

Anlage

C

Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“

- Begründung

Stand: Satzung; März 2019

Stadt Bielefeld

Stadtbezirk Dornberg

Neuaufstellung Bebauungsplan Nr. II/1/36.00

„Wohnquartier Grünewaldstraße“

Begründung

Verfahrensstand: Satzung

Verfasser:

Stadtplanung und Kommunalberatung Tischmann Loh Stadtplaner PartGmbH, Rheda-Wiedenbrück, unter fachlicher Begleitung der Stadt Bielefeld, Bauamt, 600.41

Inhaltsverzeichnis:

Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“

II. Begründung

1. Planungsanlass, übergeordnetes Ziel des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 und Planverfahren
2. Lage im Stadtgebiet und örtliche Gegebenheiten
3. Planungsvorgaben und bestehende Flächenausweisung
 - 3.1 Landesplanung, Flächennutzungsplan und Ortsteilentwicklung
 - 3.2 Bisheriges Planungsrecht im Plangebiet und im Umfeld
 - 3.3 Landschaftsplan und naturschutzrechtliche Vorgaben
4. Planungsgrundsätze, Planinhalte und abwägungsrelevante Aspekte
 - 4.1 Planungsziele, städtebauliches Konzept und Erschließung
 - 4.2 Planungsrechtliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften
 - 4.3 Ver- und Entsorgung, technische Erschließung und Brandschutz
 - 4.4 Auswirkungen der Planung und Umweltverträglichkeit
 - 4.4.1 Belange des öffentlich geförderten Wohnungsbaus und der sozialen Infrastruktur
 - 4.4.2 Belange der Infrastruktur
 - 4.4.3 Belange von Sport, Freizeit und Erholung
 - 4.4.4 Belange der Verkehrs
 - 4.4.5 Belange des Immissionsschutzes
 - 4.4.6 Belange der Belichtung und Besonnung
 - 4.4.7 Belange des Klimas
 - 4.4.8 Belange des Boden-, Gewässer- und Hochwasserschutzes
 - 4.4.9 Belange des Orts- und Landschaftsbilds
 - 4.4.10 Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes, Eingriffsregelung
 - 4.4.11 Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
 - 4.4.12 Belange der Wirtschaft
 - 4.4.13 Umweltprüfung
5. Bodenordnung und finanzielle Auswirkungen
6. Flächenbilanz und Zahl der Wohnungen

1. Planungsanlass, übergeordnetes Ziel des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 und Planverfahren

In der Stadt Bielefeld besteht eine allgemein hohe Nachfrage nach Wohnraum, insbesondere auch nach Wohnraum für Studierende. Im Stadtteil Dornberg ist hierfür beidseits der Grünewaldstraße in Anbetracht bereits überplanter, jedoch bislang unbebauter Flächen eine besondere Lagegunst vorhanden. Im Umfeld befinden sich zahlreiche Wohnnutzungen, die gut in das örtliche Straßen-, Wege- und Grünflächennetz eingebunden sind. Die unmittelbare, fußläufige Nähe zu Universität und Fachhochschule sowie die am nördlichen Plangebietsrand vor der Umsetzung stehende Stadtbahnanbindung sind weitere Gegebenheiten, die im Besonderen für eine innere Ergänzung des bestehenden Wohnsiedlungsbereichs an dieser Stelle sprechen.

Der im überwiegenden Teil der Planflächen rechtskräftige Bebauungsplan Nr. II/1/24.00 „Dürerstraße“ aus dem Jahr 1963 erfasst die Bereiche Altdorferstraße, Grünewaldstraße, Holbeinstraße, den Südteil der Cranachstraße und einen Abschnitt der Schloßhofstraße zwischen Dürer- und Voltmannstraße. Dabei bildet die Schloßhofstraße die zentrale Haupterschließungsachse. In den Jahren 1964 und 1966 erfolgten für diesen Bebauungsplan die 1. und 2. Änderung. Festgesetzt sind allgemeine und reine Wohngebiete, in denen vereinzelt bis zu fünf Geschosse sowie überwiegend ein- bis drei Vollgeschosse zulässig sind, zumeist ist Flachdach vorgesehen. In der Planung markant ist der westlich der Grünewaldstraße von Nord nach Süd verlaufende Grünzug, der im Norden an die Dürerstraße und die folgende freie Landschaft und im Süden an das überörtliche, zwischen verschiedenen Quartieren verlaufende Grünzugssystem der Stadt anschließt. Dieser Abschnitt des Grünzugsystems wurde bislang ebenso nicht umgesetzt, wie die im Nordteil bis zur Schloßhofstraße und im Südteil bis zur Grünewaldstraße angrenzenden Teilquartiere. Der weitere, hier bislang geltende Bebauungsplan Nr. II/1/37.00 überplant angrenzend den heutigen Nordteil der Cranachstraße mit einem reinen Wohngebiet bei eingeschossiger Bebauung mit Dachneigungen zwischen 35° – 38°. Im Übergang zur Dürerstraße setzt er auf der ganzen Breite der Bebauung landwirtschaftliche Fläche fest. *(siehe auch Pkt. 3.2 Bisheriges Planungsrecht im Plangebiet und im Umfeld)*

Für die östlich des geplanten Grünzugs gelegenen Teilbereiche zwischen Dürerstraße im Norden und Holbeinstraße im Süden wurde in den Jahren 2000/2001 mit der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 begonnen, da die Inhalte des seit 1963 rechtsverbindlichen Bebauungsplans nicht mehr den heutigen städtebaulichen Zielvorstellungen für diesen Bereich entsprechen. Da ein gemeinschaftliches Vorgehen aller Eigentümer (Solidaritätsprinzip) für die Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahrens damals nicht gelungen ist, ruhte das Planungsverfahren und wurde nach einer ersten frühzeitigen Beteiligung 2001 zunächst nicht weitergeführt.

Im Hinblick auf eine Umsetzbarkeit haben zwischenzeitlich seitens der verschiedenen privaten Grundstückseigentümer für die bislang unbebauten Grundstücksflächen erneut Einigungsbestrebungen stattgefunden. Inzwischen haben die Eigentümer der Stadt ein Konzept für eine gegenüber der Ursprungsplanung verdichteter Wohngebietsentwicklung vorgelegt. Die Bearbeitung dieser Entwicklungsabsicht haben die Eigentümer an eine Bielefelder Investorengemeinschaft übertragen. Für einen Teilbereich wird die Umsetzung von einer gemeinnützigen Bielefelder Baugenossenschaft angestrebt. Diese Akteure sollen im Interesse der verschiedenen Grundstückseigentümer die weitere Projektentwicklung als Ansprechpartner für die Stadt Bielefeld federführend betreiben und später die baulichen Maßnahmen auch umsetzen.

Die Investorengemeinschaft ist auf Grundlage ihrer Konzeption mit dem Bestreben der Wiederaufnahme des Planaufstellungsverfahrens an die Stadt herangetreten. Hierzu fanden im Herbst/Winter 2017 Beratungen in verschiedenen städtischen Gremien statt (Bezirksvertretung Dornberg, AG Stadtentwicklung Dornberg, Beirat für Stadtgestaltung). Es wurden diverse Empfehlungen für die Überarbeitung der Konzeption vorgetragen, die insbesondere eine hö-

here städtebauliche Qualität und eine stärkere Betonung des Grünzugs mit dem grundlegenden Ziel einer attraktiven und identitätsbildenden Weiterentwicklung des vorhandenen Wohnsiedlungsbereichs eingefordert haben.

Die schon in Teilen entsprechend überarbeitete Konzeption wurde daraufhin nach Beschlussfassung in der Bezirksvertretung Dornberg und im Stadtentwicklungsausschuss zum Gegenstand einer aktuellen frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemacht. Dabei wurden bereits bei diesen Beschlussfassungen weitere Empfehlungen für die Überarbeitung gegeben.

Im Frühjahr 2018 wurden die frühzeitigen Beteiligungsschritte einschließlich eines öffentlichen Erörterungstermins durchgeführt. Parallel dazu und im Anschluss wurde das städtebauliche Konzept weiter überarbeitet. Neben den Empfehlungen aus den städtischen Gremien wurden dabei Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit und der Fachbehörden soweit möglich einbezogen. Die überarbeitete Konzeption wurde im Sommer 2018 wiederum in der Bezirksvertretung Dornberg, dem Stadtentwicklungsausschuss und dem Beirat für Stadtgestaltung vorgestellt. Im Ergebnis wird sie als Grundlage für das weitere Verfahren verwendet.

Die damit vorbereitete Reaktivierung einer bereits seit Jahrzehnten für die weitere, innere Siedlungsentwicklung vorgesehenen Fläche wird auf Grundlage der städtischen Planungsziele der Schaffung weiteren Wohnraums in unterschiedlichen Wohnformen als Beitrag zur Deckung des anhaltend hohen Wohnungsbedarfs in Bielefeld begrüßt. Die städtebauliche Konzeption definiert dabei eine angemessene und attraktive Quartiersentwicklung und Dichte sowie eine dementsprechende Grünflächenentwicklung in Ergänzung des umgebenden Netzes der städtischen Grünzüge.

Die gegenüber der Ursprungsplanung vorbereitete, höhere bauliche Ausnutzung wird dabei aufgrund des anhaltend hohen Wohnungsbedarfs in der Stadt insgesamt sowie besonders auch im Umfeld der Hochschulen als sinnvoll und angemessen angesehen. Auch die im Bestand bereits gegebene, sehr gute ÖPNV-Anbindung und die siedlungsstrukturelle Ausstattung sprechen deutlich für diese Entwicklung an dieser Stelle. Die ÖPNV-Anbindung wird sich bei Umsetzung der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 direkt nördlich des Plangebiets noch weiter verbessern. Die gleiche Bewertung ergibt sich hinsichtlich der Verschiebung der flächenmäßigen Gewichtung zwischen den eigentlichen Siedlungsflächen und dem Grünzug gegenüber der Ursprungsplanung. Dabei wird ausdrücklich einbezogen, dass neben der reinen Größe der Grünflächen deren künftige attraktive Ausgestaltung und die organische Einbindung in das vorhandene Fuß- und Radwegenetz von erheblicher Bedeutung sind. Zur qualitätvollen Entwicklung werden in der Umsetzung Regelungen getroffen werden im Zuge der Ausbauplanungen für öffentliche Grün- und Verkehrsflächen sowie im erforderlichen Umfang durch vertragliche Regelungen zwischen Stadt und Investor.

Auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts vom September 2018 und der anhand dessen ausgearbeiteten Planunterlagen ist das 2000/2001 bereits begonnene Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 fortgeführt worden. Der Geltungsbereich wird dabei insbesondere zur planerischen Sicherung des berührten Teilabschnitts des überörtlichen Grünzugs und eines Teilquartiers nördlich der Cranachstraße vergrößert. Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist zur Umsetzung der dargelegten städtischen Zielsetzungen gegeben.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 erfolgt als sogenannte „Angebotsplanung“. Gleichwohl liegt der Planung das angesprochene städtebauliche Konzept zugrunde. Nach BauGB ist bei Neuaufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchzuführen. Unter anderem bei Maßnahmen der Innenentwicklung nach § 13a BauGB wird jedoch von der Vorgabe der Umweltprüfung abgesehen.

Sofern die festgesetzten Flächennutzungen vom wirksamen Flächennutzungsplan abweichen, kann dieser bei Bebauungsplänen nach § 13a BauGB „im Wege der Berichtigung angepasst werden“, wenn die geordnete städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebiets nicht beeinträchtigt wird. Die Vorschriften bezüglich des Monitoring sind dann nicht anzuwenden.

Voraussetzungen für ein Verfahren nach § 13a BauGB sind, dass

- die Zulässigkeit UVP-pflichtiger Vorhaben nicht begründet wird,
- die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19(2) BauNVO 20.000 m² nicht überschreitet,
- keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Schutzgebieten gemeinschaftlicher Bedeutung oder von Europäischen Vogelschutzgebieten bestehen und dass
- bei der Planung die Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG beachtet werden.

Das Plangebiet liegt im Siedlungszusammenhang, der Siedlungsbereich wird hier auf überwiegend bereits für eine Bebauung vorgesehenen Flächen ohne Überschreitung relevanter Zäsuren organisch fortentwickelt. Mit Blick auf die durchgängige Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) werden durch die Planung keine UVP-pflichtigen Vorhaben begründet, die nach den Festsetzungen zum Stand des Entwurfs zulässige Grundfläche im Sinne des § 19(2) BauNVO liegt aufgerundet bei etwa 1,85 ha. FFH- und/oder EU-Vogelschutzgebiete sind im näheren Umfeld nicht vorhanden, das nächstgelegene FFH-Gebiet beginnt etwa 1,3 km südlich. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung solcher Gebiete liegen somit nicht vor. Auch die Artenschutzuntersuchung hat dazu keine anderen Erkenntnisse ergeben. Eine Relevanz der Planung in Bezug auf die Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG hat sich nicht ergeben. Nach bisheriger Prüfung werden die oben genannten Anforderungen bei der vorliegenden Maßnahme der Innenentwicklung und Nachverdichtung somit erfüllt. Der Bebauungsplan wird daher als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ nach § 13a BauGB aufgestellt.

Eine Umweltprüfung wird damit nicht erforderlich und nicht durchgeführt. Gleichwohl sind die umweltrelevanten Belange als abwägungserhebliche Belange zu prüfen und angemessen zu behandeln.

Nach § 13a BauGB kann auf eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(1) BauGB verzichtet werden, den Bürgern ist danach lediglich Gelegenheit zu einer ersten allgemeinen Vorinformation zu geben. Im vorliegenden Planungsfall ist hiervon aufgrund der Relevanz für die örtliche Siedlungsentwicklung und die Nachbarschaften ausdrücklich kein Gebrauch gemacht worden. Stattdessen ist der Öffentlichkeit in einer öffentlichen Veranstaltung sowie auch durch anschließende Stellungnahme (z. B. schriftlich) die Möglichkeit gegeben worden, sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung und anderweitige Planungsmöglichkeiten zu informieren und die entsprechenden Inhalte zu erörtern. Ebenso können in einem „§ 13a-Verfahren“ Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange erst gemäß § 4(2) BauGB beteiligt werden. Hier sind im Sinne des § 4(1) BauGB trotzdem auch die Fachbehörden etc. frühzeitig beteiligt worden, um bei der Erarbeitung der Entwurfsplanung über alle voraussichtlich relevanten Informationen zu verfügen.

2. Lage im Stadtgebiet und örtliche Gegebenheiten

Das Plangebiet liegt im Westen von Bielefeld im Stadtbezirk Dornberg an der Grünwaldstraße. Die Gesamtgröße beträgt etwa 6,87 ha. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünwaldstraße“ umfasst die Flurstücke 895, 896 und 980 vollständig sowie die Flurstücke 147, 704, 905, 927, 941, 981, 1066 und 1072 teilweise (alle Gemarkung Bielefeld, Flur 93) und wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch festgesetzte Stadtbahn- und Grünflächen nach dem Bebauungsplan Nr. II/G 21,
- im Nordosten durch die Südgrenze des geplanten Kreisverkehrsplatzes nach dem Bebauungsplan Nr. II/G 21,
- im Osten ab etwa der Altdorferstraße durch die Westgrenze der Schloßhofstraße,
- im Südosten durch die Ostgrenze der Grünewaldstraße,
- im Süden durch die Südgrenze der Holbeinstraße sowie die Teilung des Flurstücks Nr. 905 und
- im Westen durch die Ostgrenze der bestehenden Wohngrundstücke an der Cranachstraße, abknickend im Bereich des Flurstücks Nr. 927 nach Westen, wo die Ostgrenze des Flurstücks Nr. 941 die Begrenzung nach Westen abschließt.

Die Flächen sind trotz des bestehenden Planungsrechts derzeit überwiegend unbebaut. Vorrangig liegen intensiv genutzte Ackerflächen vor. Ungefähr im mittleren Bereich der Grünewaldstraße zweigt die Zufahrt zur bestehenden Hofstelle Holbeinstraße 7a/7b nach Westen ab. Die Hofstelle besteht mit der Hausnummer 7a aus einem zum Wohnen genutzten, zweigeschossigen Hauptgebäude, das auf der nördlichen Traufseite ein ebenfalls zweigeschossiges Nebengebäude aufweist. Das Dach zeigt sich als Krüppelwalm- sowie Satteldach mit jeweils etwa 45° Dachneigung. Bei der Hausnummer 7b handelt es sich um ein kleineres, eingeschossiges Fachwerkgebäude, das ebenfalls zu Wohnzwecken genutzt wird. Am Westrand der Hofstelle befinden sich drei aneinandergebaute Nebengebäude. Eine landwirtschaftliche Nutzung der Hofstelle besteht nicht. Die Grünewaldstraße durchzieht das Plangebiet komplett von Nord nach Süd als Verbindung zwischen Dürerstraße und Holbeinstraße. Sie zeigt sich als etwa 4,5 m breite Asphaltfläche ohne befestigte Randstreifen oder seitliche Gehwege. Im südlichen Abschnitt wird auf der Ostseite der unbefestigte Seitenstreifen straßenbegleitend zum Parken genutzt.

Das überplante Gelände ist sehr bewegt. Die Höhen liegen um etwa 113 m über NHN im äußersten Nordwesten, etwa 108 m über NHN im Nordosten und etwa 110 m über NHN im Südosten der Bestandsbebauung an der Cranachstraße. Weiterhin bei etwa 112 m über NHN im Bereich der alten Hofstelle, etwa 107 m über NHN im äußersten Süden, etwa 108-109 m über NHN an der Nordseite der Bestandsgrundstücke südlich der Holbeinstraße. Darüber hinaus bei etwa 109 m über NHN im äußersten Nordwesten der Bestandsbebauung an der Grünewaldstraße, etwa 106 m über NHN am südöstlichen Schnittpunkt des Geltungsbereichs mit der Parzelle der Schloßhofstraße und etwa 103 m über NHN im bestehenden Knotenpunktbereich Schloßhofstraße/Dürerstraße im Nordosten. Die Höhenunterschiede liegen damit zwischen dem Bereich der Hofstelle und dem Knotenpunkt Dürerstraße/Schloßhofstraße bei etwa 9 m und zwischen dem Bereich der Hofstelle und der Einmündung Grünewaldstraße/Holbeinstraße bei etwa 3-4 m.

Das Umfeld ist geprägt durch ausgedehnte, überwiegend verdichtete Wohnnutzungen. Im Bereich Dürerstraße und Schloßhofstraße/Altdorferstraße sind dies ein- bis viergeschossige, zeilenartig verbundene Baukörper mit Flachdächern. Ein- bis zweigeschossige Bauten liegen dabei eher im Süden der Altdorferstraße, östlich der bestehenden Bebauung an der Grünewaldstraße. Dabei stellt sich hier auch die eingeschossige Bebauung verdichtet in Form einer sogenannten „Teppichsiedlung“ dar. Im Gegenüber der aktuellen Entwicklungsflächen herrscht die Dreigeschossigkeit vor, ein Gebäude ist viergeschossig. Die Bebauung an der Grünewaldstraße ist meist dreigeschossig mit flach geneigtem Dach, das Gebäude im nordwestlichen Eckbereich Schloßhofstraße/Holbeinstraße ist viergeschossig.

An der Holbein- und Cranachstraße befinden sich vornehmlich ein- und zweigeschossige Gebäude mit Flachdach bzw. mit ca. 35° – 38° geneigten Dächern.

Schloßhofstraße und Dürerstraße stellen Hauptsammelstraßen dar. Die Altdorferstraße ist im Osten untergeordnet als Erschließungsring in die Schloßhofstraße eingehängt. Die Cranachstraße ist als Wohnstraße anzusehen, die Holbeinstraße stellt die Anbindung von dort an die Schloßhofstraße her.

Nordwestlich des Plangebiets befindet sich ein inselartiges Waldstück. Im Norden, derzeit jenseits der ca. 5 m breiten, seitlich unbefestigten Dürerstraße, schließen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen als Teil des freien Landschaftsraums an.

Mit der Wittebreite Nr. 59 und der Dürerstraße Nr. 90 liegen hier in der Nähe des Plangebiets zwei kleinere, ein- bis zweigeschossige und vorrangig zu Wohnzwecken genutzte Hofstellen.

Südlich bzw. unmittelbar auf der Fläche der heutigen Dürerstraße ist die zukünftige Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 samt Endhaltepunkt vorgesehen. Die Regelungen hierfür werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung in dem Bebauungsplan Nr. II/G 21 getroffen.

3. Planungsvorgaben und bestehende Flächenausweisung

3.1 Landesplanung, Flächennutzungsplan und Ortsteilentwicklung

Die **raumordnerischen Vorgaben** sind im Landesentwicklungsplan für das Land NRW (LEP NRW) sowie im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld) dargestellt. Der LEP NRW wurde kürzlich überarbeitet. Sowohl der vormalige Stand, als auch der aktuelle enthalten das für die vorliegende Planung relevante Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Siedlungsentwicklung in den Freiraum hinein.

Der überplante Bereich ist nach dem Regionalplan Teil des *allgemeinen Siedlungsbereichs* (ASB). Freiraumdarstellungen beginnen erst westlich der Bestandsbebauung an der Cranachstraße sowie im Norden um den Babenhauser Bach. Der Bereich der Hochschulen liegt inselartig innerhalb der westlichen Freiraumdarstellungen als zweckgebundener ASB mit der Zweckbestimmung „Bildung“. Die vorliegende, innere Reaktivierung und Nachverdichtung des Wohnsiedlungsbereichs ist mit Blick auf die vorhandenen Darstellungen des Regionalplans an die Ziele der Raumordnung angepasst.

Im **wirksamen Flächennutzungsplan (FNP)** der Stadt Bielefeld ist das Plangebiet im Wesentlichen als *Wohnbaufläche* im Osten und *Grünfläche* im Westen dargestellt. Die *Grünfläche* erstreckt sich von Nord nach Süd in einer Breite von durchschnittlich etwa 50 m und ist im Süden, außerhalb des Plangebiets, mit dem Grünzug entlang des Gellershagener Bachs verbunden. Im Westen grenzen an diesen Grünzug im Bereich der Cranachstraße weitere *Wohnbauflächen* an. Nördlich davon stellt der wirksame FNP *Fläche für die Landwirtschaft* dar.

