auftauchen. Ferner kreuzen hier Kröten und Igel die Straße, abends kreisen Fledermäuse über die Dächer. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird das Leben dieser Tiere als bedroht angesehen.	tateignung ausgeschlossen werden kann, so z. B. *„ein Vorkommen von Arten, die in möglichst störungsarmen Offenlandbereichen brüten (Feldlerche, Kiebitz und Rebhuhn) [...]. Gleiches gilt für Arten wie Baumpieper, Feldschwirl oder Neuntöter. Auch für typische Waldarten wie den Schwarzspecht oder Spezialisten wie Eisvogel, Flussregenpfeifer, Teichrohrsänger und Zwergtaucher bietet der Vorhabenbereich keine geeigneten Lebensraumstrukturen*." Darüber hinaus bietet das Plangebiet für Gehölz- und Nischenbrütern *„wie Feldsperling, Kleinspecht, Kuckuck, Nachtigall, Waldohreule oder Waldkauz"* potenzielle Nistmöglichkeiten und Strukturen als mögliches Nahrungshabitat, die im Rahmen der Artenschutzprüfung daher vertiefend untersucht worden sind. Eine besondere durch die Planung ausgelöste Problematik wurde im Ergebnis aber nicht festgestellt. Darüber hinaus wurde im Ergebnis der Offenlage im Oktober 2016 eine ergänzende Begutachtung der örtlichen Struktureignung durchgeführt. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich bei diesen Untersuchungen nicht ergeben. Insgesamt bestätigte sich die Einschätzung des zur Offenlage vorgelegten Artenschutzbeitrags und Umweltberichts, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß BNatSchG im Rahmen der örtlichen Planungen ausgeschlossen werden können. Der Baumbestand im Plangebiet und angrenzend ist vom Umweltamt hinsichtlich seiner Erhaltenswürdigkeit überprüft worden. Die als erhaltenswert eingestuften Gehölze wurden eingemessen und sind im Bebauungsplan durch Aufnahme entsprechender Erhaltungsbindungen gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB gesichert. Im Bebauungsplan ist im Zusammenhang mit der Erschließung des Wohngebiets eine alte Eiche auf dem Nachbargrundstück südlich der Erschließungsstraße zu berücksichtigen. Die in den Geltungsbereich ragende Kronentraufe wurde entsprechend zum Erhalt festgesetzt. Die planerische Sicherung bezieht somit den Kronen- und Wurzelbereich des in das Plangebiet hineinragenden Altbaums ein. Darüber hinaus befindet sich der Baumbestand im oberen Teil der Loheide vollständig außerhalb des Plangebiets, eine Betroffenheit durch die Planung besteht hier nicht.
	<u>6. Altlasten:</u> Bezug genommen wird zudem auf die historische Recherche des Ingenieurbüros Horsthemke und die früher ansässige Schuhfabrik Gehring und Sudbrack. In diesem Zusammenhang wird gefragt, ob die ungeklärten Vorkommen chemischer Stoffe wie z. B. Gerbstoffe und Färbemittel ggf. in den Erdboden geleitet wurden. Erwartet wird, dass die vor Baubeginn abgeklärt und untersucht wird.	Zu 6.: Gemäß historischer Recherche sind im Plangebiet aufgrund der Vornutzung keine erheblichen Gefährdungspotentiale durch boden- oder grundwassergefährdende Schadstoffeinträge zu erwarten (Ingenieurgeologisches Büro Dr. E. Horsthemke, 17.03.2016). Allenfalls ist kleinflächig an den im Gutachten bereits lokalisierten Standorten (Heizöltanks, Lager) mit Auffälligkeiten zu rechnen. Daher wurden ergänzende Untersuchungen im Vorfeld von Rückbaumaßnahmen empfohlen. Aus den Ergebnissen

		dieser historischen Recherche ist eine Betroffenheit der Anwohner durch Schwermetalle oder andere giftige Stoffe insgesamt nicht ableitbar. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit Blick auf den späteren Rückbau bereits eine orientierende Untersuchung des Geländes stattgefunden hat. Hierbei haben sich die bisherigen Erkenntnisse aus der historischen Recherche hinsichtlich kleinflächig nicht auszuschließender Bodenbelastungen teilweise bestätigt. Lokal begrenzt wurden nutzungsbedingte Bodenverunreinigungen nachgewiesen, die im Zuge des Rückbaus unter fachgutachterlicher Begleitung zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen sind. Großflächige Bodenbelastungen können nachweislich ausgeschlossen werden. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich im Ergebnis dieser Untersuchung nicht ergeben. Detaillierte Anforderungen des zuständigen Fachamts bzgl. der Sanierung werden in einen städtebaulichen Vertrag aufgenommen, mit weitergehenden Anforderungen an den ordnungsgemäßen Rückbau kann im Zuge des Abbruchantrags sachgerecht umgegangen werden. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür nicht erforderlich. **Zusammenfassend werden die Sorgen der Anwohner ernst genommen. Das Plankonzept wurde sorgfältig geprüft. Das Vorhaben kann im Ergebnis verträglich umgesetzt werden. Den weitergehenden Anregungen wird jedoch nicht gefolgt.** Der Stellungnahme wird insofern **teilweise gefolgt**.

A.2.2 Stellungnahmen im Rahmen der Behördenbeteiligung zur 239. FNP-Änderung und zum Bebauungsplan Nr. II/V 8		
Lfd. Nr.	**Äußerungen der Behörden (Zusammenfassung)**	**Stellungnahme der Verwaltung bzw. Berücksichtigung in der Planung**
6	Polizeipräsidium Bielefeld, Direktion Verkehr, Schreiben vom 14.07.2016 Es wird mitgeteilt, dass die Bedenken bezüglich der einzigen Zufahrt und der Verkehrsführung Loheide auf Engersche Straße weiterhin bestehen. Darüber hinaus bestehen aus verkehrlicher Sicht keine weiteren Bedenken.	Rahmenbedingungen/Zwangspunkte sowie die gutachterlichen Ergebnisse bzgl. der Erschließung sind bereits umfassend zur Offenlage dargelegt worden. Die Stadt Bielefeld hat die vorliegende Plan- und Erschließungssituation mehrfach mit Straßen.NRW erörtert und angesichts der gegebenen Zuständigkeiten im Rahmen ihrer Möglichkeiten alles versucht, um eine zusätzliche Anbindung (oder zumindest eine Teil-Anbindung) des Plangebiets an die Engersche Straße zu erwirken. Im Ergebnis ist eine weitere Zufahrt des Baugebiets an die Engersche Straße nicht umsetzbar. Hiervon ausgenommen ist eine Notzufahrt für die Feuerwehr im Norden im Bereich

