

Anlage

A2

Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“

Auswertung der Beteiligungsverfahren gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB

- Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit
- Auswertung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
- Änderungsvorschläge der Verwaltung zum Entwurf

Planungsstand: Mai 2018

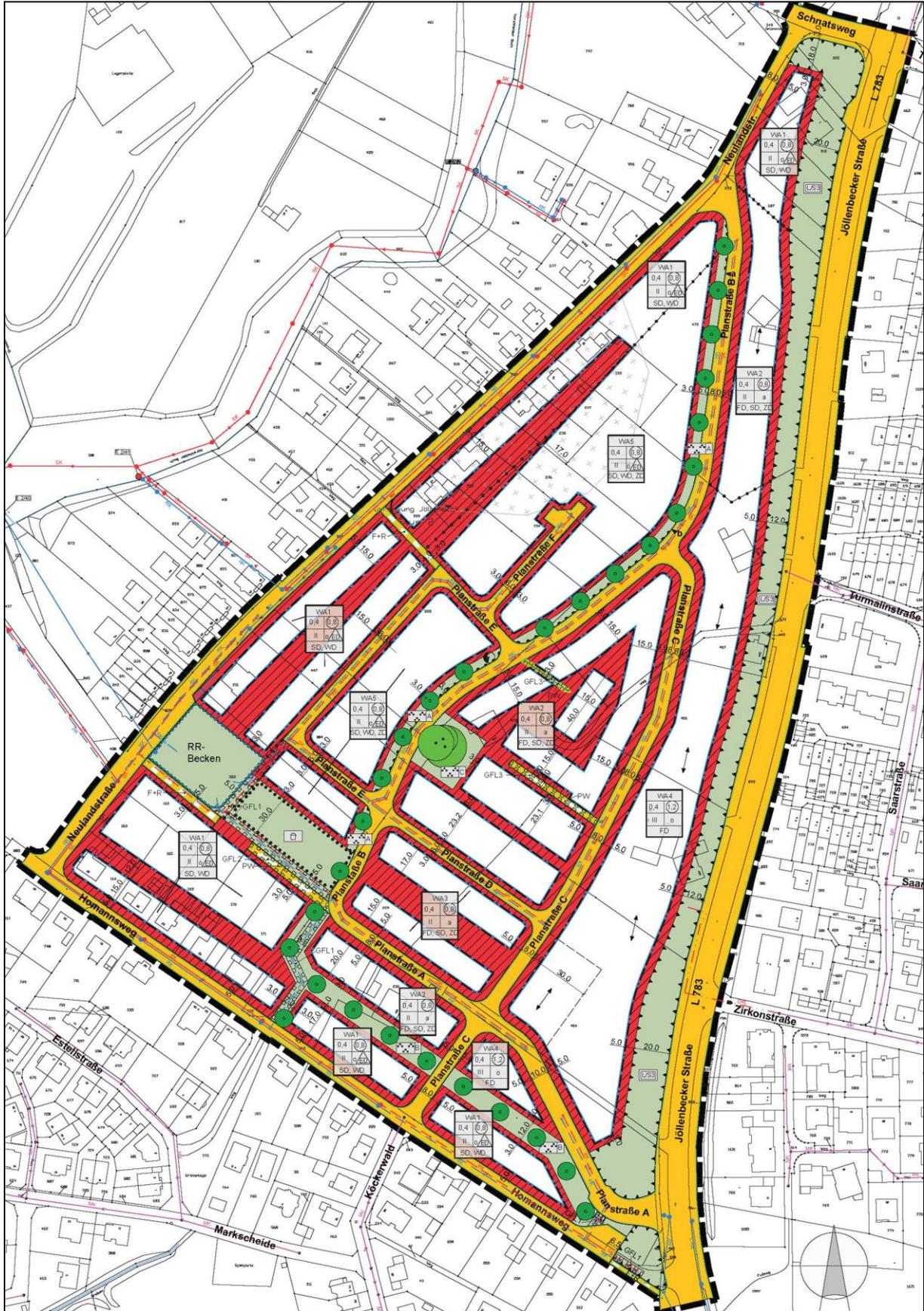
Bebauungsplan-Entwurf – Gestaltungsplan (verkleinert)

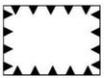
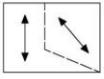
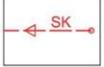


Bebauungsplan Entwurf – Gestaltungsplan Legende

	geplantes Wohngebäude, ein- bis zweigeschossig		geplante öffentliche Grünfläche
	geplantes Wohngebäude, zweigeschossig		geplante Baumpflanzungen
	geplantes Wohngebäude, dreigeschossig		vorhandene Bäume / Gehölzgruppe
	vorhandenes Wohn- sowie Nebengebäude		geplanter Lärmschutzwall mit Wand
	vorhandene Straßenverkehrsflächen mit Straßeneinteilung		
	geplante Straßenverkehrsflächen		
	geplante private Stellplatzanlage / Garage , Carport		
	geplante Fußwege in öffentlichen Grünflächen		
		Signaturen der Katastergrundlage	
			Flurstücksgrenze / Flurstücksnummer, z.B. 660
			vorhandene Gebäude
			bestehende öffentliche Verkehrsfläche

Bebauungsplan-Entwurf – Nutzungsplan (verkleinert)



<p>11. Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)</p>  <p>Geh-, Fahr- und Leitungsrecht</p>	 <p>vorhandener Regenwasserkanal</p>  <p>geplanter Regenwasserkanal</p>
<p>12. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffende bauliche und sonstige technische Vorkehrungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)</p>  <p>Umgrenzung der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes: Lärmschutzwall, -wand (siehe textliche Festsetzung Nr. 12.1)</p>	 <p>zukünftig entfallender Regenwasserkanal</p>  <p>Einleitungsstelle mit Ord.Nr.</p>  <p>vorhandener Mischwasserkanal</p>
<p>13. Festsetzungen über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen (örtliche Bauvorschriften) (§ 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 86 Abs. 4 BauO NRW)</p>  <p>Gebäudelängsachse / Hauptausrichtung der Gebäude und Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlicher Stellung der baulichen Anlagen</p> <p>Zulässige Dachformen</p> <p>SD Satteldach WD Walmdach ZD Zelldach FD Flachdach</p>	 <p>vorhandene Druckrohrleitung</p>  <p>vorhandener Regenwasserkanal des Landesbetriebes Straßenbau NRW</p>  <p>Wasserlauf offen</p>  <p>Wasserlauf verrohrt</p>
<p>Sonstige Hinweise</p>  <p>Fläche mit Erforderlichkeit einer Kampfmittelüberprüfung</p>	<p>Signaturen der Katastergrundlage</p>  <p>vorhandene Flurstücksgrenze / Flurstücknummer</p>
<p>Sonstige Darstellungen zum Planinhalt</p> <p>10,5 Bemaßung mit Angabe in Metern, z. B. 10,5m</p>  <p>vorhandener Schmutzwasserkanal</p>  <p>geplanter Schmutzwasserkanal</p>	 <p>vorhandenes eingemessenes Gebäude mit Hausnummer</p>  <p>bestehende öffentliche Verkehrsfläche</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

1) Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB

Von der Öffentlichkeit sind im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfes für den Bebauungsplan Nr. II/J 38 "Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße" gemäß § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 09.03.2018 bis einschließlich 09.04.2018 folgende Stellungnahmen von Bürgern verfasst worden.

Nr.	Äußerungen der Bürger und Bürgerinnen (Anregungen und Hinweise in inhaltlicher Zusammenfassung)	Bemerkung / Stellungnahme
1.	Stellungnahme 1 Schreiben vom 19.11.2017, mit Unterschriftenliste von 102 Anwohnern des Köckerwald (Stellungnahme, die zum Bebauungsplan-Entwurf zeitlich nicht mehr berücksichtigt werden konnte)	
1.a	Im Rahmen der geplanten Straßenführung des Neubaugebietes Neulandstraße (II/J 38) wird die Abbindung der Straße Köckerwald vom Homannsweg vorgeschlagen sowie die Abbindung durch ein bis zwei für die Polizei und die Feuerwehr zu öffnenden Absperrpfosten.	Der Anregung wird nicht gefolgt . Verkehrsregelnde Maßnahmen (Absperrpfosten etc.) sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans. Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit es ggf. durch aus dem Plangebiet induziertem Verkehr zu verkehrlichen Problemen in der Straße Köckerwald kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung könnten dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der außerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straße Köckerwald getroffen werden.
2.	Stellungnahme 2 Schreiben vom 28.03.2018	
2.a	Bereits in den Sitzungen am 28.11.2017 und 25.01.2018 der Bezirksvertretung Jöllenbeck, haben die Anwohner des Köckerwaldes versucht, ihre Stellungnahme bezüglich der Abbindung des Köckerwald zum Homannsweg darzulegen. Die Stellungnahme ist bekundet durch 102 Unterschriften der	