Im Norden der aktuell überplanten Flächen verläuft der Änderungsbereich 215. FNP-Änderung „Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße“ und beinhaltet die geplante Stadtbahntrasse einschließlich zweier geplanter (Stadtbahn-)Haltestellen, die als überlagernde Darstellung in den FNP übernommen worden sind. Die Trasse erstreckt sich auf den Bereich unmittelbar nördlich der bestehenden Haltestelle „Lohmannshof“ im Westen über den im Bebauungsplan II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ festgesetzten Platzbereich Lange Lage mit der geplanten Haltestelle „Lange Lage“ bis zur geplanten Haltestelle „Schloßhofstraße“ im Osten.

Ziele der 215. Änderung des Flächennutzungsplans und des kürzlich aufgestellten, planfeststellungsersetzenden Bebauungsplans Nr. II/G 21 sind Vorbereitung einer verbesserten Anbindung des Hochschulcampus Nord an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) sowie des direkten Anschlusses bestehender und geplanter Wohngebiete an das Bielefelder Stadtbahnnetz durch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bis zur Schloßhofstraße.



215. Änderung des Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld „Stadtbahntrasse Lohmannshof bis Dürerstraße“, genordet / ohne Maßstab
(Quelle: Stadt Bielefeld)

Für die im Plangebiet angestrebten Nutzungen sind im Bebauungsplan vor allem die Festsetzung eines *allgemeinen Wohngebiets* und einer *Grünfläche* erforderlich. Dabei soll die bisher im FNP als *Landwirtschaftliche Fläche* dargestellte Fläche nördlich der Cranachstraße sowie Teile der im FNP dargestellten *Grünfläche* in eine wohnbauliche Nutzung einbezogen werden.

Der Bebauungsplan wird somit nicht vollständig aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Dennoch ist die Planung mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Es handelt sich um die Vorbereitung einer maßvollen Reaktivierung und Nachverdichtung auf Flächen, die bereits seit langer Zeit für eine weitere Siedlungsentwicklung vorgesehen sind. Die Entwicklung liegt im fußläufigen Einzugsbereich der geplanten Stadtbahnverlängerung und fügt sich in das Stadtgefüge ein. Die Stadt Bielefeld ist bestrebt, im Rahmen eines flächensparenden Umgangs mit Grund und Boden die Neuversiegelung zu begrenzen und Brach- oder Restflächen, die im Siedlungszusammenhang liegen, vorrangig zu reaktivieren. Bei der hier vorgesehenen Planaufstellung nach § 13a BauGB wird der Flächennutzungsplan daher „im Wege der Berichtigung angepasst“.

Das **Ortsteil-Entwicklungskonzept für Babenhausen / mittleres Dornberg** wird derzeit erarbeitet. Neben einer Betrachtung der potenziellen Erweiterung des Campusgeländes in Richtung Norden sollen im Entwicklungskonzept auch Aspekte der Stadtentwicklung sowie Belange der Mobilität/des Verkehrs, der Nahversorgung, des Naturschutzes sowie der Freiraumentwicklung und Naherholung berücksichtigt werden. Grundlage eines zwischenzeitlich erfolgten Bürgerdialogs war der Bericht „Ortsteilentwicklung Babenhausen / Dornberg – Anlass und Vorgehen, Positionsbestimmung und Zielfindung“. Die Ergebnisse des Bürgerdialogs werden in einer Dokumentation aufbereitet und in der Arbeitsgruppe Stadtteilentwicklung der Bezirksvertretung Dornberg erörtert werden. Die Arbeitsgruppe wird einen Bericht und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen für den zuständigen Stadtentwicklungsausschuss vorbereiten. Nach den bisherigen Erkenntnissen ist die vorliegende Planung mit den Entwicklungszielen des Ortsteilentwicklungskonzepts für Babenhausen / mittleres Dornberg vereinbar.

3.2 Bisheriges Planungsrecht im Plangebiet und im Umfeld

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“ überlagert Teile rechtskräftiger Bebauungspläne. Es handelt sich um die älteren Bebauungspläne Nr. II/1/24.00 (1963), Nr. II/1/34.00 (1972) und Nr. II/1/37.00 (1978). Diese dienen der Wohnsiedlungsentwicklung im Nordwesten von Bielefeld und sind weitestgehend umgesetzt. Darüber hinaus wird der aktuelle Bebauungsplan Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ (2018) teilweise überplant. Die Überplanung dient hier lediglich der Detailanpassung von Festsetzungen im Übergang zwischen dem geplanten Stadtbahnhaltepunkt und dem aktuell reaktivierten Wohnquartier. Durch den vorliegenden Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 werden im nordöstlichen und nordwestlichen Bereich öffentliche Grünfläche (Bebauungsplan Nr. II/1/34.00) und Fläche für die Landwirtschaft (Bebauungsplan Nr. II/1/37.00) in das neu geordnete Wohnquartier einbezogen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 überlagern mit Inkrafttreten die bisherigen Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. II/1/24.00, II/1/34.00 und II/1/37.00 sowie Nr. II/G 21 in den berührten Teilbereichen. Sollte sich der Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 als unwirksam erweisen bzw. für nichtig erklärt werden, so leben die Festsetzungen der Ursprungspläne und ihrer rechtskräftigen Änderungen auf und gelten erneut.

3.3 Landschaftsplan und naturschutzrechtliche Vorgaben

Das Plangebiet liegt mit seiner Grünachse von Nord nach Süd im Geltungsbereich des Landschaftsplans „Bielefeld-West“ (1999/2005). Der Landschaftsplan sieht hier das Teilziel 1.3 vor, wonach die betroffenen Grünräume einerseits überwiegend von baulicher Nutzung umgeben sind und dadurch eine hohe Bedeutung für die Gliederung, Belebung und Pflege des Ortsbildes haben, andererseits zudem eine direkte Anbindung zur umgebenden Landschaft aufweisen.

Das Plangebiet ist nicht Teil eines Naturschutzgebiets oder grenzt an ein solches an. Südlich in etwa 1.300 m Entfernung beginnt das FFH-Gebiet „Östlicher Teutoburger Wald“ (DE-4017-301). Dieses ist gleichzeitig im Landschaftsplan Bielefeld-West als Naturschutzgebiet „Östlicher Teutoburger Wald“ (BI-001) festgeschrieben. Darüber hinaus sind die dortigen Kalkbuchenwälder im Biotopkataster NRW als schutzwürdiges Biotop geführt. Zudem erstreckt sich entlang des Gebirgskamms des Teutoburger Walds das Landschaftsschutzgebiet „Bielefelder Osning“ (LSG-3916-0003).

Im nördlich unmittelbar angrenzenden Bebauungsplangebiet Nr. II/G 21 befindet sich im südwestlichen Eckbereich Dürerstraße/Grünewaldstraße eine Feuchtwiese. Sie ist als gesetzlich geschütztes Biotop im Biotopkataster NRW unter der Kennziffer BK-3916-0024 aufgeführt. Die Feuchtwiese wird aufgrund der aktualisierenden Einbeziehung angrenzender Teilflächen des Bebauungsplans Nr. II/G 21 durch den vorliegenden Bebauungsplan am Südostrand berührt. Die Inanspruchnahme für die Planung der Stadtbahnverlängerung ist jedoch bereits im Rahmen dieser vorangegangenen Bauleitplanung behandelt worden, ein entsprechendes Befreiungsverfahren nach BNatSchG wurde durchgeführt. Naturschutzfachliche Schutzobjekte bestehen im Plangebiet im Übrigen nicht.

Die Planflächen sowie der insbesondere im Norden und Süden umgebende Siedlungsbereich besitzen ein gewisses Lebensraumpotenzial ggf. auch für planungsrelevante Arten. Die Belange des Artenschutzes sind daher zu untersuchen und zu berücksichtigen. Dazu wird auf Kapitel 4.4.10 dieser Begründung verwiesen.

4. Planungsgrundsätze, Planinhalte und abwägungsrelevante Aspekte

4.1 Planungsziele, städtebauliches Konzept und Erschließung

Durch den Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 sollen in Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange die Voraussetzungen für die planungsrechtliche und städtebauliche Neuordnung des Plangebiets insbesondere für Maßnahmen des Wohnungsbaus geschaffen werden. Das übergeordnete Planungsziel liegt in der geordneten inneren Weiterentwicklung des bestehenden Wohnsiedlungsbereichs um Dürerstraße, Schloßhofstraße, Grünwaldstraße und Holbeinstraße. In räumlicher Nähe zum Universitäts- bzw. Fachhochschulstandort soll insbesondere ein Beitrag zur Deckung des Wohnungsbedarfs geleistet werden.

Das städtebauliche Konzept dafür ist in einem intensiven Beratungs- und Beteiligungsprozess weiterentwickelt und ausgearbeitet worden. Mit dem Stand September 2018 ist es geeignet, die folgenden, wesentlichen städtischen Zielsetzungen und Inhalte zu erfüllen:

- Angemessene Struktur und Dichte im Interessenausgleich zwischen dem bestehenden hohen Wohnraumbedarf und der verträglichen Einbindung in das Umfeld mit deutlich unterschiedlichen Bauvolumina (überwiegend ein- bis dreigeschossig, teils viergeschossig, im Norden mit zusätzlichen zurückgesetzten Geschossen bis in die 5. und punktuell bis in die 6. Ebene).
- Stabiles, städtebauliches Grundgerüst für die Umsetzung verschiedenartiger Wohnformen für verschiedene Zielgruppen.
- Schwerpunktbildung für studentisches und insgesamt hochschulbezogenes Wohnen im Bereich der Schloßhofstraße und des künftigen Stadtbahnhaltepunkts.
- Entwicklung überschaubarer und aneignungsfähiger Teilquartiere, Unterstützung durch hofbildende Bebauung. Die vorgesehene Bebauungsstruktur prägt die Entwicklung von halböffentlichen Innenhöfen als Orten der nachbarlichen Kommunikation vor.
- Sicherung einer guten Belichtung und Besonnung innerhalb des neuen Wohngebiets und im Übergang zur Nachbarbebauung, Gewährleistung angemessener Abstände, sowohl in Bezug auf den Wohnwert, als auch die Nutzung der Sonnenenergie.
- Umsetzung eines maßvoll verdichteten und gleichzeitig stark durchgrüntem Siedlungsbereichs.
- Umsetzung eines attraktiven und kommunikationsfördernden öffentlichen und halböffentlichen Raums.
- Umsetzung vielfältiger Grünstrukturen als öffentliche Parkanlagen, halböffentliche Blockinnenbereiche und private Bewohnergärten.
- Verzahnung von Bebauung und Grünbereichen, Anlehnung an den „Gartenstadtgedanken“.
- Sicherung attraktiver, „flüssiger“ Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer durch die Grünzüge im Anschluss an das umgebende Grünraum- und Wegenetz abseits der Straßen.
- Leistungsfähige Erschließung mit untereinander verbundenen Wohnstraßen, die an die Schloßhofstraße und Holbeinstraße anbinden.
- Unterbringung des ruhenden Verkehrs überwiegend in Tiefgaragen, straßenbegleitende Platzierung ebenerdiger Stellplätze bei alleartiger Begrünung.
- Sehr gute Verkehrsanbindung nicht nur für Kfz, sondern insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer sowie Nutzer des ÖPNV.

Bei einer angestrebten Mischung verschiedener Wohnformen und Wohnungsgrößen im Geschosswohnungsbau wird mit der Umsetzung von insgesamt etwa 700 Wohnungen gerechnet. Für das schwerpunktmäßige studentische Wohnen werden dabei etwa 420 Wohneinheiten erwartet, für alle anderen Wohnangebote einschließlich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus etwa 280 Wohnungen.



Nahversorgung am
Stadtbahnhaltepunkt, z. B.:

- Café/Bäcker/Kiosk
- Fahrradladen
- Waschbar

Zentral im Quartier:

- Kita

Städtebauliches Konzept - Thema Nutzungen (März 2019)

Es sind überwiegend zwei- bis viergeschossige Baukörper vorgesehen, teilweise mit zusätzlichen Staffelgeschossen bzw. teilweise zurückgesetzten obersten Geschossen. Am geplanten Stadtbahnhaltepunkt wird eine städtebauliche Betonung durch eine punktuell bis zu sechsgeschossige Bebauung vorbereitet. An diesem zentralen Ort sollen auch kleinteilige Nahversorgungsangebote eingebunden werden, wie z. B. ein Café, ein Fahrradladen und eine Waschbar. Vorgelagert soll in direktem Zusammenhang mit dem künftigen Stadtbahnhaltepunkt ein Platz ausgestaltet werden. Dieser soll direkt an den Innenhof des Schwerpunktbereichs für das studentische Wohnen angebunden werden. Durch diese Zuordnung können Synergieeffekte für die Umsetzung eines belebten Quartiersplatzes genutzt werden. Damit ist auch die besondere städtebauliche Betonung dieses Orts naheliegend.



Städtebauliches Konzept - Innenhöfe und Gebäudeabstände (März 2019)

Als Vorbereitung für die Umsetzung hat die Investorengruppe erste Konzepte zur Mobilität und zur Energieversorgung vorgelegt. Neben dem oben angesprochenen Umgang mit dem ruhenden Verkehr und der Anbindung an das straßenbegleitende wie auch das straßenunabhängige Netz der Fuß- und Radwege, baut das Mobilitätskonzept auf der bestehenden, guten ÖPNV-Anbindung auf (überwiegend 10-Minuten-Takt bereits im Bestand). Die ÖPNV-Anbindung wird sich mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Zukunft weiter verbessern. Insbesondere entlang der Schloßhofstraße sowie teils im Osten der Dürerstraße werden P+R Parkplätze in direkter Anbindung zum künftigen Stadtbahnhaltepunkt vorgesehen. Weiter südlich in der Schloßhofstraße sollen darüber hinaus Standplätze für Car-Sharing-Autos und Elektrolademöglichkeiten geschaffen werden. Weitere E-Ladestationen sowohl für Kfz, als auch für E-Bikes sind in den geplanten Erschließungsstraßen und den Tiefgaragen vorgesehen. Erste Signale der Stadtwerke Bielefeld für eine entsprechende Versorgung liegen vor. Damit kann insgesamt ein wirksamer Beitrag zur multimodalen Verkehrsentwicklung geleistet werden.

Im Energiekonzept steht ein Anschluss an das bestehende Fernwärmenetz sowie alternativ insbesondere die Einbindung von BHKWs in die Gebäudestrukturen im Vordergrund. Daneben ist auch die Integration von Nutzungen zur Solarenergienutzung auf den durchgängig geplanten Flachdächern umfassend möglich. Ausrichtung und Gebäudeabstände begünstigen daneben auch die solaren Gewinne über die Fassaden.

In der Gesamtschau sieht die Stadt mit der Planung eine angemessene, attraktive Weiterentwicklung des Siedlungsbereichs im Nordwesten der Stadt an der Schloßhofstraße.

Zur weiteren Sicherung der qualitativen Anforderungen der Stadt an eine attraktive Quartiersentwicklung sind zur Bauleitplanung ergänzend vertragliche Regelungen zwischen der Stadt und der Investorengruppe vorgesehen.

4.2 Planungsrechtliche Festsetzungen und örtliche Bauvorschriften

a) Art der baulichen Nutzung

Aus grundsätzlichen Erwägungen heraus wird das Gebiet gemäß § 4 BauNVO als *allgemeines Wohngebiet (WA)* festgesetzt. Dies entspricht i. W. der Nutzungsstruktur mit dem Schwerpunkt Wohnen im Umfeld. Das *allgemeine Wohngebiet* dient vorwiegend dem Wohnen, erlaubt aber auch eine gewisse Nutzungsmischung und in diesem Rahmen ein verträgliches Nebeneinander nicht störender Nutzungen.

Mit Blick auf die gegebene Lage im Umfeld von reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie das vorhandene und verträglich zu ergänzende Erschließungssystem wird das allgemeine Wohngebiet gegliedert. Dabei werden je nach Teilfläche einzelne oder alle nach § 4(3) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen.

Gartenbaubetriebe und *Tankstellen* werden im gesamten allgemeinen Wohngebiet ausgeschlossen, da diese dem örtlichen Rahmen sowie den Planungszielen vor allem aufgrund ihres Flächenbedarfs nicht gerecht werden.

In den Teilflächen WA3 und WA4 werden zusätzlich *sonstige nicht störende Gewerbebetriebe* und *Anlagen für Verwaltungen* ausgeschlossen, da die im näheren Umfeld dieser Teilflächen bestehenden Wohnsiedlungsbereiche nahezu ausschließlich durch Wohnen geprägt sind und eine direkte Nachbarschaft mit solchen ergänzenden Nutzungen nicht als sinnvoll angesehen wird. Für einen solchen, für ein Wohngebiet eher intensiveren Nutzungsmix werden andere Standorte in der Stadt, wie z. B. der direkte Nahbereich des geplanten Stadtbahnhaltepunkts, als geeigneter angesehen. Die Option, gerade z. B. in der Teilfläche WA3 einen ortsangepassten *Beherbergungsbetrieb* einzubinden, wird mit Blick auf den hier vorgesehenen Schwerpunkt für „dozentisches“ Wohnen als wünschenswert angesehen.

In der Teilfläche WA5 werden mit Blick auf die direkte Nachbarschaft zu sehr kleinteiligen Wohnnutzungen im Bestand und die entsprechende Lage im Erschließungskonzept alle Ausnahmen nach § 4(3) BauNVO ausgeschlossen.

b) Maß der baulichen Nutzung

Nach den grundlegenden Planungszielen wird ein maßvoll verdichtetes, urbanes Wohnquartier angestrebt, um einen Beitrag zur Deckung des anhaltenden, hohen Wohnungsbedarfs in Bielefeld insgesamt sowie auch konkret im Umfeld der Hochschulen zu leisten. Dabei soll eine städtebauliche Betonung im Bereich des geplanten Stadtbahnhaltepunkts im Nordosten berücksichtigt werden und die attraktive und lebendige Entwicklung um diesen neuen Knotenpunkt stärken. Gleichzeitig sollen Bezüge aus dem Umfeld aufgenommen werden. Dabei wird angesichts des anhaltend hohen Wohnbedarfs und im Sinne einer flächensparenden Siedlungsentwicklung keine direkte Anpassung an benachbarte Bauvolumina an den jeweiligen Seiten des Geltungsbereichs vorbereitet. Die gewählten Geschossigkeiten und Bauhöhen korrespondieren mit den Abgrenzungen der überbaubaren Flächen, so dass im gesamten Plangebiet weit ausreichende Abstände gesichert werden, die eine in sich sowie nachbarverträgliche Entwicklung der Bauvolumina sichern. Hinzu kommt in Richtung Westen die vermittelnde Wirkung des geplanten Grünzugs einschließlich der gezielt zur Nachbarbebauung an der Cranachstraße angeordneten Heckenpflanzung.

Anhand des städtebaulichen Konzepts liegen die wesentlichen Dichtewerte für das allgemeine Wohngebiet insgesamt bei einer Grundflächenzahl GRZ von etwas unter 0,3 und einer Geschossflächenzahl GFZ von etwa 1,1. Bei der Betrachtung nach Teilgebieten ergeben sich abschnittsweise teilweise deutlich höhere und deutlich niedrigere Werte gegenüber dem entsprechenden Höchstmaß nach § 17 BauNVO von 1,2. Darauf wird unten näher eingegangen.

Insgesamt sichern die getroffenen Festsetzungen einen angemessenen Interessenausgleich zwischen dem bestehenden hohen Wohnraumbedarf und der angemessenen, verträglichen Einbindung in das Umfeld.

Das festgesetzte allgemeine Wohngebiet wird bei den Maßvorgaben insbesondere hinsichtlich der grundlegenden Werte der Grundflächenzahl GRZ und der Geschossflächenzahl GFZ in fünf Teilflächen gegliedert (WA1-WA5). In Bezug auf Geschossigkeiten und Bauhöhen erfolgen zur Einbindung in die Nachbarschaft und unter Berücksichtigung der starken Geländebewegung im Plangebiet kleinteiligere Gliederungen für die jeweils festgesetzten „Baufelder“ (= durch Baugrenzen umgrenzte Flächen).

- Die **Grundflächenzahl GRZ** wird aufgrund des Planungsziels der Wohnraumversorgung und effektiven Baulandnutzung als Höchstmaß nach § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete überwiegend mit maximal 0,4 festgesetzt. In der Teilfläche WA1 des allgemeinen Wohngebiets wird eine etwas darüber liegende GRZ von 0,46 festgesetzt, um die städtebauliche Betonung am künftigen Stadtbahnhaltepunkt auch in Bezug auf den Versiegelungsgrad abzudecken. Das Erfordernis der Überschreitung der Obergrenze des § 17 BauNVO wird hier dabei auch durch die konkrete Verkehrsflächenfestsetzung für den geplanten „Bewohner-Quartiersplatz“ in direktem Anschluss an den geplanten öffentlichen Platz an der Stadtbahnhaltestelle ausgelöst. Diese vorbereitete Überschreitung basiert auf § 17(2) BauNVO. Zur Begründung und Verträglichkeit wird auf die unten folgenden Darlegungen in Bezug auf die festgesetzten GFZ-Werte in den Teilflächen WA1 und WA2 verwiesen, die ebenfalls oberhalb der Obergrenzen nach § 17 BauNVO liegen.

Aufgrund der wesentlichen Planungsziele werden für die zu erwartenden Versiegelungen der Außenanlagen insbesondere mit Stellplätzen, Zufahrten und Zuwegungen sowie im Rahmen der Gartengestaltung und der Gestaltung von „halböffentlichen Innenhöfen“ als kommunikative Freiräume die Überschreitungsmöglichkeiten nach § 19 (4) BauNVO nicht eingeschränkt (somit Überschreitungsmöglichkeit bis maximal 50 % für Stellplätze, Nebenanlagen etc.). In der Teilfläche WA1 des allgemeinen Wohngebiets erfolgt aus den oben dargelegten Gründen im Gegenteil eine Zulassung dieser Überschreitungsmöglichkeit bis zu einer Gesamt-GRZ von 0,7. Auf diese Weise sollen angemessene Spielräume zur attraktiven Gestaltung der privaten Freiflächen in direktem Zusammenhang mit dem geplanten öffentlichen Platz an der Stadtbahnhaltestelle eröffnet werden.