		der heute bestehenden Betriebszufahrt. Diese wurde bereits im Offenlageentwurf berücksichtigt. Die Verkehrsabwicklung wurde unter Zugrundelegung des Erschließungskonzepts über die obere Loheide sowie der geplanten Wohndichte gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse sind umfassend in den Offenlageunterlagen dargelegt worden. Die Neuplanung mit Wohnbebauung auf dem bisherigen Gewerbestandort erzeugt ein verändertes Verkehrsaufkommen, das im Zuge des Planverfahrens in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr zunächst überschlägig auf Basis fachlich anerkannter Grundlagen/Empfehlungen abgeschätzt und der Planung zugrunde gelegt wurde. Im Ergebnis wurde in der Gesamtschau ein Verkehrsaufkommen auf der nördlichen Loheide von täglich insgesamt etwa 400 Kfz-Fahrten (je 200 im Ziel- und Quellverkehr) abgeschätzt. Im Sinne einer Plausibilitätsprüfung wurde parallel zum Planverfahren ein Verkehrsgutachten eingeholt, in der das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsabwicklung und die Leistungsfähigkeit der Loheide ebenfalls überprüft worden sind (Ing.-Büro für Stadtverkehrsplanung Dipl.-Ing. H. Harnisch, 10.06.2016). Der Gutachter hat die aktuelle Verkehrssituation durch Videobeobachtung erfasst und ausgewertet. Auf dieser aktuellen Grundlage erfolgten die weiteren Bewertungen. Die Verkehrserzeugung aus den vorhandenen Nutzungen an der Loheide sowie dem Hotelbetrieb und dem Parkplatz Obersee wurden dabei erfasst und dargestellt. Die Verkehrserzeugung aus den neuen Nutzungen wurde auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs unter Verwendung anerkannter Fachrichtlinien und -programme ermittelt. Im Ergebnis zeigt der Vergleich der im Rahmen der Planung abgeschätzten Neuverkehre mit den Minimal- und Maximalwerten der gutachterlichen Modellrechnung (207-399 Kfz), dass die abgeschätzten Werte im mittleren Bereich dieser Spanne liegen. Insofern ist die Entwurfsplanung auf Grundlage einer plausiblen Verkehrsmengenabschätzung der zu erwartenden Bewohnerverkehre erfolgt. Der Gutachter hat darüber hinaus die derzeitige und künftige Abwicklung der Verkehre am Knotenpunkt Engersche Straße/Loheide unter Berücksichtigung seiner ermittelten Maximalwerte geprüft. Für die Spitzenstunde nachmittags wurde die künftige Querschnittsbelastung mit 87 Kfz/h ermittelt. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) sind für einen Wohnweg mit Mischungsprinzip der Verkehrsarten und Aufenthaltsfunktion bis zu 150 Kfz/h möglich. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ergibt die Qualitätsstufe B bei durchschnittlichen Wartezeiten unter 20 Sekunden. Der Gutachter führt nach Rücksprache ergänzend

		aus, dass daran auch die gelegentliche Überstauung der Einmündung in Fahrtrichtung stadteinwärts nichts ändern wird. Die Auswertung der o .g. Videoaufzeichnungen zeigt, dass wartende Verkehrsteilnehmer regelmäßig Einfädelungen ermöglichen. Die mittlere Wartezeit beim Linkseinbiegen betrug in der Spitzenstunde morgens 8 Sekunden und nachmittags 15 Sekunden. Die längste nachmittags ermittelte Einzelwartezeit betrug 42 Sekunden. Aus verkehrsplanerischer Sicht können einzelne Angaben mehrminütiger Wartezeiten beim Linkseinbiegen nicht bestätigt werden. Im Gegenteil kann von einem im Rahmen städtischer Verhältnisse noch relativ reibungslosen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Zusammenfassend werden die Bedenken zur Kenntnis genommen, eine zweite Zufahrt kann aber nicht angelegt werden. Der Stellungnahme wird insofern **nicht gefolgt**.
7	Landesbetrieb Straßenbau NRW/Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Schreiben zum Bebauungsplan vom 03.08.2016 Es bestehen Bedenken, da bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 557 in Höhe der optionalen Feuerwehrausfahrt von 70 km/h die Schenkellänge des Sichtdreiecks nicht 70 m sondern 110 m betragen muss. Diese Bedenken können durch entsprechende Korrektur der Sichtfelder im Bebauungsplan ausgeräumt werden.	Der Stellungnahme wird **gefolgt**. Das Schenkelmaß des Sichtdreiecks im Bereich der optionalen Feuerwehrausfahrt wird im Nutzungsplan auf 110 m redaktionell angepasst. Hierdurch ergeben sich keine sonstigen Betroffenheiten, die eine weitere Beteiligung erfordern.
8	Bezirksregierung Detmold / Dezernat 33, Schreiben vom 15.08.2016 <u>zu FNP und B-Plan:</u> Hinsichtlich der Belange der Agrarstruktur, allgemeinen Landeskultur, Immissionsschutz (nur Achtungsabstände nach KAS-18), Grundwasserschutz, Hochwasserschutz und Abwasser/ VAwS bestehen keine Bedenken. <u>zu B-Plan:</u> Entgegen der Begründung zum Bebauungsplan Nr. II/V 8, Kapitel 5.4a) zur Schmutz- und Regenwasserbeseitigung, vorletzter Absatz auf Seite C2-15, sollte eine Regenwasserrückhaltung berücksichtigt werden. Das Abwasser des Mischsystems entlastet über die kommunale Einleitungsstelle 2/10, RÜ Engersche Straße, in den Johannesbach, welcher unmittelbar unter-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die ebenfalls im Vorfeld erfolgten Vorabstimmungen mit der oberen Wasserbehörde zur Entwässerung des Baugebiets wird ebenso verwiesen (s. auch A.3.10). Die Notwendigkeit einer Regenrückhaltung im Plangebiet ist nach Aussage des Fachingenieurs vom Grundsatz her nicht erforderlich. Darüber hinaus wurden die Möglichkeit der angeregten Dachbegrünung auf Garagen/Carport geprüft.