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Anwohner des Köckerwald.</p> <p>Eingaben und Begründungen Nach Offenlegung des Bebauungsplanes sind vielfache Hinweise gefunden worden, die die Stellungnahme der Einwender bezüglich der Abbindung des Köckerwald begründen: In der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. II/J 38 ist in der Bebauungsplanbegründung zum Entwurf unter Titel 4.2 Belange des Verkehrs im Abschnitt Bestandsstraßen folgender Absatz zu lesen: <i>"Aufgrund der neuen Gebietszufahrt nahe des Homannsweges muss die derzeitige Einmündung dieser Straße zurückgebaut und der Verkehr des Homannsweges über die Planstraßen C und A zur Jöllenbecker Straße geführt werden"</i>. Das heißt, der Verkehr des Homannsweges, der Neulandstraße und des Neubaugebietes wird über die Planstraßen des Neubaugebietes zur Jöllenbecker Str. geführt. Damit wird die Abbindung des Köckerwald notwendig.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans. Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit es ggf. durch aus dem Plangebiet induziertem Verkehr zu verkehrlichen Problemen in der Straße Köckerwald kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung könnten dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der außerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straße Köckerwald getroffen werden.</p>
<p>2.b</p>	<p>In der öffentlichen Auslegung befindet sich auch die „Verkehrsuntersuchung B-Plangebiet Nr. II/J38 in Bielefeld“, durchgeführt von PGT Umwelt und Verkehr GmbH. Auftraggeber ist der Investor Wesertal Versorgungsgesellschaft mbH.</p> <p>a) Die Verkehrsuntersuchung ist nicht ganzheitlich durchgeführt worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nur eine Erhebung am 28.01.17. Erhebung im Winter, Erhebung im Sommer fehlt. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrszählung erfolgte am 31.01.2017 über 24 Stunden. Um die saisonalen Schwankungen des Verkehrsaufkommens zu eliminieren, enthält das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) einen Berechnungsalgorithmus, um von den werktäglichen Daten auf die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke aller Werkstage des Jahres (die DTVw) umrechnen zu können. Somit sind die ermittelten Verkehrsbelastungen für die Beurteilung der Verkehrssituation heranzuziehen.</p>
<p>2.c</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bebauungspläne der Wohngebiete II/J37, II/T9, II/T8 sind bei der Verkehrszählung nicht berücksichtigt worden. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bei einer Verkehrszählung wird der tatsächlich vorhandene</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>Verkehr auf den Straßen gezählt, nicht der Verkehr, der künftig irgendwann einmal durch die Umsetzung von Bebauungsplänen induziert wird. Im Verkehrsgutachten von PGT wird eine allgemeine Verkehrszunahme im Straßennetz von 10 % angesetzt (s. Seite 26); in diese 10 % fließt unter anderem auch der Verkehr ein, der durch neue Baugebiete im Umfeld des Plangebietes entsteht.</p>
<p>2.d</p>	<p>b) In der o. a. Verkehrsuntersuchung ist im Kapitel 7 „Zusammenfassung / Empfehlungen“ unter dem Titel „Empfehlungen“ folgender Absatz bedeutungsvoll: <i>„Die Anbindung des Homannsweg unmittelbar nach der Knotensituation sollte lediglich als rechtsrein / rechtsraus ausgeführt werden, andernfalls ist eine Vorsignalisierung erforderlich, um insbesondere bei abfließenden Verkehr von der Jöllenbecker Straße das Erreichen des Homannsweg sicherzustellen. Vorteilhafter wäre, den gesamten Verkehr des Homannsweg durch das Wohngebiet an die Kreuzungsplanstraße Homannsweg / Köckerwald zu führen. Der östliche Bereich des Homannsweg sollte dann als Sackgasse, gegebenenfalls mit einer Überfahrmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge ausgeführt werden. Für den Verkehrsfluss lassen sich diesbezüglich Vorteile erzielen.“</i></p> <p>Die Einwander erklären, dass diese Ausführungen genau ihre Befürchtungen bestätigen und sie deswegen Einspruch erheben. Sie bemängeln, dass es im Kontext ihrer Eingabe noch eine Vielzahl von Beanstandungen gibt, die keine Berücksichtigung gefunden haben. Zu den sozialen- und den Umwelteinflüssen im Bereich um den Köckerwald sind noch keine Aussagen gemacht worden. Der Köckerwald ist eine Anwohnerstraße, er ist keine Endausbau Straße, die er auch nicht sein soll. Der Köckerwald ist ein Naherholungsgebiet. Deshalb wird eine akzeptable Lösung für die Abbindung des Köckerwald erwartet.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz/h und Richtung zu erwarten. Dieses wird über zwei ampelgeregelt Knotenpunkte - Schnatsweg am nördlichen Rand des Plangebietes und Planstraße A im Süden des Gebietes - auf die Jöllenbecker Straße fließen. Durch die Ampelregelung wird ein leistungsfähiger Verkehrsfluss an den Knoten erreicht. Ein Abfließen von größeren Verkehrsmengen aus dem Plangebiet durch die Straße Köckerwald ist daher nicht zu erwarten. Mit Auswirkungen auf das soziale Umfeld und die Umwelt im Bereich Köckerwald sowie das Naherholungsgebiet ist somit nicht zu rechnen. Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit es ggf. durch aus dem Plangebiet induziertem Verkehr zu verkehrlichen Problemen in der Straße Köckerwald kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung könnten dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der außerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straße Köckerwald getroffen werden. Ein „Endausbau“ der Straße Köckerwald ist nicht Regelungsinhalt des vorliegenden Bebauungsplanes.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>3.</p>	<p>Stellungnahme 3 Schreiben vom 10.12.2017 (Stellungnahme, die zum Bebauungsplan-Entwurf zeitlich nicht mehr berücksichtigt werden konnte)</p>	
<p>3.a</p>	<p>Seitens der Bielefelder Behörden heißt es, der Landesbetrieb Straßen NRW lasse nur eine einzige Lösung zu, nämlich die im jetzigen Planentwurf skizzierte Erschließung mit dem Bau eines neuen Knotenpunkts an der Jöllenbecker Straße unmittelbar neben dem künftig von der Jöllenbecker Straße abgedunden Homannsweg. Ein zweiter Zuweg in das Neubaugebiet soll über den Schnatsweg und die Neulandstraße führen.</p> <p>Die Einwander weisen darauf hin, dass nach ihrem Wissen für die dort geplante neue Erschließungsstraße die notwendigen Grundstücke gar nicht zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Anlieger befürchten daher erhebliche Verkehrsprobleme sowohl im künftigen Wohngebiet als auch auf der in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW liegenden L783, der Jöllenbecker Straße. Der neue Knotenpunkt neben dem Homannsweg ist unmittelbar vor Beginn der Ortsdurchfahrt geplant, wo sich eine Bushaltestelle und in kurzem Abstand zwei Querungshilfen befinden. Schon heute gibt es dort im Berufsverkehr erhebliche Staus. Daher wird nun befürchtet, dass der Abbiegeverkehr aus dem neuen Knotenpunkt wegen eben dieser Staus überhaupt nur sehr eingeschränkt auf die Jöllenbecker Straße fließen kann.</p> <p>Die Folge wären Rückstaus im Wohngebiet und damit verbunden ein erheblicher Schleichverkehr durch die parallel zur Jöllenbecker Straße verlaufenden Anliegerstraßen sowie Staus auf der L783 im künftigen Knotenpunkt.</p> <p>Die Anlieger plädieren deshalb nachdrücklich dafür, den neuen Knotenpunkt deutlich nach Norden zu verschieben. Das würde nicht nur den Verkehrsfluss auf der Jöllenbecker Straße erleichtern, sondern auch eine zentrale und somit deutlich sinnvollere Erschließung des Wohngebiets ermöglichen. Wenn es bei der Abbindung des Homannswegs bleibe, gäbe es auch in Zukunft nur zwei Knotenpunkte mit der Jöllenbecker Straße.</p> <p>Die Anlieger bitten deshalb darum, ihren Vorschlag zu prüfen und ihnen mit-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Zur Umsetzung des nördlichen Knotenpunktes</u> Der Ausbau des Knotens Schnatsweg / Jöllenbecker Straße ist im ersten Bauabschnitt nicht vorgesehen und nach Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt auch nicht notwendig, da der nördliche Bereich des Baugebietes erst nach Verfügbarkeit der Flächen umgesetzt werden soll. Der Ausbau des nördlichen Teils der Neulandstraße sowie des Knotenpunktes Schnatsweg / Jöllenbecker Straße erfolgt, wenn – sobald die Flächenverfügbarkeit gegeben ist - die Planstraße B an die Neulandstraße angebunden wird.</p> <p>Der Ausbau des Knotens Planstraße A / Jöllenbecker Straße erfolgt unmittelbar zu Beginn der Erschließung des Baugebietes. Gutachterlich wird nachgewiesen, dass bei einer Vollsignalisierung des Knotens die Leistungsfähigkeit bei den zu erwartenden Verkehrsmengen des ersten Bauabschnitts gegeben ist und keine negativen Auswirkungen auf die Landesstraße und das neue Wohngebiet zu erwarten sind. Entsprechende Abstimmungen mit den städtischem Fachamt und Straßen NRW sind erfolgt.</p> <p>Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit es ggf. durch aus dem Plangebiet induziertem Verkehr zu verkehrlichen Problemen in den parallel zur Jöllenbecker Straße verlaufenden Straßen kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung könnten dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der au-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>zuteilen, ob die Planverfasser einer solchen Lösung beitreten können. Die Anlieger weisen darauf hin, dass diese Entscheidung die Verkehrssituation in ihrer Umgebung auf Jahrzehnte hinaus bestimmen wird.</p>	<p>ßerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straßen zur Vermeidung von Schleichverkehr getroffen werden.</p> <p><u>Zur Verschiebung des südlichen Knotenpunktes</u> Eine Verschiebung des südlichen Knotenpunktes nach Norden ist nicht möglich, da hierzu kein Konsens mit dem für Landesstraßen zuständigen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen herbeigeführt werden konnte. Im Bebauungsplanverfahren ist ein nördlich liegender Knotenpunkt verfolgt worden. Er war zunächst zwischen der Turmalin- und der Zirkonstraße vorgesehen (s. Bebauungsplan-Vorentwurf). Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wurde die Anbindung zur Zirkonstraße verschoben. Von Straßen NRW wurde diese Lösung jedoch abgelehnt und gleichzeitig deren Zusage zurückgezogen, zwischen Homanns- und Schnatsweg überhaupt einen <u>zusätzlichen Knoten</u> an der Jöllenbecker Straße zu ermöglichen. Vom Landesbetrieb wurde erklärt, dass die bestehenden Knoten am Homanns- und am Schnatsweg durch einen Ausbau ertüchtigt werden müssten. Trotz intensiver Gespräche zwischen der Stadt Bielefeld und Straßen NRW erhält nur dieser Knotenpunktlösung eine Zustimmung des Landesbetriebes. Damit ist eine andere Anbindung an die L 783 nicht umsetzbar.</p>
<p>4.</p>	<p>Stellungnahme 4 Schreiben vom 08.04.2018 mit Unterschriftenliste von 71 Anwohnern der Neulandstraße</p>	
<p>4.a</p>	<p>Verkehrerschließung: Quartiersanbindung Betrachtet man das Verkehrerschließungskonzept des geplanten Quartiers, fällt grundsätzlich eine Herangehensweise auf, die voneinander abweichende Planungsmaßstäbe für die Plangebietsintegration in das äußere Straßen-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung bezüglich der Qualitätsstufe D des Verkehrsablaufs siehe Ziffer 4b und zur Abwägung bezüglich</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>netz über die Jöllenbecker Straße einerseits und die innere verkehrliche Erschließung andererseits aufweist.</p> <p>Während die Planung der eigentlich kritischen Herausforderung einer zukunftsorientierten Quartiersanbindung an die verkehrsreiche Jöllenbecker Straße mit raumübergreifender Bedeutung nach den erfolgten fachlichen Stellungnahmen sowie der vorausgesetzten Installation einer leistungsfähigen Signalanlage tendenziell bestenfalls den Minimalanforderungen genügt (grenzwertige Bewertungsstufe D der QSB zu Verkehrsspitzen), wird im inneren Erschließungsbereich mit drei Sammelstraßen für prognostizierte Verkehrsstärken bis zu maximal 100 KFZ/Stunde in Spitzenzeiten auffällig überdimensioniert geplant. Dieser Widerspruch ist weder aus Sicht einer sachgerechten Planung für eine zukunftsorientierte Lösungsvariante noch aus der Perspektive der betroffenen Bürger nachvollziehbar.</p>	<p>der Dimensionierung der neuen Straße im Plangebiet siehe Ziffer 4.f.</p>
<p>4.b</p>	<p>Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F</p> <p>Laut Verkehrsgutachten würde mit der Installation einer leistungsfähigen Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Jöllenbecker Straße / Planstraße A zu Spitzenzeiten die formal gerade noch tolerierte Qualitätsstufe D erreicht (PGT: Verkehrsuntersuchung 07.09.2017, S. 22).</p> <p>Diese ist wie folgt definiert: <i>"Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf."</i> (vgl. HBS- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015).</p> <p>Die Verkehrsqualität von einzelnen Knotenpunkten an der Jöllenbecker Straße wurde in der präsentierten Untersuchung mit den Berechnungsverfahren aus dem HBS ermittelt. Bekanntermaßen problematisch dabei ist allerdings die Annahme einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge. Der Einfluss umliegender Verkehrseinrichtungen wie die weiteren Straßeneinmündungen (Turmalin-, Zirkon-, Opalstraße, Theeser Heide), der Bushaltestelle oder der Überquerungshilfe für Fußgänger auf der Jöllenbecker Straße sowie diverse Ausfahrten mit Geschäftsverkehr (Parkplätze Apotheke, Arztpraxis, Imbiss) unmittelbar südlich der ‚Einmündung Homannsweg‘ auf die Berechnungen der Verkehrsbelastung wird nicht berück-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Zur Beurteilung der Verkehrsqualität</u></p> <p>Das HBS definiert die Verkehrsqualitäten der Verkehrsanlage in der Regel in Abhängigkeit der Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Zur Einführung des HBS wird im allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur folgendes ausgeführt: <i>„beim Neu-, Um- und Ausbau bitte ich, mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) D zu gewährleisten. Sofern sich bei der Planung eines Neubauvorhabens eine QSV besser als D ergibt, bitte ich nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Variante, die mit den Vorgaben für die zugrunde liegende Straßenkategorie verträglich ist, die QSV D nicht erreicht wird. Im Fall des Um- und Ausbaus kann dieser Nachweis auch dadurch erbracht werden, dass der heutige Zustand mit der prognostizierten Verkehrsnachfrage nicht der QSV D entspricht.“</i></p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>sichtigt und verzerren die Bewertung in idealtypischer Weise. Auch wenn die Verkehrsuntersuchung eine generelle Zunahme des PKW-Verkehrs um 10% zwischen 2016 und 2030 annimmt (vgl. S. 15), beinhaltet der gewählte methodische Ansatz eine Reihe von Mängeln, die in der Schlussfolgerung zu nicht haltbaren Aussagen führen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird für nicht zulässig gehalten, von deutschlandweit aggregierten Wachstumszahlen der Jahresfahrleistung (Shell-Szenario 2014/11/) auszugehen, um eine spezifisch örtliche Verkehrsbelastung zu prognostizieren. Danach wird ab 2030 kein Wachstum der Jahresfahrleistung mehr unterstellt, obwohl die demographische Wachstumsdynamik Bielefelds in den letzten Jahren dagegenspricht und in der Prognoseberechnung unberücksichtigt bleibt. 2. Die zugrunde gelegten Prognosedaten beziehen sich ausschließlich auf den PKW-Verkehr, d. h. der ständig zunehmende Kleinliefer- (z. B. KEP-Dienstleister) und Güterverkehr per LKW wird nicht betrachtet (vgl. S. 15, Tab. 5.1). 3. Die Entwicklung des Nutzungsverhaltens bleibt unberücksichtigt, die trotz einiger gegenläufiger Anstrengungen (z. B. Car-Sharing) eine Tendenz zur mehrheitlich individualisierten Fahrzeugnutzung aufweist (abnehmende Zahl beförderter Personen pro KFZ). <p>Da, abgesehen von den bereits existierenden Busverbindungen, in einem Planungshorizont von 10-20 Jahren keine realistische, prioritär eingestufte Alternative zur Verkehrsentlastung (z. B. eine Stadtbahnanbindung) mit nutzungsreifer Ausführung zu erwarten ist, bleibt folgendes Fazit: Bereits ohne Betrachtung aufgeführter Mängel der Verkehrsuntersuchung weist das Bewertungsergebnis zu bestimmten Spitzenzeiten eine grenzwertige, d. h. soeben ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D) für den Verkehrsknotenpunkt Jöllenbecker Straße / Planstraße A auf, sofern eine leistungsstarke Lichtsignalanlage installiert und den Anforderungen entsprechend betrieben wird. Bezieht man dagegen weitere Einflussfaktoren der näheren Umgebung wie die Bushaltestelle, die Fußgängerquerungshilfe, umliegende Straßeneinmündungen und (Geschäfts-)Verkehre von Parkplätzen und Privatgrundstü-</p>	<p>Dies bedeutet, dass unter Wahrung eines sparsamen Finanzmitteleinsatzes, die Verkehrsanlagen so auszubauen sind, dass im Prognosezustand QSV D erreicht wird. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Bemessung der Straßenverkehrsanlagen auf die verkehrlichen Spitzenstunden beziehen, sodass in der überwiegenden Anzahl der Tagestunden der Verkehrsablauf wesentlich besser ist. Festzuhalten ist, dass im vorliegenden Fall auch in den verkehrlichen Spitzenstunden die mittleren maximalen Wartezeiten des HBS eingehalten bzw. unterschritten werden.</p> <p><u>Zur Berechnung der Verkehrsqualität</u> Die Berechnungen von Knotenpunkten erfolgen nach den Vorgaben gemäß dem HBS, das eine zufällige Ankunftsverteilung der Fahrzeuge unterstellt. Diese kann durch Randbedingungen gestört sein. Aufgrund der durchgeführten Videoanalysen ist nicht nur die Verkehrsbelastung, sondern auch der Verkehrsfluss auf der Jöllenbecker Straße bekannt. Im Rahmen der Analyse wurden jedoch keine besonderen Störungen im Verkehrsfluss festgestellt, die der Anwendung des HBS-Berechnungsverfahrens widersprechen. Bezüglich der Verkehrsprognose wurde eine allgemeine Verkehrszunahme von 10 % für alle Fahrzeuge (PKW und Lkw) unterstellt. Insofern wurde von den Veränderungen der Shell Szenario 2014 abgewichen und eine starke Zunahme unterstellt. Die Zunahme bezieht sich sowohl auf dem PKW- als auch den Lkw-Verkehr, wobei die Lieferfahrzeuge verkehrstechnisch dem Leichtverkehr zuzuordnen sind, soweit das zulässige Gesamtgewicht unter 3,49 t liegt.</p>
--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>cken in eine realitätsnahe Betrachtungsweise ein, steigt die Wahrscheinlichkeit einer nicht mehr haltbaren Entwicklung der Verkehrsbelastung. Die Einwender regen daher noch einmal ausdrücklich ein Verkehrskonzept für die Quartiersanbindung an, das nicht nur unter Idealbedingungen als grenzwertig tragbar erscheint, sondern zukunftssicher ist.</p>	<p><u>Zusammenfassung</u> Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Grundbelastung des Straßennetzes, die Prognoseansätze und auch die Berechnungsverfahren dem Stand der Technik entsprechen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dazu geeignet, die geforderte Verkehrsqualität zu erreichen. Änderungen am Verkehrskonzept sind somit nicht erforderlich.</p>
4.c	<p>Neben den geschilderten Bedenken gegenüber den Entscheidungsgrundlagen der Verkehrseinbindung des vorgesehenen Quartiers in das Bielefelder Straßennetz ist ein weiterer spezifischer Aspekt der Planung festzuhalten. Dabei handelt es sich um die Tatsache, dass die Umsetzung des Erschließungskonzepts im nördlichen Plangebiet (Planstraße-Neulandstraße) aufgrund der nicht verfügbaren Flächen nicht umsetzbar ist, ohne dass die daraus resultierenden Auswirkungen sowie mögliche Übergangsszenarien der Verkehrserschließung näher ausgeführt werden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Der Ausbau des Knotens Schnatsweg / Jöllenbecker Straße ist im ersten Bauabschnitt nicht vorgesehen und nach Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt auch nicht notwendig, da der nördliche Bereich des Baugebietes erst nach Verfügbarkeit der Flächen umgesetzt werden soll. Der Ausbau des nördlichen Teils der Neulandstraße sowie des Knotenpunktes Schnatsweg / Jöllenbecker Straße erfolgt, wenn – sobald die Flächenverfügbarkeit gegeben ist - die Planstraße B an die Neulandstraße angebunden wird. Der Ausbau des Knotens Planstraße A / Jöllenbecker Straße erfolgt unmittelbar zu Beginn der Erschließung des Baugebietes. Gutachterlich wird nachgewiesen, dass bei einer Vollsignalisierung des Knotens die Leistungsfähigkeit bei den zu erwartenden Verkehrsmengen des ersten Bauabschnitts gegeben ist und keine negativen Auswirkungen auf die Landesstraße und das neue Wohngebiet zu erwarten sind. Entsprechende Abstimmungen mit den städtischem Fachamt und Straßen NRW sind erfolgt.</p>
4.d	<p>Bezogen auf eine potentielle Realisierung in der Zukunft stellt sich die Frage, warum die Anbindung der Planstraße B an die Neulandstraße relativ kurz vor dem Schnatsweg und der dortigen Bestandswohnbebauung geplant und</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine geradlinige Verlängerung der Planstraße B nach Norden, sodass sie etwa in Höhe des unbebauten Flur-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>nicht unmittelbar in ein Kreuzungskonzept Neulandstraße / Schnatsweg eingebunden wurde. Es wäre hier durchaus denkbar die Planstraße aus dem neuen Quartier ein Stück weiter nördlich direkt in einen Vorkreuzungsbereich mit dem Schnatsweg einmünden zu lassen, in dem die dort sehr enge Neulandstraße angemessen verbreitert wird, um diese mit deutlich getrennten Richtungsfahrspuren auf den Schnatsweg zu führen. Die dafür notwendige Fläche wäre stadtauswärts betrachtet auf der rechten (östlichen) Seite der Neulandstraße vorhanden, ohne die angedachte Leitverkehrsführung von der Neulandstraße auf die Planstraße mittels der vorgesehenen „Nase“ aufgeben zu müssen. Potentiell bebaubarer Grund würde durch diese Maßnahme vorwiegend verlagert, nicht jedoch in nennenswertem Umfang verloren gehen. Von zusätzlichem Vorteil wäre die Einmündung der Planstraße in einem Abschnitt ohne Bestandsbebauung auf der westlichen Seite der Neulandstraße.</p>	<p>stücks 747 auf die Neulandstraße trifft, hätte folgende Auswirkungen: Die Grundstücke östlich der Neulandstraße würde so verschmälert, dass sie – bedingt auch durch die Verringerung der Grundstückstiefe durch den Lärmschutzwall bzw. den Haltestellenberiech der späteren Stadtbahntrasse - praktisch nicht mehr bebaubar wären. Des Weiteren wäre bei einer Verlegung des Punktes, an dem die Planstraße B auf die Neulandstraße trifft, eine Abkröpfung der Neulandstraße nicht mehr machbar. Zwei im spitzen Winkel aufeinandertreffende Straßen sind jedoch verkehrstechnisch nicht zu vertreten. Auch das mit der Abkröpfung verfolgte Ziel - Verdeutlichung, dass die Hauptverkehrsbeziehung zwischen den beiden Anschlussknoten an der Jöllenbecker Straße über die Planstraßen B und A erfolgt, und dass die Neulandstraße untergeordnet ist und vom Verkehr aus dem Plangebiet freigehalten werden soll – ließe sich nicht mehr umsetzen. Der Anschluss ist so weit wie möglich im Norden der Neulandstraße vorgesehen, sodass der Verkehr des neuen Wohngebietes den Knoten Schnatsweg / Jöllenbecker Straße schnell erreicht und die bestehende Wohnbebauung an der Neulandstraße durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet möglichst wenig belastet wird.</p>
<p>4.e</p>	<p>Innere Verkehrserschließung Neben Planstraße A als Zugang in das geplante Wohnquartier bildet - nach der vorliegenden verkehrsinfrastrukturellen Anlage - die Planstraße C als 8 m breite Verkehrsfläche des Typs ‚Sammelstraße‘ mit weitgehend beidseitig geplanter Wohnbebauung vergleichsweise hohen Verdichtungsgrades (ca. 1/3 der WE) faktisch die Haupterschließungsachse vom Südende in den Norden des Plangebietes. Zusammen mit Planstraße A wird Planstraße C überwiegend den anfallenden Verkehr aufnehmen, um den dort angesiedelten mehrgeschossigen Wohnungsbau als auch den Verkehr in und aus dem</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bezeichnung der Planstraße B berücksichtigt die Durchgängigkeit dieser Straße, während es sich bei der Planstraße C um eine „eingehängte“ Straße handelt.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>nördlichen Plangebiet zu ermöglichen. Für den Nutzer ergibt es wenig Sinn, einen Umweg über Planstraße B zu nehmen. Aufgrund dieses Sachverhalts wäre es schlüssig, auch den nördlichen Teil der Straße namentlich als Planstraße C zu führen und nicht als Appendix der Planstraße B. Diese erhält lediglich aufgrund der eher zufälligen Benennung eine Länge, die sie ihrer Funktion nach gar nicht hat.</p>	
<p>4.f</p>	<p>Angesichts der prognostizierten Verkehrsstärke für das Wohnquartier ist - gemessen an den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) - bereits die Einstufung der Planstraße C als Sammelstraße fragwürdig. Mit Blick auf Planstraße B ist die Kategorisierung als Sammelstraße mit 8 Metern Verkehrsfläche vollends nicht mehr nachvollziehbar. Laut RAST06 sind Sammelstraßen für Verkehrsstärken von 400 bis 800 Kfz/Stunde vorgesehen, die nach den vorliegenden fachlichen Stellungnahmen und Prognosen zu den inneren Verkehrsströmen des Plangebietes bei weitem nicht zu erwarten sind. Vielmehr wird die Straßenfrequentierung selbst zu Spitzenzeiten bei maximal 100 Kfz/Stunde liegen, d.h. bei nur einem Bruchteil der Verkehrsstärke einer Sammelstraße. Eine realistische Einstufung spräche somit für einen verringerten Straßenquerschnitt in Form einer Wohn- bzw. Anliegerstraße mit Mischverkehr (6 m) ähnlich der Planstraßen D und E. Ebenfalls kennzeichnend für Planstraße B ist die einseitige Anliegersituation bedingt durch den Grünzug auf der westlich gelegenen Seite, so dass der Schwerpunktbedarf für Funktionsräume von Anliegern im Gegensatz zu Planstraße A und C nur einseitig vorliegt. Auch dies legt eine reduzierte Straßendimensionierung im Mischverkehr nahe. Den üblichen Anforderungen für den Begegnungsverkehr in Wohngebieten mit Verkehrsstärken unter 400 KFZ/Stunde (hier: faktisch unter 100 KFZ/Std.) würde eine Mischverkehrsfläche von 6 m Breite mit niveaugleichen material- oder farbmarkierten Absetzungen funktionspezifischer Flächen genügen, wie sie für andere Planstraßen (D, E, F) auch vorgesehen wird. Bezüglich des PKW-Begegnungsverkehrs wird gemäß RAST06 (oder EAE85) von einem Raumbedarf ausgegangen, der bei 4,75 m liegt und für den LKW/PKW-Begegnungsfall bei 5,50 m. Da letzteres den Ausnahmefall</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Dimensionierung der neuen Straßen im Plangebiet ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr erfolgt. Vorgesehen sind folgende Querschnitte für</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planstraße A als Hauptzufahrt von der Jöllenbecker Straße: zwei Fahrspuren (je 3 m), beidseitig Gehwege (je 2 m), sodass sich eine Gesamtbreite von 10 m ergibt, - Planstraßen B und C, die die Verbindung zwischen den beiden Knoten an der Jöllenbecker Straße und damit die Hauptverteilung des Verkehrs übernehmen: zwei Fahrspuren (je 3 m) und ein Gehweg (2 m), sodass sich eine Breite von insges. 8 m ergibt und auch öffentliche Parkplätze im Straßenraum eingerichtet werden können, - Planstraßen D, E und F als eingehängte Anliegerstraßen: Mischverkehrsfläche von 6 m Breite. <p>In Anbetracht der o. a. Funktion der Planstraßen B und C und ihrer großen Länge - „Wohnstraßen“ sollen laut RAST 06 eine Länge von ca. 300 m nicht überschreiten – und auch aus Sicherheitsgründen ist entsprechend der o. a. Abstimmung mit dem Amt für Verkehr eine Mischverkehrsfläche für die Planstraßen B und C nicht vorgesehen. Dessen ungeachtet ist die Ausweisung einer Tempo-30-Zone zur Verringerung der Geschwindigkeit des Verkehrs auf den benannten Straßen möglich. Verkehrsregelnde</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>darstellen wird, sind 6 m Breite im Mischverkehr ausreichend. Im Übrigen sind Straßen des vorgeschlagenen Charakters nach RAST06 (und EAE85) zur Sicherung der Abfallentsorgung auch von 3-achsigen Müllfahrzeugen befahrbar.</p> <p>Mit Blick auf den Parkraum sind in der Planung auf jedem Grundstück 2 KFZ-Stelloptionen in einer Garage oder einem Carport und einem weiteren Stellplatz realisierbar, so dass weiterer Raumbedarf für das Parken in erster Linie den überschaubaren Besuchsverkehr beträfe (lt. Verkehrsuntersuchung 200 KFZ/24h für das gesamte Quartier).</p> <p>Begleitende Voraussetzung der gewünschten Mischverkehrsfläche ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone, wovon in einem Wohnumfeld mit KITA jedoch auszugehen ist. Im Vergleich zu einer breiteren Sammelstraße mit einem durch Bordstein abgesetztem Gehweg übt eine schmalere Mischverkehrsfläche zudem eine eher disziplinierende Wirkung auf passierende KFZ-Fahrerinnen und -fahrer aus. Damit bietet diese Variante auch einen höheren Grad an Verkehrssicherheit, die sich durch gezielte verkehrstechnische Maßnahmen (Bauminseln, Beschilderung etc.) noch erhöhen lässt.</p> <p>Die Folgerung aus vorstehenden Einwänden, mündet in der Anregung, vor allem Planstraße B auf 6 m Breite (Mischverkehrsfläche) zu reduzieren. Darüber hinaus wäre auch eine Verengung von Planstraße C (6 m) im Abschnitt zwischen Planstraße A und dem Homannsweg sinnvoll, um keine Anreize für unerwünschte Verkehrsflüsse über den Köckerwald zu setzen.</p>	<p>Maßnahmen sind aber nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p> <p>Die Dimensionierung der neuen Straßen im Plangebiet ist – wie oben bereits angesprochen - in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr erfolgt. Eine Reduzierung der Breite der Planstraße C zwischen Planstraße A und dem Homannsweg auf 6,0 m wird nicht verfolgt, da über diesen Straßenabschnitt der Verkehr aus der Neulandstraße und dem Homannsweg zu dem leistungsfähigen vollsignalisierten Knoten Planstraße A / Jöllenbecker Straße geleitet werden soll und ein Abfließen des in Richtung Süden (Innenstadt) ausgerichteten Verkehrs durch das südlich angrenzende Bestandsgebiet vermieden werden soll.</p>
4.g	<p>Grünzug (nord-südliche Verlaufsrichtung - mit Schwerpunkt im mittleren Bereich)</p> <p>Es existiert auf Seiten der umliegenden Bürgerschaft ein grundlegendes Interesse an einer Erweiterung des derzeitig geplanten nord-südlich verlaufenden Grünzugs mit gebietsgestaltendem Charakter. Die minimalistische Planbreite von 5 m sollte möglichst auf 10-12 m ausgedehnt werden.</p> <p>Hintergrund und Realisierungsoptionen: Die angeregte Grünzugerweiterung ist über folgende Maßnahmen erreichbar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Planstraße B ist als Sammelstraße mit 8 m Verkehrsfläche geplant. 	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Für die Planstraße B ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr eine Breite von insgesamt 8,0 m vorgesehen. Eine Verbreiterung des Grünzugs entlang der Planstraße B durch Reduzierung der Straßenverkehrsfläche ist daher nicht möglich. Zur Dimensionierung der neuen Straßen im Plangebiet siehe auch Ziffer 4.f.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Wie oben ausgeführt, entspräche die Verwirklichung einer Sammelstraße angesichts der erwarteten Verkehrsstärke (bis maximal 100 Kfz/Std. in Spitzenzeiten) in diesem Abschnitt der Planstraße B einer unverständlichen Überdimensionierung. Stattdessen wäre der Bau einer Wohnstraße (Mischverkehr, Breite 6 m) angemessen. Damit wären 2 m für den Grünzug gewonnen.</p>	
<p>4.h</p>	<p>2. Der Investor hat gegenüber dem Bürger-Arbeitskreis Neulandstraße seine Bereitschaft signalisiert, auf den Privatgrundstücken entlang des Grünzugs einen 3 m breiten werthaltigen Pflanzstreifen (z. B. doppelreihige Hecke) vorzusehen. Die Umsetzung muss in diesem Falle nicht über Festsetzungen im Bebauungsplan erfolgen, sondern könnte privatrechtlich im Zuge des Grundstücksverkaufs abgesichert werden.</p> <p>3. Leider gab es gegenüber der Stadtverwaltung bis heute noch keine Gelegenheit zur Erläuterung dieses Vorschlags, obwohl mehrfach um ein Gespräch gebeten worden war. Vielmehr hat das Bauamt in Unkenntnis dieser Details bereits eine negative Stellungnahme zur Bepflanzung von Abstandsflächen verfasst (E-Mail 06.03.2018). Diese ging von der unzutreffenden Voraussetzung aus, dass es sich bei dieser Anregung per se um eine Grünfestsetzung im Bebauungsplan handle. Diese Art einer rein interpretativen Reaktion seitens der Stadtverwaltung ohne Möglichkeit zur angemessenen Ausführung des Vorschlags führte bei den engagierten Anwohnern des Bürger-Arbeitskreises gleichermaßen zu Erstaunen und Irritation. Zur Klärung wird an dieser Stelle den Sachverhalt erläutert: Der Investor hat gegenüber Vertretern des Bürger-Arbeitskreises Neulandstraße seine Bereitschaft für die Finanzierung einer qualitativ ansprechenden und somit auch mikro-ökologisch geeigneten Bepflanzung von Wert (heimische Bäume und Gehölze, Lebensraum für Vögel, Fledermäuse, Insekten etc.) erklärt. Eine festsetzungsfreie Privatgestaltung des Abstandsstreifens, wie vom Bauamt angeführt, würde nur im nicht erwarteten Idealfall eine zusammenhängende, ästhetisch und ökologisch werthaltige Grünfläche mit gebietsrelevantem Gestaltungscharakter ergeben.</p>	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Zur Verbreiterung des Grünzugs</u> Eine Verbreiterung des Nord-Süd-Grünzuges auf der Ostseite durch eine Verringerung der Breite der Planstraße B ist aus den unter Ziffer 4.g aufgeführten Gründen nicht möglich. Eine Verbreiterung des Grünzuges auf der Westseite durch eine Reduzierung der Bauflächen wird aus folgenden Gründen im Bebauungsplan nicht für erforderlich gehalten: Auf der Westseite des Grünzugs sichern die Baugrenzen auf den privaten Grundstücken einen baulich nicht nutzbaren Abstand zur öffentlichen Grünfläche, sodass ein verbreiteter Grünraum gewährleistet ist. Da die Freiflächen zwischen den künftigen Gebäuden und dem Grünzug östlich der Gebäude liegen, ist es unwahrscheinlich, dass dort Terrassen, Sitzecken etc. eingerichtet werden. Durch die Erschließung der Grundstücke am Grünzug, die i.d.R. von Westen erfolgt, sind auch Stellplätze oder Zuwegungen in dem 3 m-Streifen auszuschließen. Durch eine Verbreiterung des Nord-Süd-Grünzuges um 3-5 m wird kein wesentlicher Mehrwert hinsichtlich der Attraktivität des Wohnumfelds, des Freizeitcharakters und des Raumes für die Flora und Fauna gesehen.</p> <p><u>Zur Festsetzung eines Pflanzstreifens</u></p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>Das wahrscheinliche Ergebnis wäre jedoch eine Flächenausprägung mit Rasen, Pflasterflächen für Sitzecken, Nebengebäuden wie Gartenhäusern, im Trend liegenden Steingärten oder günstigenfalls niedrig bepflanzten Grenzstreifen.</p> <p>Alternativ zu einer möglichen privatrechtlichen Gestaltungsregelung der Bepflanzung von Abstandstreifen wäre über eine mäßige Reduktion der Grundstücksflächen um 3-5 m zugunsten des Grünzugs im Mittelteil der Planstraße B nachzudenken, was gemessen am Gesamtvolumen der zur Vermarktung stehenden Flächen durchaus zu verkraften, respektive durch eine moderate Anhebung des Quadratmeterpreises kompensierbar wäre.</p> <p>Geht man im Mittelteil des vorgesehenen Grünstreifens von einer angrenzend betroffenen Grundstückslänge von ca. 300 m und 3 m Tiefe aus, würden ca. 900 qm Fläche der Vermarktung entzogen.</p> <p>Bei einem angenommenen Quadratmeterpreis von 250 EUR (300 EUR) entspräche dies einer Umsatzreduktion von 225.000 EUR (270.000 EUR) zugunsten eines durch den Grünzug substantiell aufgewerteten Quartiers. Bereits eine mäßige qm-Preiserhöhung um 5 EUR für die vermarktbare Fläche würde hier zu einem Ausgleich des entgangenen Umsatzes führen.</p> <p>Berücksichtigt man die wünschenswerte Umwandlung der Planstraße B von einer 8 m breiten Verkehrsfläche mit Bordstein und Gehweg auf die vorgeschlagene 6 m breite Mischverkehrsfläche, ergäbe sich eine weitere Ausgleichsmaßnahme durch Kostenreduktion für die Erschließungsstraße.</p> <p>Mit der naheliegenden Verringerung der Straßenbreite um 2 m und der 3-5 m breiten Grünnutzung der Grundstücksflächen würde ein Grünzug von 10-12 m Breite entstehen, der seinen Namen verdient und ein zusammengeführtes Gestaltungselement mit dem Grünzug entlang des Homannswegs bilden könnte.</p> <p>Aus dem Blickwinkel des Freizeit- und Erholungswertes würde durch die Verbindung mit den Grünanlagen am Homannsweg und die Verbreiterung des Grünzugs ein durchgängiger und adäquat bemessener Raum für Spaziergänger, Wanderer, Jogger, Radfahrer, Sitzecken, Spielinseln und sonstigen Verweilräumen entstehen.</p>	<p>Auf die Festsetzung eines den Grünzug ergänzenden Pflanzstreifens von 3-5m Breite wird im Bebauungsplan verzichtet, um den individueller Gestaltungsspielraum auf den privaten Freiflächen nicht einzuschränken.</p> <p><u>Zur Reduzierung der Bauflächen zugunsten der Verbreiterung des Grünzuges</u></p> <p>Wie unter Ziffer 4.f erläutert, ist eine Reduzierung der Breite der Planstraße B und die Ausbildung als Mischverkehrsfläche nicht möglich. Somit würde eine Reduzierung der Bauflächen für den Vorhabenträger nicht durch die von den Einwendern ermittelte Kosteneinsparung beim Straßenbau ausgleichen.</p> <p><u>Zum Freizeit- und Erholungswert der Grünanlagen</u></p> <p>Im Plangebiet sind zwei durchgehende Grünachsen vorgesehen, die das Plangebiet in Ost-West- sowie Nord-Südrichtung gliedern und der Versorgung des neuen Wohngebietes mit öffentlichen Grünflächen dienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – der parallel zum Homannsweg verlaufende Grünzug mit einer Breite von 12,0 m bis zu ca. 40 m, – sowie die Grünachse entlang der Planstraße B mit einer Breite von 5,0 m. <p>Des Weiteren ist östlich der Planstraße B eine öffentliche Grünfläche vorgesehen, die als Quartiertreffpunkt / -platz dienen soll.</p> <p>In diesen öffentlichen Grünflächen sind ein Spielplatz sowie -wohnquartiersnahe und auf verschiedene Altersgruppen ausgerichtet – mehrere kleine Spielflächen vorgesehen.</p> <p>Ein größerer Anteil an öffentlichen Grünflächen, die sich auch für Wanderer, Jogger, Radfahrer usw. eignen, wird aufgrund der Lage des geplanten Wohngebietes direkt am Übergang zu großen zusammenhängenden Freiflächen</p>
--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Grünzugerweiterung ohne wirtschaftliche Nachteile realisierbar sind, andererseits jedoch eine deutliche Aufwertung unter Gesichtspunkten eines qualitativ attraktivem Wohnumfelds, mit einem vernetzten mikroökologisch werthaltigen Raum für die Flora und Fauna sowie den Freizeitcharakter darstellen würde.</p>	<p>und der guten Verflechtung zwischen den Landschaftsräumen des Moorbachtales und des Beckendorfer Mühlenbachtals durch den Ost-West-Grünzug, im Plangebiet nicht für erforderlich erachtet.</p>
<p>4.j</p>	<p>Spielplatz- und Ersatzbepflanzung Laut den textlichen Festsetzungen gilt für den Bereich des ehemaligen Wäldchens und zukünftigen Spielplatzes hinter dem geplanten RRB eine Baumerhaltungs- bzw. gleichartige Ersatzbepflanzungsverpflichtung, was grundsätzlich zu begrüßen ist: Festsetzung 10.2.1 Zu erhaltende Gehölzfläche <i>"Innerhalb der im Plan umgrenzten Fläche sind die vorhandenen Bäume und Bepflanzungen in Abhängigkeit der Planungen des Kinderspielplatzes zu erhalten. Bei Abgang von Bäumen ist an gleicher Stelle gleichartiger Ersatz zu pflanzen. Abgängige Gehölze sind in der darauffolgenden Pflanzperiode gleichwertig zu ersetzen (siehe hierzu Pflanzliste unter 10.1.1)."</i> Die Aussagen zur Bestandserhaltung haben sich zwischenzeitlich überholt, da das gesamte Gehölz hinter dem geplanten RRB gefällt und zum Teil (vor allem Stämme größeren Umfangs) auch bereits abtransportiert wurde. Daher wird angeregt, die nun anstehende Ausführungsplanung für den festgesetzten gleichartigen Ersatz in der darauffolgenden Pflanzperiode möglichst bald und im Konsens mit den Anwohnern zu erarbeiten und der Öffentlichkeit vorzustellen. Als ergänzende Anregung wird darauf hingewiesen, dass das Areal des Ende Februar 2018 gefällten Bestandswaldes deutlich größer war als die momentan geplante Fläche zur Ersatzbepflanzung. Das nördliche Ende des Waldgebietes bildete in etwa eine Linie mit der vorgesehenen nördlichen Begrenzung des RRB. Daher wird im Sinne einer Annäherung an den Gedanken einer gleichartigen Ersatzbepflanzung angeregt, zumindest jenseits des nordöstlichen RRB-Randes eine Baum- / Gehölzbepflanzung mit einheimischen Arten vorzunehmen.</p>	<p>Der Anregung wird zum Teil gefolgt. Unmittelbar vor der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (2) BauGB und während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mussten aufgrund</p> <ul style="list-style-type: none"> - von im Januar eingetretenen Sturmschäden an Bäumen, - der Erforderlichkeit eines Bodenabtrags bzw. einer Bodenabdeckung im Bereich einer Altlablagerungsfläche, - der Verfüllung einer im Bereich des geplanten Spielplatzes vorhandenen feuchten Senke sowie - der Baumfällungen im Bereich der zukünftigen Kanaltassen <p>die im Bebauungsplan als zu erhaltend festgesetzte Gehölzfläche östlich des geplanten Regenrückhaltebeckens (Bereich Spielplatz) im Februar abgeholzt werden. Die zeichnerische Festsetzung der entsprechenden Fläche wird daher im Bebauungsplan geändert von „Fläche zur Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ in „Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“. Des Weiteren wird eine textliche Festsetzung zur Art der Bepflanzung getroffen, die berücksichtigt, dass auf der Fläche ein Spielplatz eingerichtet wird. Es ist richtig, dass die Gehölzgruppe größer war, als das Areal, das bisher im Bebauungsplan als „Fläche für die</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Dabei ist den Einwendern bewusst, dass die Pflanzdichte nicht derjenigen aus der Vergangenheit entsprechen kann. Die vorgeschlagene Zusatzeratzbepflanzung kann ggf. perspektivisch in Verbindung mit der Schaffung von Ersatzquartieren in Form von Fledermauskästen erfolgen (vgl. 10.4.1), indem dafür geeignete Bäume auf den Abstandsflächen zum vorgesehenen, üblicherweise nicht von Menschen frequentiertem, RRB gesetzt werden.</p>	<p>Erhaltung von Bäumen und Sträuchern“ festgesetzt war. Der Wegfall der Gehölze außerhalb dieser Fläche sind in der Eingriffsbilanzierung aber bereits berücksichtigt. Eine nachträgliche Vergrößerung der nun als „Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern“ auszuweisenden Fläche wird daher nicht für erforderlich gehalten.</p>
4.k	<p>Saumbepflanzung des RRB Angeregt wird eine durchgängige Saumbepflanzung der RRB-Einfriedung mit standortgerechten Gehölzen. Hierzu liegen positive Stellungnahmen von Bauamt / Investor vor.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan wird auf die Festsetzung einer mehrreihigen Saumbepflanzung um das RR-Becken verzichtet, um den Flächenverbrauch zu Lasten der Wohngebietsflächen zu verringern. Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs ist dafür ein entsprechender zusätzlicher Ausgleich berücksichtigt worden.</p>
4.l	<p>Lärmschutz und Lärmschutzmaßnahmen Nach Kenntnisnahme des Lärmschutzgutachtens der DEKRA sind folgende Bedenken zu formulieren: Aus nicht weiter erläuterten Gründen wurde nach „Inaugenscheinnahme“ der Planung von der Begutachtung der Planstraße C und ihren Auswirkungen auf die Lärmsituation abgesehen. Bereits mit Auftragserteilung wurde eine Begutachtung der Lärmefekte ausgeschlossen. Dies führt zu einem unvollständigen Bild der Lärmbelastungen gemäß BImSchG bzw. verbundener Durchführungsverordnungen und erfordert eine Neubewertung der Lärmemissionen auf adäquat vervollständigter Grundlage. Definitiv nicht zutreffend ist folgende Prämisse des DEKRA-Gutachtens: <i>„Die weiteren Straßen (Planstraße C bis F) wirken nach Inaugenscheinnahme nicht immissionsrelevant auf die Planbebauung ein, da es sich um Anliegerstraßen mit deutlich weniger Fahrverkehr handelt“.</i> Laut Nutzungsplan ist die Planstraße C eine Sammelstraße mit einem Querschnitt von 8 Metern und keine Anliegerstraße. Wie bereits oben ausgeführt, stellt diese für die</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Planstraße(n) A/B wurde(n) durchgehend (zw. Jöllenbecker Straße und Neulandstraße) mit 1161 Kfz/24h (69kFz/h) berücksichtigt. Bei der Beurteilung ist der Lärmgutachter davon ausgegangen, dass sich der Hauptverkehrsstrom über diese Straße "abwickelt", da es sich um einen durchgängigen Straßenzug mit, nur einem Richtungswechsel handelt. Sollte die Planstraße C als Durchgangsstraße genutzt werden, wären zwei Richtungswechsel mit den jeweiligen Brems- und Beschleunigungsvorgängen notwendig, sodass diese nach Erachten des Lärmgutachters nicht die Hauptverbindungsstraße wäre. Aufgrund dieser Annahme kann davon ausgegangen werden, dass jede der Planstraßen C-F nur den Fahrverkehr</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Erschließung des Plangebietes in Längsrichtung (Jöllenbecker Straße - Planstraße A - Planstraße C von Süd nach Nord und umgekehrt) die kürzeste und daher die maßgebliche Hauptroute dar. Eine Fahrtroute über die Planstraße B aus dem nördlichen Plangebiet kommend Richtung Jöllenbecker Straße oder von der Jöllenbecker Straße / Planstraße A kommend in das nördliche Plangebiet ist abwegig.</p> <p>Daneben ist zu konstatieren, dass laut Verkehrsgutachten 104 (36,1 %) von 288 Wohneinheiten in den vorgesehenen Mehrfamilienhäusern an der Planstraße C angesiedelt sein werden, die damit zum Hauptverkehrserzeuger (Lärmemission) im inneren Plangebiet wird. Dies bedeutet, der Ausschluss von Planstraße C als Gegenstand der Lärmuntersuchung ist nicht nur willkürlich, sondern aufgrund ihrer zentralen Erschließungsfunktion sachfremd und unangemessen.</p> <p>Entsprechend gilt an dieser Stelle der Einwand, dass das vorgelegte Lärmschutzgutachten nachzubessern ist und eine Neubewertung erforderlich wird.</p>	<p>der Anlieger und damit deutlich weniger Kfz/24h aufnehmen als der Straßenzug A/B und es somit zu keinem schalltechnisch relevanten Beitrag kommt.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wurden auf der Jöllenbecker Straße 21.290 Kfz/24 mit dem entsprechenden Schwerlastverkehr berücksichtigt. Gegenüber der Planstraße A/B ist das - unter Berücksichtigung des Lkw-Anteils - ein etwa 20-mal so hohes Verkehrsaufkommen.</p> <p>Die Planstraße A/B wirkt sich schalltechnisch auf die direkt angrenzenden Wohngebäude aus, ist aber gegenüber den Auswirkungen des Fahrverkehrs auf der Jöllenbecker Straße bezogen auf das gesamte Plangebiet von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>In den Stoßzeiten kann der Fahrverkehr subjektiv als störend empfunden werden. Da der Fahrverkehr aber tagsüber über 16 Stunden und nachts über 8 Stunden gemittelt wird, werden hier auch die Zeiten ohne Fahrverkehr mit in die Beurteilung einbezogen, so dass die Orientierungswerte durch die Planstraßen auch im Nahfeld unterschritten bzw. erreicht werden können.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine Nachbesserung und eine Neubewertung des Lärmschutzgutachtens nicht erforderlich sind. Das städtische Umweltamt hat das Schallgutachten geprüft und es aus seiner fachlichen Sicht als plausibel und die darauf basierenden Festsetzungen zum aktiven und passiven Lärmschutz als sachgerecht beurteilt.</p>
4.m	<p>Darüber hinaus ist nach einer den Einwendern erteilten Auskunft die Realisierung des Lärmschutzwalls entlang der Jöllenbecker Straße für Teilbereiche aufgrund nicht verfügbarer Grundstücksflächen zumindest vorerst unrealistisch.</p> <p>Daraus wiederum resultiert vor einem Satzungsbeschluss die zwingend zu</p>	<p>Die Anregung ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Da wegen der Eigentumsverhältnisse im Plangebiet nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Wall-Wand-Kombination in einem Zuge realisiert werden wird, ist folgendes festgesetzt (s. Textfestsetzung Nr. 13): Für Grund-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>klärende Frage, in welcher Form der Lärmschutz im Rahmen einer Teilumsetzung des Schutzwalls gewährleistet werden und inwieweit dies gutachterlich entsprechend fundiert werden kann. Das vorliegende Gutachten trifft dazu keinerlei Aussagen. Somit ist es als Entscheidungsgrundlage ungeeignet.</p> <p>Ein Satzungsbeschluss ohne vorherige Heilung dieser Mängel entbehrt nicht nur der Sachgrundlage; sondern hielte auch einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.</p>	<p>stücke, die im Nahbereich (65 m) der Jöllenbecker Straße zwar <u>in einem Abschnitt mit realisiertem Lärmschutzwall /-wand</u>, jedoch <u>nahe (50 m) zum Rand eines Abschnittes</u> liegen, in dem <u>noch keine Lärmschutzwall /- wand existiert</u>, sind durch geeignete aktive und/oder passive (ggf. temporäre) Lärmschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Die Einhaltung dieser Lärmschutzmaßnahmen ist dann im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>
5.	<p>Stellungnahme 5 Schreiben vom 13.03.2018</p>	
5.a	<p>Ein Bürger bittet darum, ihn zu informieren, sobald die Grundstücke zum Verkauf zur Verfügung stehen, da er mit seiner Familie seit langer Zeit auf der Suche nach einem Baugrundstück in Theesen ist.</p>	<p>Wird zu Kenntnis genommen. Die Vermarktung von Grundstücken ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.</p>
6.	<p>Stellungnahme 6 Schreiben vom 22.03.2018</p>	
6.a	<p>Ein Anwalt erklärt, dass seine Mandanten gegen die Planung sind, weil der beabsichtigte Bebauungsplan Nr. II/J38 keine Rücksicht auf die Lage des Grundstückes der Mandanten an der Straße Köckerwald und den Anliegerverkehr in der Straße Köckerwald nimmt.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass zumindest ein nicht unerheblicher Teil der Anwohner des Bebauungsplangebietes - ebenso wie Verkehrsteilnehmer aus anderen Stadtteilen schon jetzt - zusätzlich die Straße Köckerwald nutzen, insbesondere zu den Zeiten des Berufsverkehrs, um die stark befahrene Jöllenbecker Straße zu meiden.</p> <p>Es wird erklärt, dass der so zusätzlich entstehende Verkehr unmittelbar am Grundstück seiner Mandanten vorbeigelenkt wird und es hier zu entsprechend schädlichen Auswirkungen und Veränderungen kommen wird, die das Wohnen stören.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen (Absperrpfosten etc.) sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p> <p>Gemäß § 15 Abs. 1 BauNVO sind die „in den §§ 2 bis 14 aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen sind im Einzelfall unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind,“</p> <p>Durch die neue Wohnbebauung im Plangebiet wird Verkehr induziert, der über die Straßen im Umfeld in das Plangebiet - z. B. die Straße Köckerwald - hinein- oder herausfließen kann.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Daher wird darum gebeten, bereits planerisch dafür zu sorgen, dass kein zusätzlicher Verkehr über die Straße Köckerwald in das Plangebiet und von diesem weggeleitet wird.</p> <p>Anderenfalls liegt eine Verletzung des Abwägungsgebotes nach § 10 Abs. 7 BauGB vor, wonach verlangt wird, dass jeder Bebauungsplan grundsätzlich die von ihm selbst geschaffenen oder ihm sonst zurechenbaren Konflikte zu lösen hat.</p> <p>Es wird erklärt, dass diese Bedenken nicht dadurch gelöst werden, indem seine Mandanten und die übrigen Anlieger darauf verwiesen werden, ihr Anliegen dem Amt für Verkehr vorzutragen und es diesem zu überlassen, entsprechend für Abhilfe zu sorgen.</p> <p>Es ist auch wenig überzeugend, darauf abzustellen, dass die Straße Köckerwald nicht im Plangebiet liegt. Das Plangebiet hat über den verbleibenden Homannsweg eine Zuwegung, die mindestens für den Kraftfahrzeugverkehr zu schließen ist. Anderenfalls ist es nicht gewährleistet, dass der Verkehr über die neu zu schaffenden Planstraßen auf die Jöllenbecker Straße geleitet wird. Ähnliche Überlegungen ergeben sich aus § 15 Abs. 1 Satz 1 und 2 BauNVO.</p>	<p>Es handelt sich um wohngebietstypischen Verkehr. Laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz/h und Richtung zu erwarten. Dieses wird über zwei ampelgeregelter Knotenpunkte - Schnatsweg am nördlichen Rand des Plangebietes und Planstraße A im Süden des Gebietes - auf die Jöllenbecker Straße fließen. Durch die Ampelregelung wird ein besserer Verkehrsfluss an den Knoten erreicht als bisher. Ein Abfließen von größeren Verkehrsmengen aus dem Plangebiet durch die Straße Köckerwald ist daher nicht zu erwarten.</p> <p>Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit abfließender Verkehr aus dem Plangebiet in die Straße Köckerwald fließt, und ob es dadurch zu Beeinträchtigungen kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung sind ggf. zu einem späteren Zeitpunkt verkehrsregelnde Maßnahmen außerhalb des B-Plangebietes zu treffen.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen sind aber nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p>
<p>7.</p>	<p>Stellungnahme 7 Schreiben vom 28.03.2018</p>	
<p>7.a</p>	<p>Ein Einwender erklärt, dass er seine Anregungen und Bedenken, die er bezüglich eines Grundstücks im Norden des Plangebietes in seiner Stellungnahme vom 20.09.2016 unter den Punkten 1 u. 2 geäußert hat, mit folgenden Ergänzungen und Begründungen in vollem Umfang aufrechterhält.</p> <p>1. Erschließung durch Planstraße B Die geplante Trassenführung der Planstraße B verstößt im nördlichen Bereich gegen geltendes Recht nach § 9 BauGB (Lärmschutz und Im-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens sah das Verkehrskonzept für das neue Wohngebiet drei Straßenanbindungen an die Jöllenbecker Straße vor. Neben den bestehenden Knoten am Homanns- und am Schnatsweg sollte ein zusätzlicher Knoten etwa mittig dazwischen entstehen (s. Vorentwurf). Als Ergebnis des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan sollte der mittlere Knoten an die</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>missionsschutz). Von einer durchgehenden, auf die Neulandstraße mündenden Haupterschließungsstraße sollte daher abgesehen werden. Außerdem bedeutet die Durchlässigkeit dieser Erschließungsstraße mehr Verkehr im gesamten neuen Wohngebiet. Ebenfalls ist das Gebot der Verhältnismäßigkeit eines Grundstückseingriffs gegenüber einer sinnvollen Erschließung des besagten Grundstücks im starken Maße verletzt. Die Planstraße B durch das Grundstück - ob durchgehend oder mit Wendehammer wie im Vorentwurf - ist nördlich ab der Einmündung der Planstraße C nicht erforderlich und kann ersatzlos entfallen.</p>	<p>Zirkonstraße verschoben werden, um auch den Verkehr aus den dortigen gesichert an die L 783 anzubinden. Durch das Zurückziehen der von Straßen NRW zunächst erteilten Zusage zum neuen Knoten an der Jöllenbecker Straße ergab sich eine gravierende Änderung für das Verkehrskonzept: eine Verteilung des Verkehrs auf zwei anstatt auf drei Knoten. Zur Vermeidung einer zu hohen Belastung des südlichen Knotens und zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsflusses an diesem Knoten, musste das neue Wohngebiet auch eine Anbindung an den nördlichen Knoten erhalten. Die ursprünglich verfolgte möglichst weitgehende Trennung des Verkehrs – der Verkehr aus dem neuen Wohngebiet sollte über den neuen Knoten und der Verkehr von den Bestandsstraßen über die Knoten Homannsweg und Schnatsweg fließen – musste aufgegeben werden. Um die Bestandsstraße so wenig wie möglich durch den Verkehr aus dem neuen Wohngebiet zu belasten, wurden diese Straßen abgekröpft an den Straßenzug Planstraße A – Planstraße B angebunden. Zur Minimierung der Belastung der bestehenden Wohnbebauung an der Neulandstraße, aber auch zur weitgehenden Vermeidung eines Ausbaus der Bestandsstraßen zur Ertüchtigung dieser Straßen für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, ist die Abkröpfung möglichst weit am nördlichen Ende der Neulandstraße geplant. Bei der Planstraße B handelt es sich um eine normale Wohngebietsstraße, von der zwar Lärmemissionen ausgehen, die jedoch nicht über das in einem allgemeinen Wohngebiet übliche Maß hinausgehen werden, und daher für die Umgebung auch nicht unzumutbar sind. Die Planstraße B verbindet zwar die beiden Knotenpunkte</p>
--	---	--