Da der ruhende Verkehr für die Bebauung in den Teilflächen WA4 und WA5 überwiegend in Tiefgaragen untergebracht werden soll, ist hierfür auch eine deutliche anteilige Versiegelung zu erwarten. In der Teilfläche WA4 wird dafür ebenfalls eine erweiterte Überschreitungsmöglichkeit zugelassen, hier bis zu einer Gesamt-GRZ von 0,8. Aufgrund ihrer Größe im Vergleich zum Umfang der geplanten Wohnbebauung ist für die Teilfläche WA5 keine solche zusätzliche Überschreitungsmöglichkeit erforderlich. Festgesetzt wird auch eine Begrünungspflicht für die Dächer der Tiefgaragen. Dies fördert die Einbindung und bietet gleichzeitig eine Art Ausgleich für die erweiterte Überschreitungsmöglichkeit in der Teilfläche WA4.

- Die Festsetzungen zur **Zahl der Vollgeschosse** sowie zur **zulässigen Gesamthöhe** baulicher Anlagen einschließlich der Tiefgaragen werden aus dem städtebaulichen Konzept abgeleitet. Insgesamt ist die Zielsetzung eine verträgliche Einfügung in das bauliche Umfeld und die Vorbereitung eines harmonischen Siedlungs- und Straßenbilds. Die grundlegenden Überlegungen beziehen sich auf eine Bezugnahme auf das Umfeld sowie die Vorgabe ausreichender Entwicklungsspielräume im Geschosswohnungsbau für einen angemessenen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs. Die Regelungen zur Zahl der Vollgeschosse und zur zulässigen Gesamthöhe werden dabei jeweils gezielt kombiniert, um je nach Lage im Gesamtgebiet die Errichtung von Staffelgeschossen einzugrenzen bzw. zu begünstigen. Insgesamt werden in Richtung des Umfelds Abstufungen vorgenommen, eine unmittelbare Übernahme der Maße an den jeweiligen Rändern des Quartiers erfolgt jedoch nicht. Dies

wird auch nicht als sinnvoll oder erforderlich angesehen, da an allen Seiten deutlich ausreichende Abstände zur umgebenden Bebauung gesichert werden. Die Ergebnisse des Verschattungsgutachtens bestätigen diese Einschätzung.

Das bedeutet auch, dass durchgehend auch Mindestmaße der Zahl der Vollgeschosse definiert werden, um die mindestens angestrebte Dichte abzusichern. Im Nordwesten sowie direkt entlang des von Nord nach Süd ausgerichteten Grünzugs werden dazu jeweils mindestens zwei Vollgeschosse vorgeben, im Übrigen mindestens drei Vollgeschosse.

Nach oben werden die Bauvolumina anhand des städtebaulichen Konzepts wie folgt gegliedert: Die höchsten Geschossigkeiten und Gesamthöhen werden im Nordosten, direkt am geplanten Stadtbahnhaltepunkt sowie insgesamt in dem für das Studierendenwohnen vorgesehenen Quartier zugelassen. Die Gebäude an dem hier geplanten Platz sollen maximal vier bis sechs Vollgeschosse aufweisen und als städtebauliche Betonung ausformuliert werden (WA1). Südlich folgend sind für die geplanten Studierendenwohnungen vier Vollgeschosse jeweils zuzüglich eines zurückgesetzten weiteren Geschosses vorgesehen. Dabei kann ein „unechtes Staffelgeschoss“ errichtet werden, welches an mindestens drei nach außen orientierten Seiten von den Rändern des darunterliegenden Geschosses deutlich zurückspringt, aber bis zu 70 % der Fläche des darunterliegenden Geschosses einnimmt. Die wesentliche städtebauliche Wirkung der Abstufung wird die Rücksprünge, insbesondere in Richtung der umgebenden öffentlichen Straßenräume, erzielt (WA2).

In dem südlich folgenden Teilquartier sind vier Vollgeschosse vorgesehen, was dem direkt gegenüberliegenden Bestandsgebäude an der Schloßhofstraße entspricht. Aufgrund des Abstands und der nördlichen Lage zu den Bestandsgebäuden an der Grünwaldstraße wird dies auch in diesem Gegenüber als angemessen und verträglich angesehen (WA3).

Die Teilfläche WA4 erstreckt sich insgesamt entlang des von Nord nach Süd ausgerichteten Grünzugs, hier werden daher auch im Inneren weiter differenzierte Vorgaben zu den Höchstmaßen der Vollgeschosse getroffen. Die Fläche wird zentral durch den von West nach Ost ausgerichteten Teil des geplanten Grünzugs geteilt. Die angestrebte Verzahnung mit dem Grünzug wird durch die Baukörperstellung und die entsprechend vorgesehenen Geschossigkeiten vorgeprägt. Für die mit den Stirnseiten zur Straße gestellte Bebauung wird demgemäß eine Bebauung mit zwingend drei Vollgeschossen vorgesehen, auf denen ein zusätzliches Staffelgeschoss untergebracht werden kann. Für die kleinere, direkt an den Grünzug angrenzende Bebauung sind maximal drei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss vorgesehen, lediglich im äußersten Nordwesten, an der zur Nachbarbebauung nächstgelegenen Stelle, ist eine weitere Abstufung auf zwingend zwei Vollgeschosse zuzüglich Staffelgeschoss vorgesehen.

Die beiden Teilflächen des WA5 liegen jeweils in direktester Nachbarschaft zu der ein- bis zweigeschossigen Bebauung an der Cranachstraße und der Holbeinstraße. Hier wird die Abstufung daher mit jeweils zwingend zwei Vollgeschossen zuzüglich der Möglichkeit zur Errichtung eines Staffelgeschosses fortgeführt. In der nördlichen Teilfläche des WA5 befindet sich die geplante Bebauung dabei in deutlichem Abstand nördlich des eingeschossigen Bestands, in der südlichen Teilfläche des WA5 entspricht der Umfang der östlich anschließenden Nachbarbebauung (zwei Vollgeschosse zuzüglich Dach).

Zur Unterstützung der Nutzung der Solarenergie wird eine ausnahmsweise Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Gesamthöhen durch Solaranlagen um 0,5 m zugelassen, wobei zur Wahrung des Orts- und Straßenbilds Abstände zu den Außenkanten der Gebäude einzuhalten sind.

Als Grundlage für die Festsetzungen der Höhen baulicher Anlagen sind im Rahmen des städtebaulichen Konzepts angesichts des bewegten Geländes Vorüberlegungen zur Entwicklung der Straßenhöhen sowie der darauf bezogenen Höhen der Fertigfußböden im Erd-

geschoss (OK FFB EG) angestellt worden, die im weiteren Aufstellungsverfahren fortgeschrieben und konkretisiert wurden. Die Festsetzungen zu den maximalen Gesamthöhen der Gebäude sind unter Berücksichtigung durchschnittlicher Geschosshöhen von 3,2 m zusätzlich eines geringen zusätzlichen Spielraums erfolgt.

Zur Sicherung der angemessenen Einbindung der Tiefgaragen in das Umfeld werden auch hierfür maximale Gesamthöhen definiert, die mit den geplanten Höhen der OK FFB EG der angrenzenden Gebäude korrespondieren. Dadurch werden eine verträgliche Höhenstaffelung entlang der Straßenzüge und eine gute Nutzbarkeit der Innenhöfe oberhalb der Tiefgaragen gewährleistet. Zusätzlich ist im Rahmen der Umsetzung darauf zu achten, dass Neubaugrundstücke nachbarverträglich profiliert werden. Dazu sollten sie in einem Streifen von jeweils mindestens 3 m Breite die Geländehöhe bereits bebauter Nachbargrundstücke aufnehmen. Andere Profilierungen können nach Abstimmung mit der Bauamt Bielefeld im Einzelfall durchgeführt werden. Generell ist ein Abfluss von Regenwasser auf Nachbargrundstücke zu unterbinden.

Die Festsetzungen erfolgen insgesamt als Höhen über NHN und sind damit eindeutig nachvollziehbar und verlässlich. Die Vorgaben werden in der Gesamtschau als angemessen und verträglich angesehen.



Städtebauliches Konzept - Abstufung Geschossigkeiten (März 2019)

- Auch die **Geschossflächenzahl GFZ** wird in den jeweiligen Teilflächen des allgemeinen Wohngebiets auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts differenziert festgesetzt. Auf den Teilflächen im direkten südlichen Anschluss an den geplanten Stadtbahnhaltepunkt ist dabei die größte Verdichtung geplant (WA1 und WA2). Im WA1 wird die GFZ mit Blick auf die geplante städtebauliche Betonung an dem künftig als Platz gestalteten Stadtbahnhaltepunkt bei 2,3 deutlich oberhalb der Obergrenzen des § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete von 1,2 angesiedelt. In der darüber hinaus ebenfalls für den Schwerpunkt des Studierendenwohnens vorgesehenen Teilfläche WA2 wird diese mit einer GFZ von 1,6 auch noch über der genannten Obergrenze festgesetzt. Diese vorbereiteten Überschreitungen basieren auf § 17(2) BauNVO.

Die städtebaulichen Gründe liegen in der nach dem städtebaulichen Konzept vorgesehenen, schwerpunktmäßigen Entwicklung in möglichst großer Nähe zu dem künftigen Stadtbahnhaltepunkt, dem Ziel der besonderen Betonung der daran unmittelbar anschließenden Bebauung und dem grundlegenden Ziel, einen deutlichen Beitrag zur Deckung des Wohnungsbedarfs zu leisten, vor allem auch in großer Nähe zu den Hochschulen.

Die Überschreitungen sind durch folgende Umstände ausgeglichen:

Die überbaubaren Flächen im Plangebiet selbst sind so gefasst, dass erhebliche Abstände zwischen den Gebäuden, gerade auch in Nord-Süd-Richtung gesichert sind. Insbesondere in den Teilflächen WA1 und WA2, aber auch im geplanten Gesamtquartier wird so eine starke Durchgrünung vorgeprägt. Gegenüber der bestehenden Bebauung im Norden und Osten werden darüber hinaus ebenfalls sehr große Abstände von mehr als 25 m bis deutlich über 50 m gewährleistet. Das eingeholte Verschattungsgutachten zeigt dementsprechend für die Bebauung innerhalb des Plangebiets lange Zeitfenster für potenzielle direkte Sonneneinwirkungen auf den Ost-, Süd- und Westfassaden sowie kaum merkliche Einschränkungen der Besonnungszeiten für die umgebende Bestandsbebauung.

Die Anbindung an den ÖPNV ist bereits im Bestand sehr gut (überwiegend 10-Minuten-Takt) und wird sich durch die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 mit ihrer künftigen Endhaltestelle direkt nördlich des Plangebiets noch weiter verbessern.

Der umgebende Siedlungsbereich ist von einem Netz aus Grünzügen und straßenunabhängigen Fuß- und Radwegen durchzogen. Dieses Netz wird durch die Sicherung der bereits langjährig geplanten Grünzüge auch innerhalb des aktuellen Plangebiets weiterentwickelt. Vor allem auch mit Blick auf die mit der vorliegenden Planung verbundene Reaktivierung dieser langjährig nicht umgesetzten Planung gilt dies ausdrücklich auch bei der flächenmäßigen Verkleinerung gegenüber der früheren Planung. Diese Grünzüge liegen zu den Teilflächen WA1 und WA2 in sehr geringer Entfernung von nur etwa 80-90 m.

Darüber hinaus erfolgt ein weiterer Ausgleich durch die Festsetzung einer GFZ jeweils unterhalb der Obergrenze nach § 17 BauNVO in den Teilflächen WA4 und WA5.

In der Gesamtschau werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die hier festgesetzten Überschreitungen der Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht beeinträchtigt, auch werden nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden.

In der Teilfläche WA3 erfolgt für eine effektive Flächennutzung die Festsetzung einer GFZ von 1,2 anhand der Obergrenze des § 17 BauNVO.

In der Teilfläche WA4 wird demgegenüber eine Abstufung auf eine GFZ von 1,1 vorgenommen. Dies korrespondiert auch mit den oben dargelegten Abstufungen der Geschossigkeiten und Bauhöhen. Innerhalb dieser Teilfläche soll ein Teilbereich durch eine Bielefelder gemeinnützige Baugesellschaft umgesetzt werden. Eine Ausschöpfung der GFZ von 1,1 ist nach derzeitigem Stand nur in diesem Teilbereich zu erwarten. In den übrigen Bereichen der Teilfläche WA4 ist anhand des städtebaulichen Konzepts die Inanspruchnahme einer deutlich niedrigeren GFZ zu erwarten. Eine weitere Differenzierung nach der GFZ erfolgt jedoch nicht, die Abstufungen sind hier durch die Festsetzungen der überbaubaren Flächen im Zusammenspiel mit dem jeweiligen Höchstmaß der Zahl der Vollgeschosse ausreichend gesichert.

In der Teilfläche WA5 ist in Anlehnung an das jeweils nahe Umfeld eine kleinteilige Bebauung vorgesehen. Hier erfolgt somit eine weitere deutliche Abstufung auf eine GFZ von 0,6.

Die Regelungen werden in der Gesamtschau als angemessen und verträglich angesehen.

c) **Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und weitere planungsrechtliche Vorgaben**

- **Baugrenzen** setzen Lage und Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen fest und regeln neben der Anordnung ausdrücklich auch die Lage der Gebäude zum Straßenzug und zur Nachbarbebauung. Die Ausrichtung der Baufenster und die Abstände dazwischen sind so gewählt, dass eine Besonnung im Zusammenspiel mit den festgesetzten Bauhöhen den Rahmenbedingungen entsprechend angemessen optimiert werden kann. Gleiches gilt für die mit dem Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung von Wohnraum zu leisten, angestrebte Dichte.

Es werden sogenannte „Baukörperfestsetzungen“ getroffen, d. h. die nach dem städtebaulichen Konzept vorgesehenen Gebäude werden jeweils mit einem gewissen Spielraum mit Baugrenzen umfasst („Baufelder“). Damit werden das Wesentliche ihrer Dimension sowie ihre Stellung zueinander, zu den Straßen und zu den Grünflächen klar definiert. Die mit dem Konzept angestrebte Verzahnung zwischen Bebauung und Grünzug sowie die vorgesehenen Gebäudeabstände vor allem in Nord-Süd-Richtung werden damit im Bebauungsplan gesichert. Die innere Durchgrünung des neuen Wohngebiets wird deutlich unterstützt (Anlehnungen an den „Gartenstadtgedanken“).

Um eine angemessene Flexibilität für die Einbindung von Freisitzen in den künftigen Geschosswohnungsbauten zu sichern, wird eine ausnahmsweise Überschreitungsmöglichkeit der Baugrenzen durch Balkone um bis zu 1,5 m auf den Süd- und Westseiten auf anteilig 45 % der jeweiligen Gebäudeseite eröffnet.

Auf Grundlage einer Anregung des Landesbetriebs Wald und Holz im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wird das nordwestlichste Baufeld in einem Abstand von deutlich mehr als 20 m zur westlichen Grenze des Plangebiets und damit zu dem dort folgenden Waldstück platziert. Damit werden die entsprechenden forstlichen Belange angemessen berücksichtigt.

- Das städtebauliche Konzept sieht die Deckung des Stellplatzbedarfs überwiegend in **Tiefgaragen** und teilweise durch ebenerdige, straßenbegleitende **Stellplätze** vor. Letztere sind überwiegend in Senkrechtaufstellung geplant und werden durch alleearartige Baumpflanzungen durchgrünt und gestaltet. Die hierfür vorgesehenen Flächen werden konkret im Bebauungsplan festgesetzt, um eine geordnete Entwicklung des Straßenraums zu sichern. Gleichzeitig wird aus den gleichen Gründen geregelt, dass ebenerdige Stellplätze außerhalb der hierfür konkret festgesetzten Flächen auf den übrigen nicht überbaubaren Flächen unzulässig sind und dass Garagen und Carports auf nicht überbaubaren Flächen insgesamt unzulässig sind. Die Vorgabe der Standorte für ebenerdige Stellplätze hält gleichzeitig die Innenhöfe für gärtnerische und kommunikative Nutzungen oberhalb der Tiefgaragen frei.
- Weiterhin werden zur Sicherung eines attraktiven Straßenraums und harmonischen Ortsbilds Beschränkungen für die Platzierung von **Nebenanlagen** getroffen. Parallel zu den überwiegend 5 m tiefen Stellplatzflächen werden straßenbegleitend 2,5 m breite Gehwegflächen mit Regelungen zu entsprechenden Geh- und Leitungsrechten gesichert. Vor diesem Hintergrund wird in einer Randzone von 8 m entlang der öffentlichen Straßenflächen Nebenanlagen mit bestimmten Ausnahmen ausgeschlossen. Zulässig bleiben aus den oben dargelegten Gründen Zugänge und Zufahrten. Darüber hinaus bleiben Trafostationen sowie E-Ladestationen zulässig, um die Stromversorgung zu sichern und anhand des Mobilitätskonzepts (s. u.) die Elektromobilität als Bestandteil eines multimodalen Verkehrssystems zu unterstützen.

Auf diese 8 m breite „Erschließungszone“ parallel zu den öffentlichen Straßen folgt außerhalb der überbaubaren Flächen in einer Tiefe von 5 m eine Art „Vorgartenzone“. Hier werden aus den oben dargelegten Gründen Nebenanlagen, ausgenommen Zugänge und Zufahrten sowie Einfriedungen, Abfallbehälter und Fahrradboxen ebenfalls ausgeschlossen.

Für Einfriedungen, Abfallbehälter und Fahrradboxen sind dabei die örtlichen Bauvorschriften über die Gestaltung zu beachten.

- Grundsätzlich wird zur Einbindung in das locker bebaute, durchgrünte Umfeld eine gegliederte Bauweise mit Gebäuden unter 50 m Länge angestrebt. Dies ist durch die oben dargelegte Abgrenzung der überbaubaren Flächen bereits gewährleistet. Die Festsetzung der **offenen Bauweise** erfolgt daher eher klarstellend. In der Teilfläche WA1 des allgemeinen Wohngebiets entsprechen die überbaubaren Flächen dabei teilweise den Begrenzungslinien der hier als Verkehrsflächen festgesetzten öffentlichen und privaten Platzflächen. Eine Umsetzung im Rahmen der offenen Bauweise wird hier dennoch als möglich angesehen, da Abstandsflächen bis zur deren Hälfte auf öffentlichen Verkehrsflächen liegen dürfen sowie da zu erwarten ist, dass die beiden Teilflächen WA1 zusammen mit den nördlichen, privaten „Bewohner-Quartiersplatz“ ein Grundstück bilden werden.
- Anhand des städtebaulichen Konzepts wird im Gesamtquartier mit der Umsetzung von etwa 700 Wohnungen gerechnet. Diese Dimension wird durch die oben dargelegten Festsetzungen insbesondere zu den Nutzungsmaßen und den überbaubaren Flächen, wie auch durch die Vorgaben zu den Stellplatzflächen deutlich vorgeprägt. Konkrete Festsetzungen zur maximal zulässigen **Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden** erfolgen daher überwiegend nicht. Lediglich in der Teilfläche WA5 wird zur Berücksichtigung der jeweils nahe gelegenen, kleinteiligen Nachbarschaft eine Maximalzahl von sechs Wohnungen je Wohngebäude vorgegeben. Die Integration von eher kleinen Mehrfamilienhäusern wird hier jeweils als vertretbar und angemessen angesehen und entsprechend gesichert.

d) Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 9(4) BauGB in Verbindung mit § 86 BauO NRW werden wesentliche örtliche Bauvorschriften zur weiteren Sicherung der stadträumlichen Planungsziele aufgenommen. Mit Blick auf die Quartiersgestaltung und die Nachbarschaft werden grundlegende Vorschriften zur Gestaltung baulicher Anlagen und des Wohnumfelds getroffen. Es soll im ortsüblichen Rahmen eine in den Grundzügen aufeinander abgestimmte Gestaltung der Baukörper erreicht werden. Die Festsetzungen zur Baugestaltung sollen die architektonische Grundformensprache für das Baugebiet regeln, ohne jedoch die gestalterischen Spielräume zu sehr einzuschränken.

Besondere gestalterische Bedeutung kommt der **Dachlandschaft** zu.

- Das Plangebiet liegt in einem Siedlungsbereich, der abschnittsweise durch Gebäude mit Flachdächern bzw. mit Satteldächern geprägt ist. Zur Gewährleistung einer einheitlichen, ergänzenden Siedlungsentwicklung wird für die Planflächen ausschließlich das Flachdach als **Dachform** vorgegeben.
- **Dachaufbauten** oberhalb des letzten Geschosses werden mit wenigen Ausnahmen zur Gewährleistung einer harmonischen Dachlandschaft, die teilweise auch in den Straßenraum wirken kann, ausgeschlossen. Ausgenommen bleiben Solaranlagen sowie Satellitenempfangsanlagen, wobei jeweils zusätzliche gestalterische Anforderungen zu erfüllen sind.
- **Solaranlagen** (Photovoltaik- und Solarthermieanlagen) auf den Dächern sind aus Gründen des Klimaschutzes und der umweltverträglichen Energieversorgung grundsätzlich zulässig und wünschenswert. Um eine klare optische Wirkung der Dachabschlüsse in das Straßenbild zu sichern, dürfen diese aber eine Höhe von 0,5 m über der Attika nicht überschreiten und müssen um mindestens 1,5 m von der Dachkante zurückspringen.
- **Satellitenempfangsanlagen** werden auf die Platzierung auf Dachflächen beschränkt und müssen farblich an das Dach bzw. den nächstgelegenen, ggf. optisch wirksamen Teil der Fassaden angepasst werden. Diese heute üblichen Anlagen können vor allem im Geschosswohnungsbau an den Fassaden eine erheblich störende Wirkung entfalten und das

Straßenbild sowie die Attraktivität des Wohngebiets insgesamt erheblich beeinträchtigen. Die Regelungen dienen vor diesem Hintergrund der Sicherung einer ruhigen, harmonischen Fassadenwirkung in den Straßen- und Grünraum.