	halb in den Obersee mündet. Bei einer Entlastung des RÜ geht dies zwangsläufig mit einem Eintrag von organischer Fracht in das Gewässer einher, welche letztlich im Obersee sedimentiert und dort die Gewässergüte negativ beeinflussen kann. Um die Entlastungshäufigkeiten zu minimieren, ist daher eine (dezentrale) Rückhaltung mit dem Ziel der Minderung der Abflussspitzen empfehlenswert. Hierzu wird auf die Möglichkeit z. B. einer Dachbegrünung von Garagen/Carports verwiesen, was im Bebauungsplan über § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 (1) Nr. 4 BauO NRW festgesetzt werden könnte.	Bei statischer Eignung ist eine Begrünung dieser untergeordneten Anlagen grundsätzlich vorstellbar und soll im Rahmen der örtlichen Bauvorschriften in Abstimmung mit den von dieser ergänzenden Regelung betroffenen Akteuren geregelt werden. Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass die vorgetragenen Bedenken hiermit ausgeräumt werden konnten. Der Stellungnahme wird insofern **gefolgt**.
9	Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 21.07.2016 Es wird auf die Stellungnahme PTI 15, R-ID 57795992 vom 17.08.2015 hingewiesen, die weiterhin gilt.	Die Stellungnahme wird **zur Kenntnis** genommen. Auf die Behandlung der Stellungnahme des Versorgungsträgers vom 17.08.2015 in Tabelle A.1.2, lfd. Nr.14 wird verwiesen. Weiterer Handlungsbedarf besteht im Rahmen der Bauleitplanung dazu nicht.
10	Unitymedia NRW GmbH, Schreiben vom 14.07.2016 Es wird auf die Stellungnahme vom 26.08.2015 hingewiesen, die weiterhin gilt.	Die Stellungnahme wird **zur Kenntnis** genommen. Auf die Behandlung der Stellungnahme des Versorgungsträgers vom 26.08.2015 in Tabelle A.1.2, lfd. Nr.15 wird verwiesen. Weiterer Handlungsbedarf besteht im Rahmen der Bauleitplanung dazu nicht.
11	Stadtwerke Bielefeld, Schreiben vom 19.09.2016 <u>1. Versorgungsanlagen:</u> Es wird angeregt, den im beigefügten Plan gekennzeichneten Netzstationsstandort gemäß § 9 (1) Nr. 12 BauGB als Fläche für Versorgungsanlagen - Elektrizität - in der Größe von 3 x 5 m festzusetzen. Es wird ferner angeregt, einen der im beigefügten Plan gekennzeichneten Standorte für eine Erdgasregleranlage gemäß § 9 (1) Nr. 12 BauGB als Fläche für Versorgungsanlagen - Gas - in der Größe von 3 x 4 m festzusetzen. In diesem Zusammenhang wird mitgeteilt, dass die Variante 1 nur zum Tragen kommen kann, wenn auch ein Weg zu diesem Standort so ausgebaut wird, dass eine Zufahrt bis zur Lärmschutzwand mittels Lkw möglich ist.	Zu 1.: Die angeregte Netzstation Elektrizität wird in Abstimmung mit derzeitigem Flächeneigentümer und Stadt in die Planunterlagen aufgenommen, eine Betroffenheit sonstiger Dritter ist hiermit nicht verbunden. Die angeregten Varianten der Erdgasreglerstation wurden geprüft. Im Ergebnis sind beide Standorte aufgrund zu erwartender Konflikte mit den geplanten Mischwasserkanälen einschließlich deren Unterhaltung so nicht umsetzbar. In Abstimmung mit den beteiligten Ver-/Entsorgungsträgern wurden daher alternative Möglichkeiten erörtert. Der im Ergebnis einvernehmlich angepasste Alternativstandort im Südosten des Plangebiets wird in Abstimmung mit Vorhabenträger und Stadt in die Planunterlagen aufgenommen, eine Betroffenheit Dritter ist hiermit nicht verbunden. Die Zugänglichkeit der Station ist gewährleistet.

	2. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte: Es wird angeregt, auf die im beigefügten Plan gekennzeichneten Grundstücksflächen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß § 9 (1) Nr. 21 BauGB zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen.	Zu 2.: Die angeregten GFL im Nordosten sowie im Südwesten werden in Abstimmung mit den von dieser ergänzenden Regelung betroffenen Akteuren in die Planunterlagen aufgenommen, eine Betroffenheit sonstiger Dritter ist hiermit nicht verbunden.
	3. Bepflanzung im Bereich von Versorgungsleitungen: Es wird darum gebeten, die Vorgaben des DVGW-Regelwerks zur Bepflanzung im Bereich von Versorgungsleitungen in die Planunterlagen aufzunehmen.	Zu 3.: Der Hinweis auf die Vorgaben des DVGW-Regelwerks zur Bepflanzung im Bereich von Versorgungsleitungen ist bereits zur Offenlage in die Begründung aufgenommen worden. Ein weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.
	4. Raumwärmeversorgung: Bezug genommen wird auf den Hinweis zur Raumwärmeversorgung im Rahmen der frühzeitigen Stellungnahme (Schreiben vom 21.09.2015 Az.: NI-Wi). Hierzu wird mitgeteilt, dass aufgrund der veränderten gesetzlichen Bestimmungen EnEV 2016 und KWKG 2016 eine wirtschaftliche und ökologische Versorgung mittels einer KWK-Anlage als Wärmeerzeuger nicht mehr darstellbar ist.	Zu 4.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird hierzu redaktionell angepasst.
	5. Löschwasser: Bezug genommen wird auf die Anforderungen des Feuerwehramts – mitgeteilt wird, dass eine Löschwassermenge von 96 m³/h für mindestens 2 Stunden bereitgestellt werden kann. Zur Grundversorgung mit Feuerlöschwasser werden seitens der Stadtwerke Bielefeld GmbH Unterflurhydranten an den Trinkwasserversorgungsleitungen montiert. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Versorgungsgarantie für Menge und Druck des zu Löschzwecken eingesetzten Trinkwassers seitens der Stadtwerke Bielefeld GmbH nicht übernommen werden kann, da Änderungen und temporäre Außerbetriebnahmen des Versorgungsnetzes oder einzelner Teile aus betrieblichen Gründen erforderlich werden könnten.	Zu 5.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird hierzu redaktionell angepasst.
	6. Abstimmungsgespräch: Verwiesen wird auf ein gemeinsames Abstimmungsgespräch am 22.08.2016 beim Bauamt, bei dem die Belange zur Versorgung des Baugebiets erörtert und einvernehmlich mit den Eigentümern abgestimmt wurden. Hierbei wurde auch auf die im Plangebiet überplante und durch Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch vorhandene Netzstation einschließlich zu- und abführender Kabeltrassen sowie der Beteiligung	Zu 6.: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Ein weiterer Handlungsbedarf auf FNP- und Bebauungsplanebene ist hiermit nicht verbunden.

	des Grundstückseigentümers an den entstehenden Kosten bezüglich der erforderlich werdenden Umsetzung des Stationsgebäudes und auf die von Ost nach West verlaufende 1 kV-Kabeltrasse, die außer Betrieb genommen werden soll, hingewiesen. Weiterhin wurde darauf aufmerksam gemacht, dass vor dem Abriss der vorhandenen Industrie- und Wohnbebauung sämtliche Gas-, Wasser- und Stromanschlüsse vom jeweiligen Abnehmer rechtzeitig zu kündigen und durch den Versorgungsträger abzutrennen sind. Die vorhandene Netzstation muss aus versorgungstechnischen Gründen bis zur Fertigstellung der neuen Netzstation funktionstüchtig bleiben.	Zusammenfassend wird der Stellungnahme **teilweise gefolgt**.

A.3
Verwaltungsinterne Empfehlungen und Änderungsvorschläge
In nachfolgender Tabelle werden die Anregungen bzw. Änderungs-/Ergänzungsvorschläge der Verwaltung zu den gemeinsam offen gelegten Planverfahren Bebauungsplan Nr. II/V 8 und 239. FNP-Änderung zusammengestellt und ausgewertet.