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>mit der Jöllenbecker Straße am Schnats- und am Homannsweg, aber laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet nur ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz pro Stunde und Richtung zu erwarten. Lärm- und Immissionsschutzgründe stehen einer Durchgängigkeit der Planstraße B somit nicht entgegen. Daher wird an der durchgängigen Führung der Planstraße B festgehalten.</p>
7.b	<p>2. Erschließung mittlerer u. südlicher Teil Vorgeschlagen wird, die Planstraße A in der Höhe der Zirkonstraße an die Jöllenbecker Straße anzubinden. Allein durch diese Anbindung werden alle anderen Wohnbereiche westlich der Jöllenbecker Straße von zusätzlichem Durchgangsverkehr entlastet. Ein zusätzlicher Knotenpunkt an der Jöllenbecker Straße wird dadurch vermieden. Die Anbindung eines Wohngebietes derartiger Größe und städtebaulicher Prägung eines Stadtteiles durch die Haupteerschließungsstraße A an dem genannten Punkt - und auch seit längerem von Anwohnern des Gebietes und Teilen der Politik gefordert - darf nicht an einem Kompetenzgerangel zweier Behörden (Straßen-NRW / Stadt Bielefeld) über die Baulastträgerschaft dieses kurzen Straßenabschnittes auf Bielefelder Stadtgebiet durch eine geringe Verschiebung des Ortseingangsbereiches nach Norden scheitern. Mit einer durchgängigen Planstraße A bis zur Neulandstraße besteht dann für die dortige Neu- und Bestandsbebauung eine direkte Anbindung an die Jöllenbecker Straße für alle Richtungen und ohne Umweg über den Homannsweg usw. Der mittlere Bereich des Wohngebiets kann von der Planstraße A über die hufeisenförmig miteinander verbundenen Planstraßen B und C und der südliche in gleicher Art und mit Verbindung zum Homannsweg er-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Eine Verschiebung des südlichen Knotenpunktes nach Norden ist nicht möglich, da hierzu kein Konsens mit dem für Landesstraßen zuständigen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen herbeigeführt werden konnte. Im Bebauungsplanverfahren ist ein nördlich liegender Knotenpunkt verfolgt worden. Er war zunächst zwischen der Turmalin- und der Zirkonstraße vorgesehen (s. Bebauungsplan-Vorentwurf). Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wurde die Anbindung zur Zirkonstraße verschoben. Von Straßen NRW wurde diese Lösung jedoch abgelehnt und gleichzeitig deren Zusage zurückgezogen, zwischen Homanns- und Schnatsweg überhaupt einen <u>zusätzlichen Knoten</u> an der Jöllenbecker Straße zu ermöglichen. Vom Landesbetrieb wurde erklärt, dass die bestehenden Knoten am Homanns- und am Schnatsweg durch einen Ausbau ertüchtigt werden müssten. Trotz intensiver Gespräche zwischen der Stadt Bielefeld und Straßen NRW erhält nur diese Knotenpunktlösung eine Zustimmung des Landesbetriebes. Damit ist eine andere Anbindung an die L 783 nicht umsetzbar, und der</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>geschlossen werden. Aufgrund einer überwiegend und infrastrukturebedingten südöstlichen Verkehrsausrichtung aus dem neuen Wohnquartier in Richtung Ortskern Theesen und Stadtmitte ist eine direkte Anbindung über die Planstraße B in nördliche Richtung zum Schnatsweg nicht erforderlich und ein geplanter Ausbau des Kreuzungsbereichs „Schnatsweg / Jöllenbecker Straße / Telgenbrink“ vorerst nicht notwendig.</p>	<p>Ausbau des Knotens Schnatsweg / Jöllenbecker Straße und die direkte Anbindung daran über die Planstraße B notwendig.</p>
7.c	<p>Eine schnelle Radwegverbindung zwischen Jöllenbeck und Innenstadt ist bereits auf den beidseitigen bis zu 1,5 m breiten befestigten Seitenstreifen entlang der Jöllenbecker Straße für beide Fahrrichtungen vorhanden (siehe Entwurfsbeschluss Anlage A, Seite A 4, Nr. 2.3 Punkt 2.) und eine zweite, bereits ausgeschilderte, über Neulandstraße, Homannsweg und die Straße Köckerwald. Demnächst noch zusätzlich über die Fuß- und Radwegeverbindung (Notüberfahrt) Neulandstraße - Planstraße E und bei Anbindung der neuen Planstraße A an die Neulandstraße durch das Wohngebiet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die von der stark befahrenen Landesstraße separat geführte jetzige Radwegverbindung über Neulandstraße, Homannsweg zur Straße Köckerwald künftig entfällt, und stattdessen über Neulandstraße, Planstraße B und C zur Straße Köckerwald verlaufen soll.</p>
7.d	<p>Mit einem zusätzlichen Grünstreifen (wie an der Planstraße B) im Bereich der 3-geschossigen Mehrfamilienhausbebauung entlang der Planstraße C wäre auch die Forderung nach "mehr Grün" im Wohngebiet erfüllt.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Plangebiet sind zwei durchgehende Grünachsen vorgesehen, die das in Ost-West- sowie Nord-Südrichtung gliedern und der Versorgung des neuen Wohngebietes mit öffentlichen Grünflächen dienen. Der parallel zum Homannsweg verlaufende Grünzug im Süden des Plangebietes soll eine Breite von 12,0 m bis zu ca. 40 m erhalten. Für die zweite Grünachse entlang der Planstraße B ist eine Breite von 5,0 m konzipiert. Des Weiteren ist östlich der Planstraße B eine weitere Parkanlage vorgesehen, die als Quartiertreffpunkt / -platz dienen soll. Aufgrund der Lage des geplanten Neubaugebietes direkt am Übergang zu großen zusammenhängenden Freiflächen und der guten Verflechtung zwischen den Landschaftsräumen des Moorbachtales und des Beckendorfer Mühlenbachtals durch den Ost-West-Grünzug, wird ein</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		zusätzlicher Grünzug entlang der Planstraße C nicht für erforderlich erachtet.
7.e	<p>3. Bebauung und Lärmschutz für Grundstück des Einwenders</p> <p>3.1 Bebauung</p> <p>Für das in der Stellungnahme erwähnte Grundstück wird in Anpassung an die unmittelbar angrenzende Umgebungsbebauung eine aufgelockerte 1-1½-geschossige Bebauung mit Ein- bis Zweifamilienhäusern und max. Firsthöhen von 10,5 m angeregt, wie auch im übrigen Bereich der Neulandstraße geplant ist (WA 1). (siehe Lärmschutz nach § 9 BauGB in Anlage C Seiten C 28 / C 29 für den Randbereich der Jöllenbecker Straße)</p> <p>Die Erschließung kann über zwei kurze Stichstraßen (Mischverkehrsstraßen), eine für die 2. (bis 3.) Bautiefe und eine für 3 zusätzliche Bautiefen, von der Neulandstraße erfolgen.</p> <p>(Wie auch in den früheren Bebauungsplänen Nr. II/J 23 von 1998 und 2001 durch die Planstraßen E und F vorgesehen war und folglich auch städtebaulich möglich ist)</p> <p>Durch die planerische diagonale Ausrichtung der Baugrundstücke an seiner nördlichen Grundstücksgrenze ist aufgrund der unnötigen Planstraße B mit Anbindung an die Neulandstraße über das besagte Grundstück eine Bebauung ohne Eingriffe in das Nachbargrundstück nicht möglich.</p> <p>Eine sinnvolle und marktgerechte Aufteilung in einzelne Baugrundstücke kann bei einem Flurstück dieser Größe ohne weiteres innerhalb der Grundstücksgrenzen ohne Überschneidungen mit Nachbargrundstücken erfolgen.</p>	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p>Nach Abstimmung mit dem für Landesstraßen zuständigen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen kann die Erschließung des geplanten Wohngebietes von der Jöllenbecker Straße aus nur über den bestehenden Knoten am Schnatsweg und einen neuen Knoten nahe des Homannswegs erfolgen. Um das neue Wohngebiet an den Knoten Schnatsweg anbinden zu können, ist ein Anschluss der Planstraße B an die Neulandstraße erforderlich. Der Anschluss ist so weit wie möglich im Norden der Neulandstraße vorgesehen, sodass der Verkehr des neuen Wohngebietes den Knoten schnell erreicht und die bestehende Wohnbebauung an der Neulandstraße durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet möglichst wenig belastet wird. Eine andere Anbindung an die Neulandstraße wäre aufgrund der Bestandsbebauung an dieser Straße sehr viel weiter südlich möglich, frühestens ab dem Grundstück Neulandstraße Nr. 27. Damit würde aber ein sehr großer Teil der Bestandsbebauung an der Neulandstraße durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet belastet und es müsste ein den neuen Erfordernissen entsprechender Aus- / Umbau dieser Straße und ggf. auch der Kanalisation erfolgen, was Kosten zur Folge hätte, die auch auf die Bestandsanlieger umgelegt werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen kann auf eine Trassenführung der Planstraße B über das besagte Flurstück nicht verzichtet werden. Der Grünzug entlang der Planstraße B stellt eine Längsverbindung durch das gesamte Plangebiet</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>dar. Er versorgt jeweils einzelne Teile des Wohngebietes mit öffentlichen Grünflächen. Daher wird auch auf den Grünzug im Bereich des besagten Flurstücks nicht verzichtet.</p> <p>Bezüglich der Bebauungspläne Nr. II/J 23 von 1998 und 2001 ist auf Folgendes hinzuweisen: Die Verkehrskonzepte zu diesen Bebauungsplänen basierten auf der von Straßen NRW zugesagten dritten Anbindung an die Jöllenbecker Straße. Daher waren damals andere Straßenführungen und -anbindungen möglich.</p>
<p>7.f</p>	<p>3.2 Lärmschutz im Bereich des erwähnten Grundstücks und der Bestandsbebauung Ein erforderlicher aktiver Lärmschutz, abhängig von Höhe und Abstand zur Lärmquelle, kann mit einer entsprechend schallschluckend gestalteten Wand, wie z. B. an der Nordseite der Vilsendorfer Straße in Jöllenbeck bzw. der Westseite in Vilsendorf, bei einem Flächenverbrauch von nur etwa 1/6 der Grundfläche des hier geplanten ca. 12 m breiten Lärmschutzwalls und der dazu mittig liegenden 5 m hohen Oberkante um ca. 6 m näher an der Lärmquelle und in entsprechend geringerer Höhe von etwa 4 m erreicht werden.</p> <p>Die dadurch eingesparten Flächen können gegenüber eines ungepflegten, durch den Straßenverkehr zugemüllten (wie der derzeitige Seitenbereich mit Graben an der Jöllenbecker Straße) und in diesem Bereich ökologisch wertlosen Lärmschutzwalls sinnvoller als Gartenflächen für die angrenzenden Baugrundstücke genutzt werden.</p> <p>Für den geplanten Lärmschutzwall mit rd. 12 m Sohlenbreite und fast an das bestehende Wohngebäude reichend, steht der Vorgarten des Hauses nicht zur Verfügung.</p> <p>Teilbereiche als Wand wirken auch der Monotonie eines ca. 500 m langen Lärmschutzwalls entlang des gesamten Plangebietes entgegen.</p> <p>Die Einzelhausbebauung im Randbereich der Jöllenbecker Straße (siehe 3.1) sollte im Zusammenhang damit aus Lärmschutzgründen und zur</p>	<p>Den Anregungen wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Zur Breite des Lärmschutzwalls</u> In seiner Sitzung am 02.05.2012 hat der Stadtentwicklungsausschuss den Beschluss gefasst, eine für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 in Richtung Jöllenbeck freizuhalten. Aus diesem Grund ist im Bebauungsplan westlich der Jöllenbecker Straße eine Freihaltetrasse von 12 m bis 20 m Breite vorgesehen. Die Fläche ist - in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und moBiel - so dimensioniert, dass ausreichend Platz für die Gleistrassen sowie die beiden Haltestellen zur Verfügung steht, die nördlich der Planstraße A und südlich des Schnatsweges vorgesehen sind. Die freizuhaltende Fläche ist im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Freihaltetrasse für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3“ festgesetzt.</p> <p><u>Zu einer Bebauung am östlichen Plangebietsrand</u> Im Bereich der 12-20 m breiten Freihaltetrasse ist – ungeachtet des Lärmschutzwalls, der auf der Vorhaltefläche als aktive Lärmschutzmaßnahme für das neue Wohngebiet</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>Vermeidung von Schallreflexionen zur gegenüberliegenden Straßenseite auch nur 1½-geschossig, mit Satteldächern in Ausrichtung der Dachschrägen zur Straßenseite, mit einer Traufhöhe von 4,5 m und einer Firsthöhe von max. 10,5 m (WA 1) erfolgen.</p>	<p>vorgesehen ist – die Errichtung von Wohngebäuden nicht möglich. Gleiches gilt für einen Streifen westlich der Freihaltetrasse, der als Abstandsfläche für die Lärmschutzwand zu berücksichtigen ist, die bei Realisierung der Stadtbahntrasse errichtet wird. Zur Gewährleistung eines Mindestabstandes sind im Bebauungsplan die Baugrenzen um 5 m von der Freihaltetrasse zurückgesetzt.</p> <p>Eine Wohnbebauung ist daher in beiden vorgenannten Bereichen nicht möglich. Die Skizze des Einwenders berücksichtigt zwar diesen Mindestabstand, nicht jedoch, dass sich bei Realisierung der Stadtbahntrasse das benannte Grundstück um die Breite der Trasse verringern wird, sodass die in der Skizze dargestellten Baugrundstücke dann über keine ausreichende Grundstücksfläche mehr verfügen werden. Des Weiteren unterschreitet der Abstand zwischen der künftigen Lärmschutzwand und den vom Einwender skizzierten Gebäuden die gemäß BauO NRW einzuhaltenden Mindestabstände. Zusammenfassend ist zu sagen, dass sich eine Bebauung wie vom Einwender skizziert, nicht realisieren ließe.</p> <p><u>Zu Schallreflexionen</u></p> <p>Eine Untersuchung zu den Auswirkungen des durch das neue Wohngebiet induzierten Verkehrs auf die Bestandsbebauung auf der Ostseite der Jöllenbecker Straße erbracht folgendes Ergebnisse: Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus dem Plangebiet (rund 1.300 Kfz-Fahrten/24 h) sowie des höheren Lkw-Anteils und des bereits vorhandenen Fahrverkehrs auf der Jöllenbecker Straße kann davon ausgegangen werden, dass sich die Geräuschsituation an den bestehenden Wohnhäusern östlich der Jöllenbecker Straße unwesentlich verändert. Wegen des Absorptionsvermögens und der Nei-</p>
--	--	--