Aus gestalterisch-architektonischen Gründen und mit Bezug auf die abschnittsweise relativ einheitliche Ausprägung im städtebaulichen Umfeld werden Festsetzungen zur **Materialität und Farbgestaltung der Fassaden** für die Hauptgebäude getroffen. Diese Vorgaben tragen zur baugestalterischen Einbindung in das Umfeld sowie zu einer relativ einheitlichen und harmonischen Gestaltung der Neubauten bei. Als Material für die Gestaltung der Außenwände sind heller Putz sowie rotes bis rotbuntes Mauerwerk bzw. Klinker, Riemchen o. ä. zu verwenden. Dunklere bzw. andere Farbtönungen und andere Materialien werden im Sinne der Akzentgebung grundsätzlich auf maximal 30 % je Fassadenseite beschränkt. Im Bereich des geplanten Studierendenwohnens kann sich jedoch auch eine einheitliche, abgesetzte Material- und Farbgestaltung von Erdgeschoss und oberstem Geschoss anbieten. Daher wird hierfür eine ausnahmsweise Überschreitungsmöglichkeit von der grundsätzlichen Vorgabe von maximal 30 % anderer Materialien vorgesehen.

Je nach späterer Grundstücksteilung kann es bei der Realisierung - auch in Bezug auf Mehrfamilienhäuser - ggf. im Einzelfall zur Umsetzung als **Doppelhaus** kommen. Um auch für diesen Fall eine harmonische, möglichst einheitliche Gestaltung zu sichern, erfolgt vorsorglich eine entsprechende gestalterische Vorgabe.

Trotzdem vorliegend ein allgemeines Wohngebiet geplant wird, kann es in Einzelfällen auch zu der Errichtung von **Werbeanlagen** kommen, vor allem z. B. im Nahbereich des geplanten Stadtbahnhaltepunkts. Solche Anlagen können im Umfeld erheblich störend wirken. Zur Sicherung eines ruhigen Orts- und Straßenbilds in dem neuen Quartier und an den Übergängen zum Umfeld werden daher Beschränkungen in der Größe und im Anbringungsort getroffen. Frei stehende Werbeanlagen werden aus den gleichen Gründen komplett ausgeschlossen. Die Regelungen berücksichtigen gleichzeitig in einem dem Wohngebietscharakter angemessenen Maß das Bedürfnis von Betrieben, Kunden auf sich aufmerksam zu machen.

Vorgärten tragen ebenfalls stark zur Straßenraumwirkung bei. Um die Entwicklung eines durchgrüneten Gesamtquartiers sowie einen harmonischen Straßenraum weiter zu unterstützen wird daher grundsätzlich eine gärtnerische Gestaltung der Vorgärten vorgegeben. Ausgenommen von dieser Vorgabe wird der Bereich vor den Baugrenzen in der Teilfläche WA1 des allgemeinen Wohngebiets im direkten westlichen Anschluss an den hier vorgesehenen, öffentlichen Platz. Hintergrund ist, dass hier auch die Möglichkeit der Versiegelung bei einer übergreifenden Gestaltung im Zusammenhang mit dem geplanten öffentlichen Platz offen gehalten werden soll. **Einfriedungen** können im Straßenraum und im nachbarschaftlichen Umfeld große Wirkung entfalten. Sind sie z. B. unmaßstäblich, hat dies negative Auswirkungen auf Gesamtbild und Freiraumqualität im Straßenzug. Daher wird die Höhe von Einfriedungen im Vorgartenbereich auf max. 0,8 m begrenzt. Hinsichtlich der gestalterischen Wirkung gilt gleiches auch für **Abfallbehälter und Fahrradboxen**, die gerade auch im Geschosswohnungsbau oftmals in der Nähe der Eingänge platziert werden. Sofern sie im Vorgartenbereich untergebracht werden, müssen sie zur Sicherung einer harmonischen Wirkung in den Straßenraum daher begrünt werden oder in Materialität und Farbe an den Hauptbaukörper angepasst werden. Klargestellt wird, dass die Begrünung zur unmittelbaren Umfassung z. B. von Abfallbehältern darüber hinaus eine Höhe von bis zu 1,5 m erhalten darf, um diese wirksam optisch einzubinden.

Das städtebauliche Konzept sieht in Anlehnung an den Gartenstadtgedanken eine Verzahnung zwischen dem Wohngebiet und den querenden Grünflächen vor. Um dies zu unterstützen, wird vorgegeben, dass **Einfriedungen entlang der Grundstücksgrenzen zu den öffentlichen Grünflächen** nur als standortgerechte Laubhecken zulässig sind und eine Höhe von 1,5 m über dem Gelände nicht überschreiten dürfen.

e) Grünordnung

Der wirksame Flächennutzungsplan enthält für Teilflächen im Westen und Norden unterschiedliche Darstellungen (Grünfläche, Wohnbaufläche, Fläche für die Landwirtschaft). Die rechtskräftigen Bebauungspläne setzen überwiegend Wohngebiete fest sowie einen Hauptgrünzug von Nord nach Süd und einen untergeordneten Grünzug von West nach Ost. Daneben ist im Nordwesten Fläche für die Landwirtschaft festgesetzt. Die Grundaussagen dieser bisherigen Pläne werden berücksichtigt, angesichts des grundlegenden Ziels, einen wesentlichen Beitrag zur Deckung des anhaltenden Wohnraumbedarfs zu leisten, jedoch modifiziert.

Vor diesem Hintergrund besteht der wesentliche grünordnerische Inhalt des vorliegenden Bebauungsplans in der Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche von durchschnittlich etwa 30-50 m Breite von Nord nach Süd entlang der Ostgrenze des bestehenden Wohngebiets um die Cranachstraße sowie fortgeführt nach Norden bis zur geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 4. Von hier führt nach dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. II/G 21 ein knapp 15 m breiter Bereich mit landschaftlich zu gestaltender Wallanlage und Fuß-/Radweg nach Westen in Richtung der Hochschulen.

Vom zentralen Bereich des Nord-Süd-Grünzugs wird ein weiterer Grünzug in einer Breite von durchschnittlich etwa 20 m nach Osten bis zur Schloßhofstraße geführt. Der von Nord nach Süd ausgerichtete Grünzug wird damit gegenüber dem bisher geltenden Planungsrecht in gewissem Maß verringert, der von West nach Ost geführte Grünzug wird etwas erweitert. In der Gesamtschau werden Umfang, Geometrie und Lage der aktuell geplanten Grünflächen als geeignet angesehen, die ursprünglich und auch heute hier angestrebten Funktionen für die Naherholung einschließlich des Kinderspiels sowie die attraktive Ergänzung des bestehenden Angebots an Fuß- und Radwegen abseits von Straßen wirksam zu übernehmen. Für den Grünzug wurde zwischenzeitlich eine Vorplanung durch das Landschaftsplanungsbüro Ehrig erstellt. Grundaussagen dieser Vorplanung liegen in einer lockeren, offenen Parklandschaft, die von weit geschwungenen Wegen mit Anschluss an die umgebenden Grünbereiche durchzogen werden soll. Rhythmisch entlang dieser Wege sind Spielflächen und Treffpunkte verteilt. Ein wesentlicher Spielplatz wird voraussichtlich am Übergang zwischen dem von Nord nach Süd und dem von West nach Ost ausgerichteten Teil des Grünzugs platziert. Die genaue Ausgestaltung ist im Zuge der Umsetzung zu konkretisieren (Ausbauplanungen für öffentliche Grünflächen, ergänzende vertragliche Vereinbarungen). Zur Verdeutlichung der geplanten Funktionen werden den entsprechend festgesetzten öffentlichen Grünflächen die Zweckbestimmungen „Park“ und „Spielplatz“ zugeordnet.

Bereits der bisher geltende Bebauungsplan Nr. II/1/24.00 hat die bestehende Hofstelle Holbeinstraße 7a/7b als öffentliche Grünfläche überplant. Ob dabei eine Erhaltung und Einbindung in die Grünflächengestaltung oder ein Rückbau vorgesehen war, ist dem Altplan nicht eindeutig zu entnehmen. Auch anhand des Altplans stellt die Hofstelle jedoch eine deutliche Unterbrechung der eigentlichen Grünstruktur dar. Im Rahmen der vorliegenden Planung war zunächst eine Erhaltung und Einbindung angedacht. Bei näherer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass der Grünzug bei einer Erhaltung der Hofstelle an zentraler Stelle sehr stark eingengt wird. Die Hofstelle ist nach aktueller Prüfung nicht denkmalwürdig und auch nicht kulturlandschaftsprägend. Vor diesem Hintergrund wird mit der Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts im Sinne einer attraktiven Gesamtentwicklung zum Stand des Entwurfs von einem Rückbau der Hofstelle ausgegangen.

Um einen harmonischen Übergang zwischen dem bestehenden Wohngebiet um die Cranachstraße und dem Grünzug sowie auch in Richtung der nördlich daran anschließend ergänzend geplanten, kleinteiligen Wohnbebauung weiter zu unterstützen, wird überwiegend innerhalb der öffentlichen Grünflächen sowie teils überlagernd im nördlichen Teilbereich der Teilfläche WA5 des allgemeinen Wohngebiets konkret die Anpflanzung einer 5 m breiten Hecke aus standortgerechten Gehölzen vorgegeben. Diese wird lediglich für den Anschluss an den schon in den geltenden Bebauungsplänen vorgesehenen und westlich an das aktuelle Plangebiet angrenzend bereits ausparzellierten Fuß-/Radweg in einer Breite von gut 5 m unterbrochen.

Entlang der Erschließungsstraßen sollen die ebenerdig vorgesehenen Stellplätze platziert werden. Um dabei eine harmonische Straßenraumwirkung zu gewährleisten, sollen die Straßen mit alleearartigen Baumpflanzungen begleitet werden. An markanten Stellen werden die vorgesehenen Laubbäume konkret zeichnerisch festgesetzt, wobei zur Sicherung einer ausreichenden Flexibilität für die Umsetzung eine gewisse Verschiebung der Standorte zugelassen wird. Im Übrigen wird ein entsprechendes Pflanzraster textlich festgesetzt. Die Baumpflanzungen dienen neben der attraktiven Straßenraumentwicklung der weiteren Durchgrünung des Gesamtquartiers und der Verschattung der Stellplatzflächen mit insgesamt positiven Wirkungen auf das Lokalklima und die Wohnumfeldqualität.

Darüber hinaus werden umfassende Vorgaben zur Dachbegrünung gemacht, sowohl für die Hauptgebäude, als auch für die Tiefgaragen und bei statischer Eignung auch für Nebengebäude. Die Begrünungen verstehen sich exklusiv technischer Anlagen auf den Dächern der Hauptgebäude sowie auch von Versiegelungen im Rahmen der gärtnerischen Gestaltung von Tiefgaragendächern. Dabei muss jedoch jeweils ein Begrünungsrad von mindestens 50 % erreicht werden. Bei den Tiefgaragen schafft die Vorgabe der Begrünung gleichzeitig einen Ausgleich für die dafür zugelassene Überschreitung der GRZ bis zu einer Gesamt-GRZ von 0,8 (s. o.). Die Dachbegrünungen sind mindestens extensiv vorzunehmen. Intensive Dachbegrünungen bleiben aber ebenfalls zulässig, um einen Spielraum z. B. auch für die punktuelle Umsetzung von Dachgärten o. ä. offen zu lassen.

4.3 Ver- und Entsorgung, technische Erschließung und Brandschutz

Das städtebauliche Konzept sieht teils Bebauungen um hofartige Innenflächen vor, die Zugänge zu den Gebäuden erfolgen über die vorgesehenen Tiefgaragen bzw. nur fuß- und radläufig. Einige Baufelder liegen daher nicht direkt an den öffentlichen Straßen. Auch straßenbegleitend sind Erschließungsflächen wie Stellplätze und Gehwege hier auf den künftigen privaten Grundstücksflächen vorgesehen. Daher werden entsprechende Flächen für Leitungs-, Betretungs- und Unterhaltungsrechte zugunsten der Träger der Ver- und Entsorgung festgesetzt. Auch festgesetzte private Verkehrsflächen werden mit entsprechenden Vorgaben für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte überlagert. Auf diese Weise wird eine geordnete technische Erschließung bereits im Bebauungsplan gesichert.

Die festgesetzten Straßen sind einschließlich der Wendeanlagen im Norden ausreichend auch für die Müllentsorgung dimensioniert. Auf den privaten Flächen bzw. in den Gebäuden sind Müllsammelstellen verträglich zu integrieren. Die temporäre Platzierung der Müllbehälter entlang der Straßen an den Abholungstagen (z. B. auch im Bereich von Stellplätzen) wird grundsätzlich als vertretbar und notwendig angesehen. In der Umsetzung ist eine geordnete Vorgehensweise zu wählen.

Vorhandene Kanaltrassen in den bestehenden Straßen (Schmutz- und Regenwasserkanäle) sowie eine vorhandene Gashochdruckleitung im Nordwesten sind mit Hinweis- und Anstoßfunktion in der Planzeichnung eingetragen.

a) Regen- und Schmutzwasserbeseitigung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der genehmigten Kanalnetzplanung „Gellershagen West“. Das Schmutzwasser wird über die Schloßhofstraße und die Holbeinstraße sowie den „Uni-Sammler“ der Kläranlage Brake zugeleitet. Der Schmutzwasserkanal in der Schloßhofstraße verläuft zum Teil am äußersten östlichen Rand des Plangebiet, teils innerhalb des geplanten allgemeinen Wohngebiets. Der Kanal ist zur Sicherung seines Fortbestands und der Unterhaltung mit einem Schutzstreifen von beidseits 1,5 m als Fläche für entsprechende Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgesetzt, soweit diese Flächen in den Geltungsbereich hineinreicht.

Zur Ableitung des aus dem Plangebiet anfallenden Schmutzwassers ist die Verlegung von öffentlichen und privaten Schmutzwasserkanälen in den geplanten Erschließungsstraßen erforderlich.

Nach Landeswassergesetz (LWG NRW) i. V. m. Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist Niederschlagswasser von Grundstücken, die erstmals bebaut werden, zu versickern, zu verrieseln oder einem Vorfluter zu zuführen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Nach der Bodenkarte NRW ist der Untergrund nicht geeignet, das Niederschlagswasser zu versickern. Im Umfeld sind jedoch mehrere Einleitungsstellen in die örtlichen Vorfluter vorhanden. Die Bebauung entlang der Cranachstraße/Holbeinstraße befindet sich im Einzugsgebiet der Einleitungsstelle E 3/18. Die Bebauung entlang der Schloßhofstraße befindet sich ebenfalls teilweise im Einzugsgebiet der Einleitungsstelle E 3/18 sowie im Einzugsgebiet der Einleitungsstelle E 3/21. Für beide Einleitungen in den Gellershagener Bach besteht eine wasserrechtliche Erlaubnis der unteren Wasserbehörde Bielefeld.

Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Leitungen in Bezug auf eine zusätzliche Einleitung aus dem Plangebiet ist durch den Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld geprüft worden. Demnach soll das anfallende Niederschlagswasser ebenfalls ortsnah in den Gellershagener Bach eingeleitet werden. Dazu ist im neuen Gesamtquartier die Verlegung von öffentlichen und privaten Regenwasserkanälen in den geplanten Erschließungsstraßen erforderlich. Das anfallende Niederschlagswasser des südlichen Teilbereichs zwischen der Holbeinstraße und der alten Hofstelle soll an den vorhandenen Regenwasserkanal in der Holbeinstraße angeschlossen und somit über die Einleitungsstelle E 3/18 in den Gellershagener Bach geleitet werden. Der nördliche Teilbereich soll an die vorhandene Regenwasserkanalisation in der Schloßhofstraße/Altendorfer Straße angeschlossen werden und über die Einleitungsstelle E 3/21 ebenfalls dem Gellershagener Bach zugeführt werden. Im Rahmen der Beteiligung nach § 4(2) BauGB hat der Umweltbetrieb mitgeteilt, dass dazu keine Vergrößerung der Abflussprofile (mehr) notwendig ist.

Sofern Kanäle in privaten Wohnwegen/Stichstraßen dazu dienen, das Abwasser mehrerer Grundstücke zu sammeln und fortzuleiten, sind diese Kanäle als öffentliche Kanäle zu verlegen. Nur in Ausnahmefällen kann von Seiten der Stadtentwässerung zugestimmt werden, dass Kanäle in privaten Wohnwegen/Stichstraßen als Privatkanäle errichtet werden dürfen.

b) Sonstige Ver- und Entsorgung

Die Energie- und Wasserversorgung des Plangebiets sowie die Versorgung mit Telekommunikationsanlagen erfolgen durch Anschluss an die umliegenden Anlagen im bestehenden Siedlungsbereich. Dabei geht die Stadt davon aus, dass insgesamt eine Versorgung mit unterirdischen Leitungen/Medien erfolgt. Eine oberirdische Verlegung z. B. von Telekommunikationsanlagen ist städtebaulich nicht vertretbar. Die Straßenraumwirkung eventueller oberirdischer Leitungen in einem aktuellen Baugebiet entspricht nicht dem Stand der Technik bzw. heutigen Anforderungen an das Wohnumfeld und den Stadtraum. Daher enthält der Bebauungsplan i. W. klarstellend eine Festsetzung, dass Versorgungsleitungen zwingend unterirdisch zu verlegen sind.

Um eine wirtschaftliche Erschließung zu sichern, ist bei der Umsetzung eine angemessene Koordinierung der verschiedenen Ver- und Entsorgungsträger erforderlich. Diese sind daher frühzeitig über die geplanten Erschließungsmaßnahmen zu informieren.

Bei Anpflanzungen im Nahbereich von Versorgungsleitungen ist das DVGW-Regelwerk (GW 125) bzw. das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten.

Daraus ist z. B. abzuleiten, dass bei Abständen von über 2,5 m zwischen Baumstandort und Außenhaut der Versorgungsanlage d. R. keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Bei Abständen zwischen 1,0 m und 2,5 m ist der Einsatz von Schutzmaßnahmen vorzusehen (z. B. Einbau einer Wurzelsperre zum Schutz von Versorgungsleitungen). Bei Abständen unter 1,0 m ist eine Baumpflanzung nur in Ausnahmefällen möglich. Bei dem Einbau der Wurzelsperre ist auf jeden Fall zu beachten, dass der Abstand von 0,3 m zwischen der Wurzelsperre und der Außenhaut der Versorgungsanlage nicht unterschritten wird (erforderlicher Arbeitsraum bei der Beseitigung von Störungen). Die genannten, auf Versorgungsleitungen anzuwendenden Kriterien gelten sinngemäß auch für kreuzende Hausanschlussleitungen.

Für die Stromversorgung wird neben den zu verlegenden Leitungstrassen an voraussichtlich zwei Stellen im Norden und im Süden des Plangebiets die Errichtung von Trafostandorten erforderlich. Die dafür benötigte Fläche ist jeweils 3x5 m groß. Die Anlagen können als Nebenanlagen im allgemeinen Wohngebiet errichtet werden. Eine konkrete Festsetzung entsprechender Versorgungsflächen erfolgt daher nicht. Damit soll ein angemessener Spielraum für die straßengestalterisch günstigste Platzierung im Rahmen der Umsetzung offen gehalten werden. Gleiches gilt für voraussichtlich drei geplante Elektroladesäulen für Kfz entlang der Straßen. Für letztere sind im Rahmen der Umsetzung Gestattungsverträge mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld zu schließen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts wurden erste Überlegungen zum Energiekonzept angestellt. Danach wird eine Erweiterung der bereits vorhandenen Fernwärmeleitung an der neuen Fachhochschule in das geplante Wohngebiet parallel zur geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 im nördlichen Bereich angestrebt. Die Überlegungen hierzu haben sich im Zuge des weiteren Aufstellungsverfahrens verdichtet. Die Fernwärme bietet u. a. den Vorteil, dass aufgrund der Energiegewinnung durch die Müllverbrennungsanlage nur minimale Anteile an fossiler Energie verbraucht werden, so dass regenerative Energieerzeuger wie z. B. PV-Solaranlagen nicht noch zusätzlich verbaut werden müssten.

Alternativ zur Raumwärmeversorgung mit Fernwärme können alle weiteren Energieträger genutzt werden, die vor Ort zurzeit technisch möglich und, insbesondere auch für die künftigen Bewohner, wirtschaftlich umsetzbar sind. Nicht-fossile Energieversorgungen wie z. B. Luftwärmepumpenanlagen oder Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen wären für Mehrfamilienhäuser grundsätzlich denkbar. Soweit die Nutzung fossiler Energieträger (z. B. Stadtgas) aus den genannten Wirtschaftlichkeitsgründen unvermeidbar wäre, muss anhand einschlägiger rechtlicher Regelungen zwingend ein entsprechend berechneter Anteil aus regenerativen Energiequellen hinzugefügt werden (z. B. Photovoltaik oder Solarthermie). Solche Anlagen können sinnvoll auf den Flachdächern platziert werden, wobei die dazu getroffenen Vorgaben zu den Bauhöhen und zu Abständen von den Dachrändern zu beachten sind.

Festsetzungen zum Einsatz erneuerbarer Energien werden daher und vor dem Hintergrund des bisherigen Energiekonzepts nicht getroffen.

c) Brandschutz

Die Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes sind zu beachten. Sie werden soweit bekannt im Bestand grundsätzlich als gesichert angesehen. Aufgrund eines Abstands von nördlichen Teilbereichen des Plangebiets von mehr als 300 m zur nächstgelegenen öffentlichen Wasserversorgung sind ergänzende Maßnahmen in der Umsetzung zu treffen. Ausreichende Erschließungs- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind im Bebauungsplan durch die Festsetzungen zu den Straßen- und Wegeflächen vorgeprägt. Die Erreichbarkeit für die Feuerwehr ist über die bestehenden und neu geplanten Straßen/Wege sowie ergänzend im Rahmen der Genehmigungsplanung und Umsetzung für die konkrete Bebauung zu sichern. Die einschlägigen technischen Regeln sind zu beachten (insbesondere DVGW-Arbeitsblätter).

Für das geplante Wohngebiet wird nach den einschlägigen Regelwerken eine Löschwasserversorgung mit einer Wassermenge von 1.600 l/min (96 m³/h) für die Dauer von zwei Stunden für ausreichend gehalten.

4.4 Auswirkungen der Planung und Umweltverträglichkeit

4.4.1 Belange des öffentlich geförderten Wohnungsbaus und der sozialen Infrastruktur

Mit der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/1/36.00 wird gegenüber dem bisher geltenden Planungsrecht die Umsetzung einer größeren **Zahl an Wohnungen** vorbereitet. Dies ergibt sich durch eine Vergrößerung der Wohngebietsflächen gegenüber den Freiraumflächen (Grünzug etc.) sowie vor allem durch in sich verdichtete Bauformen. Mit der aktuellen Planung wird bedarfsgerecht durchgängig eine Siedlungsentwicklung im Geschosswohnungsbau vorbereitet. Für die Umsetzung wird ausdrücklich ein differenziertes Wohnungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen angestrebt. Ein Angebot an unterschiedlichen Wohnformen und Wohnungsgrößen in der Umsetzung soll unterstützt werden.