Lfd. Nr.	Änderungs-/Ergänzungsvorschläge
A.3.1	Allgemein: Die von der unteren Landschaftsbehörde bezüglich der Belange von Natur und Landschaft vorgetragene grundsätzliche **Befürwortung der Aufstellung des Bebauungsplans und** die mit der Schaffung von neuem Wohnraum bedingte **bauliche Verdichtung im Innenbereich** wird zur Kenntnis gegeben.
A.3.2	Artenschutz: Im Verfahren hat die untere Landschaftsbehörde **ergänzende Aussagen/Untersuchungen zum Artenschutzbeitrag angeregt sowie** auf Beobachtungen von Anwohnern zum **Vorkommen der Nachtigall** als planungsrelevante Art im südlichen Gehölzbestand zwischen Betriebsleiterwohnhaus und Altenheim hingewiesen. In Ergänzung zu den bereits zum Offenlageentwurf berücksichtigten Informationen und Maßnahmen wurde eine **ergänzende Begutachtung der örtlichen Struktureignung** durch einen Fachbiologen im Oktober 2016 vorgenommen und mit dem Umweltamt abgestimmt. Im Ergebnis bestätigte sich die Einschätzung des zur Offenlage vorgelegten Artenschutzbeitrags und Umweltberichts, dass unter Einbezug der darin benannten Maßnahmen verfahrenskritische Sachverhalte im Sinne des § 44 BNatSchG im Rahmen der örtlichen Planungen ausgeschlossen werden können. Zusätzlich konnten im Rahmen der erfolgten Nachkontrollen auch Verluste von Überwinterungsmöglichkeiten für Fledermäuse in Kellerräumlichkeiten sowie andere essentielle Strukturverluste ausgeschlossen werden. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich im Ergebnis dieser Untersuchungen somit nicht ergeben, die Fragen und Anregungen der Fachbehörde konnten im Ergebnis einvernehmlich geklärt werden. In Umweltbericht und Artenschutzbeitrag werden die zusätzlichen Aussagen des Gutachters redaktionell ergänzt.
A.3.3	Festsetzung 10.2 (Anpflanzung und fachgerechte Pflege einer Baumhecke): In die textliche Festsetzung 10.2 wird auf Anregung der unteren Landschaftsbehörde analog zur textlichen Festsetzung 10.1 eine **beispielhafte Aufzählung von Gehölzen** aus dem Umweltbericht als separater Hinweis aufgenommen. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden. Die darüber hinaus **angeregte Änderung der zeichnerischen Festsetzung 10.2 in eine flächige Darstellung** über den gesamten Bereich zwischen Lärmschutzwall und Böschungsoberkante bzw. Plangrenze erfolgt nicht. Die zeichnerische Festsetzung ist so gewählt worden, dass alle weiteren Festsetzungsinhalte in der Plankarte ebenfalls lesbar sind. Die zugehörige textliche Festsetzung regelt bereits eindeutig, dass „zwischen Lärmschutzwand und Geltungsbereichsgrenze“ eine geschlossene Gehölzanpflanzung mit standortheimischen Arten anzulegen etc. ist. Im Sinne der Klarstellung wird diese Regelung redaktionell um die mittlere Breite dieser Fläche gemäß Plankarte von 4 m ergänzt.
A.3.4	Verkehrsgrün: Die vom Umweltamt/Grünplanung wegen der geringen Aufenthaltsqualität des Grüns in Höhe der südöstlichen Zufahrt des Plangebiets **angeregte Änderung der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche/Zweckbestimmung Verkehrsgrün in eine Verkehrsfläche/Zweckbestimmung Verkehrsgrün** kann nicht umgesetzt werden. Festzuhalten ist zunächst, dass das Bauplanungsrecht die Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“

	für Verkehrsflächen nicht vorsieht und über den Katalog des § 9 BauGB hinaus keine „Festsetzungsfindung“ zulässig ist. Die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche hat auch keinen Zusammenhang zu deren Aufenthaltsqualität, sondern bezieht sich ausschließlich auf den Nutzerkreis. Hauptmerkmal von Grünflächen nach § 9 (1) Nr. 15 BauGB ist eine begrünte Fläche, die einem bestimmten städtebaulichen Zweck dient. Diese Festsetzung wurde im vorliegenden Plan im Bereich der südlichen Zufahrt gewählt, um ein Signal an die Nachbarschaft zu geben, dass hier keine überdimensionierten Verkehrsflächen angrenzen und die randlichen Streifen ähnlich der Bestandssituation als Grünfläche und Böschungsbereich erhalten bleiben. Betroffen von dieser Festsetzung sind i. W. die künftigen straßenbegleitenden Böschungsbereiche, für die zum Ausdruck gebracht werden soll, dass lediglich die Anlage und Unterhaltung einer begrünten Fläche gestattet ist. Alternativ wäre die Fläche insgesamt als Verkehrsfläche festzusetzen – dies soll aus o. g. Gründen aber nicht erfolgen. Zudem ist über die Zweckbestimmung Verkehrsgrün bereits eindeutig die Ergänzung zur Verkehrsfläche geregelt. Darüber hinaus wurde in den Planunterlagen bereits zum Entwurf darauf hingewiesen, dass diese Fläche der Verkehrsfläche zugeordnet ist. Ein weitergehender Handlungsbedarf besteht nicht, Fragen der Zuständigkeit für die Pflege sind stadtintern zu klären.
A.3.5	<u>Begrünung von Dächern:</u> Die vom Umweltamt/Grünplanung, Energieeffizienz sowie Stadtklima angeregte Festsetzung einer **Begrünung aller Dächer mit einer Dachneigung bis 15° sowie eine Begrünung von freistehenden Fassaden von Garagen, Carports und Mülltonnen-/Fahrradstellplätzen** wird nicht in den Bebauungsplan aufgenommen. a) Dachbegrünung: Der Vorschlag wurde im Hinblick auf die Umsetzbarkeit, den energetischen Nutzen sowie die ggf. lokalen thermischen Vorteile für das Innenraumklima geprüft und mit den beteiligten Architekten erörtert. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Sinnhaftigkeit von Dachbegrünungen i. V. m. Effektivität von Photovoltaikanlagen mit Bick auf die seit 2016 erhöhten Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) für Neubauten nicht mehr gegeben ist. Im Zuge der Energiewende und der drastisch vorgenommenen Reduzierung der Einspeisevergütung steht der Eigenverbrauch von Solarenergie vor Ort im Vordergrund. Hierzu werden die Paneele in der Projektplanung sinnvollerweise nicht mehr steil nach Süden hin aufgerichtet, sondern als flache Ost-West-Anlagen ausgeführt, um über den Tag verteilt vor allem die Morgen- und Abendsonne besser nutzen zu können. Auf Ertragsspitzen mittags wird ganz bewusst verzichtet, da schon jetzt zu dieser Zeit ein Überangebot an Solarstrom bei entsprechender Witterung anliegt, dem kein entsprechender Eigenverbrauch im Objekt selbst entgegensteht. Auf den so von den flachen Photovoltaikanlagen überdeckten Flächen (ca. 80-90 %) können extensive Grünflächen nicht sinnvoll ausgebildet werden. Auch die wenigen Streifen dazwischen würden mit dem dann folgenden aufspritzendem verdreckten Regenwasser nur zur Verschmutzung und damit zu Ertragseinbußen bei der Stromgewinnung führen. Ferner sind in den Randbereichen ohnehin freie Ablaufzonen notwendig, die nicht begrünt werden dürfen. Die als Grünflächen nutzbaren Restflächen des Dachs würden sich somit auf ein nicht mehr sinnvolles Maß reduzieren. Insofern würde die zwingende Vorgabe einer Dachbegrünung auf den Hauptdächern die Effizienz von Solaranlagen trotz vorliegend günstiger Rahmenbedingungen zur solarenergetischen Nutzung eher einschränken. Photovoltaik-/Solarthermieanlagen sind aus energetischen Aspekten im Sinne des globalen Klimaschutzes aber auch aus Kostengründen für künftige Nutzer durch energetische Einsparungen als ökologisch sinnvolle Bauelemente aber grundsätzlich erwünscht. Die Möglichkeiten zur Platzierung und effektiven Nutzung dieser Anlagen soll daher nicht bereits auf Ebene der Bauleitplanung eingeschränkt werden. Dagegen ist eine anteilige Umsetzung von Gründächern z. B. auf Dächern von Garagen oder überdachten Stellplätzen bei statischer Eignung vorstellbar und soll im Rahmen der örtlichen Bauvorschriften in Abstimmung mit den von dieser ergänzenden Regelung betroffenen Akteuren geregelt werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass bereits die Umstrukturierung und Neuordnung des Gewerbestandorts zu einem weniger verdichteten und durchgrünten Wohngebiet gegenüber dem Bestand auch aus stadtklimatischer Sicht Verbesserungen mit sich bringt. Eine