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>gung des Walls (5 m hoher begrünter Erdwall) werden hier keine relevanten Schallreflexionen an den bestehenden Wohnhäusern östlich der Jöllenbecker Straße erwartet. Eine Reduzierung der Gebäudehöhe ist somit nicht erforderlich.</p> <p><u>Zum Lärmschutzwall</u> Aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes ist ein Lärmschutzwand vorzuziehen. Ein Wall kann natürlicher gestaltet und auch mit Gehölzen bepflanzt werden; er bietet somit entlang der Jöllenbecker Straße als auch am Rande eines Wohngebietes ein attraktiveres Erscheinungsbild als eine Lärmschutzwand. Daher ist diese Form der Lärmschutzeinrichtung im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt. Im Sinne einer gestalterischen Einheitlichkeit und vor allem auch der Durchgängigkeit der Lärmschutzanlage ist ein Wechsel zwischen Wall- und Wandkonstruktion entlang der Jöllenbecker Straße abzulehnen. Eine monotone Wirkung des langgestreckten Walls ist aufgrund der geplanten Bepflanzung mit unterschiedlichen Gehölzen nicht zu erwarten.</p>
7.g	<p>4. Entwässerung Für die Entwässerung des in der Stellungnahme benannten Grundstücks sind von den vorh. Kanälen in der Neulandstraße bereits Anschlüsse bis an die Flurstücksgrenze für eine Neubebauung entlang der Neulandstraße und die in den Jahren 2001 u. 2003 komplett erneuerte Entwässerung der Bestandsbebauung Jöllenbecker Str. Nr. 457 sowie zusätzlich ab den Revisionsschächten der Kanäle mit entsprechend größeren Querschnitten für die restliche Neubebauung auf dem Flurstück und in ausreichender Tiefe für ein natürliches Abflussgefälle bei Unterkellerungen vorhanden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die in der Neulandstraße vorhandenen Schmutz- und Regenwasserkanäle im Bereich des benannten Grundstücks bleiben erhalten.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>7.h</p>	<p>5. Stadtbahntrasse Der an der Jöllenbecker Straße innerhalb des rd. 5 m breiten Seitenstreifens vorhandene Straßengraben ist im nördlichen Bereich des Plangebietes zwischen Bushaltestelle und südlicher Grenze des benannten Flurstückes durch den leicht kurvenförmigen Straßenverlauf und der damit verbundenen Fahrbahneigung zur Ostseite für eine Aufnahme von anfallendem Niederschlagswasser für die Straßenentwässerung an dieser Seite sowieso nicht möglich und durch den Anfang des Straßengrabens an der Bushaltestelle auch keine Durchleitung anderweitig anfallenden Oberflächenwassers erforderlich. Für die Straßen-Unterbau-Drainage ist ein beidseitiges separates Rohrleitungsnetz vorhanden. Von dieser öffentlichen Verkehrsfläche kann unter Rücksichtnahme auf die vorhandene Bebauung auf dem benannten Grundstück ein ca. 4 m breiter Streifen für eine spätere Stadtbahntrasse genutzt werden.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Der benannte Straßengraben entlang der Jöllenbecker Straße ist Bestandteil der Verkehrsfläche der Landesstraße. Daher ist eine Überplanung dieser Fläche durch die Stadt Bielefeld und die Inanspruchnahme für die künftige Stadtbahntrasse nicht möglich. Eine Verschiebung des Lärmschutzwalls ist somit ausgeschlossen.</p>
<p>7.j</p>	<p>Die planerisch vorgehaltene zusätzliche Ausweitung der Trasse auf 20 m Breite in das hier ohnehin schon besonders schmale Baugebiet für eine für später geplante Haltestelle am Knotenpunkt Jöllenbecker Straße / Schnatsweg / Telgenbrink kann durch eine Planung der Haltestelle im Bereich nördlich vom Schnatsweg außerhalb des Plangebietes gegenüber der jetzigen Bushaltestelle Richtung Norden zwischen Telgenbrink und Malachitstraße entfallen. Der Zugang zur Haltestelle (Hochbahnsteig) aus den Wohngebieten östlich der Jöllenbecker Straße wird voraussichtlich aufgrund der seitlichen Trassenführung und straßenverkehrsbedingt über den Kreuzungsbereich bei beiden Varianten per Aufgangsrampe vom Schnatsweg aus erfolgen. Dadurch bleibt die Erreichbarkeit unverändert.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Fläche für die Freihaltetrasse der Stadtbahn ist - in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und moBiel – so dimensioniert, dass ausreichend Platz für die Gleistrassen sowie die beiden Haltestellen zur Verfügung steht. Die Lage der Haltestellen ist ebenfalls in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr und moBiel erfolgt. Somit ist eine Verlegung der am Schnatsweg vorgesehenen Haltestelle von der Süd- auf die Nordseite der Straße nicht möglich.</p>
<p>7.k</p>	<p>Die planerisch vorgenommene Anpassung hinsichtlich der Verkehrerschließung und der aufgelockerten neuen Einzelhausbebauung mit den max. Firsthöhen an die Bestandsbebauung von Neulandstraße und Homannsweg unter Rücksichtnahme auf die vorhandene Wohnqualität der Bewohner im Bereich dieser Straßen vor einer zusätzlichen Belas-</p>	<p>Der Anregung, die Festsetzungen für das benannte Grundstück zu ändern, wird aus den unter den Ziffern 7.a bis 7.l erläuterten Gründen nicht gefolgt.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>tung durch das neue Wohnquartier, ist auch für die derzeitigen und künftigen Anwohner im nördlichen Nahbereich an der Jöllenbecker Straße erforderlich, da hier trotz aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen (siehe Festsetzung im Entwurfsbeschluss in Anlage B unter 12.1 und 12.2 auf Seiten B 14 / B 15) weiterhin eine hohe Immissionsbelastung durch die Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 20.000 Fahrzeugen täglich und einer späteren Stadtbahnlinie besteht. Gleichheitsgrundsatz (!)</p> <p>Der Einwender regt für das benannte Grundstück eine Planänderung unter Berücksichtigung der vorstehenden, im Einzelnen begründeten, und bereits zum Vorentwurf frühzeitig eingereichten und auch städtebaulich vertretbaren Anregungen.</p>	
8.	<p>Stellungnahme 8 Stellungnahme 9 Stellungnahme 10 Schreiben jeweils vom 05.04.2018 und wörtlich übereinstimmend</p>	
8.a 9.a 10.a	<p>Es ist beabsichtigt, einen Bebauungsplan für ein großes Wohngebiet aufzustellen. Nach den vorliegenden Unterlagen gibt es die Empfehlung aufgrund des enormen Verkehrszuwachses, den gesamten Verkehr des Homannsweg durch das Wohngebiet an die Kreuzungsplanstraße Homannsweg / Köckerwald zu führen (PGT Seite 28). Der Homannsweg sollte dann als Sackgasse geführt werden.</p> <p>Auf die Belange der Anwohner des Köckerwaldes wurde bisher keine Rücksicht genommen. Auch aktuell - ohne das neue Wohngebiet - wird der Köckerwald vielfältig genutzt, da die Jöllenbecker Straße zu Stoßzeiten sehr befahren ist. Sollte hier keine entsprechende Abbindung des Köckerwaldes erfolgen, würde dies zu einem nicht hinnehmbaren Verkehrsaufkommen führen. Unabhängig von der Frage, ob der Bebauungsplan grundsätzlich den gesetzlichen Vorgaben entspricht (Bedenken bestehen sowohl hinsichtlich der erhobenen Umweltdaten, zumal der Köckerwald Naturschutzgebiet ist und die eingeholten Gutachten Privatgutachten sind) muss bereits jetzt</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch die neue Wohnbebauung im Plangebiet wird Verkehr induziert, der über die Straßen im Umfeld in das Plangebiet - z. B. die Straße Köckerwald - hinein- oder herausfließen kann.</p> <p>Es handelt sich um wohngebietstypischen Verkehr. Laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz/h und Richtung zu erwarten. Dieses wird über zwei ampelgeregelt Knotenpunkte - Schnatsweg am nördlichen Rand des Plangebietes und Planstraße A im Süden des Gebietes - auf die Jöllenbecker Straße fließen. Durch die Ampelregelung wird ein besserer Verkehrsfluss an den Knoten erreicht als bisher. Ein Abfließen von größeren Verkehrs-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>durch eine entsprechende Verkehrsplanung sichergestellt werden, dass der zu erwartende Verkehr nicht über den Köckerwald abgeleitet wird. Insoweit sieht das Baugesetzbuch vor, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne umweltbezogene Auswirkung auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen sind. Diesen Anforderungen entspricht der Entwurf nicht. Es ist daher sicherzustellen, dass der zu erwartende Verkehr über die Jöllenbecker Straße geführt wird und es keine Zuwegung über den Köckerwald geben wird.</p>	<p>mengen aus dem Plangebiet durch die Straße Köckerwald ist daher nicht zu erwarten, und auch mit relevanten umweltbezogenen Auswirkungen oder gar Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet (nicht Naturschutzgebiet) westlich der Straße Köckerwald ist nicht zu rechnen. Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit Verkehr aus dem Plangebiet in die Straße Köckerwald fließt, und ob es dadurch zu Beeinträchtigungen kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung sind dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der außerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straße Köckerwald zu treffen. Es ist darauf hinzuweisen, dass durch das neue Wohngebiet laut Verkehrsgutachten der PGT in den Spitzenstunden ca. 100 Kfz/h und Richtung zu erwarten sind. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p> <p><u>Zu den Gutachten</u> Die Gutachten sind von neutralen Sachverständigen in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern der Stadt Bielefeld erstellt worden. Der Investor trägt lediglich die Kosten, die mit den Planungen zur Erreichung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben verbunden sind, einschließlich der erforderlichen Fachgutachten.</p> <p><u>Zum Umweltbericht</u> Zum Bebauungsplan Nr. II/J 38 wurde ein Umweltbericht erstellt. Nach diesem gehen von der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“ primär Wirkungen auf die Schutzgüter Boden, Pflanzen, Tiere und in geringem Umfang auf das Schutz-</p>
--	--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		gut Landschaft aus.
11.	Stellungnahme 11 Schreiben vom 09.04.2018	
11.a	<p>Es ist beabsichtigt, einen Bebauungsplan für ein großes Wohngebiet aufzustellen. Nach den vorliegenden Unterlagen gibt es die Empfehlung, aufgrund des enormen Verkehrszuwachses den gesamten Verkehr des Homannsweg durch das Wohngebiet an die Kreuzungsplanstraße Homannsweg / Köckerwald zu führen (PGT Seite 28). Der Homannsweg sollte dann als Sackgasse geführt werden.</p> <p>Auf die Belange der Anwohner des Köckerwaldes wurde bisher keine Rücksicht genommen.</p> <p>Auch aktuell - ohne das neue Wohngebiet - wird der Köckerwald vielfältig genutzt, da die Jöllenbecker Straße zu Stoßzeiten sehr befahren ist. Sollte hier keine entsprechende Abbindung des Köckerwaldes erfolgen, würde dies zu einem nicht hinnehmbaren Verkehrsaufkommen führen.</p> <p>Unabhängig von der Frage, ob der Bebauungsplan grundsätzlich den gesetzlichen Vorgaben entspricht (Bedenken bestehen sowohl hinsichtlich der erhobenen Umweltdaten, zumal der Köckerwald Naturschutzgebiet ist und die eingeholten Gutachten Privatgutachten sind) muss bereits jetzt durch eine entsprechende Verkehrsplanung sichergestellt werden, dass der zu erwartende Verkehr nicht über den Köckerwald abgeleitet wird.</p> <p>Insoweit sieht das Baugesetzbuch vor, dass bei der Aufstellung der Bauleitpläne umweltbezogene Auswirkung auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen sind.</p> <p>Diesen Anforderungen entspricht der Entwurf nicht.</p> <p>Es ist daher sicherzustellen, dass der zu erwartende Verkehr über die Jöllenbecker Straße geführt wird und es keine Zuwegung über den Köckerwald geben wird.</p> <p>Daher wird die Abbindung des Köckerwaldes beantragt. So käme sowohl die Errichtung einer Anliegerstraße als auch die Abbindung durch entsprechen-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Sperrpfosten) sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p> <p>Zu den übrigen Anregungen siehe Bemerkung / Stellungnahme zu den Ziffern 8.a, 9.a, 10.a.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	de Verkehrsvorrichtungen (Sperrpfosten) in Betracht.	
12.	Stellungnahme 12 Schreiben vom 09.04.2018	
12.a	<p>Es werden folgende Bedenken anmeldet und um deren Berücksichtigung bei der Umsetzung der geplanten Neubebauung gebeten: Ausgehend von einem Bauvolumen von rd. 288 Wohneinheiten und des daraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird es für dringend angezeigt gehalten, auch Lärmschutzmaßnahmen auf der östlichen Seite der Jöllenbecker Str. vorzusehen. Hierzu wird angemerkt, dass die geplante Neubebauung entlang der Jöllenbecker Str. in einer Bauweise mit 3 Vollgeschossen sowie einem Sattelgeschoss vorgesehen wird. Die Altbebauung auf der östlichen Seite der Jöllenbecker Str. (B-Plan II/T 3.1) ist dabei lediglich in 2-geschossiger Bauweise errichtet, unabhängig davon, dass in diesem Bereich kein Lärmschutzwall vorgesehen wurde. Hierbei steht zu befürchten, dass sich der Verkehrslärm - zum einen wegen der höheren Baukörper in dem geplanten Neubaugebiet entlang der Jöllenbecker Str. sowie auch durch den dort vorgesehenen Lärmschutzwall durch die vorherrschende Windrichtung aus Westen verstärkt - auf die östlich der Jöllenbecker Str. gelegenen Bestandsbebauung auswirkt. Hierbei steht zu befürchten, dass diese Lärmimmissionen im Falle der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Jöllenbeck und dem damit vorgesehenen Abtrag des Lärmschutzwalles sowie der Errichtung einer Lärmschutzwand die Situation für die Altbebauung nochmals intensiviert. Weiter ist den durch die vorgesehenen Ampelanlagen anfallenden Immissionen durch das Anfahren und Beschleunigen der Fahrzeuge auch im Bereich der Altbebauung hinreichend Rechnung zu tragen.</p> <p>Die von der DEKRA erstellte Berechnung von Schallimmissionen erstreckt sich ausschließlich auf den Bereich des geplanten Neubaugebietes. Weiter basiert diese Berechnung von einer Geschwindigkeit auf der Jöllenbecker Str. für PKW von 70 km/h und für LKW für 60 km/h, dieses ist derzeit jedoch nicht der Fall. Die auf Seite 38 der Schallimmissionsberechnung angeführten</p>	<p>Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Die schalltechnischen Auswirkungen, die durch den Fahrverkehr auf den öffentlichen Straßen für das Plangebiet entstehen, wurden im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung der DEKRA Automobil GmbH vom 18.09.2017 ermittelt. Nach diesem Gutachten ist der Hauptemittent hier der Fahrverkehr auf der Jöllenbecker Straße mit 21.290 Kfz / 24 h. Aus schalltechnischer Sicht untergeordnet sind hier die Fahrverkehr auf der Planstraße A mit 1.161 Kfz / 24 h, dem Homannsweg mit 850 Kfz / 24 h, der Neulandstraße mit 350 Kfz / 24 h und dem Schnatsweg mit 1.650 Kfz / 24 h.</p> <p>Durch die Realisierung der Wohnhäuser in dem Plangebiet wird nach einer Untersuchung der PGT für das Plangebiet von einem Verkehrsaufkommen von rund 1.300 Kfz-Fahrten/24 h ausgegangen. Diese Fahrten teilen sich auf die Planstraße A im Süden sowie den Schnatsweg im Norden auf.</p> <p>Von der DEKRA wurde eine zusätzliche Untersuchung der Auswirkungen, die durch die zu erwartende Erhöhung des Kfz-Fahrverkehrs an den bestehenden Wohnhäusern östlich der Jöllenbecker Straße entstehen können, durchgeführt. Diese Untersuchung, die in einer Stellungnahme der DEKRA vom 22.01.2018 dargelegt ist, erbrachte folgendes Ergebnis: Aufgrund dieser zu erwartenden Erhöhung des gesamten Kfz-Fahrverkehrs sowie des höheren Lkw-Anteils und des bereits vorhandenen Fahrverkehrs auf der Jöllenbecker Straße, kann davon ausgegangen werden,</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>weiteren Untersuchungen, ob in dem Bereich überhaupt eine Schutzwürdigkeit gegeben ist, wird ebenso wie die Feststellung der Klärung der Schutzwürdigkeit einzelner Objekte für nicht ausreichend gehalten.</p> <p>Daher wird zunächst um entsprechende Prüfungen gebeten, die auch in diesem Bereich entsprechende Lärmschutzmaßnahmen beinhalten.</p> <p>Weiterhin wird um entsprechende Berücksichtigung der angebrachten Bedenken gebeten.</p>	<p>dass sich die Geräuschsituation an den bestehenden Wohnhäusern östlich der Jöllenbecker Straße unwesentlich verändert.</p> <p>Entlang der Jöllenbecker Straße wurde in der schalltechnischen Untersuchung ein 5 m hoher begrünter Erdwall berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund des Absorptionsvermögens und der Neigung des Walls werden hier keine relevanten Schallreflexionen an den bestehenden Wohnhäusern östlich der Jöllenbecker Straße erwartet.</p> <p>Im Umfeld der Einmündungen Planstraße A /Jöllenbecker Straße und Schnatsweg / Jöllenbecker Straße sind Lichtzeichenanlagen geplant. In den Berechnungen wurden abstandsabhängige Zuschläge für die geplanten Lichtzeichenanlagen berücksichtigt.</p> <p><u>Zur Geschwindigkeit auf der Jöllenbecker Straße</u> Auf der Jöllenbecker Straße gilt ab dem Homannsweg in Richtung Norden eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für Pkw. Südlich des Homannsweg ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig.</p> <p><u>Zu den Lärmimmissionen bei Verlängerung der Stadtbahnlinie</u> Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 stellt eine langfristige Planung dar; eine Realisierung ist noch nicht absehbar. Eine Lärmberechnung kann zzt. noch nicht erfolgen, denn sie basiert auf dem Verkehrsaufkommen zu einem bestimmten Zeitpunkt sowie einem absehbaren Prognosezeitraum. Ein solcher ist für die Realisierung der Stadtbahn nicht gegeben.</p> <p>Des Weiteren steht noch nicht fest, ob die Stadtbahn in Mittel- oder Randlage geführt wird, d. h. wie weit der Hauptemittent des Lärms vom Plangebiet entfernt liegen wird.</p>
--	---	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>Eventuell wird die Stadtbahn auch Auswirkungen auf die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf der Jöllenbecker Straße haben.</p> <p>Überdies werden sich durch technische Weiterentwicklungen die Lärmemissionen von Kfz wie auch Straßenbahnen zukünftig ändern, d. h. voraussichtlich vermindern. Ob mit der Realisierung der Stadtbahnverlängerung später Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, die über die Maßnahmen hinausgehen, die aufgrund des Straßenverkehrs derzeit zu treffen sind, ist Gegenstand des künftigen Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn.</p>
13	Stellungnahmen 13 Schreiben vom 02.04.2018	
13.a	<p>Es wird darauf angemerkt, dass ein Bebauungsplan so gestaltet sein sollte, dass möglichst optimale Bedingungen für eine gute Lebensqualität im Einklang mit der Natur gegeben sind. Zum vorgelegten Planungsentwurf werden folgende Verbesserungsmöglichkeiten gesehen:</p> <p>Die Baumbepflanzung sollte, so weit möglich, auf alle geplanten Straßen ausgeweitet werden, denn damit könnte einer zwangsweise sich ergebenden Versiegelung von Flächen klimatisch entgegengewirkt werden (Luftverbesserung, Lärmschutz).</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Plangebiet sind Baumpflanzungen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – innerhalb der öffentlichen Parkanlage A und B (s. textl. Festsetzung Nr. 10.1.1, jetzt Nr. 9.11), – zur Begrünung von Stellplatzanlagen (s. textl. Festsetzung Nr. 10.1.3, jetzt Nr. 9.1.4), – zur Bepflanzung der privaten Grundstücksflächen / Hausgärten (s. textl. Festsetzung Nr. 14.8, jetzt Nr. 13.7). <p>Durch die letztgenannte Festsetzung wird die Anpflanzung von 1 Baum je angefangene 400 m² Grundstücksfläche geregelt. Das heißt, dass auch bei kleinen Grundstücken, z. B. für Einfamilien- oder Doppelhäuser, mindestens ein Baum zu pflanzen ist, bei Mietshäusern entsprechend vie-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		le. Mit diesen Festsetzungen wird ein hoher Anteil an Bäumen im Plangebiet gesichert. Eine zusätzliche Anpflanzung von Bäumen an den Straßen wird für nicht notwendig erachtet.
13.b	Die mehrgeschossigen Gebäude entlang der Jöllenbecker Straße sollten zwangsweise mit Tiefgaragen bestückt werden. Gerade diese Maßnahme würde Eingriffe in die Natur minimieren können (auch hier Versiegelung von Flächen!). Sie würde aber vor allem die Sicherheit (spielende Kinder) und die Wohnqualität deutlich verbessern.	Der Anregung wird nicht gefolgt . Im Plangebiet steht das Grundwasser sehr hoch an. Im Rahmen des Baugrundgutachtens zur Erschließung des Plangebietes wurden im März 2017 Grundwasserstände zwischen ca. 0,8 m bis 2,0 m unter Gelände ermittelt. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wird vom Umweltbetrieb empfohlen, auf Keller zu verzichten. Eine Festsetzung, die die Errichtung von Tiefgaragen zwingend festsetzt, ist auch unter Berücksichtigung der Größe der Baugrundstücke somit nicht zu vertreten.
14.	Stellungnahme 14 Schreiben vom 07.04.2018	
14.a	Die Einwenderin erklärt, dass sie mit ihrer Familie nur einige Hundert Meter entfernt von dem großen Neubaugebiet lebt, das an der Jöllenbecker Straße in Theesen gebaut werden soll. Sie versteht, dass gebaut werden muss, um neuen Wohnraum zu schaffen, auch wenn es natürlich für die bisherigen Anwohner nie schön ist. Große Sorge bereitet ihr aber die Verkehrssituation des Köckerwaldes. Laut des Gestaltungsplans endet die Planstraße C genau gegenüber des Köckerwaldes. Es braucht nicht viel Vorstellungsvermögen, um darauf zu kommen, dass viele Einwohner des Plangebietes mindestens im Berufsverkehr den Köckerwald entlangfahren werden, um dem Stau auf der Jöllenbecker Straße zu umfahren, und um nicht an der Ampel der Planungsstraße A zu warten. Die Einwenderin erläutert, dass sie drei kleine Kinder hat. Bedingt durch die Tatsache, dass im Köckerwald kein Bürgersteig vorhanden ist, muss sie sowieso schon sehr aufpassen, wenn sie zu Fuß mit den Kindern unterwegs	Der Anregung wird nicht gefolgt . Durch die neue Wohnbebauung im Plangebiet wird Verkehr induziert, der über die Straßen im Umfeld in das Plangebiet - z. B. die Straße Köckerwald - hinein- oder herausfließen kann. Es handelt sich um wohngebietstypischen Verkehr. Laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz/h und Richtung zu erwarten. Dieses wird über zwei ampelgeregeltete Knotenpunkte - Schnatsweg am nördlichen Rand des Plangebietes und Planstraße A im Süden des Gebietes - auf die Jöllenbecker Straße fließen. Durch die Ampelregelung wird ein besserer Verkehrsfluss an den Knoten