Für die nordöstlichen Teilflächen sieht die Projektplanung der Investorengruppe Wohnformen für Studierende vor, die voraussichtlich als Wohnheime organisiert werden. Darüber hinaus sollen hier in den künftigen Baukörpern direkt an der geplanten Stadtbahnhaltestelle auch kleinteilige Versorgungsangebote (z. B. Café, Waschbar, Fahrradladen) und untergeordnet „workspaces“ für Studierende angeboten werden (Organisation voraussichtlich durch die Wohnheimverwaltung). Vor diesem Hintergrund ist hier mit etwa 420 Wohneinheiten für Studierende zu rechnen (WA1, WA2).

Auf den verbleibenden Flächen sind diverse Wohnformen vorgesehen, die unterschiedliche Zielgruppen erreichen sollen (z. B. Familien, Paare, Einzelpersonen, ältere Menschen, Menschen mit Handicap, Mehrgenerationenwohnen, Hochschulangehörige). In der Umsetzung sind überwiegend Mietwohnungen und nur teilweise Eigentumswohnungen zu erwarten. Im Südosten an der Schloßhofstraße ist eine Spezialisierung auf „dozentisches“ Wohnen angedacht (WA3). Zielgruppe sind hier Hochschulangehörige, die ggf. nur für einige Monate oder Jahre in Bielefeld ansässig sind und für diesen Zeitraum einen gut ausgestatteten, attraktiven Wohnstandort mit sehr guter ÖPNV-Anbindung wünschen. Insgesamt werden in den Teilflächen WA3 bis WA5 etwa 280 Wohnungen erwartet.

Der Rat der Stadt Bielefeld hat zur Sicherung von bezahlbarem Mietwohnungsraum beschlossen, in Bebauungsplänen grundsätzlich 25 % der vorgesehenen Wohneinheiten – vornehmlich in Mehrfamilienhäusern – im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus mit langfristiger Mietbindung vorzusehen¹. Diese Quote wird hier auf die Teilflächen WA3 bis WA5 bezogen, da in den Teilflächen WA1 und WA2 die Umsetzung studentischen Wohnens vorgesehen ist. Zu erwarten sind damit etwa 70 öffentlich geförderte Wohnungen. Bei Bedarf kann hierzu im Rahmen der Umsetzung eine enge Abstimmung mit der Abteilung für Wohnungsbauförderung erfolgen.

Die genaue Zahl der Wohnungen ist abhängig von den letztlich realisierten Wohnungsgrößen. Die Umsetzung einer Gesamtzahl von etwa 700 Wohnungen wird als realistisch angesehen.

Die überplanten Flächen liegen im Schuleinzugsbereich der Eichendorffschule. Bei dieser **Schule** handelt es sich um eine dreizügige Grundschule, die in dem Gebäude vorhandenen 12 Klassen- sowie vier Mehrzweckräume werden für die heutigen Schülerinnen und Schüler benötigt.

¹ vgl. Drucksachen-Nrn. 1333/2014-2020 und 3992/2014-2020

Das Amt für Schule der Stadt Bielefeld prognostiziert unter Berücksichtigung der gemeldeten Kinder der relevanten Geburtenjahrgänge, schon bekannter neuer Baugebiete und des vorliegenden Quartiers eine Zahl von 343 aufzunehmenden Kindern im Schuljahr 2021/22, für die dann 14 Klassen zu bilden sind. Die Aufnahmekapazität der Eichendorffschule ist damit überschritten. Eine bauliche Erweiterung dieser Schule ist nicht möglich.

Vor der Realisierung der Wohnbebauung ist daher eine schulorganisatorische Maßnahme dergestalt notwendig, dass für die Eichendorffschule ein rechtsverbindlicher Schuleinzugsbereich gebildet wird. In dieser, vom Rat der Stadt Bielefeld zu beschließenden Rechtsverordnung wird für die Eichendorffschule ein konkretes Gebiet, welches voraussichtlich den vom Bebauungsplan betroffenen Bereich nicht umfasst, als Einzugsbereich definiert. Damit wird der grundsätzlich bestehende Anspruch auf Aufnahme in der wohnortnächsten Schule, insbesondere für die Kinder, die zukünftig im Bereich des aufzustellenden Bebauungsplanes wohnen, eingeschränkt.

Eine „Zuordnung“ des Bebauungsplangebiets zum Hauptstandort des Grundschulverbunds Wellensiek-Hoberge-Uerentrup ist dabei unproblematisch, da diese Schule über ausreichende freie Kapazitäten verfügt. Die Grundschule Babenhausen kann ebenfalls weitere Kinder aufnehmen, allerdings z. T. nicht im notwendigen Umfang. Ausreichende Kapazitäten stehen an dieser Schule erst dann zur Verfügung, wenn die Leineweberschule an einen neuen Standort umgezogen ist und die heute von der Leineweberschule genutzten Räume für die Grundschule Babenhausen zur Verfügung stehen.

Da die zusätzlichen Kinder voraussichtlich nicht an der wohnortnächsten Schule aufgenommen werden können, besitzen alle Grundschulkinder einen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten. Bei 44 Kindern ergibt das unter Berücksichtigung des aktuellen Preises für eine Monatskarte ein Mehraufwand von rd. 24.000 €/Jahr. Ferner haben die Kinder, die eine Gesamtschule besuchen, ebenfalls Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten. Für die betroffenen 11 Kinder entstehen weitere Folgekosten in Höhe von rd. 5.500 €/Jahr, so dass insgesamt mit jährlichen Folgekosten von rd. 30.000 T€ zu rechnen ist.

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der Kindergartenbezirke Schildesche 2 sowie Babenhausen. Nach zwischenzeitlichen Beratungen zur Umsetzung zwischen Stadt und Investorengruppe unter Einbindung des Amts für Jugend und Familie wird für die geplanten Wohnnutzungen der Bedarf mindestens einer zweigruppigen Kindertagesstätte gesehen. Aus Vorsorgegründen soll eine dreigruppige Kindertagesstätte bei der Planung zu Grunde gelegt werden. Eine entsprechende Einrichtung ist somit im neuen Wohnquartier unterzubringen. Das städtebauliche Konzept sieht diese an zentraler Stelle mit unmittelbarer Lage im nordöstlichen Eckbereich der Süd-Nord und West-Ost ausgerichteten Grünzüge vor. Die Anbindung ist damit fuß-/radläufig sowie auch für Kfz über die Grünzüge sowie die neuen Erschließungsstraßen (hier künftiger Verlauf der Grünwaldstraße) sehr gut gegeben. Die Freiflächen der Kindertagesstätte können damit optimal im direkten Anschluss an die öffentlichen Grünflächen angeordnet werden. In den Obergeschossen des Gebäudes sind Wohnungen vorgesehen. Die Einrichtung wird damit sehr gut in das Gesamtquartier eingebunden. Sie ist im allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässig („Anlage für soziale Zwecke“). Daher und aufgrund der in den Obergeschossen vorgesehenen Wohnungen erfolgt auch hier die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets, eine gesonderte Definition als entsprechende „Fläche für Gemeinbedarf“ wird hier nicht als sinnvoll oder erforderlich angesehen.

Auch Wohn- und/oder **Tagesangebote für ältere Menschen** können im Rahmen der Realisierung in die geplanten Gebäude integriert werden. Näheres ist im Rahmen der Umsetzung zu überlegen. Mit Blick auf die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets, das auch die Einbindung solcher Einrichtungen zulässt, werden auch dazu keine speziellen Regelungen getroffen.

4.4.2 Belange der Infrastruktur

Ausgehend von dem zukünftigen Endhaltepunkt der Stadtbahnlinie 4 und damit von der Nordostecke des Plangebiets, befindet sich in östlicher Richtung an der Dürerstraße 57 in rund 170 m Entfernung ein kleiner Lebensmittelmarkt. Die Entfernung zur Südostecke des Plangebiets liegt bei etwa 500 m. Dieser stellt das einzige Nahversorgungsangebot im Bereich Dürerstraße dar. Die örtliche räumliche Situation würde eine Ertüchtigung und gewisse Erweiterung grundsätzlich erlauben. Weitere Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen befinden sich in der Voltmannstraße, östlich des Knotenpunkts Schloßhofstraße/Voltmannstraße (Pizzeria, Apotheke, verschiedene Ärzte, Bäcker, Friseur, Optiker, Volksbank- sowie Sparkassenfiliale, Imbiss). Ein weiterer Bäcker liegt an der Einmündung der Dürerstraße in die Hainteichstraße.

Nach dem bisherigen Stand des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Bielefeld sind im Südwesten in 1.000-1.700 m Entfernung zwei zentrale Versorgungsbereiche am Zehendorfer Damm und an der Werther Straße vorhanden, der Sonderstandort Babenhauser Straße/Jöllennecker Straße liegt etwa 1.600 m nordöstlich. Alle diese Bereiche sind sowohl über das städtische Straßennetz, als auch weitgehend abseits davon durch das vorhandene Netz der Grünzüge sowohl mit dem Kfz als auch mit dem Fahrrad sehr gut zu erreichen.

Die Versorgungssituation im Umfeld wird somit i. W. als günstig bewertet. Mit Blick auf die relativ große Zahl an zusätzlichen Wohnungen im aktuell geplanten Quartier soll gleichzeitig ein gut platziertes, zusätzliches Angebot kleinteiliger Nahversorgungsfunktionen unterstützt werden. Das allgemeine Wohngebiet lässt hierfür einen angemessenen Spielraum. Räumlich ist eine Zuordnung zum geplanten Platz am künftigen Stadtbahnhaltepunkt im Nordosten zu bevorzugen. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts sind hier Ansiedlungen z. B. eines Cafés, eines Fahrradladens und einer Waschbar angedacht.

4.4.3 Belange von Sport, Freizeit und Erholung

Die mit Ausnahme der Hofstelle im Wesentlichen intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen des Plangebiets haben im Bestand nur geringe Bedeutung für die Freizeitgestaltung und Naherholung der Bevölkerung. Lediglich die Grünewaldstraße selbst wird mit Blick auf ihre bisherige Ausprägung ähnlich eines landwirtschaftlichen Wegs auch als Spazierweg etc. genutzt. Naherholungsrelevante Grünbereiche und Einrichtungen bestehen im Plangebiet im Übrigen nicht. Mit der aktualisierten Überplanung der bereits seit Langem vorgesehenen, jedoch nie realisierten Grünzüge wird deren zeitnahe Umsetzung vorgeprägt. Trotz einer Verkleinerung zugunsten der Schaffung von Wohnraum werden sie analog zur Ursprungsplanung künftig in das umgebende Netz der Grünzüge eingebunden. Darüber hinaus wird ihre künftige Parkgestaltung einschließlich der Einbindung von Spiel- und Treffpunkten das örtliche Angebot an Freiräumen für die Naherholung bereichern. Hinzu kommen zwei konkret definierte „Bewohner-Quartiersplätze“ auf privaten Flächen im Nahbereich des geplanten Studierendenwohnens sowie der vorgesehenen KiTa, die weitere Möglichkeiten für informelle Kommunikation und Freizeit bieten. Belange von Freizeit und Erholung werden somit letztlich positiv berührt.

Kinderspielflächen für 10- bis 12-jährige werden, ggf. dezentral, in die Parkanlage eingebunden. Kleinkinderspielplätze sind im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Anforderungen in unmittelbarer Wohnungsnähe voraussichtlich auf den privaten Grundstücksflächen nachzuweisen. Zur Beaufsichtigung der Kinder sind sie dort sinnvoll. Bewegungsangebote für Jugendliche, die einen größeren Aktionsradius haben, sind u. a. in Uni-/FH-Nähe auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. II/G 20 „Hochschulcampus Nord“ in Form einer multifunktionalen Sportfläche in der Umsetzung.

Für ältere Menschen und Menschen mit Handicap sind optional im Bereich des geplanten Platzes an der Stadtbahnhaltestelle, den „Bewohner-Quartiersplätzen“, in der öffentlichen Grünfläche sowie in den dezentralen Innenhöfen Treff- und Begegnungsangebote vorstellbar.

Die genannten Maßnahmen innerhalb des Plangebiets für Kleinkinder, 10- bis 12-jährige, Studierende, ältere Menschen, Menschen mit Handicap etc. sind unabhängig von der Schaffung des Planungsrechts im Zuge der Projektumsetzung zu konkretisieren. Die Bauleitplanung eröffnet den Rahmen und den Raum dafür. Das Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen oder Regelungen zur Berücksichtigung der Belange von Sport, Freizeit und Erholung wird auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nicht gesehen.



Freiraumplanung - Vorentwurf (Februar 2019, Landschaftsarchitekten Ehrig)

4.4.4 Belange der Verkehrs

a) Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung ist durch die direkte Lage an der Holbeinstraße und der Schloßhofstraße im Bestand gegeben. Insbesondere die Schloßhofstraße besitzt hier dabei Sammel-funktion und bietet in kurzer Entfernung im Süden eine Anbindung an das weiterführende, innerstädtische Straßennetz über die Voltmannstraße als eine der Hauptachsen im Bielefelder Westen. Die Dürerstraße im Nordosten führt zunächst durch ein ausgedehntes Wohngebiet und von dort in die untergeordnete Hainteichstraße als Teil des Straßennetzes von Babenhausen. Im Norden führt die Dürerstraße als gering ausgebaute Straße, abknickend in die Wittebreite, durch Außenbereiche in Richtung Babenhausen bzw. Dornberg. Neben der Kfz-Erschließung bieten die umgebenden Straßen direkte Anschlüsse an das ÖPNV-Netz sowie auch entsprechende Räume für Fußgänger und Radfahrer. Für letztere stehen im Umfeld darüber hinaus diverse Anbindungen an das städtische Netz der Fuß- und Radwege abseits der Straßen zur Verfügung.

b) Plankonzept und innere Erschließung

Das geplante neue Wohnquartier wird über innere Erschließungsstraßen an die Holbeinstraße im Süden und die Schloßhofstraße im Osten angebunden. Das damit entstehende Straßengeviert wird durch eine öffentliche Stichstraße nach Norden und eine ergänzende private Stichstraße nach Nordwesten ergänzt. Im Wesentlichen handelt es sich um eine Neuordnung der Grünewaldstraße sowie ihre Ergänzung nach Norden und nach Osten mit Anschluss an die Schloßhofstraße. Im Bebauungsplan werden im Bereich der geplanten Neubebauung nur die überwiegend 6 m breiten Fahrbahnen als Straßenflächen festgesetzt, im Nordwesten untergeordnet durch eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung als privater Anliegerweg. Im Übrigen werden die unverändert übernommenen Teilbereiche von Holbein- und Grünewaldstraße als Straßenflächen definiert. Straßenbegleitende Stellplatzflächen und durchgängig mindestens 2,5 m breite parallele Gehwege werden überlagernd innerhalb des allgemeinen Wohngebiets durch entsprechende Festsetzungen von Flächen, die mit spezifischen Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind sowie durch entsprechende Festsetzung von Flächen für ebenerdige Stellplätze gesichert. Für diese Stellplätze ist aus Umweltsicht grundsätzlich eine Gestaltung mit wassergebundenen Oberflächen wünschenswert. Aufgrund ihrer Lage im öffentlichen Raum erfolgen dazu jedoch keine verbindlichen Vorgaben, hier soll ein angemessener Gestaltungsspielraum gewahrt werden.

An die festgesetzten Straßenflächen binden insbesondere im Westen des Plangebiets Tiefgaragen an, die der Unterbringung des ruhenden Verkehrs für einen Großteil des Gesamtquartiers dienen. Die hier teils zurückgesetzt vorgesehenen Gebäude werden über Wohnwege für Fußgänger und Radfahrer an die öffentlichen Verkehrsflächen angebunden. An zwei markanten Stellen werden private Quartiersplätze für die Bewohner und ihre Anbindungen an das umgebende Verkehrsnetz festgesetzt. Diese sollen Raum bieten für „halböffentliches“ Leben im Quartier, als Treffpunkte und als belebte und gleichzeitig sichere „Spielräume“ für die Kommunikation der Bewohner.

Auch die in den Grünflächen zu erwartenden Fuß-/Radwege werden eine Erschließungsfunktion nicht nur im Gesamtnetz der Grünzüge in Bielefeld, sondern auch innerhalb des neuen Wohnquartiers übernehmen. Dies wird durch die dezentral verteilten Verknüpfungen zwischen Straßen und Grünflächen im Norden unterhalb der geplanten Stadtbahnverlängerung, im zentralen Bereich am Verknüpfungspunkt Grünzug/Grünewaldstraße und im Süden bei der Querung Grünzug/Holbeinstraße unterstützt.

Im Norden besteht für Fußgänger und Radfahrer dabei auch ein direkter Anschluss an den nach dem Bebauungsplan Nr. II/G 21 vorgesehenen Fuß-/Radweg in Ost-West-Richtung zwischen Dürerstraße und den Hochschulen. Hierüber wird gleichzeitig die geplante neue Stadt-

bahnhaltestelle auf kurzem Weg erreicht. Am geplanten Stadtbahnhaltepunkt soll ein öffentlicher Platz entwickelt werden, der mit dem hier nach dem städtebaulichen Konzept vorgesehenen Schwerpunkt des Studierendenwohnens sowie der Platzierung kleinteiliger Nahversorgungsfunktionen direkt am Stadtbahnhaltepunkt korrespondiert.

Ein weiterer, über eine Fläche für Gehrechte zugunsten der Öffentlichkeit zu belastende Fläche gesicherter Fußweg bietet eine direkte Vernetzung zwischen diesem geplanten Platz, dem Nordteil der neuen Erschließung sowie der Schloßhofstraße im direkten Gegenüber eines von Osten ankommenden Fuß-/Radwegs.

Durch die getroffenen Festsetzungen werden die Verkehrsbelange des Plangebiets umfassend und mit einem deutlichen Schwerpunkt auf einem attraktiven Netz und Raum für Fußgänger und Radfahrer gesichert.



Städtebauliches Konzept - Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer (März 2019)

c) Öffentlicher Personennahverkehr

Der vorhandene Siedlungsbereich ist an die bestehende Buslinie 25/26 über die Haltestellen Altdorfer Straße und Leiblstraße in ca. 200-300 m Fußwegentfernung zum Plangebiet angebunden. Diese Linien verbinden werktags im 10-Minutentakt das Siedlungsgebiet Dürerstraße über den Bielefelder Westen mit der Innenstadt, dem Jahnplatz und weiter mit den dicht besiedelten Bereichen Mitte und Heepen (Linie 26) bzw. Baumheide (Linie 25). Abends bis gegen 23 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen fahren diese Linien alle 15 Minuten. Bis zum Betriebschluss gegen 0:30 Uhr wird ein Halbstundentakt angeboten.

Die Linie 31 verbindet das Plangebiet mit der Universität und dem dortigen Stadtbahn-Verknüpfungspunkt (Linie 4), mit den weiteren Stadtbahn-Verknüpfungspunkten Babenhausen Süd (Linie 3), Schildesche und Deciusstraße (jeweils Linie 1). Hierbei werden mit dem Versorgungsbereich Babenhausen Süd und dem Schildescher Ortskern auch Geschäftsstandorte und einwohnerstarke Wohngebiete erschlossen. Die nächstgelegene Haltestelle Schneiderstraße der Linie 31 liegt in ca. 400 m Luftlinienentfernung.

In den Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und vor Feiertagen wird das Gebiet durch die Nachtbuslinie N2 über die Haltestelle Am Brodhagen in ca. 500 m Entfernung erschlossen. Diese ergänzt das Tagesnetz an ihren Betriebstagen um ein Verkehrsangebot rund um die Uhr.

Mit der geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 über die heutige Endhaltestelle Lohmannshof hinaus zum Campus Lange Lage sowie weiter zur Endhaltestelle Schloßhofstraße erhält das Siedlungsgebiet Grünewaldstraße eine zusätzliche Erschließung mit der Stadtbahn sowie eine dicht getaktete Verbindung zum Campus Lange Lage, zur Fachhochschule, zur Universität und weiter zum Hauptbahnhof, Jahnplatz und Rathaus. Für die zu erwartende, erhebliche Anzahl von etwa 700 Wohnungen, davon etwa 420 Wohnungen für Studenten, ist dies eine neue leistungsstarke Direktverbindung.

Damit weist das Plangebiet insgesamt eine gute Ausgangslage für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen auf. Ausschlaggebend für die Nutzung des ÖPNV sind u. a. attraktive, direkte, sichere und beleuchtete Rad- und Fußwegebeziehungen zu den nächstgelegenen Haltestellen an der Schloßhofstraße und Dürerstraße sowie zur zukünftig geplanten Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 4 im Bereich Schloßhofstraße/Dürerstraße. Derartige attraktive Wegeverbindungen werden durch die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans vorgeprägt. Die genaue Gestaltung, einschließlich insbesondere der zielgerichteten Beleuchtung, ist im Rahmen der Umsetzung zu konkretisieren.

Die vorgesehene Innenentwicklung im Siedlungsbestand trägt dazu bei, vorhandene und geplante Infrastrukturen besser auszulasten. In Bezug auf die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 werden dadurch weitere Fahrten in Gegenlastrichtung auf der geplanten Stadtbahnlinie generiert.

Am geplanten Stadtbahnhaltepunkt wird ein Technik- und Sozial-Gebäude für die Stadtbahn benötigt. Dieses war im Bebauungsplan Nr. II/G/21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ als freistehender Baukörper südöstlich der Haltestelle vorgesehen. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung soll es im Erdgeschoss in einen der Baukörper der Teilfläche WA1 des allgemeinen Wohngebiets einbezogen werden. Zur Absicherung und Ausgestaltung werden voraussichtlich vertragliche Regelungen zwischen Stadt und Investorengruppe erfolgen.

In der Gesamtschau ist bereits im Bestand eine sehr gute ÖPNV-Anbindung gegeben (überwiegend 10-Minuten-Takt), die durch die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 noch weiter verbessert werden wird.

d) Mobilitätskonzept

Begleitend zum aktuellen städtebaulichen Konzept ist ein erstes Mobilitätskonzept entwickelt und im Zuge des Aufstellungsverfahrens fortentwickelt worden. Es basiert auf den oben dargelegten Rahmenbedingungen der äußeren Erschließung, die sehr gute Voraussetzungen vor allem auch für **Fußgänger und Radfahrer** sowie **Nutzer des ÖPNV** bieten.