	verbindliche Festsetzung einer Dachbegrünung auf allen Dächern ist somit auch aus diesen Gründen städtebaulich nicht notwendig. Eine weitergehende Ausführung klimatischer Vorteile von Dachbegrünungen ist nicht erforderlich, bereits zur Offenlage ist die Begründung in Bezug auf Empfehlungen für die Umsetzung aus stadtklimatischer Sicht ergänzt worden. b) Fassadenbegrünung: Bereits zum Entwurf sind umfangreiche Maßnahmen zur Begrünung und Gestaltung getroffen worden, die den planungsrechtlichen Rahmen für ein attraktive Wohnumfeldgestaltung definieren (u. a. Baumanpflanzungen entlang der öffentlichen Erschließungsstraße auf den privaten Grundstücken, Begrünung von Stellplatzanlagen, die Rücknahme von Garagen etc. in einer Randzone entlang öffentlicher Verkehrsflächen, begrünter Sichtschutz für Abfallbehälter bei straßenraumwirksamer Anordnung, begrünte Einfriedungen der Vorgärten). Diese Regelungen schränken die Gestaltungsfreiheit der Bauwilligen auf den privaten Grundstücken bereits im Sinne einer qualitativen Wohnumfeldgestaltung begründet ein. Eine darüber hinausgehende zwingende Vorgabe zur Begrünung der Fassaden von Garagen etc. ist in Summe nicht mehr gerechtfertigt. Die notwendigerweise pauschalen Vorgaben würden erhebliche Einschränkungen für die privaten Bauwilligen bedeuten. Derart zwingende Vorgaben in Siedlungsrandlage außerhalb stadtklimatisch problematischer Gebiete sind städtebaulich nicht ausreichend zu begründen.
A.3.6	Gestaltung von Vorgärten: In Anlehnung an die vom Umweltamt/Grünplanung angeregte Vorgabe, dass **Vorgärten ausschließlich als Vegetationsfläche angelegt werden dürfen**, wird in Abstimmung mit den hiervon betroffenen Akteuren für die im Plangebiet entlang der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzten 3 m breiten Randzonen eine entsprechende Ergänzung der Gestaltungsregelung unter Punkt 12.2.2 der örtlichen Bauvorschriften aufgenommen.
A.3.7	Spielplatzaufwertung: Der **Hinweis** des Umweltamts/Grünplanung **zu den künftigen Unterhaltungskosten sowie anfallenden Miet- /Pachtzahlungen** im Zusammenhang mit der Aufwertung eines Spielplatzes in räumlicher Nähe zum Plangebiet zur Deckung des entstehenden Spielflächenbedarfs werden zur Kenntnis genommen. Entsprechende Regelungen zur Kostenübernahme durch den Vorhabenträger werden im Erschließungsvertrag getroffen.
A.3.8	Grundwasserschutz/Betriebsbrunnen: Die **Hinweise** der unteren Wasserbehörde zur **rechtzeitigen Abstimmung des Rückbaus von ehemaligen Betriebsbrunnen** durch ein Fachbüro in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Bielefeld werden an den Vorhabenträger zur Information und Berücksichtigung in der Umsetzung weitergegeben. Umweltamt und Vorhabenträger stehen hier bereits in Kontakt. Handlungsbedarf im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanungen besteht darüber hinaus nicht.
A.3.9	Altlasten: Der Hinweis der unteren Bodenschutzbehörde zur **Führung des Standorts im Altlastenverdachtsflächenkataster** unter der Nr. AS 341 wird in den Hinweisen zur Beachtung sowie in der Begründung ergänzt. Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit dem Umweltamt wie angeregt eine gutachterliche Prüfung durch Rammkernsondierungen an den in der historischen Recherche angeführten markanten Stellen (Heizöltanks, Lager) vorsorglich vorab durchgeführt. Im Ergebnis dieser ergänzenden Gefährdungsabschätzung haben sich die bisherigen Erkenntnisse aus der historischen Recherche hinsichtlich kleinflächig nicht auszuschließender Bodenbelastungen teilweise bestätigt. Lokal begrenzt wurden nutzungsbedingte Bodenverunreinigungen nachgewiesen, die im Zuge des Rückbaus unter fachgutachterlicher Begleitung (von einem in der Altlastensanierung erfahrenen Gutachter) zu separieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen sind. Dies bezieht sich nach Rücksprache mit dem Fachamt insbesondere auf Bereiche