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>ist. Ihre Kinder werden, sobald sie alt genug sind, den Weg zur Grundschule Theesen alleine zurücklegen. Laut der Verkehrsuntersuchung des PGT wird das aber genau die Zeit zwischen 7 und 8 Uhr sein, in der das höchste Verkehrsaufkommen im neuen Wohngebiet entsteht. Zusätzlich fahren ja auch noch viele der Anwohner der Markscheide und der Estelstraße morgens und nachmittags durch den Köckerwald.</p> <p>Die Einwenderin fragt, wie sie ihre Kinder morgens mit gutem Gewissen alleine zur Schule schicken soll, wenn noch mehr Autos als jetzt schon den Köckerwald als schnelle „Abkürzung“ zur Jöllenbecker Straße benutzen. Zumal viele Autos jetzt schon deutlich schneller als die erlaubten 30 km/h fahren ...</p> <p>Auch der Nachmittag bereitet der Einwenderin große Sorgen, denn der Berufsverkehr zwischen 16:15 Uhr und 17:15 Uhr ist laut Gutachten des PGT auch wieder die Zeit, in der die meisten Autos in das neue Wohngebiet fahren. Es ist aber auch wieder die Zeit, in der die Kinder von der Schule und der Kita zuhause sind und sie mit ihnen etwas unternimmt. Jede Fahrt zu Freunden oder zum Spielplatz mit dem Fahrrad oder dem Roller wird noch riskanter und gefährlicher als es sowieso jetzt schon ist.</p> <p>Im Bezirksamt in Jöllenbeck hat sie die Auskunft bekommen, dass erst einmal abgewartet werden soll bis gebaut worden ist und erst danach das veränderte Verkehrsaufkommen im Köckerwald beobachtet werden soll.</p> <p>Das möchte sie nicht hinnehmen und fordert, schon jetzt sicherzustellen, dass der Köckerwald nicht noch durch zusätzlichen Verkehr des neuen Wohngebietes belastet wird.</p>	<p>erreicht als bisher. Ein Abfließen von größeren Verkehrsmengen aus dem Plangebiet durch die Straße Köckerwald ist daher nicht zu erwarten.</p> <p>Anmerkung: Nach Realisierung des neuen Wohngebietes ist ggf. zu prüfen, inwieweit es ggf. durch aus dem Plangebiet induziertem Verkehr zu verkehrlichen Problemen in der Straße Köckerwald kommt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Prüfung könnten dann ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen an der außerhalb des Bebauungsplangebietes befindlichen Straße Köckerwald getroffen werden.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Sperrpfosten) sind nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans.</p>
<p>15.</p>	<p>Stellungnahme 15 Schreiben vom 16.03.2018</p>	
<p>15.a</p>	<p>Der Einwender erklärt, dass er bereits im Vorfeld der öffentlichen Auslegung auf die sachwidrige Anbindung der Planstraße B an die Neulandstraße hingewiesen hat. Er bemängelt, dass mit der Preisgabe des ursprünglich geplanten Wendehammers und der nun absehbaren verkehrstechnischen Probleme wegen eines Engpasses an der nördlichen Neulandstraße im Inte-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Zum Anbindungspunkt der Planstraße B an die Neulandstraße</u> Zu Beginn des Bebauungsplanverfahrens sah das Ver-</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p>resse des Investors die eindeutig bessere Lösung der schlechteren weichen musste. Die dem Bauamt mit Schreiben vom 06.01.2018 dargelegten Gegengründe sind in dem jetzt verabschiedeten und veröffentlichten Bebauungsplan nicht aufgegriffen worden.</p> <p>Immerhin ist der Engpass an der nördlichen Neulandstraße an den tatsächlichen Gegebenheiten vorbei lediglich zeichnerisch "behoben" worden.</p> <p>Der Einwender kritisiert, dass das Bauamt sein o. g. Schreiben am 19.01.2018 ohne Angabe von Sachgründen unverbindlich beantwortet und ihm damit Anspruch auf rechtliches Gehör verweigert hat. Das hat er dem Bauamt gegenüber mit Schreiben vom 26.01.2018 zum Ausdruck gebracht. Bisher sah sich dieses jedoch nicht zu einer sachbezogenen Stellungnahme veranlasst.</p> <p>Der Einwender erklärt, dass bei der Erschließung und Bebauung nach dem o. g. Plan erhebliche Nachteile in Form einer Wertminderung eines Grundstückes am Einmündungsbereich Neulandstraße / Planstraße B entstehen, insbesondere durch die Anbindung der Planstraße B an die Neulandstraße direkt gegenüber einer Zufahrt und durch das damit verbundene erhebliche Verkehrsaufkommen. Alternativen, die es im Planungsentwurf vom 18.05.2016 durchaus noch gegeben hat (Abbindung der Planstraße B vor der Neulandstraße durch einen Wendehammer), wurden seitens des Planungsamtes ohne Angabe von Gründen fallengelassen und ihm stattdessen auf Vorhalt hin am 04.01.2018 vom Bauamt der Weg vor das Verwaltungsgericht nahegelegt.</p>	<p>kehrskonzept für das neue Wohngebiet drei Straßenanbindungen an die Jöllenbecker Straße vor. Neben den bestehenden Knoten am Homanns- und am Schnatsweg sollte ein zusätzlicher Knoten etwa mittig dazwischen entstehen (s. Vorentwurf). Als Ergebnis des Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan sollte der mittlere Knoten an die Zirkonstraße verschoben werden, um auch den Verkehr aus den dortigen gesichert an die L 783 anzubinden.</p> <p>Von Straßen NRW wurde diese Lösung jedoch abgelehnt und gleichzeitig deren Zusage zurückgezogen, zwischen Homanns- und Schnatsweg überhaupt einen zusätzlichen Knoten an der Jöllenbecker Straße zu ermöglichen. Vom Landesbetrieb wurde erklärt, dass die bestehenden Knoten am Homanns- und am Schnatsweg durch einen Ausbau ertüchtigt werden müssten.</p> <p>Zur Vermeidung einer zu hohen Belastung des südlichen Knotens und zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsflusses an diesem Knoten, musste das neue Wohngebiet auch eine Anbindung an den nördlichen Knoten erhalten.</p> <p>Die ursprünglich verfolgte möglichst weitgehende Trennung des Verkehrs – der Verkehr aus dem neuen Wohngebiet sollte über den neuen Knoten und der Verkehr von den Bestandsstraßen über die Knoten Homannsweg und Schnatsweg fließen – aus der auch die Lösung mit dem Wendekreis am nördlichen Ende der Planstraße B resultierte, musste aufgegeben werden.</p> <p>Um die Bestandsstraße so wenig wie möglich durch den Verkehr aus dem neuen Wohngebiet zu belasten, wurden diese Straßen abgekröpft an den Straßenzug Planstraße A – Planstraße B angebunden.</p> <p>Der Anschluss der Planstraße B an die Neulandstraße ist so weit wie möglich im Norden der Neulandstraße vorge-</p>
--	--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>sehen,</p> <ul style="list-style-type: none"> - einerseits damit der Verkehr des neuen Wohngebietes den Knoten Schnatsweg / Jöllenbecker Straße schnell erreicht, - andererseits um die bestehende Wohnbebauung an der Neulandstraße durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet möglichst wenig zu belasten, aber auch um einen Ausbau der Bestandsstraße zur Ertüchtigung dieser Straße für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Weitgehend zu vermeiden. <p>Eine geradlinige Verlängerung der Planstraße B nach Norden, sodass sie etwa in Höhe des unbebauten Flurstücks 747 auf die Neulandstraße trifft, hätte folgende Auswirkungen: Die Grundstücke östlich der Neulandstraße würde so verschmälert, dass sie – bedingt auch durch die Verringerung der Grundstückstiefe durch den Lärmschutzwall bzw. den Haltestellenbereich der späteren Stadtbahntrasse - praktisch nicht mehr bebaubar wären. Des Weiteren wäre bei einer Verlegung des Punktes, an dem die Planstraße B auf die Neulandstraße trifft, eine Abkröpfung der Neulandstraße nicht mehr machbar. Zwei im spitzen Winkel aufeinandertreffende Straßen sind jedoch verkehrstechnisch nicht zu vertreten. Auch das mit der Abkröpfung verfolgte Ziel - Verdeutlichung, dass die Hauptverkehrsbeziehung zwischen den beiden Anschlussknoten an der Jöllenbecker Straße über die Planstraßen B und A erfolgt, und dass die Neulandstraße untergeordnet ist und vom Verkehr aus dem Plangebiet freigehalten werden soll – ließe sich nicht mehr umsetzen.</p> <p>Eine andere Anbindung an die Neulandstraße wäre aufgrund der Bestandsbebauung an dieser Straße sehr viel weiter südlich möglich, frühestens ab dem Grundstück Neulandstraße Nr. 27. Damit würde aber ein sehr großer</p>
--	--	--