Mit Blick auf die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ist nach dem Bebauungsplan Nr. II/G 21 schon die Neuordnung des Knotenpunkts Schloßhofstraße/Dürerstraße als Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Als Umsteigepunkt zwischen Stadtbahn und Bus sind dabei bereits zusätzliche Bushaltestellen im Zuge der Buslinien 25/26 vorgesehen. Nach der vorliegenden Planung sollen diese neuen Bushaltestellen in der Richtung stadteinwärts weiter nach Norden und damit näher an den künftigen Stadtbahnhaltepunkt sowie den hier vorgesehenen, öffentlichen Platz verlagert werden. Damit wird gleichzeitig im weiteren Verlauf der Schloßhofstraße nach Süden Raum frei, um ein gewisses **Angebot an P+R-Parkplätzen** in Längsaufstellung unterzubringen. Weitere solche Plätze können im direkten Umfeld des künftigen Kreisverkehrs verortet werden.

Damit kann ein Angebot von insgesamt 16 P+R-Parkplätzen im Nahbereich des künftigen Stadtbahnhaltepunkts vorgesehen werden. Der Empfehlung aus dem politischen Raum, eine solche geordnete Parkmöglichkeit in gewissem Umfang zu schaffen, kann damit nachgekommen werden.

Im weiteren südlichen Verlauf der Schloßhofstraße, in direkter Nachbarschaft der schwerpunktmäßig für das „Dozenten-Wohnen“ vorgesehenen Teilfläche WA3 des allgemeinen Wohngebiets sind darüber hinaus 6 Stellplätze für **Car-Sharing** vorgesehen, ebenfalls in Längsaufstellung. Damit wird ein zeitgerechtes, zusätzliches Angebot für den motorisierten Individualverkehr eingebunden. Anhand aktueller Beispiele ist davon auszugehen, dass hierbei **Elektrofahrzeuge** zum Einsatz kommen werden und die Stellplätze somit mit entsprechenden Ladestationen ausgestattet werden.

Die dargelegten Flächen für P+R-Parkplätze und für Car-Sharing-Stellplätze werden die westlichen Randflächen der Parzelle der Schloßhofstraße in Anspruch nehmen. Um den vorgesehenen Gehweg entlang der Schloßhofstraße unterzubringen ist daher eine gewisse Erweiterung der Straßenparzelle in das vorliegende Plangebiet hinein erforderlich. Diese wird in diesem Bebauungsplan durch entsprechende ergänzende Festsetzung als öffentliche Straßenfläche gesichert.

Zur weiteren Förderung der **Elektromobilität** ist neben dem entsprechenden Car-Sharing-Angebot die Aufstellung von Elektro-Ladesäulen entlang der geplanten Erschließungsstraßen vorgesehen. Die Stadtwerke Bielefeld haben einen ersten Vorschlag zur Errichtung von drei Ladsäulen vorgelegt. Weitere solche Angebote sind in den geplanten Tiefgaragen angedacht (s. u.). Für Anlagen entlang der Straßen sind entsprechende Gestattungsverträge mit dem Amt für Verkehr der Stadt Bielefeld zu schließen.

Der **ruhende Kfz-Verkehr** wird im Plangebiet überwiegend in sechs Tiefgaragen unter und zwischen den geplanten Wohngebäuden sowie straßenbegleitend ebenerdig bei gleichzeitiger alleearter Bepflanzung untergebracht.

Seit dem 01.01.2019 gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Bielefeld. Für die geplanten Wohnnutzungen sind je nach Wohnform demnach Stellplatzschlüssel von 1:1, 1:2 und 1:6 anzusetzen. Der Stellplatzschlüssel von 1:6 bezieht sich dabei auf die Bereiche, für die Studierendenwohnen und Wohnen für sonstige Hochschulangehörige vorgesehen ist. Nach dem letzten Stand des städtebaulichen Konzepts sind dort knapp 200 Stellplätze in Tiefgaragen vorgesehen sowie gut 200 oberirdisch entlang der Straßen für Anwohner, aber auch Besucher, Pflegedienste, Lieferanten etc. Es wird vor diesem Hintergrund erwartet, dass die letztlich in den einzelnen Bauantragsverfahren nachzuweisenden Stellplatzschlüssel deutlich übererfüllt werden.

Mit der moderaten Einbindung von Stellplätzen in das städtebauliche Konzept wird dem Umstand Rechnung getragen, dass insbesondere die universitätsnahen künftigen Anwohner durch die dargelegten, umfassenden multimodalen Verkehrsangebote hier zum Wechsel vom Auto weg (Verknappung), auf alternative Mobilitätsmittel (Fahrrad, E-Bike, Roller, Segway, Car-Sharing, Bus, Stadtbahn, Bundesbahn) motiviert werden sollen.

Die getroffenen Ansätze werden hier nicht nur als wünschenswert, sondern auch als realistisch angesehen. Die Belange des ruhenden Verkehrs werden auf dieser Grundlage im Bebauungsplan angemessen berücksichtigt. Der konkrete Nachweis ist außerhalb der Bauleitplanung auf Ebene der Genehmigungsplanung zu jedem einzelnen Vorhaben zu erbringen.

Die geplanten **Gehwege** entlang der Straßen wie auch die straßenunabhängigen **Fuß- und Radwege** sind in großzügiger Breite vorgesehen. Sie sollen attraktiv, sicher und barrierefrei gestaltet und beleuchtet werden. An den Querungen der Holbein- und der Grünwaldstraße sind Verengungen der Fahrbahn vorgesehen, die den Schwerpunkt des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs betonen und insgesamt zur Verkehrsberuhigung beitragen sollen.

Für den **ruhenden Fahrradverkehr** sollen neben den in den Gebäuden vorzusehenden Fahrradabstellmöglichkeiten dezentral vor einzelnen Hauseingängen in ausreichender Anzahl Fahrradabstellplätze mit Bügeln zum Anschließen der Fahrräder angeordnet werden. Darüber hinaus ist im Bereich des schwerpunktmäßigen Studierendenwohnens die Unterbringung von „Fahrradgaragen“ mit abschließbaren Fahrradboxen und individueller Zugangskontrolle in den jeweiligen Untergeschossen für 50 % der geplanten Studierendenwohnungen eingeplant.

Es wird damit ein deutlicher Beitrag zur multimodalen Verkehrsversorgung vorgeprägt.

e) Verkehrsgutachten

Mit Blick auf die vergleichsweise hohe Zahl an zu erwartenden neuen Wohnungen (etwa 700) ist mit einer relevanten Erhöhung des Kfz-Aufkommens im Umfeld des Plangebiets zu rechnen. Zur Prüfung der Verträglichkeit ist daher ein Verkehrsgutachten eingeholt worden (Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan II/1/36.00 in Bielefeld, IVV Aachen, September 2018). Geprüft wird insbesondere der Umfang des zu erwartenden Zusatzverkehrs, auch als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung der entsprechend zu erwartenden Verkehrslärmsituation sowie die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte im Umfeld.

Die Stadt Bielefeld verfügt über ein aktuelles Verkehrsmodell für den Analyse-Zustand 2015/2017 und für den Prognosehorizont 2030. Dieses wird hier als angemessene Grundlage angesehen, um die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen durch die Planung im relevanten Umfeld belastbar zu bewerten.

Demnach hat der Gutachter die heutige Verkehrsbelastung im Bereich der Grünwaldstraße sowie die zukünftige Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2030 ohne und mit der vorliegenden Planung ermittelt und dargestellt (Analyse-Fall / Prognose-Null-Fall - P0 / Prognose-Mit-Fall - PM).

Die Daten des Analyse-Falls basieren auf der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2015 sowie Erhebungen an 93 Zählstellen in den Jahren 2015-2017. Die Daten sind nach anerkannten Methoden geeicht und als gesamtstädtisches Verkehrsmodell (Verkehrsplanningssystem VENUS) aufbereitet worden.

Der Prognose-Null-Fall ist auf dieser Grundlage unter Berücksichtigung der für 2030 zu erwartenden Strukturdaten in Bielefeld hochgerechnet worden (Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung). Allgemeine Ansätze zu einem sich ändernden Mobilitätsverhalten sind dabei eingeflossen. Weiterhin sind gesamtstädtisch relevante, bis 2030 zu erwartende Änderungen im Netz der Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt worden. Darüber hinaus wird der durch die zusätzlich geplanten Nutzungen im Bereich der Hochschulen zu erwartende Verkehr mit angesetzt.

Der Prognose-Mit-Fall umfasst den Prognose-Null-Fall zuzüglich der gutachterlichen Abschätzung des zusätzlichen Verkehrs aus dem geplanten Wohnquartier. Dabei wird die als realistisch angesehene Gesamtzahl von 700 Wohnungen bei anteilig 420 Wohnungen für Studierende und weiteren 280 Wohnungen im sonstigen Geschosswohnungsbau zu Grunde gelegt. Für das Studierendenwohnen setzt der Gutachter im Sinne eines konservativen Ansatzes „auf der sicheren Seite“ trotz der örtlich sehr guten, Kfz-unabhängigen Anbindung des Hochschulbereichs einen MIV-Anteil von 30-40 % an (MIV = motorisierter Individualverkehr). Für den übrigen Geschosswohnungsbau geht der Gutachter unter Berücksichtigung der sehr guten ÖPNV-Anbindung sowie vorliegender Erkenntnisse über den MIV-Anteil im Stadtteil Dornberg insgesamt von einem MIV-Anteil von 40-50 % aus. Die weiteren Überlegungen zum oben dargelegten, multimodal ausgerichteten Mobilitätskonzept sind im Sinne eines konservativen Ansatzes „auf der sicheren Seite“ aber nicht einbezogen worden.

Im Ergebnis zeigt sich bei dem Vergleich von P0 und PM folgendes Bild der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) für die relevanten Straßen im Umfeld:

- Dürerstraße -100 bis +300 Kfz DTV
- Schloßhofstraße +500 bis +1.700 Kfz DTV
(zwischen Dürerstraße und Voltmannstraße)
- Voltmannstraße +400 Kfz DTV
(westlich Schloßhofstraße)
- Voltmannstraße +600 Kfz DTV
(östlich Schloßhofstraße)
- Grünewaldstraße +500 bis +800 Kfz DTV
- Cranachstraße +/-0 Kfz DTV
- Holbeinstraße + 500 Kfz DTV

Eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist konkret für den Knotenpunkt Schloßhofstraße/Voltmannstraße als erforderlich angesehen worden. Diese wurde nach dem sogenannten „HBS-System“ durchgeführt. Dabei werden die einzelnen Knotenpunktarme hinsichtlich der jeweiligen prognostizierten Wartezeiten und Rückstaulängen mit den Qualitätsstufen A bis F bewertet, die analog zu den Schulnoten 1 bis 6 gesehen werden können. Die schlechteste Bewertung einer Fahrbeziehung bestimmt dabei die Gesamtbewertung des Knotenpunkts. Der Gutachter stellt für den Knotenpunkt Schloßhofstraße/Voltmannstraße auf Grundlage des PM, das heißt anhand des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in 2030 nach vollständiger Umsetzung des aktuell geplanten Wohngebiets die Qualitätsstufe (QSV) B und damit eine gute Verkehrsqualität fest. Der Knotenpunkt ist und bleibt somit deutlich leistungsfähig. Vor diesem Hintergrund kommt der Gutachter zu dem Schluss, dass die Abwicklung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmengen an den angrenzenden Knotenpunkten problemlos abgewickelt werden kann.

Daneben hält der Gutachter folgende Ergebnisse und Empfehlungen fest:

„Im Mittel ergeben sich für das Baugebiet zusätzlich ca. 2.000 Kfz-Fahrten/Tag (jeweils 1.000 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr). Dabei fließen rund 1.100 Kfz-Fahrten/Tag über die nördliche Erschließung. Rund 1.000 Kfz-Fahrten werden über die Grünewaldstraße im Süden und über die Holbeinstraße abgewickelt. Die Quell- und Zielverkehrsfahrten des Baugebietes sind zu 90% in Richtung Süden gerichtet.

Die Mehrbelastungen im Bereich der Dürerstraße, Wittebreite und Grünewaldstraße sind gering und kaum spürbar. Auch auf der Voltmannstraße sind nur geringe Verkehrszunahmen zu erwarten. Die Schloßhofstraße muss im Bereich zwischen Dürerstraße und Voltmannstraße Mehrbelastungen von bis zu 1.700 Kfz am Tag hinnehmen.

Der Knoten Schloßhofstraße/Voltmannstraße ist trotz der zusätzlichen Belastungen durch das Baugebiet als Kreisverkehr weiterhin mit einer guten Verkehrsqualität mit geringen Wartezeiten ausgestattet. Die zu erwartenden Staulängen sind gering, ein Hineinreichen der Staulängen der wartenden Fahrzeuge bis in die benachbarten Knoten ist auch in Spitzenzeiten nicht zu erwarten.

Bei den zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Schloßhofstraße sind die Ausbaurichtlinien nach RAS06 als Sammelstraße zu beachten. Der Radverkehr kann bei Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden. Bei Tempo 50 sind beidseitig Schutzstreifen anzulegen. Entsprechende Querungshilfen für Fußgänger zum Gehweg auf der östlichen Seite (nördlich der Altdorfer Straße) sind einzuplanen.“

„Aus verkehrlicher Sicht ist das Vorhaben in der geplanten Form grundsätzlich umsetzbar. Die Verkehrszunahmen durch das Bauvorhaben (plus 2.000 Kfz DTV) auf sämtlichen Straßen im Umfeld des Bauvorhabens sind als gering, verkehrlich unkritisch und umfeldverträglich zu bewerten.“

Die einbezogenen Rahmenbedingungen und getroffenen Annahmen werden als sinnvoll und folgerichtig erachtet, der Bewertung des Gutachters wird gefolgt. Die verkehrlichen Belange werden im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung somit angemessen berücksichtigt.

4.4.5 Belange des Immissionsschutzes

Aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes sind nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand folgende Aussagen über ggf. relevante Emissionsquellen zu treffen, wobei für die zu erwartende Verkehrslärsituation im Plangebiet und im Umfeld auf das dazu eingeholte Schallgutachten zurückgegriffen wird (Lärmgutachten Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 „Wohnquartier Grünewaldstraße“, Bielefeld, afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See, September 2018):

Straßenverkehr und Stadtbahn - Einwirkungen auf das Plangebiet

Das Plangebiet wird Verkehrslärmeinwirkungen aus den umgebenden Straßen sowie der künftigen Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 ausgesetzt sein. Diese prognostiziert der Schallgutachter in Bezug auf den Straßenlärm anhand der im Verkehrsgutachten ermittelten Kennwerte und in Bezug auf den Schienenlärm nach den Planungen für den Neubau der Stadtbahntrasse im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. II/G 21.

Im Ergebnis sind die höchsten Werte jeweils im Nordosten, im Umfeld der geplanten Endhaltestelle „Schloßhofstraße“ der Stadtbahnlinie 4 zu erwarten. Sie liegen hier tags bei bis zu 70 dB(A). An den künftigen Fassaden der Wohnbebauung ermittelt der Gutachter im Nordosten (WA1) maximal 68 dB(A), im zentralen nördlichen Bereich (Norden von WA4) maximal 63 dB(A) und im Nordwesten (Norden von WA5) maximal 61 dB(A). Den niedrigsten Tag-Wert von 40 dB(A) ermittelt der Gutachter für den südwestlichsten Bereich zwischen der bestehenden Bebauung an der Cranachstraße und der Grünewaldstraße. Für die Nachtzeit werden ohne Berücksichtigung der geplanten Gebäude nahezu im gesamten Plangebiet Beurteilungspegel von mehr als 45 dB(A) prognostiziert. Die Orientierungswerte in Bezug auf Verkehrslärm von 55/45 dB(A) tags/nachts für allgemeine Wohngebiete gemäß DIN 18005 sowie die Schwelle der potentiellen Gesundheitsgefährdung von $\geq 65/55$ dB(A) tags/nachts werden teilweise deutlich überschritten. Die Auslöseschwelle 70/60 dB(A) wird im Nordosten des Plangebiets erreicht, an den künftig zu erwartenden Gebäudefassaden jedoch bereits um mindestens 2 dB(A) unterschritten. Die Lärmbelastung ist hier danach im Nordosten hoch bis sehr hoch.

Auf Grundlage der Prognoseergebnisse schlägt der Schallgutachter die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen vor, hier in Form der Vorgabe zur Gewährleistung nutzungsbezogenen verträglicher Innenraumpegel auf Grundlage der Richtlinie VDI 2719. Der Schallgutachter empfiehlt, im Rahmen der Festsetzung des passiven Schallschutzes für die Gebäudeseiten entlang der geplanten Stadtbahntrasse und der Schloßhofstraße auch Vorgaben zur baulichen Abschirmung von Freisitzen (Terrassen/Balkone) zu treffen („Lärmschutzzone Außenraum“).

Die entsprechenden Festsetzungen werden in den Bebauungsplan einbezogen. Im Norden werden dabei auch Vorgaben zu einer „eigenabschirmenden“ Grundrissgestaltung gemacht. Um eine energetisch und mit Blick auf den Wohnwert sinnvolle Ausrichtung von Wohnräumen in Richtung Süden dennoch zu ermöglichen und zur Berücksichtigung der im Bereich des künftigen Stadtbahnhaltepunkts zu erwartenden Studierendenwohnheims, regelt eine Ausnahme festsetzung, dass anstelle der eigenabschirmenden Grundrissgestaltung schallgedämmte Lüftungseinrichtungen zur Sicherung verträglicher Innenpegel zugelassen werden können. Weiterhin wird in den Festsetzungen klargestellt, dass der maßgebliche Innenschallpegel von Schlafräumen bei teilgeöffneten Fenstern eingehalten werden muss und dass andernfalls schallgedämmte Lüftungssysteme einzubauen sind. Auch wird dort darauf hingewiesen, dass Aufenthaltsräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer wie Schlafräume zu beurteilen sind. Dies besitzt insbesondere im WA1 Bedeutung, wo im Rahmen der Umsetzung das o. g.

Studierendenwohnheim mit entsprechenden Einzimmerwohnungen o. ä. zu erwarten ist. In der Gesamtschau können auf Grundlage der Festsetzungen in den geplanten Gebäuden einschließlich der Freisitze gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.

Grundsätzlich empfiehlt der Gutachter für die „Lärmschutzzone Außenraum“, Wohnungsgrundrisse so auszurichten, dass besonders schutzbedürftige Wohnräume, wie Kinderzimmer, zur lärmabgewandten Seite angeordnet werden.

Es wird ausdrücklich festgehalten, dass in den Nachtzeit nicht von einer schützenswerten Nutzung im Außenraum ausgegangen werden muss.

Aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. größerer Abstand der Bebauung zur geplanten Stadtbahntrasse bzw. zur Schloßhofstraße, Schallschutzwälle oder -wände) werden nicht getroffen, da sie aus städtebaulichen Gründen in dem hier gegebenen, zusammenhängenden Siedlungsbereich nicht vertretbar sind (Stichworte Wohnraumbedarf sowie Barrierewirkung und Gefahr der Verödung des angrenzenden öffentlichen Raums bei zu großen Anlagen). Die zu erwartende Verlärmung entspricht typischen Situationen innerhalb eines städtischen Siedlungskontexts.

Die vom Gutachter angesetzten Rahmenbedingungen und die Methodik werden als angemessen und sachgerecht angesehen. Die daraufhin getroffenen Festsetzungen werden in der vorliegend geplanten siedlungsstrukturellen Lage als geeignet angesehen, um die Lärmschutzbelange der künftigen Bewohner und Nutzer zu berücksichtigen.

Straßenverkehr - Auswirkungen durch die Neuplanung

Durch den vorliegenden Bebauungsplan wird die bereits seit langer Zeit angestrebte, weitere Siedlungsentwicklung innerhalb des Plangebiets reaktiviert. Dabei wird gegenüber der Ursprungsplanung eine relevante Nachverdichtung vorbereitet. Vor diesem Hintergrund sind die zu erwartenden Auswirkungen auf das Umfeld durch den mit der Planung zusätzlich zu erwartenden Verkehr zu betrachten. Im Schallgutachten wurden diese ebenfalls auf Grundlage der im Verkehrsgutachten ermittelten Kennwerte prognostiziert. Der Gutachter hält dazu fest:

„Prüfung des Neubaus der Erschließungsstraßen nach 16. BImSchV

Der Bebauungsplan schafft das Baurecht für die neu zu bauenden Erschließungsstraßen. Es wird angenommen, dass die Grünwaldstraße so ausgebaut wird, dass hier von einer wesentlichen Änderung der Straße auszugehen ist. Zusätzlich wird angenommen, dass auf den Erschließungsstraßen und der Grünwaldstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und die Straßen gepflastert sind. Es ist nachzuweisen, dass von den neu zu bauenden Erschließungsstraßen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete an den bestehenden Gebäuden eingehalten werden.

Die nächstgelegene Bestandsbebauung liegt östlich der Grünwaldstraße. Die Geräuschimmissionen der neu zu bauenden Erschließungsstraßen und der Grünwaldstraße unterschreiten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags um 2 dB. An den Westfassaden der Gebäude Grünwaldstraße 2, 8 und 14 kann es zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts der 16 BImSchV (49 dB(A)) um 1 dB kommen. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Grünwaldstraße mit einer Straßenoberfläche in Asphalt auszubauen. Damit werden dann die Grenzwerte sowohl tags als auch nachts eingehalten. Es sind dann keine Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor dem Straßenlärm der neu zu bauenden Straßen erforderlich. Am Tag wird an allen Bestandsgebäuden bis auf den Westfassaden der Gebäude an der Grünwaldstraße der Orientierungswert der DIN 18005 tags von 55 dB(A) eingehalten. In der Nacht kommt es ebenfalls nur an diesen Fassaden zu Überschreitungen des Orientierungswertes der DIN 18005 nachts von 45 dB(A) um 2-3 dB, wenn die Grünwaldstraße auch zukünftig mit einem Asphaltbelag ausgebaut wird.