	von zwei Heizöllagertanks, eines vermeintlichen Bombentrichters, der alten Klärgruben sowie auf den Rückbau des stark teerhaltigen Straßenbelags und dessen Tragschichten auf dem Betriebsgelände. Der Gutachter hat bestätigt, dass eine Kennzeichnung der betroffenen Flächen im Sinne des § 9 (5) Nr. 3 BauGB im Bebauungsplan aufgrund der Untersuchungsergebnisse nicht erforderlich ist. Großflächige Bodenbelastungen können nachweislich ausgeschlossen werden. Nach Sanierung der lokal festgestellten Bodenverunreinigungen ist laut Gutachter eine Wohnnutzung im Plangebiet ohne Einschränkungen möglich. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme im Vergleich zum Offenlageentwurf haben sich im Ergebnis dieser Untersuchung nicht ergeben. Die vom Umweltamt gestellten Anforderungen bzgl. der Sanierung o. g. Bereiche etc. werden in einem städtebaulichen Vertrag detailliert geregelt, mit weitergehenden Anforderungen an einen ordnungsgemäßen Rückbau kann im Zuge des Abbruchantrags sachgerecht umgegangen werden. Regelungen im Bebauungsplan sind hierfür nicht erforderlich. In den Hinweisen zur Beachtung sowie in der Begründung und im Umweltbericht werden die zusätzlichen Aussagen des Gutachters redaktionell ergänzt.
A.3.10	<u>Entwässerung:</u> Der **Hinweis** der unteren Wasserbehörde **zur Tolerierung der Entwässerung im Mischsystem und entsprechende Vorabstimmungen** mit der Fachbehörde und der BR Detmold wird zur Kenntnis gegeben. Änderungen der Planung sind im Ergebnis nicht erforderlich.
A.3.11	Die vom Umweltamt/Lärmschutz angeregten **Ergänzungen zum Verkehrslärm der Engerschen Straße in der Begründung** werden teilweise übernommen. Vom Grundsatz her müssen aber die zentralen Aussagen in der bauleitplanerischen Abwägung erhalten bleiben, da diese den städtebaulichen Entscheidungsrahmen dokumentieren.
A.3.12	Die vom Umweltamt/Lärmschutz angeregten einzelnen **redaktionellen Ergänzungen zum Verkehrslärm der Engerschen Straße in den Umweltberichten** zum FNP und zum Bebauungsplan werden teilweise übernommen. Neue umweltrelevante Fragestellungen oder zusätzliche Probleme ergeben sich daraus im Vergleich zum Offenlageentwurf nicht.
A.3.13	Der Anregung des Umweltamts/Lärmschutz zur **redaktionellen Ergänzung der textlichen Festsetzung unter 11.1.2** um die Teilflächen *WA2 bis WA6* wird gefolgt. Die Ergänzung dient lediglich der Klarstellung, eine inhaltliche Änderung der Festsetzung ist hiermit nicht verbunden.
A.3.14	Die vom Umweltamt/Energieeffizienz **angeregte Anpassung der Baufensteranordnung in den WA2, WA3 und WA4 zwecks Abstandsvergrößerung** ist nicht erforderlich. Ebenso sind die städtebaulichen Gründe bereits umfassend in der Begründung dargelegt. Ziel ist die Entwicklung eines städtischen Wohnquartiers. Die Ausrichtung des Erschließungssystems sowie die Vorgaben zur Bauweise und zu den überbaubaren Grundstücksflächen stellen grundsätzlich eine „aufgelockerte“ Bebauungsstruktur sicher. Eine optimierte Ausrichtung der künftigen Baukörper sowie die Gewährleistung erforderlicher Mindestabstände zur Nachbarbebauung sind mit Blick auf die getroffenen rahmensetzenden Vorgaben des Bebauungsplans umsetzbar. Auch die Rechtsprechung führt hierzu aus, dass *aus dem Blickwinkel des bauplanungsrechtlichen Rücksichtnahmegebots Verschattungseffekte regelmäßig hinzunehmen sind, wenn die landesrechtlichen Abstandflächenbestimmungen eingehalten sind. Diese zielen im Interesse der Wahrung sozialverträglicher Verhältnisse nicht zuletzt darauf ab, eine ausreichende Belichtung und Besonnung von Gebäude- und sonstigen Teilen des Nachbargrundstücks sicherzustellen. (s. u. a. OVG NRW, 2 B 177/15.NE).* Insofern besteht grundsätzlich ein Zielkonflikt zwischen größeren Abständen einer Bebauung und einer baulichen Verdichtung im Sinne einer flächensparenden Nutzung des Bodens. Das Gebiet wird nicht als Klimaschutzsiedlung nach dem Landesprogramm „100 Klimaschutzsied-

	lungen in NRW“ entwickelt. Darüber hinaus wird auf die in der Praxis zunehmend umgesetzten und effektiven Ost-West-ausgerichteten Solaranlagen (S. A.3.5) hingewiesen. Insgesamt besteht somit keine Grundlage für weitergehende Forderungen, solange nicht die Stadt Bielefeld im Vorfeld von Planverfahren weitergehende Anforderungen festlegt (politischer Beschluss). Die Festsetzung werden beibehalten.
A.3.15	Die vom Umweltamt/Energieeffizienz angeregten **Anpassungen/Ergänzungen im Umweltbericht zur solarenergetischen Bewertung** sind nicht erforderlich. Die zum Offenlageentwurf enthaltenen planrelevanten Aussagen sind ausreichend.
A.3.16	Die vom Umweltamt/Stadtklima angeregten **redaktionellen Ergänzungen innerhalb des Umweltberichts zum Bebauungsplan zur planbedingt optimierten Situation der Belüftung und des Mikro-/Bioklimas sowie die für Bielefeld prognostizierte klimawandelbedingte Zunahme der mittleren Lufttemperatur** werden teilweise übernommen.
A.3.17	Auf Anregung des Umweltamts/Anlagenbezogener Immissionsschutz wurde eine **aktualisierte Darstellung der gewerblichen Geräuschimmissionen auf Grundlage des zum Entwurf modifizierten Plankonzepts** durchgeführt. Insbesondere war die Ausdehnung der nächtlichen MI-Vorbelastung zu prüfen. Der Gutachter hat nachgewiesen, dass hier ohne Schallschutzwand innerhalb der überbaubaren Flächen der Nachtrichtwert für Mischgebiete und damit insgesamt gesunde Wohnverhältnisse eingehalten werden können. Vorsorglich wird in Abstimmung mit dem Fachamt eine ergänzende Empfehlung auf Möglichkeiten des passiven Schallschutzes für den bereits zum Entwurf gekennzeichneten vorbelasteten Bereich auf das Textblatt aufgenommen. Weitergehende Regelungen im Bebauungsplan sind im Einvernehmen mit dem Fachamt nicht erforderlich.
A.3.18	Die **Hinweise** der Feuerwehr **zu erforderlichen Löschwassermengen** werden im Rahmen der Erschließungsplanungen berücksichtigt. Die Stadtwerke Bielefeld GmbH haben mit Schreiben vom 19.09.2016 mitgeteilt, dass eine Löschwassermenge von 96 m³/h für mindestens 2 Stunden grundsätzlich bereitgestellt werden kann und dass Unterflurhydranten an den Trinkwasserversorgungsleitungen montiert werden.
A.3.19	Der **Hinweise** der Feuerwehr **zur Sicherstellung der Zugänglichkeit des Areals über die Notzufahrt durch öffenbare Sperrvorrichtungen** gemäß BauO NRW werden an den Vorhabenträger zur Information und Berücksichtigung in der Umsetzung weitergegeben.
A.3.20	Die **Hinweise** des Amtes für Schule **zu den ausreichenden Kapazitäten der Grundschule Vilsendorf sowie zu Schülerbeförderungskosten** i. V. m. dem Besuch weiterführender Schulen mit mehr als 3,5 km Entfernung zum Plangebiet sind bereits zur Offenlage in die Begründung aufgenommen worden.
A.3.21	Der **Hinweis** des Bauamts/Stadtgestaltung und Denkmalschutz **zu Verhalten und Umgang mit kultur- oder erdgeschichtlichen Bodenfunden** ist bereits zur Offenlage in die Hinweisen zur Beachtung auf dem Textblatt unter Punkt 1 und in die Begründung aufgenommen worden.
A.3.22	Die **Hinweise** des Bauamts/Abt. Wohnungsbauförderung und Wohnungsaufsicht **auf die grundsätzliche Eignung des Teilbereichs WA1 zur teilweisen Schaffung von öffentlich gefördertem Mietwohnungsbau sowie eine entsprechende Empfehlung** sind bereits zur Offenlage in die Begründung aufgenommen worden. Vom Ratsbeschluss der Stadt Bielefeld aus Juni 2015 mit dem Ziel, geförderten Mietwohnungsbau auch dort zu berücksichtigen, wo