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>Teil der Bestandsbebauung an der Neulandstraße durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet belastet und es müsste ein den neuen Erfordernissen entsprechender Aus- / Umbau dieser Straße und ggf. auch der Kanalisation erfolgen, was Kosten zur Folge hätte, die auch auf die Bestandsanlieger umgelegt werden.</p> <p><u>Zum Verkehrsaufkommen</u> Die Planstraßen A und B verbindet zwar die beiden Knotenpunkte mit der Jöllenbecker Straße am Schnats- und am Homannsweg, aber laut der Verkehrsuntersuchung der PGT Umwelt und Verkehr GmbH ist durch das gesamte neue Wohngebiet nur ein Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden von ca. 100 Kfz pro Stunde und Richtung zu erwarten.</p> <p><u>Zu verkehrstechnischen Problemen im nördlichen Bereich der Neulandstraße</u> Da am nördlichen Abschnitt der Neulandstraße eine Engstelle im Straßenverlauf existiert, ist eine Verbreiterung der als Verbindung zwischen der Planstraße B und dem Schnatsweg vorgesehenen Neulandstraße geplant (s. Nutzungsplan sowie Bebauungsplanbegründung Kapitel 4.2 unter „Innere Erschließung - Bestandsstraßen“).</p> <p><u>Zur Wertminderung des Grundstücks</u> Eine Wertminderung des Grundstücks am Einmündungsbereich Neulandstraße / Planstraße B tritt durch die Anbindung der Planstraße B an die Neulandstraße nicht ein. Durch das neue Wohngebiet wird kein untypisch hohes, sondern ein wohngebietstypisches Verkehrsaufkommen erzeugt. Die im Gestaltungsplan dargestellte Einteilung der Straßenverkehrsfläche am Anbindungspunkt ist nicht</p>
--	--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>rechtsverbindlich. Die genaue Ausbauplanung für die Anbindung erfolgt durch das Amt für Verkehr. Die Zufahrt zu dem Grundstück am Einmündungsbereich bleibt möglich. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass der Bodenrichtwert für das Grundstück generell gültig bleibt, unabhängig von der Lage des Grundstücks am künftigen Anbindungspunkt.</p> <p><u>Zu den Schreiben des Einwenders vom 06.01.2018 und 26.01.2018</u></p> <p>Dem Einwender ist in einem persönlichen Gespräch von Seiten des Bauamtes am 04.01.2018 sowie in zwei Schreiben vom 19.01.2018 und 23.03.2018 erläutert worden, dass die Anbindung der Planstraße B an die Neulandstraße aus den o. a. Gründen städtebaulich die sinnvollste Alternative ist.</p> <p>Ein rechtliches Gehör wurde nicht verweigert. Das rechtliche Gehör steht dem Einwender nicht nur im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes zu, sondern darüber hinaus auch in den sich anschließenden Baugenehmigungsverfahren.</p>
15.b	<p>Der im Schreiben vom 06.01.2018 gegebene Hinweis auf die Kontaminierung des Geländes am nördlichen Zipfel des Baugebietes ist nicht aufgegriffen worden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits berücksichtigt.</p> <p>In dem nicht weitergeführten Bebauungsplanverfahren Nr. II/J 23 „Neulandstraße“, dessen Geltungsbereich u. a. das jetzige Bebauungsplangebiet umfasste, ist im Norden des Geltungsbereichs des jetzigen Bebauungsplans Nr. II/J 38 ein Standort mit Bodenbelastungen benannt worden: das Grundstück Schnatsweg 1. Auf diesem Grundstück befindet sich ein ehemaliger Gewerbestandort mit einer Brachfläche, auf der in der Vergangenheit verschiedene Nutzungen (Lager für Baustoffe und –maschinen, Altfahrzeuge, Schrottteile etc.) stattgefunden haben.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>Hierzu wurde im Bebauungsplanverfahren Nr. II/J 23 festgestellt, dass bei einer orientierenden Bodenuntersuchung der Flurstücke 474 der Flur 2 (heute Nrn. 917 und 918) und 355 der Flur 3 bereichsweise Auffüllungen mit Boden und Bauschutt sowie eine lokale Bodenverunreinigung mit Mineralölkohlenwasserstoffen ermittelt wurden. Gefährdungen sind aufgrund des geringen Ausmaßes und der hydrogeologischen Untergrundverhältnisse nicht zu erwarten. Bei zukünftigen Erdarbeiten im Bereich dieser Flurstücke ist eine gutachterliche Bewertung und ggf. Separierung der Aushubmaterialien sicherzustellen (s. Bebauungsplanbegründung Kapitel 4.8 unter „Bodenbelastungen / Altlasten“).</p> <p>Dem städtischen Umweltamt liegen keine Erkenntnisse über weitere Bodenbelastungen / Altlasten im nördlichen Bereich des Plangebietes vor. Es hat keine Bedenken und auch keinen weiteren Untersuchungsbedarf angemeldet.</p>
--	--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