Verkehrslärmänderung im öffentlichen Straßenraum durch die Planung

Durch die Verkehrszunahme auf der Dürerstraße und der Schloßhofstraße kommt es an den Gebäuden an den Straßen zu Pegelerhöhungen durch Verkehrslärm um ca. 1 dB. Schon im Bestand liegen die Beurteilungspegel an den beiden Straßen tags über 59 dB(A) und nachts über 49 dB(A) (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV). Damit liegen die Beurteilungspegel schon heute über den Orientierungswerten der DIN 18005 und je nach Abstand zu den Straßen über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Allerdings sind auch mit dem Plangebiet die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts noch um mindestens 8 dB tags und 5 dB nachts unterschritten. In der Voltmannstraße wird durch den Zusatzverkehr die Verkehrslärmemission nicht mehr erhöht.“

Im Ergebnis werden die Ansätze und Ergebnisse zum sogenannten „planinduzierten“ Verkehrslärm als nachvollziehbar und die daraufhin prognostizierte Immissionssituation im umgebenden, städtischen Umfeld als vertretbar erachtet. Neben dem empfohlenen Ausbau der Grünwaldstraße mit Asphalt-Fahrbahn wird kein Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen dazu gesehen.

Im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr können ggf. Luftschadstoffe wie Stickstoffmonoxid/Stickstoffdioxid, Benzol, Staub-PM₁₀ und Ruß im Rahmen der Bauleitplanung Bedeutung erlangen. Auf Grund der örtlichen Rahmenbedingungen mit innerem Grünzug und Anbindung an die freie Landschaft ist hier bislang keine Relevanz erkennbar.

Gewerbliche Nutzungen

Im Plangebiet und in seiner näheren Umgebung sind keine relevanten gewerblichen Nutzungen bekannt oder geplant. Eine Immissionsproblematik bzw. eine Relevanz von Belangen des Störfallschutzes ist bislang nicht erkennbar.

Landwirtschaft

Landwirtschaftlich betriebene Hofstellen mit Viehhaltung als relevante Geruchsemitter sind im relevanten Umfeld des Plangebiets nicht bekannt. Einwirkungen aus den nördlich benachbarten, intensiv genutzten Ackerflächen, insbesondere Staub-, Geruchs- und Geräuschimmissionen zu Vegetationsbeginn und zum Zeitpunkt der Ernte, sind im ortsüblichen Maß hinzunehmen.

Art der Nutzung

Innerhalb des Plangebiets ist ein *allgemeines Wohngebiet* (§ 4 BauNVO) festgesetzt. Aufgrund der angestrebten Hauptausrichtung „Wohnen“ sind in der Gesamtbetrachtung für das Plangebiet selbst und auch für das ebenfalls durch Wohnen geprägte Umfeld keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten.

4.4.6 Belange der Belichtung und Besonnung

Bei der geplanten Wohnbebauung im sogenannten Geschosswohnungsbau spielen die Ausrichtung der Gebäude zu den Straßenzügen und untereinander eine große Rolle. Die nach dem städtebaulichen Konzept hier vorgesehene Baustruktur stellt sich trotz der angestrebten, stärkeren Verdichtung als relativ locker dar. Insbesondere in Nord-Süd-Richtung werden, vor allem in den Bereichen der geplanten Innenhöfe, große Abstände gewahrt. Diese liegen weit überwiegend über der hier ausgesprochenen umweltfachlichen Empfehlung des 1,8fachen Abstands zwischen schattenwerfender Kante und nächstgelegener Fassade.

Um eine klare Bewertung der anhand des städtebaulichen Konzepts im Plangebiet selbst sowie auch im Umfeld zu erwartenden Verschattungssituation zu erlangen, ist ein entsprechendes Verschattungsgutachten eingeholt worden (Wohnquartier Grünwaldstraße, Verschattungsgutachten, licht|raum|stadt|planung gmbh, Wuppertal, September 2018).

Vorab ist festzuhalten, dass keine verbindlichen Grenzwerte für die Verschattung vorliegen. In der DIN 5034 finden sich jedoch Hinweise für die Mindestbesonnung von Wohnräumen. Der Vergleich einer zu erwartenden Verschattungssituation mit diesen Werten hat sich in der Praxis an vielen Stellen bewährt. Er wird auch hier als angemessene Art der Beurteilung angesehen. Der Gutachter hat unter Berücksichtigung der geografischen Position des Plangebiets, der örtlichen Topografie, der bestehenden Bauvolumina in der Nachbarschaft sowie der nach dem städtebaulichen Konzept geplanten Bebauung eine digitale, dreidimensionale Simulation des Untersuchungsbereichs erstellt. In diese Simulation wurde die zu erwartende Besonnung an den nach der DIN 5034 benannten Stichtagen (17. Januar; 21. März/23. September) einbezogen. Nach der DIN soll die Besonnungsdauer am 17. Januar mindestens 1 Stunde betragen und am 21. März/23. September jeweils mindestens 4 Stunden.

Belichtung und Besonnung innerhalb des Plangebiets

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich für alle der zu prüfenden geplanten Gebäude ausreichende Besonnungsverhältnisse einstellen. Die Geschossigkeiten und Abstände der Gebäude untereinander bieten jeweils lange Zeitfenster für die potenzielle (= wetterabhängige) Einwirkung direkten Sonnenlichts auf den Ost-, Süd- und Westfassaden. Die minimalen Besonnungszeiten der DIN 5034 werden sowohl im Januar, als auch im März/September nicht nur eingehalten, sondern deutlich überschritten. Die vorbereitete Besonnungssituation im Plangebiet selbst wird somit nicht nur als verträglich, sondern als ausdrücklich positiv bewertet. Es bestehen positive Voraussetzungen zur Nutzung von aktiver und passiver Solarenergie.

Belichtung und Besonnung im Umfeld

Im Ergebnis der Verschattungsstudie verschlechtert sich die Sonneneinstrahlung im Umfeld gegenüber der Bestandssituation nur geringfügig. Gegenüber der unverbauten Sicht werden die Besonnungszeiten kaum merklich eingeschränkt. Die geplante Bebauung verursacht somit keinerlei unzulässige Verschattung der bestehenden Bebauung. Die mit der vorliegenden Planung vorbereitete Situation wird somit als deutlich verträglich mit der Nachbarschaft bewertet.

Aufgrund der Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts in Detailspekten zu Gebäudestellungen und Bauhöhen und der entsprechenden Anpassungen des Nutzungsplans ist im Februar 2019 eine Rückkopplung mit dem Verschattungsgutachter erfolgt. Dieser stellt dazu fest, dass nach ersten Abschätzungen die Veränderungen an Architektur und Städtebau zu keiner wesentlichen Änderung der Ergebnisse des Verschattungsgutachtens führen. Am wenigsten wird sich danach die Situation für die umliegende Bestandsbebauung ändern. Eine entsprechende Fortschreibung des Verschattungsgutachtens wurde eingeholt und liegt mit Stand März 2019 vor. Die erste Einschätzung des Verschattungsgutachters vom Februar 2019 hat sich dabei bestätigt. Die Verschattung innerhalb des neuen Quartiers wird sich an einigen Stellen geringfügig erhöhen, was aber nicht zu einer Unterschreitung der aktuellen Vorschriften und Normen führen wird.

4.4.7 Belange des Klimas

Die Freiflächen des Plangebiets liegen nach dem Online-Kartendienst der Stadt Bielefeld in einem Bebauungsgebiet mit einer geringen und mäßigen Klimaempfindlichkeit. Das Gebiet liegt außerhalb stadtklimarelevanter Durchlüftungsbahnen. Die Belüftungssituation ist aufgrund der aufgelockerten Bestandsbebauung im Westen und der landwirtschaftlich genutzten Außenbereichsflächen im Norden als gut zu bezeichnen. Der Abstand zu den nächstgrößeren Emissionsquellen Voltmannstraße und Babenhausener Straße lässt nicht auf eine Überschreitung der Grenzwerte nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) schließen. Es wird nicht erwartet, dass planbedingte Mehrverkehre die lufthygienische Situation wesentlich verschlechtern. Besondere Anforderungen an die Planung bestehen insofern nicht.

Aufgrund der ergänzenden Bebauung werden sich die künftig bebauten Bereiche des Plangebiets von einem Freiflächenklimatop zu einem Stadtrandklimatop mit möglichen Überwärmungseffekten entwickeln. Die nahezu durchgängig festgesetzte Dachbegrünung trägt demgegenüber zur Förderung von Kühleffekten bei. Begrenzte Ausnahmen werden nur für technische Anlagen (einschließlich Solaranlagen), Versiegelungen bei der Gestaltung der Tiefgaragendächer als kommunikative Innenhöfe und statisch nicht geeignete Nebengebäude ermöglicht. Dabei ist festzuhalten, dass Dachbegrünung und Solaranlagen sich nicht generell ausschließen, da der Wirkungsgrad einer Solaranlage durch die Kühleffekte der Dachbegrünung erhöht wird. Auch vor diesem Hintergrund werden die Ausnahmemöglichkeiten flächenhaft auf maximal 50 % der jeweiligen Dachfläche eingeschränkt werden. Zudem können die Kühlwirkungen benachbart stehender, ausgewachsener Bäume durch die Dachbegrünung verstärkt werden. Weitere Vorteile der Dachbegrünungen bestehen insbesondere im Auffangen von Starkregenniederschlägen, im Schutz der Dachhaut sowie in den Synergieeffekten mit einer solarenergetischen Nutzung (Erhöhung des Wirkungsgrads von Solaranlagen durch Kühleffekte der Dachbegrünung).

Der mit der Planung ebenfalls, wenn auch flächenhaft in gewissem Umfang verringert, reaktivierte Grünzug sowie die alleeartig entlang der Straßenflächen zu pflanzenden Laubbäume sind besonders geeignet, bioklimatisch günstige Aufenthaltsbereiche im Freien zu erhalten bzw. zu schaffen.

Die in den vorangehenden Kapiteln dargelegten, ersten Überlegungen zum Energiekonzept und zum Mobilitätskonzept bringen bei ihrer Umsetzung positive Wirkungen auf die Belange des Klimas mit sich (Stichworte der voraussichtlich angestrebten Fernwärmeversorgung und der multimodalen Verkehrsversorgung). Für die Umsetzung zusätzlich empfohlen werden Stellplatzflächen mit wasserdurchlässigen Oberflächen. Eine Festsetzung hierzu erfolgt jedoch nicht, da oberirdische Stellplätze hier i. W. straßenbegleitend vorgegeben sind und damit optisch und strukturell Teil des öffentlichen Raums werden. Daher soll eine größtmögliche Flexibilität offen gehalten werden, um die Entwicklung einer angemessenen Aufenthaltsqualität zu unterstützen.

4.4.8 Belange des Boden-, Gewässer- und Hochwasserschutzes

Im Plangebiet sind keine Altlasten, altlastenverdächtige Flächen sowie Kampfmittelvorkommen bekannt.

Gemäß Bodenkarte NRW² stehen im Plangebiet schluffige Lehmböden als Pseudogley, z. T. Parabraunerde-Pseudogley an. Diese Böden besitzen eine geringe bis mittlere Wasserdurchlässigkeit. Es kommt mittlere Staunässe bis in den Oberboden vor. Sie sind nicht als schutzwürdige Böden in NRW kartiert³. Grundsätzlich wird die Neuversiegelung im Außenbereich begrenzt, indem hier eine im Siedlungszusammenhang liegende, bereits überplante Fläche reaktiviert wird. Daher ist die Planung auch aus Sicht des Bodenschutzes sinnvoll, sie trägt der Bodenschutzklausel gemäß BauGB Rechnung.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Es liegt nicht in einem Trinkwasserschutzgebiet und auch nicht in einem Überschwemmungsgebiet.

Zum Schutz vor Überflutung durch außergewöhnliche Regenereignisse oder unvorhersehbare Betriebsstörungen sollten die im Plangebiet neu zu bebauenden Grundstücke durch geeignete konstruktive Maßnahmen überflutungssicher ausgestaltet werden. Als Bezugshöhe für solche Maßnahmen gilt die Straßenoberfläche. Es werden u. a. folgende bauliche Maßnahmen empfohlen:

² Geologisches Landesamt: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 3916 Bielefeld, Krefeld 1983

³ Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW, 3. Auflage, Krefeld 2017

- Erdgeschossfußböden sollten mindestens eine Stufenhöhe oberhalb der Bezugshöhe liegen,
- Tiefgaragen, Keller und sonstige Räume unterhalb der Bezugshöhe sollten überflutungssicher ausgebildet werden, d. h. Kellerfenster und Kellerschächte sowie Zugänge, Zu- und Ausfahrten sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. durch ausreichend hohe Aufkantung/Schwellen gegenüber der Bezugshöhe) gegen oberflächliches Eindringen von Niederschlagswasser zu schützen. Die detaillierte Ausgestaltung ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen bzw. geplanten Geländeverhältnisse festzulegen.
- Die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers ist bei der Planung der Straßen, Wohnwege, Zuwegungen, Grundstückszufahrten, Gebäuden und Außenanlagen zu berücksichtigen.

4.4.9 Belange des Orts- und Landschaftsbilds

Obwohl mit dem Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 eine Angebotsplanung verfolgt wird, liegt ein konkretes Gesamtkonzept zur Schaffung von verschiedenen Wohnraumangeboten zugrunde. Dieses städtebauliche Konzept berücksichtigt das Umfeld durch abgestufte Geschossigkeiten mit Bezügen zur Nachbarschaft und/oder größere Abstände bzw. Grünzäsuren. Im Ergebnis sind die Baukörper sowie deren Anordnung und Gestaltung aufeinander abgestimmt. Gleiches gilt für die sich angliedernden privaten, halböffentlichen und öffentlichen Außenräume. Die geplanten Straßenräume der künftigen Erschließung werden zwar durch die hier parallel vorgesehenen, ebenerdigen Stellplätze in gewisser Weise belastet. Dies wird jedoch durch die festgesetzte, alleearartige Bepflanzung aufgefangen. Insgesamt ist von einer positiven Fortentwicklung des Orts- und Landschaftsbilds auszugehen, auch mit Blick auf die getroffenen grünordnerischen und baugestalterischen Festsetzungen.

4.4.10 Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes, Eingriffsregelung

Heutige Nutzung und Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/1/36.00

Das Plangebiet selbst ist durch die Grünwaldstraße, die bisherige Hofstelle sowie im Wesentlichen ackerbaulich genutzte Flächen geprägt. Im äußersten Norden wird eine Feuchtwiese (geschütztes Biotop) berührt, die insgesamt bereits durch den Bebauungsplan Nr. II/G 21 überplant ist. Ein entsprechendes Befreiungsverfahren nach BNatSchG ist im Rahmen dieser vorangegangenen Bauleitplanung für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 bereits durchgeführt worden. Planungsrechtlich liegen im Westen und im zentralen Bereich des Plangebets Teilabschnitte des städtischen Grünzugsystems, die bislang nicht als solche ausgestaltet wurden.

Das Umfeld ist im Westen und Osten sowie teilweise im Süden von Wohnbebauung umgeben. Im Norden besteht ein Übergang in den freien Landschaftsraum. Hier wird durch die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 jedoch künftig eine deutliche verkehrliche Zäsur entstehen.

Die Neuplanung führt zu einer zusätzlichen Bebauung des Plangebiets, die vorgesehenen Grünflächen werden gegenüber der ursprünglichen Planung aus den 1960er Jahren flächenmäßig verkleinert. Gleichzeitig werden sie in Bezug auf eine Umsetzung durch die aktuelle Planung aber reaktiviert. Gegenüber der bisher überwiegenden, ausgeräumten Ackerflur wird daher künftig eine strukturreichere Freiraumstruktur entwickelt. In der Gesamtschau wird trotz der mit der Planung verbundenen Verkleinerung der Grünflächen aus den insbesondere unter Punkt 1 dieser Begründung dargelegten Gründen die Planaufstellung im Verfahren nach § 13a BauGB als möglich und sachgerecht angesehen.

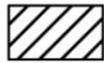
Auswirkungen auf den rechtsverbindlichen Landschaftsplan Bielefeld - West

Der Bebauungsplan Nr. II/1/36.00 „Grünwaldstraße“ hat Auswirkungen auf den als Satzung beschlossenen Landschaftsplan Bielefeld - West. Gemäß § 20(3) LNatSchG NRW treten bei Aufstellung eines Bebauungsplans mit dessen Rechtsverbindlichkeit widersprechende Darstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplanes außer Kraft. Im Bereich der Wohnbauflächen stellt die Grenze des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes Bielefeld-West eine widersprechende Festsetzung dar. Das hier geltende Entwicklungsziel 1.3 „Erhaltung der Grünräume“ ist im Bereich der Wohnbauflächen als widersprechende Darstellung einzustufen.

Mit Rechtskraft des Bebauungsplans wird die Grenze des Geltungsbereichs des Landschaftsplanes Bielefeld-West entsprechend § 7(2) LNatSchG NRW im Bereich der Wohnbauflächen zurückgenommen. Gleichzeitig wird für diesen Bereich die Darstellung des Entwicklungsziels 1.3 „Erhaltung der Grünräume“ mit Rechtskraft des Bebauungsplans aufgehoben.

Die Festsetzung von Grünflächen gem. § 9(1) Ziffer 15 BauGB stellt dagegen keine widersprechende Festsetzung dar. Zudem stellt der Flächennutzungsplan im Bereich zwischen Cranachstraße und Grünwaldstraße eine breite Grünfläche dar. Daher verbleibt der als öffentliche Grünfläche im Bebauungsplan festgesetzte Teilbereich weiterhin im Geltungsbereich des Landschaftsplans Bielefeld – West.





Bebauungsplan II/1/36.00 Grünewaldstra et



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
des rechtsverbindlichen Landschaftsplanes



Änderungsbereich



Mit Rechtsverbindlichkeit der Satzung aus dem
Geltungsbereich des Landschaftsplanes entfallende Flächen

Änderung des Landschaftsplans Bielefeld - West, genordet / Maßstab im Original M1:3.000, hier verkleinert (Quelle: Stadt Bielefeld, Umweltamt, August 2018)

Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt

Durch die örtlich vorhandenen und umgebenden Nutzungen bestehen für Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt bereits Vorbelastungen bzw. Störeinflüsse.

Bei der Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan Nr. II/G 21 „Stadtbahn zum Campus Nord“ wurden die Artenschutzbelange sowie die biologische Vielfalt u. a. im zugehörigen Umweltbericht behandelt. Im Ergebnis konnten Restriktionen im Sinne des Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden. Unabhängig davon ist zur vorliegenden Planung eine aktuelle Artenschutzuntersuchung erstellt worden. Hintergrund sind die festgestellten Vorkommen von Kiebitz, Feldsperling, Turmfalke und Dohlenpopulationen im Umfeld des Plangebiets. Somit ist im Frühjahr 2018 eine entsprechende Artenschutzprüfung mit örtlichen Kartierungen angestoßen und begonnen worden. Einbezogen wurde mit Blick auf den letztlich geplanten Rückbau der alten Hofstelle Holbeinstraße 7a/7b auch die Artengruppe der Fledermäuse. Aufgrund der Lebensraumausstattung wird die Untersuchung weiterer Tierartengruppen unter Einbindung der Fachbehörde bisher nicht als erforderlich angesehen.

Die Untersuchung ist inzwischen abgeschlossen, der Untersuchungsbericht liegt vor. Folgende Ergebnisse sind für die Bauleitplanung relevant:

Es wurde keine durchgreifende Betroffenheit gesch tzter Arten und keine Hinweise auf das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände festgestellt, denen nicht durch Vermeidungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) begegnet werden könnte.

Der Untersuchungsraum hat für die Dohle und den Turmfalken keine essentielle Bedeutung als Nahrungsraum. Brutplätze befinden sich nicht in den vorhabenbedingt beanspruchten Flächen.

Im Plangebiet wurde der Feldsperling nachgewiesen. Im Bereich der Hofstelle in der Holbeinstraße 7a/7b sind Quartiernutzungen durch die Fledermausarten Breitflügelfledermaus und Zwergfledermaus beobachtet worden. Bisher wurden lediglich Tagesquartiere einzelner Tiere nachgewiesen. Eine Nutzung populationsrelevanter Quartiere, insbesondere von Wochenstuben, wurde bisher nicht nachgewiesen, ist aber nicht vollkommen ausgeschlossen. Auch ein Potenzial als Winterquartier ist aufgrund des vielfältigen Angebots geeigneter Hohlräume und Risse denkbar.

Durch das Vorhaben kommt es folglich zu einem Eingriff in Fortpflanzungsstätten des Feldsperlings und in Quartierverdachtsbereiche für gebäudebewohnende Fledermausarten. Um die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang sicherzustellen, werden daher Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Der Gutachter empfiehlt, Maßnahmen des Rückbaus auf den Zeitraum zwischen dem 1. Oktober und Ende Februar eines Jahres zu beschränken. Sofern eine Durchführung solcher Maßnahmen in der Zeit zwischen dem 1. März und dem 30. September eines Jahres (Zeitraum für Revierbesetzung, Balz und Brut bis zum Ausfliegen der Jungtiere) unvermeidbar ist, ist eine ökologische Baubegleitung durchzuführen. Eine entsprechende Festsetzung ist in den Entwurf des Bebauungsplans aufgenommen worden.

Mit der Maßnahme werden der Verlust von Individuen sowie die unmittelbare Beschädigung oder Zerstörung von Nestern und Eiern brütender Vögel vermieden. Durch die zeitliche Begrenzung der Rückbaumaßnahmen wird vermieden, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (unmittelbare Gefährdung von Individuen inkl. ihrer Eier und Jungtiere) für wildlebende Vogelarten eintritt.

Mit der alternativ, im Fall des Erfordernisses von Bauvorbereitungsmaßnahmen im Frühjahr und Sommer, ggf. denkbaren ökologischen soll sichergestellt werden, dass Brutvorkommen rechtzeitig identifiziert und geschützt werden können.

Mit Blick auf die angetroffenen Fledermausvorkommen sind die Gebäude Holbeinstraße 7a/7b vor Beginn der Rückbauarbeiten erneut zu kontrollieren, wobei im Falle eines Rückbaus im Winter Untersuchungen von Hohlräumen mittels Endoskopkamera und durch Suche nach Spuren (Kot- oder Nahrungsresten), während der Aktivitätszeiten im Sommer durch Ein- oder Ausflugkontrollen, vorzusehen sind. Bei Feststellung von Fledermausvorkommen sind weitergehende Schutzmaßnahmen zu treffen, z. B. ein Aufschieben der Maßnahme bis nach Aufgabe des Quartiers oder ggf. eine Bergung und Versorgung von Tieren.