	die Stadt selbst keinen Einfluss hat, bleibt die vorliegende Planung auf Grundlage vertraglicher Vereinbarungen aus August 2014 weiterhin unbenommen.
A.3.23	Die vom Amt für Verkehr **hinterfragte Straßenbreite von 7 m im südlichen Abschnitt der Planstraße** (von der Grenze des Flurstücks 598 in Richtung Norden) ist hier erforderlich, um die entsprechenden Schleppkurven für Müllfahrzeuge, Umzugswagen etc. unter Berücksichtigung des Begegnungsverkehrs mit Pkw nachzuweisen. Dies wurde im Rahmen eines Abstimmungstermins zum Thema Erschließungsplanung am 22.08.2016 mit den Beteiligten nochmals klargestellt.
A.3.24	Der **Hinweis** des Amts für Verkehr **bezüglich der Klärung zur künftigen Zuständigkeit für die Lärmschutzwände** wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge des o. g. Termins zum Thema Erschließungsplanung am 22.08.2016 mit den Beteiligten wurde abgestimmt, dass die Stadt keine Unterhaltspflichten etc. für die Lärmschutzwand übernehmen wird.
A.3.25	Der **Hinweis** des Amts für Verkehr, **dass der nördliche Teil der Loheide** dem Baustellenverkehr nicht standhalten wird und vom Investor die Fahrbahn **nach Beendigung der Bautätigkeiten wieder instand zu setzen ist**, wird zur Kenntnis gegeben. Das Fachamt wird vor Baubeginn den Ist-Zustand entsprechend dokumentieren.
A.3.26	Die **Informationen** des Umweltbetriebs/Geschäftsbereich Stadtentwässerung **zur Entwässerung, Überflutungsvorsorge, zur städtischen Entwässerungssatzung, zu Folgekosten sowie zu erforderlichen Abständen tiefwurzelnder Pflanzen/Gehölzen zur Kanaltrassen** sind bereits zur Offenlage zur umfassenden Information in die Begründung aufgenommen worden. Die erforderlichen Mindestbreiten für öffentliche/private Straßen, in denen Kanäle geplant sind, sind im Planentwurf zur Offenlage bereits berücksichtigt worden. In den Hinweisen zur Beachtung auf dem Textblatt wird unter Punkt 4 das Regelwerk RStO 01 auf das mitgeteilte aktuelle Regelwerk RStO 12 redaktionell angepasst.
A.3.27	<u>Anschluss Hinterlieger-Grundstücke</u>: Auf Anregung des Umweltbetriebs/Geschäftsbereich Stadtentwässerung wird **im WA4 ein ergänzendes GFL für den Anschluss der rückwärtigen Gebäude an die westlich gelegene Mischwasserkanalisation** aufgenommen. Von dieser Planänderung betroffen ist in diesem Bereich allein der Vorhabenträger als Grundstückeigentümer. Dieser hat der Änderung nach der Offenlage zugestimmt. Weitere Details sind in der Erschließungsplanung sowie privatrechtlich zu regeln.
A.3.28	<u>GFL-Bezeichnung:</u> Vom Umweltbetrieb/Geschäftsbereich Stadtentwässerung angeregt wurde zudem die **Anpassung der im Entwurf als L(MK) eingetragenen Flächen in ein GFL**. Grundsätzlich ist bereits für diese L(MK) textlich geregelt, dass die „Flächen im jeweils gekennzeichneten Bereich in gesamter Breite mit Leitungs-, Unterhaltungs- und Betretungsrechten zu Gunsten der Nutzungsberechtigten sowie der Stadt Bielefeld und der weiteren Ver- und Entsorgungsträger zu belasten“ sind (s. Festsetzung 9.3 in Plankarte und Text). Zur Klarstellung und besseren Lesbarkeit wird die Bezeichnung entsprechend als GFL angepasst. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.
A.3.29	Die Anregung des Umweltbetriebs/Geschäftsbereich Stadtreinigung bezüglich der **Ermöglichung einer satzungsgemäßen Abfallentsorgung** wird zur Kenntnis genommen.

A.3.30	Bezugnahme auf Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan Nr. II/V 8 (s. Tabelle A.1.1, lfd. Nr. 3): Im frühzeitigen Verfahren haben Anwohner nördlich der Engerschen Straße um Berücksichtigung ihres privaten Schmutzwasserkanals gebeten. Dieser Kanal tangiert das Plangebiet im nordwestlichen Plangebiet, ohne dass seine genaue Lage bekannt ist. Im Offenlageentwurf wurde mit damaligem Kenntnisstand die Führung des privaten Kanals bis zum Anschluss an die geplante öffentliche Kanalisation sowie der anschließend geplante öffentliche Kanal im WA1 außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen durch zwei Flächen mit Leitungs-, Unterhaltungs- und Betretungsrechten zu Gunsten der Nutzungsberechtigten sowie der Stadt Bielefeld und der weiteren Ver- und Entsorgungsträger berücksichtigt, um eine sachgerechte Schmutzwasserableitung hier weiterhin gewährleisten zu können. Im Rahmen der Entwässerungsplanung haben sich aufgrund erfolgter Einmessungen der Kanaldeckel Anhaltspunkte auf eine abweichende Kanalführung ergeben. Der Kanalanschluss liegt deutlich näher an der nördlichen Plangebietsgrenze als bisher angenommen, so dass auch die Trassenführung des Kanals bis zum Anschluss an die geplante öffentliche Kanalisation deutlich geringer ist als bisher berücksichtigt. Die beiden bereits zum Entwurf aufgenommenen Flächen für Leitungs-, Unterhaltungs- und Betretungsrechte werden im Ergebnis zusammengefasst, die Lage des privaten Kanals gemäß Entwässerungsplanung angepasst. Eine inhaltliche Änderung ist hiermit nicht verbunden.
A.3.31	Durch eine **veränderte fachliche Einschätzungen der Bezirksregierung Arnsbe**rg wird vom dortigen Kampfmittelräumdienst nunmehr **im gesamten Stadtgebiet von Bielefeld eine Kampfmittelüberprüfung** (Untersuchung von Grundstücken auf Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg, insbesondere auf Bomben-Blindgänger und Munitionsreste) vor der Tätigung von Bodeneingriffen fachlich **empfohlen**. Die im Offenlageentwurf unter den Hinweisen zur Beachtung unter Punkt 3 formulierte räumliche Beschränkung auf Teilbereiche im Norden des Plangebiets wird daher redaktionell auf den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans angepasst.

A.4
Übersicht: redaktionelle Ergänzungen und Änderungen der Planunterlagen nach der Offenlage

Die sich aus den nachfolgenden Beratungsvorschlägen ergebenden begrenzten redaktionellen Ergänzungen und Änderungen in den Planunterlagen nach der Offenlage werden nachfolgend zwecks Nachvollziehbarkeit zusammengefasst. Die zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. II/V 8 und zur 239. Flächennutzungsplan-Änderung vorgenommenen geringfügigen Änderungen und Ergänzungen dienen der redaktionellen Klarstellung und/oder gehen auf konkrete Detailanregungen zurück, sind mit den Beteiligten abgestimmt und betreffen Dritte nicht negativ. Abwägungsrelevante Planänderungen und Betroffenheiten, die eine weitere Offenlage zur Folge haben, sind hiermit nicht verbunden.