2) Auswertung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Lfd. Nr.	Dienststelle (mit Schreiben vom)	Stellungnahmen der Behörden und TÖB´s (Anregungen und Hinweise in inhaltlicher Zusammenfassung)	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1.1	<p>Polizeipräsidium Bielefeld - Direktion V</p> <p>26.04.2018</p>	<p>Aus polizeilicher verkehrlicher Sicht wird die Anbindung an die Jöllenbecker Straße an zwei vollsignalisierten Knotenpunkten ausdrücklich positiv bewertet.</p> <p>Kritisch gesehen wird die Vorplanung im verkehrlichen Bereich für den ruhenden Verkehr, insbesondere im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung.</p> <p>In der Neuaufstellung des Bebauungsplanes vom Mai 2016 wurde unter dem Punkt 4.2 Belange des Verkehrs im Unterpunkt Ruhender Verkehr formuliert: <i>Im südlichen Teil des Plangebietes, in dem Mehrfamilienhäuser vorgesehen sind, sind Sammelstellplatzanlagen vorgesehen. Entlang der Sammelstraßen sind abschnittsweise öffentliche Parkplätze vorgesehen. In den Anliegerstraßen besteht bei einem Straßenquerschnitt von 6,0m die Möglichkeit des Parkens im Straßenraum.</i></p> <p>In der vorliegenden Entwurfsfassung wird in der Begründung unter 4.2 Belange des Verkehrs im Unterpunkt Ruhender Verkehr die Aussage getroffen: <i>Der Stellplatzbedarf soll durch Garagen, Carports oder Stellplätze auf den jeweiligen Baugrundstücken gedeckt werden.... Für Besucherverkehr besteht die Möglichkeit im öffentlichen Straßenraum der gebietsinternen Erschließungsstraßen zu parken, insbesondere in den Anliegerstraßen, die als Mischverkehrsfläche ausgebildet werden sollen.</i> Zu den Planungen von Stellplatzflächen im Bereich der Mehrfamilienhäuser werden im vorliegenden Entwurf keine Aussagen gemacht.</p> <p>Im Gestaltungsplan ist keine Fläche im Bereich der Mehrfamilienhäuser für Stellplätze gekennzeichnet. Ein Hinweis auf</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Bebauungsplanbegründung wird um eine Erläuterung zu den Stellplatzanlagen im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung ergänzt.</p> <p>In den Gestaltungsplan wird zur Verdeutlichung, dass auf den Grundstücken mit Mehrfamilienhausbebauung Stellplätze vorgesehen sind, ein Symbol für Stellplatzanlagen aufgenommen.</p> <p>Grundsätzlich ist die Zahl der notwendigen Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>eine Planung der Mehrfamilienhäuser mit Tiefgaragen konnte nicht erkannt werden.</p> <p>Im gesamten Plangebiet werden an einer Stelle südlich der Planstraße D einige Stellplätze (schätzungsweise 16) vorgeplant.</p> <p>Weder die Lage noch die Anzahl dürften dem mit dem Bezug der Mehrfamilienhäuser entstehenden Bedarf gerecht werden.</p> <p>Eine Nachbesserung der Planungen in diesem Bereich wird dringend angeregt.</p>	
1.2		<p>Des Weiteren wird auf den Unterpunkt Innere Erschließung aus der Entwurfsfassung, hier 4.2 Belange des Verkehrs hingewiesen. Dieser sieht einen Straßenausbau für das Teilstück der Planstraße A zwischen Jöllenbecker Straße und Planstraße C über 10 m Breite mit beidseitigen Gehwegen vor. Im weiteren Verlauf wird die Straße schmaler (8 m und einseitiger Gehweg). Die Planstraßen B und C werden ebenfalls mit 8 m und einem Gehweg geplant. Die Begründung für die höhere Straßenbreite am Beginn der Planstraße A ist die stärkere Frequentierung, während sich die Verkehre anschließend verteilen.</p> <p>Hierzu wird zu Bedenken gegeben, dass das südliche Teilstück der Planstraße C die Verbindung zu dem südlich vom Homannsweg liegenden Bestandswohngebiet darstellt. Da der Homannsweg abgebunden wird, werden viele Anwohner aus den Bereichen Markscheide, Estelstraße, Köckerwald die Planstraße C und Planstraße A nutzen, um die Jöllenbecker Straße zu erreichen. Insofern wird angeregt, die Planungen, insbesondere für den südlichen Teil der Planstraße C zu überdenken.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Dimensionierung der neuen Straßen im Plangebiet ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr erfolgt.</p> <p>Über den Abschnitt der Planstraße C zwischen Planstraße A und dem Homannsweg soll nicht nur der Verkehr aus der Neulandstraße und dem Homannsweg zu dem leistungsfähigen vollsignalisierten Knoten Planstraße A / Jöllenbecker Straße geleitet werden, sondern auch der Verkehr aus dem südlich angrenzenden Bestandsgebiet, der bisher über den Homannsweg zur Jöllenbecker Straße abgeflossen ist.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

1.3		<p>Die einseitige Gehwegführung im weiteren Verlauf der Planstraße C wird ebenfalls hinterfragt, da aufgrund der Vielzahl der Wohneinheiten, die durch den Mehrfamilienhausbau entstehen, ein größerer Bedarf im Straßenraum für Fußgänger entsteht. Die Verkehrsuntersuchung geht von 104 Wohneinheiten im Bereich des Mehrfamilienbaus aus und berechnet diese mit je 2 Einwohnern. Das wären nur im östlichen Verlauf der Planstraße C 208 Personen. Bei den angenommenen 2 Personen pro Wohneinheit sind keine Familien mit Kindern berücksichtigt. Es wird darum gebeten, dies ebenfalls zu überdenken.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Dimensionierung der neuen Straßen im Plangebiet ist in Abstimmung mit dem Amt für Verkehr erfolgt. Von diesem wurde im Bereich der Planstraße C trotz der dort geplanten mit Mehrfamilienhausbebauung ein einseitiger Gehweg für ausreichend erachtet.</p>
2.1	<p>Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Ostwestfalen Lippe</p> <p>12.03.2018</p>	<p><u>Verkehrsflächenausweisung im Einmündungsbereich "Jöllenbecker Straße (L 783) / Planstraße A"</u> Die Knotenpunktgestaltung ist nicht nachrichtlich dargestellt und somit auch der Nachweis einer ausreichenden Straßengebietsfestsetzung nicht ersichtlich. Dementsprechend werden Bedenken vorgebracht. Diese Bedenken können durch einen mit dem Landesbetrieb eingehend abgestimmten Knotenpunktentwurf und eine nachrichtliche Darstellung im Bebauungsplan ausgeräumt werden.</p>	<p>Der Anregung wird zum Teil gefolgt. Für den Knoten Jöllenbecker Straße / Planstraße A ist inzwischen durch ein Ingenieurbüro eine detaillierte Vorplanung für den Knotenpunkt erarbeitet und mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vorabgestimmt worden. Diese Vorplanung wird nachrichtlich in den Gestaltungsplan, nicht jedoch in den Bebauungsplan übernommen.</p>
2.2		<p><u>Verkehrsflächenausweisung im Knotenpunkt "Jöllenbecker Straße / Schnatsweg / Telgenbrink"</u> Nach der Abstimmung mit der Stadt Bielefeld ist der Ast "Schnatsweg" mindestens mit einem Tropfen auszubauen. Bei einer Vollsignalisierung des Knotenpunktes wäre auch eine Doppel-Aufstellung im Schnatsweg zu prüfen. Durch den östlichen Ast "Telgenbrink" sind fahrdynamische Anforderungen an den Ast "Schnatsweg" gegeben, die nach Verständnis des Landesbetriebes auch zu einer Straßengebietsausweisung nördlich des Schnatsweges führen könnten. Die Knotenpunktgestaltung ist jedoch nicht nachrichtlich dar-</p>	<p>Der Anregung wird zum Teil gefolgt. Die Realisierung des Plangebietes erfolgt im zwei Baustufen: In der ersten Baustufe wird der südliche, überwiegende Teil des neuen Baugebietes entwickelt und über den Knotenpunkt Planstraße A / Jöllenbecker Straße erschlossen. Für diesen Knoten liegt ein mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgestimmter Entwurf vor (siehe oben). Die Realisierung des nördlichen Knotenpunktes Schnatsweg / Jöllenbecker Straße erfolgt erst</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>gestellt und somit auch der Nachweis einer ausreichenden Straßengebietsfestsetzung nicht ersichtlich. Dementsprechend werden Bedenken vorgebracht. Diese Bedenken können durch einen mit dem Landesbetrieb eingehend abgestimmten Knotenpunktentwurf und eine nachrichtliche Darstellung im Bebauungsplan ausgeräumt werden.</p>	<p>in einer zweiten Baustufe, abhängig von der Entwicklung der Grundstücke, die sich in diesem Bereich im Besitz mehreren Einzeleigentümern befinden. Somit ist für den nördlichen Knotenpunkt noch kein Realisierungszeitpunkt absehbar. Vor dem Hintergrund, dass sich bis zur Realisierung des Knotenpunktes noch einige Änderungen ergeben könnten, insbesondere aufgrund der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Jöllenbeck, soll eine detaillierte Knotenpunktplanung erst erfolgen, wenn der Knoten realisiert werden soll. Im Bebauungsplan ist durch die Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche des Schnatsweges am Kreuzungsbereich der Jöllenbecker Straße nach Süden um 3 m eine ausreichende Fläche für die Ausbildung eines Tropfens planungsrechtlich gesichert worden.</p>
2.3		<p><u>Sichtfelder</u> Bei den Anschlüssen "Planstraße A" und "Schnatsweg" an die L 783 (Jöllenbecker Straße) sind keine Sichtfelder festgesetzt. Dementsprechend werden Bedenken vorgebracht. Diese Bedenken können durch die Festsetzung entsprechender Anfahr-Sichtfelder ($V = 70 \text{ km/h} > \text{Schenkellängen } 110 \text{ m}$) ausgeräumt werden.</p>	<p>Der Anregung wird zum Teil gefolgt. Das Sichtdreieck für den Anschluss "Planstraße A" wird im Bebauungsplan dargestellt; am Anschluss "Schnatsweg" wird auf die Darstellung aus den unter Ziffer 2.2 genannten Gründen verzichtet.</p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>3.1</p>	<p>Bezirksregierung Detmold Dezernat 33 - Ländliche Entwicklung, Bodenordnung</p> <p>27.03.2018</p>	<p>Die vorgelegte Planung wurde hinsichtlich der Belange der Agrarstruktur, allgemeinen Landeskultur, Immissionsschutz (nur Achtungsabstände nach KAS-18), Grundwasserschutz, Hochwasserschutz und Abwasser / VAWS geprüft. Als Träger öffentlicher Belange bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>4.1</p>	<p>Landwirtschaftskammer NRW Kreisstelle Herford-Bielefeld</p> <p>03.04.2018</p>	<p>Zur Planung wird unter Verweis auf das Schreiben der Landwirtschaftskammer vom 01.08.2016 wie folgt Stellung genommen: Bezüglich der landwirtschaftlichen Flächenverluste ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Kenntnisstand der Landwirtschaftskammer die Flächeneigentümer nicht in jedem Fall mit den tatsächlichen Bewirtschaftern übereinstimmen und in diesen Fällen der doch sehr lapidar klingende Abwägungsvorschlag der Verwaltung nochmal dahingehend zu überprüfen ist, ob den betroffenen Landwirten entsprechende Ersatzflächen angeboten werden können. Insgesamt erscheint die baurechtliche Privilegierung der betroffenen Landwirte weniger unmittelbar beeinträchtigt als mittelfristig über die Wirtschaftlichkeit der Flächenbewirtschaftung.</p> <p>Darüber hinaus werden keine Bedenken vorgetragen.</p> <p>Stellungnahme der Landwirtschaftskammer NRW vom 01.08.2016: <i>Die landwirtschaftlichen Ackerflächen im Geltungsbereich werden durch jeweils zwei landwirtschaftliche Haupt- bzw. Nebenerwerbsbetriebe aus dem Umfeld bewirtschaftet. Da diese z. T. intensiven Kartoffelanbau betreiben, sind sie aufgrund der aufwändigen Erntelogistik insbes. auf hofnahe Flächen angewiesen. Die Betriebe liegen ca. 300 m – 900 m vom</i></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Vermittlung von Ersatzflächen für entfallende Landwirtschaftsflächen ist nicht Regelungsbestandteil eines Bebauungsplans. Es ist davon auszugehen, dass sich die Landwirte, die ihre landwirtschaftlichen Flächen für die Entwicklung eines neuen Wohngebietes veräußern, über die Konsequenzen bezüglich der Privilegierung ihrer im Außenbereich liegenden Hofstelle sowie über die Auswirkungen bezüglich der tatsächlichen Bewirtschafter der Flächen im Klaren sind.</p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Landwirte, die ihre landwirtschaftlichen Flächen für die Entwicklung eines neuen Wohngebietes veräußern, über die Konsequenzen bezüglich der Privilegierung ihrer im Außenbereich lie-</i></p>

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

	<p><i>Plangebiet entfernt.</i> <i>Die Betroffenheit der einzelnen Betriebe liegt bei ca. 1 ha – 3 ha LF. Ein ersatzloser Verlust dieser günstig gelegenen Flächen ist aus landwirtschaftlicher Sicht kritisch, insbes. bei den kleineren Nebenerwerbsbetrieben. Bei dem nächstgelegenen Nebenerwerbsbetrieb beträgt der Verlust rund 1/6 der Fläche und beeinträchtigt ggf. auch die landwirtschaftliche Privilegierung der im Außenbereich liegenden Hofstelle.</i> <i>Weiter vom jeweiligen Betriebsstandort entfernte Flächen können die ggf. günstiger gelegenen Flächen im Plangebiet aus Sicht des Betriebes insges. nur teilweise ersetzen und führen allein aufgrund der weiteren Wege zu höheren Kosten bei der Flächenbewirtschaftung und einer stärkeren Belastung der Umwelt.</i></p> <p><i>Im Zuge der noch durchzuführenden Umweltprüfung und Planung der Ausgleichs- und Kompensationsflächen ist aus landwirtschaftlicher Sicht unbedingt zu berücksichtigen, dass gegen einen über das Plangebiet hinausgehenden dauerhaften Entzug von landwirtschaftlichen Flächen seitens der Landwirtschaftskammer entsprechende Bedenken bestehen. Weitere Hinweise hierzu, z. B. auch zur Verortung evtl. externer Maßnahmen, sind dem Strukturgutachten der Bezirksstelle für Agrarstruktur aus dem Jahre 2004 inkl. der Darstellung der landwirtschaftlichen Kernzonen zu entnehmen.</i> <i>Gerade im Bereich Jöllenbeck handelt es sich gemäß der Karte schutzwürdiger Böden des Geologischen Dienstes NRW überwiegend um Flächen mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit, die auf Grund ihrer z. T. besonderen Schutzwürdigkeit als Vorrangflächen für die Landwirtschaft anzusehen sind und deren Entzug aus der landwirtschaftlichen Nutzung der Zielsetzung des Bodenschutzgesetzes widerspräche, zumal diese dann als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust</i></p>	<p><i>genden Hofstelle im Klaren sind.</i></p> <p><i>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Bei der Planung der Ausgleichs- und Kompensationsflächen wird die Vermeidung einer Inanspruchnahme von Flächen mit hoher bis sehr hoher Bodenfruchtbarkeit soweit wie möglich berücksichtigt.</i></p>
--	--	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p><i>von nicht als schutzwürdig ausgewiesenen Flächen angelegt würden, was dann aus Sicht von Landwirtschaft und Bodenschutz gänzlich widersinnig erscheinen muss. Ähnliches gilt für die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für das verschwindende Grünland, das nach Kenntnis der Landwirtschaftskammer für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe von untergeordneter Bedeutung ist.</i></p> <p><i>Bei den betroffenen Landwirten herrscht darüber hinaus Sorge, dass aufgrund der zusätzlichen Versiegelung offenbar bereits bestehende Probleme bei der Regenwasserversickerung bzw. -abführung weiter verstärkt werden.</i></p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Entwässerungskonzept für das Plangebiet sieht bezüglich der Regenentwässerung Folgendes vor: Das Niederschlagswasser aus dem Geltungsbereich soll - da die im Plangebiet anstehenden Bodenverhältnisse nicht geeignet sind, das Niederschlagswasser vollständig zu versickern - in den Horstheider Bach westlich des Plangebietes eingeleitet werden. Zur Begrenzung der hydraulischen Belastung des Gewässers und zur Vermeidung von Problemen bei der Regenwasserabführung im Bereich der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung wie auch der Landwirtschaftsflächen im Umfeld des Horstheider Baches wird die Einleitung gedrosselt über ein Regenrückhaltebecken (RRB) erfolgen. Es soll am südlichen Ende der Neulandstraße an einem Tiefpunkt im Gelände entstehen. Die für das RRB notwendige Fläche wird im Bebauungsplan als Fläche für die Wasserwirtschaft mit der Zweckbestimmung „landschaftlich gestaltetes Regenrückhaltebecken“ festgesetzt.</i></p>
--	--	--	--

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>5.1</p>	<p>Deutsche Telekom Technik GmbH 22.03.2018</p>	<p>Zur Planung hat die Deutschland Telekom Technik GmbH bereits mit Schreiben vom 11.07.2016 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt weiter.</p> <p>Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 11.07.2016: <i>Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationslinien (Tk-Linien) der Telekom. Der Bestand und der Betrieb dieser Tk-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen oder Verlegungen der Tk-Linien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. bei Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Tk-Linien jederzeit möglich ist. Daher ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Tk-Linien informieren.</i> <i>Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.</i> <i>Für eine künftige Erweiterung des Tk-Netzes wird darum gebeten, folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen: „In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 1 m für die Unterbringung der Tk-Linien der Telekom vorzusehen.“</i> <i>Zur Versorgung neu zu errichtender Gebäude ist die Verlegung neuer Tk-Linien im Plangebiet und außerhalb erforderlich. Es wird darum gebeten, der Telekom zur Koordinierung mitzuteilen, welche Maßnahmen Dritter im Bereich des Plangebietes stattfinden werden.</i> <i>Es wird darauf hingewiesen, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung mit Tk-Infrastruktur nicht immer in unterirdischer Bauweise möglich ist, sondern in oberirdischer Bauweise oder in anderer technischer Bauweise erfolgt.</i></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sie betreffen jedoch nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern die nachfolgende Ausführungsplanung. Die Hinweise werden an den Vorhabenträger weitergegeben.</i></p>
-------------------	--	---	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<i>Für den rechtzeitigen Ausbau des Tk-Netzes sowie die Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger ist es notwendig, der Telekom Beginn und Ablauf von Maßnahmen im Plangebiet mindestens 3 Monate vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.</i>	
6.1	Unitymedia NRW GmbH 07.03.2018	Im Planbereich liegen Versorgungsanlagen der Unitymedia. Sie hat grundsätzliches Interesse daran, ihr glasfaserbasiertes Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung der Bürger zu leisten.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.1	Stadtwerke Bielefeld 06.04.2018	Die von der Stadtwerke Bielefeld GmbH vertretenen Belange der Versorgung mit Elektrizität, Fernwärme, Gas, Wasser und Telekommunikation werden von den beabsichtigten Darstellungen / Festsetzungen der Bauleitplanung insoweit berührt, als dass planerische Festsetzungen zur Sicherung der Energie- und Wasserversorgung getroffen werden müssen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.2		Da den Anregungen der Stadtwerke mit Schreiben vom 01.08.2016 nicht komplett zugestimmt wurde, wird angeregt, zumindest in die textliche Begründung nachfolgenden Text mit aufzunehmen: „Für die notwendig werdenden Versorgungstrassen zu den zurückliegenden Grundstücken benötigt die Stadtwerke Bielefeld GmbH auf den privaten geplanten Zugewegungen je ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 21 BauGB in kompletter Breite.“	Der Anregung wird nicht gefolgt. In Teilen des Plangebietes sind im Bebauungsplan für die im Gestaltungsplan dargestellten Erschließungstiche teilweise keine Geh-, Fahr- und Leitungsrechte ausgewiesen. Bei diesen Flächen handelt es sich jedoch um die Feinerschließung von Grundstücken, deren Lage und Größe zzt. noch nicht feststeht. Die Sicherung der Versorgung der von den Straßen zurückliegenden Grundstücke erfolgt später durch privatrechtliche Regelungen. Ein Hinweis auf die bei der späteren Erschließung der Grundstücke zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen in die Bebauungsplanbegründung wird für nicht