Weitere Vermeidungsmaßnahmen beziehen sich auf eine Begrenzung der baubedingten Flächeninanspruchnahmen, so dass ein zusätzlicher Flächenverbrauch, der über das eigentliche Plangebiet bzw. die vorgesehenen Baufelder hinausgeht, soweit wie möglich vermieden wird. Dies gilt in besonderem Maße für die Inanspruchnahme von Gehölzen. Diese stellen einen Brutlebensraum für verbreitete Vogelarten dar. Daher sollten die Inanspruchnahmen dieser Bereiche auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

Daneben wird die Absicherung der Fassadenbereiche gegen Vogelschlag empfohlen. Die Transparenz von Glasflächen kann dazu führen, dass Vögel die dahinter liegenden Bereiche als Lebensraum wahrnehmen und diese direkt ansteuern wollen. Je großflächiger und je transparenter eine Glasfläche ist, desto höher ist das Risiko einer Kollision. Spiegelnde Flächen können einen ähnlichen Effekt hervorrufen wie transparente, wenn die Spiegelung für Vögel attraktive Lebensräume vortäuscht. Hier spielen das Maß der Spiegelung, die Beleuchtung, das Gebäudeinnere und die Umgebung eine Rolle. Insbesondere sich spiegelnde Bäume oder Gebüsche werden von Vögeln direkt angesteuert und führen daher zu einem erhöhten Kollisionsrisiko. Deshalb sollte die Etablierung großflächiger durchgehender und spiegelnder Glasflächen insbesondere zu den umliegenden Grünflächen soweit möglich vermieden werden (hiermit sind keine für eine Wohnbebauung üblichen Einzelfenster gemeint). Falls dies nicht in die Planung integriert werden kann, sollten vogelschlagsichere Gläser (nicht spiegelnd, ggf. gegen Durchsicht geschützt) verwendet werden. Hierfür können ggf. geeignete Folien verwendet werden. Die Maßnahme ist nur in dem Fall von Relevanz, wenn große Glasflächen z. B. über mehrere Stockwerke oder entlang ganzer Gebäudeseiten vorgesehen sind und großflächige spiegelnde Flächen entstehen.

Als Ausgleichsmaßnahme für die betroffenen Fledermausarten und den Feldsperling wird das Angebot von jeweils 6 Ersatzquartieren erforderlich. Diese sollen mit Blick auf die zu erwartenden Bauabläufe an Gehölzbeständen im Umfeld platziert werden. Entsprechende Hinweise sind in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Bei den Regelungen zum Anbringungsort der Fledermauskästen und Nisthilfen für den Feldsperling wird berücksichtigt, dass Eingriffe

von Personen oder Haustieren vermieden werden sollen und Kollisionen mit Kfz o. ä. vermieden werden. Die Sicherung der Umsetzung und Finanzierung ist über vertragliche Regelungen vorgesehen.

Die betroffenen Artenschutzbelange werden mit den Planinhalten angemessen berücksichtigt.

Eingriffsregelung

Nach § 1a BauGB sind die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die Abwägung einzustellen. Bei einer Planänderung oder Neuaufstellung ist zunächst zu prüfen, ob die Maßnahme erforderlich und vertretbar im Rahmen der städtebaulichen Planungsziele ist. Zu der in der Gesamtbetrachtung bejahenden Einschätzung wird auf die hier in der Begründung dargelegten Gründe verwiesen.

Gemäß § 1a (3) Satz 6 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, wenn der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung stattgefunden hat bzw. zulässig war. Dies ist auch anzuwenden für Innenentwicklungsmaßnahmen, die auf Grundlage des § 13a BauGB vorbereitet werden. Dies ist hier der Fall. Dabei eröffnet der § 13a BauGB ausdrücklich auch die Möglichkeit der Nachverdichtung. Die angestrebte, deutlich stärkere Verdichtung gegenüber dem bisher geltenden Planungsrecht kann daher auch im Rahmen der Planaufstellung nach § 13a BauGB erfolgen.

Es ist im § 13a BauGB nicht gefordert, dass sich solche Nachverdichtungsmaßnahmen nicht auch auf Flächen im Siedlungszusammenhang beziehen dürfen, die noch nicht für eine Bebauung vorgesehen waren. Für Innenentwicklungsmaßnahmen kommen nach dem BauGB-Kommentar Ernst-Zinkahn-Bielenberg grundsätzlich auch z. B. Grünflächen in Betracht (siehe dort, § 13a, z. B. Rn 30). Es wird hier dabei deutlich festgehalten, dass die grundlegende Plankonzeption der bisher geltenden Bebauungspläne mit der Verteilung zwischen Baugebiets- und Grünflächen nicht grundlegend aufgegeben, sondern in der Gewichtung verschoben wird. Es bleibt ausdrücklich bei einem wesentlichen Grünzug in Nord-Süd-Richtung und einem untergeordneten Grünzug in Ost-West-Richtung.

In der Gesamtschau wird durch die vorliegende Planung kein zusätzlicher Ausgleichsbedarf ausgelöst.

4.4.11 Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

Im Plangebiet können nach den Erfahrungen des LWL - Archäologie für Westfalen archäologische Fundplätze nicht ausgeschlossen werden. Um Planungssicherheit zu schaffen, ist eine archäologische Untersuchung erforderlich. Diese sollte sinnvoller Weise auf den Straßentrasen durchgeführt werden. Hierzu ist in Abstimmung und in Anwesenheit der LWL - Archäologie für Westfalen der Humus-/Oberboden mit einem Bagger mit Grabenschaufel abzutragen. Die Baggerkosten gehen zu Lasten des Bauträgers. Zur Vermeidung von Verzögerungen bei der Erschließung sollte diese Maßnahme mindestens 8 Wochen vor Beginn der eigentlichen Erschließungsarbeiten stattfinden.

Unabhängig davon sind die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen generell zu beachten, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern wird hingewiesen.

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale. Dabei wurde die potenzielle entsprechende Wertigkeit der alten Hofstelle Holbeinstraße 7a/7b aktuell durch die zuständigen Fachbehörden geprüft. Eine Denkmalwürdigkeit wurde nicht festgestellt. Da es sich unabhängig davon um ein überkommenes Kulturgut handelt, wurde ergänzend eine gutachterliche Stellungnahme zur Beurteilung des landschafts- und kulturprägenden Charakters eingeholt (Dipl. Ing. Klaus Beck, Büro für Architektur und Stadtplanung, Bielefeld, Mai/Juni 2018). Im Ergebnis stellt der Gutachter fest:

„Auch wenn bei den Gebäuden die ursprünglichen Nutzungen noch ablesbar sind, fehlen besondere prägende Gestaltmerkmale. Bauliche Veränderungen haben eine mögliche baukulturell wertvolle Aussagekraft aufgelöst.

Insbesondere das Fehlen eines durch die traditionelle Landwirtschaft entstandenen Landschaftsbilds um die Hofanlage schließt eine Einstufung als landschaftsprägend aus.

Die Gebäude des Hofes stehen in Beliebigkeit in der umgebenden Landschaft zwischen der neueren Einfamilienhausbebauung und den übergangslos an die Hofstelle heranragenden landwirtschaftlichen Flächen.

Es gibt keine landschaftlich prägenden Elemente, die gesamte Hofanlage hat keine Einbindung. Der Mangel an kleinteiligen Landschaftsstrukturen, Hofbäumen, Gehölzen, Einfriedungen, Obstbäumen und Wiesen etc. verhindert jedwede Beziehung zwischen Bebauung und umgebendem Landschaftsraum.

Prägende Elemente der traditionellen Kulturlandschaft sind nicht (mehr) vorhanden, es gibt keine schützenswerten Landschaftselemente, der umgebende Landschaftsbereich um die Hofstelle ist entweder bebaut oder ausgeräumt.

Die Hofanlage an der Grünewalder Straße ist nicht als kultur- und landschaftsprägend einzustufen.“

Blickbeziehungen zu denkmalgeschützten Gebäuden im weiteren Umfeld bestehen nicht.

4.4.12 Belange der Wirtschaft

Die aufgrund der Neuaufstellung zu erwartenden Neubaumaßnahmen werden zur Attraktivitätssteigerung des Standorts vor allem auch für Studierende und Hochschulangehörige führen und damit auch zu einer Stärkung der heimischen Wirtschaft beitragen.

4.4.13 Umweltprüfung

Nach BauGB ist bei Neuaufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchzuführen und in einem Umweltbericht zu dokumentieren. Bei Maßnahmen der Innenentwicklung nach § 13a BauGB wird jedoch von der Vorgabe der Durchführung einer formalen Umweltprüfung mit Umweltbericht abgesehen. Die Vorschriften bezüglich des Monitoring sind nicht anzuwenden. Die vorliegende Planung wird aus den oben, vor allem unter Punkt 1 dargelegten Gründen als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ nach § 13a BauGB aufgestellt. Eine formale Umweltprüfung mit Umweltbericht erfolgt somit nicht. Gleichwohl werden die relevanten Umweltbelange als abwägungserhebliche Aspekte geprüft und ihre Behandlung in dieser Begründung dargelegt.

5. Bodenordnung und finanzielle Auswirkungen

Bodenordnende Maßnahmen seitens der Stadt Bielefeld zur Neuordnung der Grundstücksverhältnisse sind im Plangebiet nicht notwendig. Die Flächen sind über die Schloßhofstraße, Holbeinstraße und Grünewaldstraße erschlossen, die Erschließung ist im inneren Plangebiet zu ergänzen. Die Initiative für die Planung beruht auf einer privaten Projektentwicklung. Die Investorengruppe hat sich für bereit und in der Lage erklärt, die Kosten, die mit den Planungen zur Erreichung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Vorhaben verbunden sind, einschließlich der erforderlichen Fachgutachten, vollständig zu tragen. Der Bebauungsplan wird durch ein Stadtplanungsbüro unter fachlicher Begleitung durch die Stadt Bielefeld erarbeitet.

Die Erschließungsmaßnahmen zur äußeren und inneren Erschließung des Plangebietes sowie zur Herstellung der Grünflächen einschließlich erforderlicher Kinderspielflächen sollen durch Vertrag gemäß BauGB dem privaten Projektträger übertragen werden. Dadurch kann sich die Stadt Bielefeld im Rahmen ihrer gesetzlichen Ermächtigungen von den Erschließungsaufwendungen mit Ausnahme der nicht beitragsfähigen Kanalbaukosten, die aus dem Etat der Stadtentwässerung bezahlt werden, befreien. Anderenfalls kommt im Rahmen des geltenden Beitragsrechts die Erhebung von Beiträgen nach dem Baugesetzbuch oder dem Kommunalabgabengesetz in Betracht.

Für die erforderlichen öffentlichen Entwässerungseinrichtungen wird ein Kostenaufwand von etwa 520.000,- € (einschl. MwSt., ohne Bauverwaltungskosten) erwartet. Dies umfasst etwa 320.000,- € für die Schmutzwasserkanalisation und etwa 200.000,- € für die Regenwasserkanalisation. Für die Unterhaltung der im Bebauungsplangebiet geplanten öffentlichen Entwässerungseinrichtungen werden Folgekosten in Höhe von jährlich ca. 2.600,- € prognostiziert.

Die Kosten zur Deckung des Spielflächenbedarfs innerhalb der öffentlichen Grünflächen machen etwa 260.000,- € aus, die weiteren Kosten für die öffentlichen Grünflächen werden mit etwa 440.000,- € beziffert. Insgesamt sind für die Grünbereiche einschließlich Spielflächen damit etwa 700.000,- € Herstellungskosten zu erwarten. Die zu erwartenden kapitalisierten Pflegekosten für die Unterhaltung der öffentlichen Grünflächen für die Stadt Bielefeld durch den Umweltbetrieb betragen nach grober Abschätzung ca. 32.200,- €/a. Die Miet- und Pachtzahlungen des Umweltamts an den Immobilienservicebetrieb liegen bei 8.650,-/a.

Die im Plangebiet künftig zu erwartenden zusätzlichen Kinder können voraussichtlich nicht an der wohnortnächsten Schule aufgenommen werden. Damit besitzen alle Grundschul Kinder einen Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten. Bei 44 Kindern ergibt sich unter Berücksichtigung des aktuellen Preises für eine Monatskarte ein Mehraufwand von rd. 24.000 €/Jahr. Ferner haben die Kinder, die eine Gesamtschule besuchen, ebenfalls Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten. Für die betroffenen 11 Kinder entstehen weitere Folgekosten in Höhe von rd. 5.500 €/Jahr, so dass insgesamt mit jährlichen Folgekosten von rd. 30.000 € zu rechnen ist.

6. Flächenbilanz und Zahl der Wohnungen

Geplante Nutzungen	Flächengröße in m ^{2*}
Allgemeines Wohngebiet WA	45.700
<i>davon</i>	
- Teilfläche WA1	2.720
- Teilfläche WA2	8.490
- Teilfläche WA3	4.810
- Teilfläche WA4	22.930
- Teilfläche WA5	6.750
Verkehrsflächen	7.460
<i>davon</i>	
- Straßenflächen, öffentlich	5.090
- Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung „Fußgängerbereich, auch Fahrradverkehr - Quartiersplatz“, öffentlich	570
- Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung „Fußgängerbereich, auch Fahrradverkehr“, öffentlich	150
- Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung „Bewohner-Quartiersplatz“, privat	1.340
- Verkehrsflächen besondere Zweckbestimmung „Anliegerweg und Ver-/Entsorgung“, privat	310
Öffentliche Grünfläche „Park mit Spielplätzen“ inkl. Parkgestaltung, Wege- und Platzflächen	15.530
Gesamtfläche Plangebiet	68.690

* Werte gerundet gemäß Plankarte im Maßstab 1:1.000

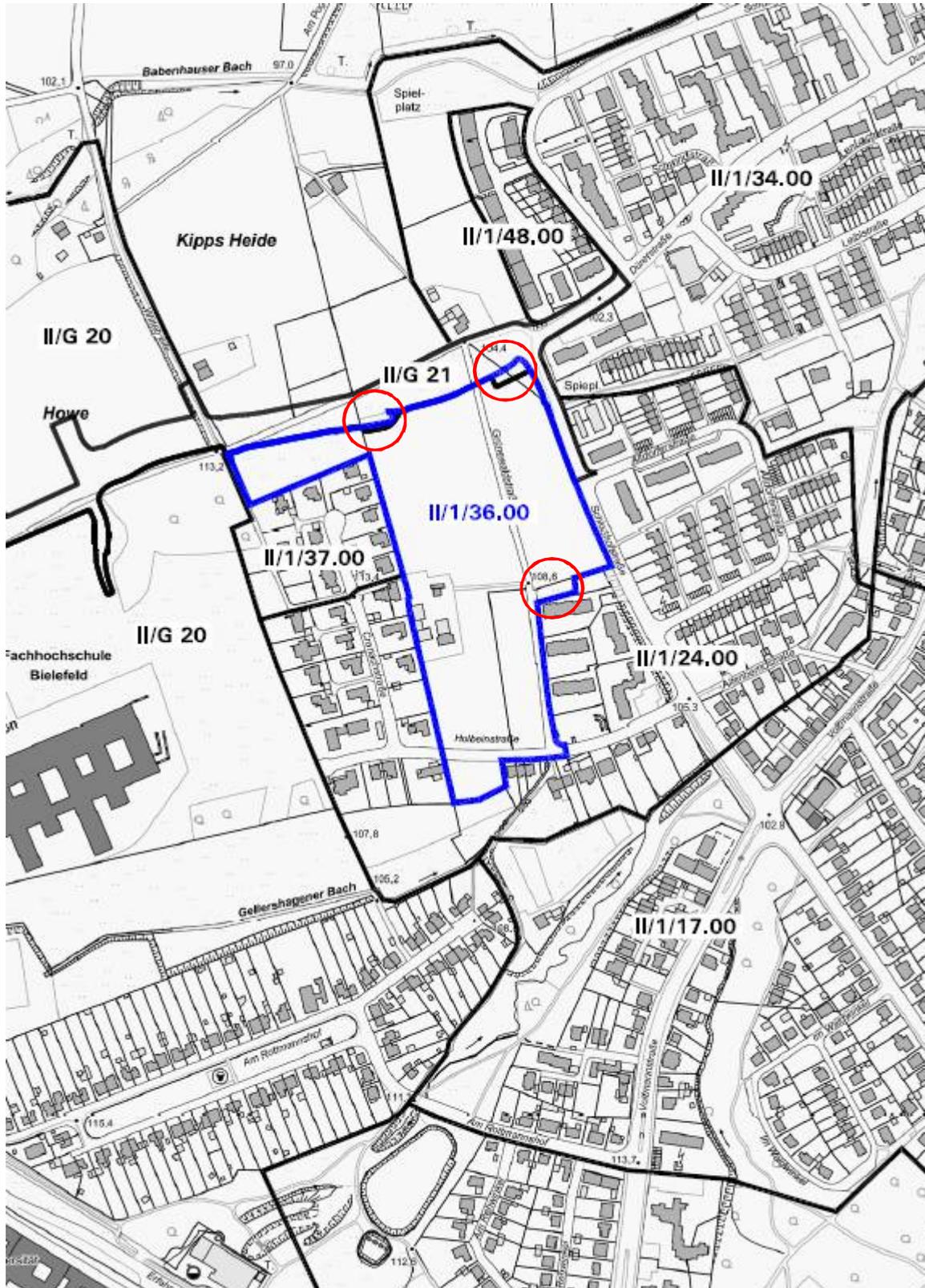
Im Plangebiet wird die Umsetzung von etwa 700 Wohnungen erwartet, davon etwa 420 Wohnungen für Studierende und etwa 280 Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen im Geschosswohnungsbau. Hiervon soll ein Anteil von etwa 25 % und somit etwa 70 Wohnungen öffentlich gefördert werden.

Anhang zur Begründung

Übersicht geänderter Geltungsbereich zum Entwurf (ohne Maßstab)

Übersicht angrenzende und überlagerte B-Pläne

Planungsstand: Satzung (März 2019)



geänderte Abgrenzungsbereiche zum Entwurf

**Ausschnitt rechtskräftige Bebauungspläne (ohne Maßstab)
mit Info Überlagerung Geltungsbereich B-Plan Nr. II-1-36.00**

B-Plan Nr. II-1-24.00 „Grünwaldstraße“ (seit dem 03.08.1963 rechtsverbindlich)
(1. Änd. 1964 u. 2. Änd. 1966 für den Bereich östl. der Schlosshofstr.)



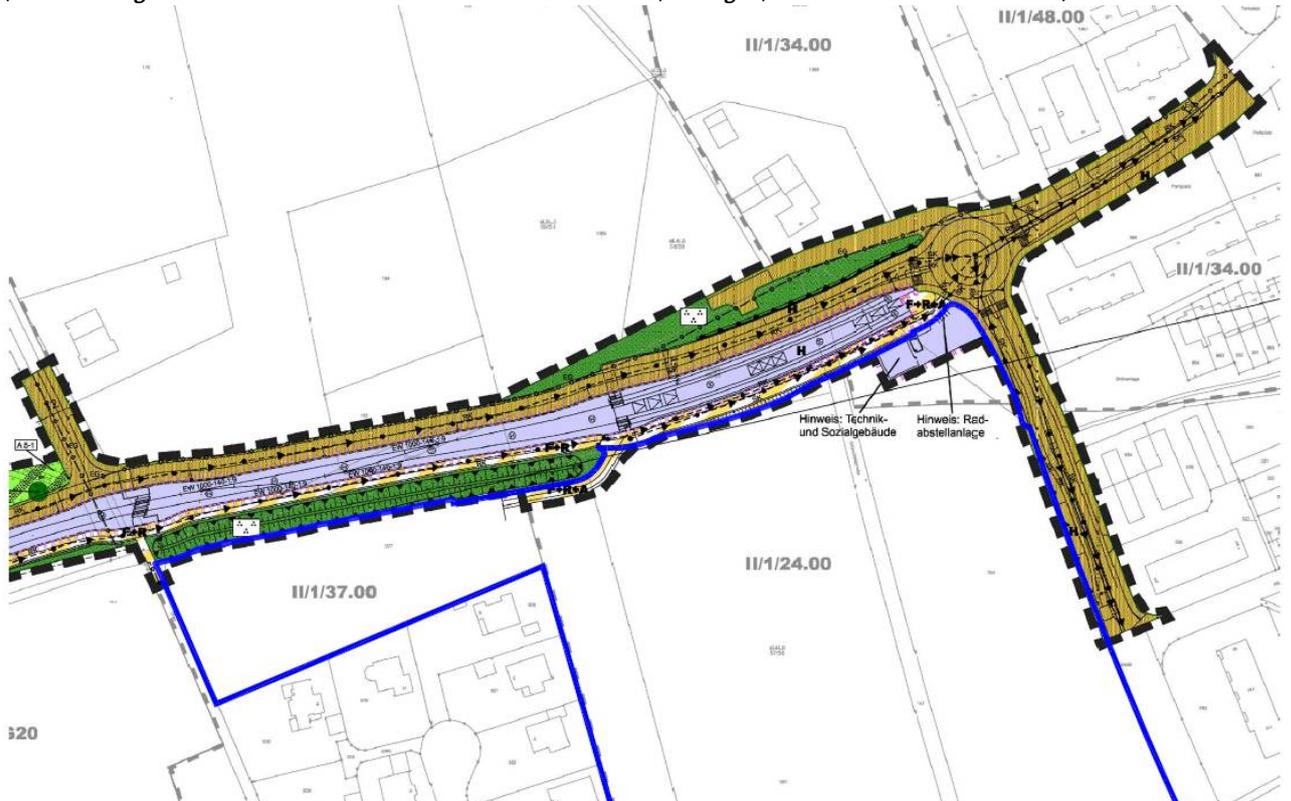
B-Plan Nr. II-1-37.00 (seit dem 22.03.1978 rechtsverbindlich)
(tlw. überlagert Bereich setzt Landwirtschaftliche Fläche fest)



B-Plan Nr. II-G 21

(seit dem 23.08.2018 rechtsverbindlich)

(tlw. überlagerter Bereich setzt öffentliche Verkehrsfläche(Anlieger) und Stadtbahnfläche fest)



B-Plan Nr. II-1-34.00 (seit dem 16.12.1972 rechtsverbindlich)

(tlw. überlagerter Bereich setzt öffentliche Grünfläche fest)