239. FNP-Änderung

Umweltbericht

Folgende Kapitel wurden redaktionell ergänzt bzw. konkretisiert, Kenntnisse über zusätzliche oder andere nachteilige Umweltauswirkungen leiten sich hieraus nicht ab:

- Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes einschlägiger Fachgesetze und Fachpläne sowie Schutzgut Boden in Bezug auf Altlasten (Ergebnisse der ergänzenden Gefährdungsabschätzung) und Kampfmittel
- Schutzgut Mensch: redaktionelle Anpassung in Bezug auf bestehende Verkehrslärmsituation
- Schutzgut Klima/Luft: redaktionelle Anpassung in Bezug auf zu erwartende Luftqualität

Bebauungsplan Nr. II/V 8

Planzeichenerklärung und textliche Festsetzungen gemäß § 9 BauGB und BauNVO (= Nutzungsplan, Textblatt)

- Zu 2.4.4 „Unterer Bezugspunkt“ (Nutzungsplan):
  Nachrichtliche Ergänzung der Ausbauhöhen für die innere Erschließungsstraße entsprechend Verkehrsanlagenplanung
- Zu 6.2 „Straßenverkehrsflächen, öffentlich“ (Nutzungsplan):
  in Abstimmung mit den Betroffenen geringfügige Anpassung der Verkehrsfläche im Bereich des Anschlusses im Südosten entsprechend Verkehrsanlagenplanung
- Zu 6.3 „Straßenverkehrsflächen, privat“ (Nutzungsplan):
  in Abstimmung mit den Betroffenen geringfügige Anpassung der Verkehrsfläche im Bereich der Wendeanlagen im Nordosten entsprechend Verkehrsanlagenplanung
- Zu 6.5 „Sichtfelder“ (Nutzungsplan):
  Korrektur des Schenkelmaßes für Geschwindigkeit auf 70 km/h gemäß Stellungnahme Straßen.NRW (s. Tabelle A.2.2, lfd. Nr. 7)
- Zu 7 „Versorgungsflächen und Führung von Versorgungsleitungen“ (Nutzungsplan, Textblatt):
  - in Abstimmung mit den Betroffenen Aufnahme von Versorgungsflächen für Trafo- und Erdgasreglerstation (s. Tabelle A.2.2, lfd. Nr. 11)
  - in Abstimmung mit den Betroffenen geringfügige Anpassung der Lage geplanter Versorgungsleitungen sowie der Lage des privaten Schmutzwasserkanals entsprechend der mit den Ver-/Entsorgungsträgern abgestimmten Entwässerungsplanung (s. A.3.27, A.3.30)
- Zu 9 „Geh-, Fahr- und Leitungsrechte“ (Nutzungsplan, Textblatt):
  - Redaktionelle Anpassung der GFL-Bezeichnung (s. A.3.28)

- in Abstimmung mit den Betroffenen ergänzende Aufnahme eines GFL im Süden des WA4 für private Kanalanschlüsse sowie Anpassung der zum Entwurf berücksichtigten GFL innerhalb der privaten Erschließungsfläche im Norden (s. Tabelle A.2.2, lfd. Nr. 11, A.3.27)

- Zu 10.2 „Anpflanzung und fachgerechte Pflege einer Baumhecke“ (Textblatt):
  Aufnahme eines Hinweises zu geeigneten Arten sowie redaktionelle Ergänzung der textlichen Festsetzung *„Im gekennzeichneten,* im Mittel ca. 4 m breiten *Pflanzstreifen zwischen Lärmschutzwand und Geltungsbereichsgrenze ...“* (s. A.3.3)
- Zu 11.1 „Lärmschutzwand“ i. V. m. 6.4.1 „Ein-/Ausfahrten zur L 557“ (Nutzungsplan):
  Gemäß Verkehrsanlagenplanung geringfügige Rücknahme der Lärmschutzwand im Nordosten, um eine Breite für die Feuerwehrnotzufahrt von 5 m zu gewährleisten
- Zu 11.1.2 „Riegelbebauung i. V. m. zeitlich bedingter Festsetzung“ (Textblatt):
  Auf Anregung des Umweltamts/Lärmschutz redaktionelle Ergänzung der aufschiebenden Bedingung für die südlich angrenzende Bebauung im Sinne der Klarstellung *„Eine Bebauung und Nutzung gemäß § 4 BauNVO* in den WA2 bis WA6 *ist erst zulässig, wenn ...“* (s. A.3.13)
- Zu 12.1 „Äußere Gestaltung baulicher Anlagen“ (Textblatt):
  In Abstimmung mit den Betroffenen ergänzende Aufnahme einer Regelung zur Dachbegrünung von Garagen, Carports und Nebenanlagen als Punkt 12.1.4 (s. Tabelle A.2.2, lfd. Nr. 8, s. A.3.5)
- Zu 12.2.2 „Gestaltungsregelungen für Vorgärten und für straßenbegleitende Randzonen“ (Textblatt):
  In Abstimmung mit den Betroffenen Ergänzung um eine Regelung zur Gestaltung der Grundstücksbereiche innerhalb der festgesetzten straßenbegleitenden Randzonen (s. A.3.6)
- Zu nachrichtliche Darstellungen ohne Festsetzungscharakter / gekennzeichneter Bereich mit Vorbelastung durch Gewerbelärm (Textblatt):
  Redaktionelle Ergänzung des Hinweises um die Empfehlung zu Möglichkeiten des passiven Schallschutzes (s. A.3.17)

Hinweise zur Beachtung

- Redaktionelle Anpassungen unter Punkt 2 „Altlasten“ (s. A.3.9)
- Redaktionelle Anpassung unter Punkt 3 „Bombenblindgänger“ (s. A.3.31)
- Redaktionelle Anpassung unter Punkt 4 „Leitungs- und Unterhaltungsrechte für Entwässerungsleitungen zu Gunsten der Stadt Bielefeld bzw. des Umweltbetriebs“ (s. A.3.26)

Begründung

Folgende Kapitel wurden ergänzt bzw. konkretisiert:

- Aussagen zum Verfahren (Kapitel 1)
- Aussagen zu Altlasten (Ergebnisse der ergänzenden Gefährdungsabschätzung) und erforderlicher Kampfmittelüberprüfung (Kapitel 3.4)
- Aussagen zu ergänzender Dachbegrünung von Nebenanlagen sowie der ergänzenden Gestaltungsregelung für straßenbegleitende Randzonenbereiche (Kapitel 5.3)
- Aussagen zu Schmutz-/Regenwasserbeseitigung (Kapitel 5.4)
- Aussagen bzgl. ergänzendem Ratsbeschluss zum sozialen Mietwohnungsbau (Kapitel 5.5.1)
- Aussagen zum Verkehrsgutachten (Kapitel 5.5.2)
- Aussagen zu Verkehrslärmeinwirkungen und zu Gewerbelärm i. V. m. Umnutzung Kotten (ergänzendes Gutachten, Kapitel 5.5.3)
- Aussage zu ergänzender Artenschutzprüfung (Kapitel 5.5.6)

Umweltbericht

Folgende Kapitel wurden redaktionell ergänzt bzw. konkretisiert, Kenntnisse über zusätzliche oder andere nachteilige Umweltauswirkungen leiten sich hieraus nicht ab:

- Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes einschlägiger Fachgesetze und Fachpläne sowie Schutzgut Boden: redaktionelle Anpassungen in Bezug auf Altlasten (Ergebnisse der ergänzenden Gefährdungsabschätzung) und Kampfmittel
- Schutzgut Mensch: redaktionelle Anpassung in Bezug auf bestehende Verkehrslärmsituation und zum Gewerbelärm i. V. m. Umnutzung Kotten gemäß gutachterlicher Überprüfung
- Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt: redaktionelle Anpassung zum Artenschutz hinsichtlich der erfolgten Nachkontrollen des Fachbiologen
- Schutzgut Klima/Luft: redaktionelle Anpassung in Bezug auf positive kleinklimatische Wirkungen von Dachbegrünung