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

			erforderlich angesehen. Die festgesetzten Privatwege sind bereits mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger, d. h. auch den Stadtwerken, belastet.
7.3		Von den Stadtwerken ist im Plangebiet die Aufstellung von Elektroladesäulen vorgesehen. Die fünf Standorte sind in dem beigefügten Bebauungsplanentwurf durch grüne Färbung und Planzeichen dargestellt.	Der Anregung wird nicht gefolgt . In Wohngebieten erfolgt ein Aufladen von Elektroautos in der Regel direkt auf den Grundstücken. Die im Plan von den Stadtwerken eingezeichneten Ladestationen sind den Bereichen zugeordnet, in denen eine dichtere Bebauung (insbes. Reihenhäuser, Stadtvillen, Mehrfamilienhäuser) vorgesehen ist. Da aber die Grundstücksgrößen und -zuschnitte noch nicht feststehen, ist eine Festsetzung der Standorte für die Ladesäulen im Bebauungsplan nicht sinnvoll. Als Nebenanlagen sind Ladestationen auf den privaten Grundstücken gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO allgemein zulässig, somit ist eine planungsrechtliche Sicherung im Bebauungsplan auch nicht erforderlich.
7.4		Bezüglich der Raumwärmeversorgung des Plangebietes wird wie folgt Stellung genommen: In der Ratssitzung am 27.01.2011 haben die Stadtwerke Bielefeld das Energiekonzept 2020 vorgestellt, das auf den am Energiekonzept der Bundesregierung angelehnten und formulierten Zielen der Stadt Bielefeld zugunsten einer nachhaltigen, klimafreundlichen Versorgung mit Elektrizität und Wärme für die Stadt Bielefeld basiert. Das Konzept sieht auf der Grundlage der 2010 erarbeiteten "Wärmebedarfsstudie Bielefeld u.a. nachfolgende Schwer-	Die Hinweise bezüglich eines alternativen und förderungsfähigen Wärmekonzept werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen jedoch nicht das Bebauungsplanverfahren, sondern die nachfolgende Ausführungsplanung. Die Hinweise werden an den Erschließungsträger weitergegeben.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		<p>punktziele vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Senkung des CO₂-Ausstoßes für Bielefeld • Erreichen einer hohen KWK-Quote für Bielefeld bis 2020 • Ausbau der dezentralen KWK-Stromerzeugung. <p>Mit dem zertifizierten, günstigen "Primärenergiefaktor" der Fernwärme in Bielefeld können die hohen Anforderungen der Energieeinsparverordnung problemlos erfüllt werden. Zur Erzeugung von 1 kWh Nutzwärme im Haus wird rechnerisch lediglich 0,105 kWh Primärenergie bei Nutzung der Bielefelder Fernwärme aufgewendet. Da die Fernwärme zu über 96% in umweltfreundlicher und hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung erzeugt wird, ist sie im EEWärmeG als Versorgung den Regenerativen gleichgestellt und als gültige Ersatzmaßnahme anerkannt.</p> <p>Zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaziele ist daher insbesondere ein Ausbau der klimafreundlichen und ressourcenschonenden Fernwärme notwendig, d. h.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtungen im bestehenden Fernwärmegebiet • Fernwärmeausbaumaßnahmen • Nahwärmekonzepte wie <ul style="list-style-type: none"> - Nahwärmeinseln - Objekt BHKW, d. h. Versorgung eines / mehrerer benachbarter, größerer Gebäude - Mikro BHKW, d. h. Versorgung einzelner 1 bis 2-Familienhäuser <p>Mit Bezug auf den v. g. Sachverhalt wird angeregt, die Begründung um den Abschnitt Ver- / und Entsorgung / Unterabschnitt Wärmeversorgung zu ergänzen und nachfolgenden Text zu übernehmen: "Auf der Grundlage des derzeit in der politischen Beratung befindlichen Energiekonzeptes der Stadtwerke Bielefeld GmbH empfehlen die Stadtwerke Bielefeld GmbH für das Plangebiet ein alternatives und förderungs-</p>	
--	--	---	--

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		fähiges Wärmekonzept gemäß Modelvorhaben Wärmenetzsysteme 4.0. Es wird noch geprüft, welche alternativen Energien hier eingebunden werden können.“	
8.1	moBiel GmbH Grundsatz- und Netzplanung 27.03.2018	moBiel ist Träger öffentlicher Belange im Bereich des ÖPNV. Die vorgelegte Neuplanung im Bereich Theesen berührt die Planungen von moBiel erheblich. Die im gültigen Regionalplan enthaltene Fläche entlang der Westseite der Jöllenbecker Str. als Stadtbahntrasse soll - wie auch als Ergebnis des Gutachtens "Potenzialanalyse des Zielnetzes Stadtbahn 2030" (Ingenieurbüro TTK, Dezember 2011) empfohlen und vom Stadtentwicklungsausschuss am 02.05.2012 beschlossen - für zukünftige Stadtbahnplanungen im Sinne einer Trassenvorhaltung gesichert werden. Entsprechend den Bebauungsplanunterlagen soll diese Fläche bis zur Realisierung der Stadtbahn als begrünter Lärmschutzwall zwischengenutzt werden. Erfahrungsgemäß wird eine derartige Zukunftsplanung von vielen Akteuren zunächst nicht entsprechend wahrgenommen. Bereits heute befinden sich zwei Gebäude im Bereich dieser freizuhaltenden Trasse. Um die mögliche zukünftige Nutzung dieser Fläche als Stadtbahntrasse zu verdeutlichen begrüßt moBiel, dass dieses nicht nur im Text erwähnt, sondern auch in den Planunterlagen dargestellt und mit Beschriftung präzisiert wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.2		Es ist sicher zu stellen, dass der Investor den Geldbetrag eines notwendigen Rückbaus des Erdwalls bereits im Vorfeld hinterlegt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Sicherung der Geldmittel für einen späteren Rückbau des Lärmschutzwalls, ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplans.
8.3		Zudem ist die Zuständigkeit für die Unterhaltung des Lärmschutzwalles bzw. die Eigentumsverhältnisse für den Bereich der Trassenfreihaltung zwischen dem Investor und der Stadt	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Flächen für den Lärmschutzwall entlang der Jöllenbecker Straße werden öffentliche Flächen

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

		Bielefeld in einem städtebaulichen Vertrag zu klären.	und sind im Bebauungsplan daher als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Lärmschutzwand und Freihaltetrasse für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3“ festgesetzt. Der Lärmschutzwand wird von den Vorhabenträgern errichtet; durch ihn erfolgt auch die Bepflanzung des Walls. Die Grundstücksflächen und das fertige Lärmschutzbauwerk gehen danach in das Eigentum der Stadt Bielefeld über; die weitere Unterhaltung obliegt dann der Stadt. Entsprechende Regelungen werden im städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger geschlossen.
8.4		Im Bereich des geplanten Baugebietes sind zukünftige Haltestellenlagen der Stadtbahn zu berücksichtigen: Im südlichen und nördlichen Bereich des Plangebietes (Jöllenbecker Str. / Homannsweg und Jöllenbecker Straße / Schnatsweg) wurde je eine Haltestellenanlage planerisch gesichert. Zu diesem Zweck wurde der freizuhaltende Trassenquerschnitt neben der westlichen Flurstücksgrenze der Jöllenbecker Straße auf 20 Meter verbreitert. Eine Haltestellenlänge von jeweils ca. 100 m ist zu berücksichtigen. Im Bereich der Trasse sind 12 m Breite ausreichend.	Die Anregungen sind bereits berücksichtigt . Westlich der Jöllenbecker Straße sind den vorgegebenen Maßen entsprechende Flächen durch die Festsetzung als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Freihaltetrasse für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 3“ planungsrechtlich gesichert worden.
8.5		MoBiel begrüßt den Verzicht auf eine dritte Straßenanbindung an die Jöllenbecker Straße. Im Realisierungsfall der Stadtbahn ist diese zusätzliche Querung eine vermeidbare Gefahrenquelle. Als Fußgänger- und Radwegeverbindung wird diese dritte Erschließung zur Vermeidung von Umwegen als sinnvoll erachtet.	Der Anregung wird nicht gefolgt . Eine dritte Fuß- / Radwegeanbindung des Plangebietes an die Jöllenbecker Straße wird aufgrund der dafür erforderlichen Eingriffe in den Lärmschutzwand nicht verfolgt. Des Weiteren wird die Wegeverbindung bei Realisierung der Stadtbahnverlängerung entfallen.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

<p>8.6</p>		<p>Als Verkehrsträger des örtlichen und regionalen ÖPNV ist es für moBiel von großem Interesse, stadtbahnwürdige Erschließungsachsen möglichst hoch verdichtet zu bebauen. Daher wird eine Nachverdichtung an den heutigen bzw. den zukünftigen Hauptachsen des ÖPNV begrüßt. Die vergleichsweise aufgelockerte und flächenzehrende Einfamilienhausbebauung im westlichen Bereich im Zuge der Neulandstraße steht einer höheren Verdichtung im Wege.</p> <p>Nach Erachten von moBiel ist der Geschoßwohnungsbau auszuweiten und nicht nur im Bereich der Jöllenbecker Straße vorzusehen. Dies käme auch dem Ziel der Stadt Bielefeld weiter entgegen, den sozialen Wohnungsbau zu fördern und die partiell bestehende Wohnungsnot zu lindern.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im gesamten Plangebiet wird eine GRZ von 0,4 festgesetzt; gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist diese GRZ die Obergrenze für allgemeine Wohngebiete. Mit der Festsetzung von II bis III Vollgeschoss lässt sich eine GFZ von 0,8 (im westlichen Teil des Plangebietes) bis 1,2 (im östlichen Teil) realisieren. Die letztgenannte GFZ stellt gemäß § 17 BauNVO wiederum die Höchstgrenze für allgemeine Wohngebiete dar. Eine Verdichtung, d. h. eine Erhöhung des Nutzungsmaßes für das Plangebiet, wird daher nicht verfolgt.</p> <p>Städtebauliche Gründe, die ein Überschreiten der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung rechtfertigen würden, liegen nicht vor. Im Gegenteil bestehen städtebauliche Gründe, im westlichen Teil des Plangebietes die max. zulässige GFZ des § 17 BauNVO zu unterschreiten: Das Plangebiet liegt an einem Übergang zur Landschaft, und es ist umgeben von einer kleinteiligen Wohnbebauung. Vor diesem Hintergrund ist am westlichen und südlichen Rand des Plangebietes eine weniger dichte Bebauung vorgesehen. Nach Osten, zur Jöllenbecker Straße hin, werden aber größere Hausformen wie Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser ermöglicht.</p> <p>Gegen eine dichtere Bebauung sprechen auch verkehrstechnische Aspekte: Nach der zum Bebauungsplan erstellten Verkehrsuntersuchung können die vorhandenen und der geplante Straßenknoten an der Jöllenbecker Straße ge-</p>
-------------------	--	---	---

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

			rade das Verkehrsaufkommen verkraften, das aus der zzt. geplanten weniger dichten Bebauung resultiert.
8.7		<p>Folgende Angaben sind in Kapitel 4.2, Belange des Verkehrs, zu ergänzen:</p> <p>Das Plangebiet ist bereits heute hochwertig durch den ÖPNV erschlossen: An den in ca. 300 m bis 400 m Luftlinienentfernung liegenden Haltestellen Horstheide im Norden und Homannsweg im Süden des Gebietes bieten die Busse der Linien 54 (Babenhäusen Süd - Jöllennebeck- Enger), 56 (Babenhäusen Süd – Jöllennebeck - Spenge) und 154 (Babenhäusen Süd- Jöllennebeck Oberlohmannshof) werktags zwischen 6 und 20 Uhr einen 10-Minuten-Takt zwischen Jöllennebeck, Theesen und der Endhaltestelle Babenhäusen Süd der Stadtbahnlinie 3. Zusätzlich werden Fahrten auf der Buslinie 55 (Schildesche - Jöllennebeck Oberlohmannshof; überwiegend an Schultagen) angeboten.</p> <p>Auch im täglichen Abendverkehr bis gegen 0.30 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen wird ein 30-Minuten-Takt auf der Hauptachse Babenhäusen Süd - Jöllennebeck angeboten. In den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen bietet die Nachtbuslinie N2 ein Angebot rund um die Uhr. Damit bestehen in diesem geplanten Wohngebiet gute Voraussetzungen für eine umweltgerechte Mobilität.</p>	Die Hinweise bezüglich der Taktfrequenzen des Busverkehrs werden zur Kenntnis genommen und in der Bebauungsplanbegründung ergänzt.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

8.8		Um im Vorfeld der Stadtbahnverlängerung noch bessere Zugangsmöglichkeiten zu dem sehr guten ÖPNV-Angebot sicherzustellen, ist zwischen der geplanten Anbindung des geplanten Wohngebietes an die Jöllenbecker Straße (Planstraße A) und der Turmalinstraße die Anlage einer zusätzlichen Bushaltestelle an der Jöllenbecker Straße sinnvoll. Damit weist das Plangebiet insgesamt eine gute Ausgangslage für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen auf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Anlage einer weiteren Bushaltestelle an der Jöllenbecker Straße wird für das neue Wohngebiet jedoch keine Auswirkungen haben, da aufgrund des Lärmschutzwalls eine fußläufige Anbindung einer Haltestelle nahe der Turmalinstraße wohl nicht möglich ist.
9.1	Westnetz GmbH Regionalzentrum Münster -Netzplanung 04.04.2018	Zum Entwurf bestehen keine Bedenken und Anregungen. Diese Stellungnahme betrifft nur die im Eigentum der „innogy Netze Deutschland GmbH“ befindlichen Anlagen und Leitungen der Verteilnetze Strom und Gas.	Wird zur Kenntnis genommen.
10.1	PLEdoc GmbH 01.03.2018	Versorgungsanlagen der von PLEdoc vertretenen Eigentümer bzw. Betreiber sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
11.1	GASCADE Gastransport GmbH 08.03.2018	Die Anlagen der GASCADE und der von ihr vertretenen Anlagenbetreiber sind nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
11.2		In den Bebauungsplanunterlagen wird darauf hingewiesen, dass für die vollständige Kompensation externe Flächen in Anspruch genommen werden. Um für diese externen Kompensationsflächen eine Stellungnahme abgeben zu können, sind der GASCADE entsprechende Planunterlagen zu übersenden.	Der Anregung wird gefolgt . Der GASCADE wurden Unterlagen zu den externen Kompensationsflächen übersandt. Nach deren Prüfung hat sie mitgeteilt, dass auch hier die Anlagen der GASCADE und der von ihr vertretenen Anlagenbetreiber nicht betroffen sind.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“
 Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

12.1	ExxonMobil Production Deutschland GmbH 26.02.2018	Anlagen der von EMPG vertretenen Unternehmen sind nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
13.1	Avacon AG 27.02.2018	Im Anfragebereich befinden sich keine Versorgungsanlagen von Avacon Netz GmbH / Purena GmbH / WEVG GmbH & Co KG.	Wird zur Kenntnis genommen.
14.1	Amprion GmbH 09.03.2018	Die Stellungnahme vom 13.07.2016 behält auch weiterhin ihre Gültigkeit. Gegen einen Satzungsbeschluss in der jetzt vorliegenden Fassung bestehen keine Bedenken. Stellungnahme der Amprion GmbH vom 13.07.2016: <i>Im Planbereich verlaufen keine Höchstspannungsleitungen der Amprion und Planungen dafür liegen für diesen Bereich zzt. nicht vor. Diese Stellungnahme betrifft nur die von der Amprion betreuten Anlagen des 220-und 380-kV-Netzes.</i>	Wird zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“

Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

3) Änderungsvorschläge der Verwaltung zum Entwurf

Aufgrund der vorliegenden Stellungnahmen der städtischen Ämter und Dienststellen zur Offenlegung ergeben sich gegenüber dem Bebauungsplan-Entwurf die unten aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen:

Planzeichnung

- Wegfall der Fläche zur Erhaltung von Bäumen und Sträuchern, dafür Aufnahme einer Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
- Festsetzung des Regenrückhaltebeckens gem. § 9 (1) 14 BauGB als „Fläche für die Rückhaltung von Niederschlagswasser“ anstatt der Doppelfestsetzung „Öffentliche Grünfläche“ und „Fläche für die Regelung des Wasserabflusses“
- geringfügige Reduzierung der öffentlichen Grünfläche „Lärmschutzwall“ am Ostende des Homannswegs
- Anpassung von Kanaltrassen und dazu von Geh-, Fahr-, Leitungsrechten (Bereich Privatweg westlich Planstraße C, südlich Planstraße E, Ecke Planstraßen A / B), Wegfall der Geh-, Fahr-, Leitungsrechte in öffentlichen Grünflächen
- Ergänzung eines Fahrrechts beim Fuß- und Radweg südlich des RR-Beckens
- Eckausbildung einzelner Baufenster
- Aufnahme von Sichtdreiecken
- Ergänzung von Vermaßungen

Textliche Festsetzungen

Änderungen / Ergänzungen bezüglich

- Überschreitung von Gebäudelänge und Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile
 - artenschutzrechtlicher Festsetzungen
 - Standorte für Baumpflanzungen in den Parkanlagen A und B
 - Dacheindeckungen
 - Nebenanlagen und Versiegelung in Vorgärten
 - Wegfall der Festsetzung zur Stellplatzbefestigung
 - Wegfall der Festsetzung zur Erhaltung einer Gehölzfläche, dafür Aufnahme einer Festsetzung zu Anpflanzungen
 - Ergänzung der „Sonstigen Hinweise“ bezüglich der externen Ausgleichsmaßnahmen (anstatt der textlichen Festsetzung) sowie eines später möglichen Ersatzes des Lärmschutzwalls durch eine -wand
- sowie redaktionelle Anpassungen.

Begründung

- Detaillierung der Aussagen zur Schmutz- und Niederschlagsentwässerung
 - Aktualisierung der Aussagen zur Erhaltung einer Gehölzfläche und deren künftigen Bepflanzung
 - Aktualisierung der Aussagen zu den erforderlichen Schulplätzen, dem Kitastandort, dem Spielplatzbedarf, den Ausgleichsflächen und der Kostenschätzung
- sowie ergänzende Begründungen zu den o. a. Änderungen der Planzeichnung und der textlichen Festsetzungen.

Bebauungsplan Nr. II/J 38 „Wohnquartier zwischen den Straßen Homannsweg, Neulandstraße und Jöllenbecker Straße“

Stand: Beteiligung gemäß §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB zum Entwurf

Gestaltungsplan

- Verkleinerung der Stellplatzanlage südlich Planstraße D
- Aufnahme von Symbolen für Stellplatzanlagen im Bereich der geplanten Mehrfamilienhausbebauung im Osten des Plangebiets

Bei den vorgenannten Änderungen und Ergänzungen sowie Konkretisierungen handelt es sich im Wesentlichen um ergänzende Hinweise und Erläuterungen in der Planzeichnung, den textlichen Festsetzungen und der Begründung zum Bebauungsplan. Sie dienen der Klarstellung und dem besseren Verständnis und betreffen nicht die Grundzüge der Planung.