

A2

257. Änderung des Flächennutzungsplanes „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite“ und Erstaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite“

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

- Auswertung der Stellungnahmen aus den Beteiligungsschritten gemäß §§ 3 (2), 4 (2) BauGB
- Übersicht: redaktionelle Ergänzungen und Änderungen der Planunterlagen nach der Offenlage

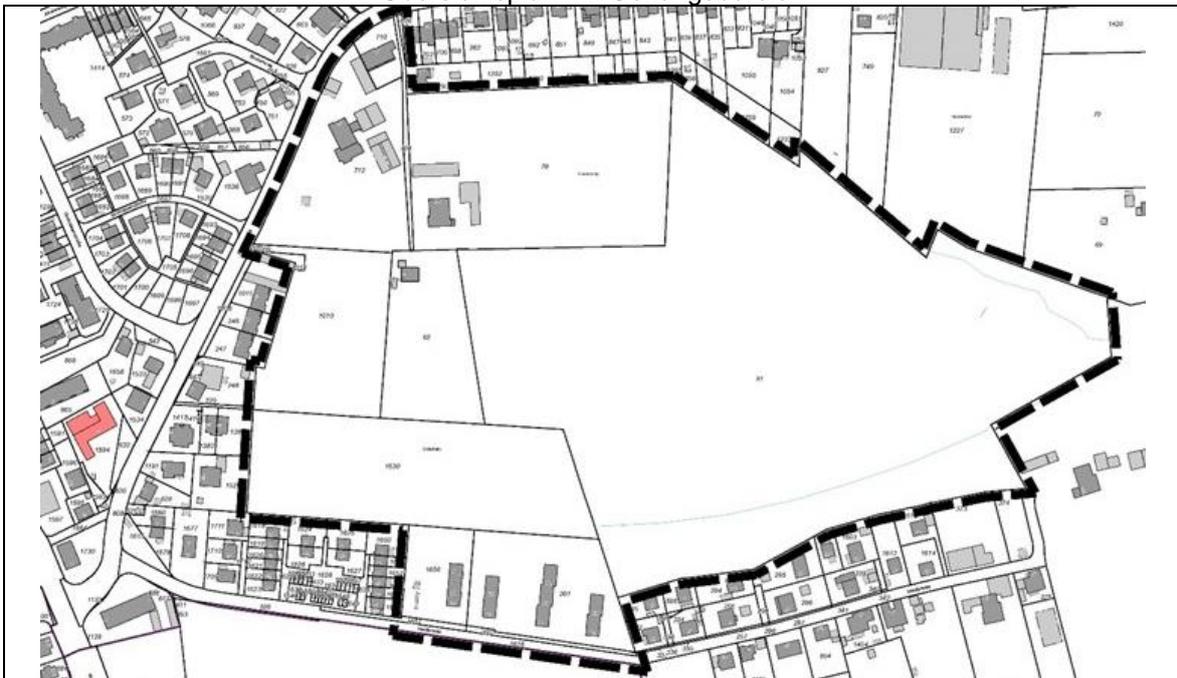
(Planungsstand: Satzung, April 2022)

**257. Änderung des Flächennutzungsplanes
„Wohnen zwischen den Straßen
Blackenfeld und Heidbreite“
und
Erstaufstellung des
Bebauungsplanes Nr. II/V6
„Wohnen zwischen den Straßen
Blackenfeld und Heidbreite“**

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

Satzung
April 2022

Übersichtsplan mit Geltungsbereich



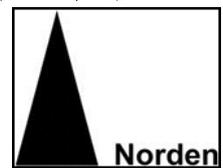
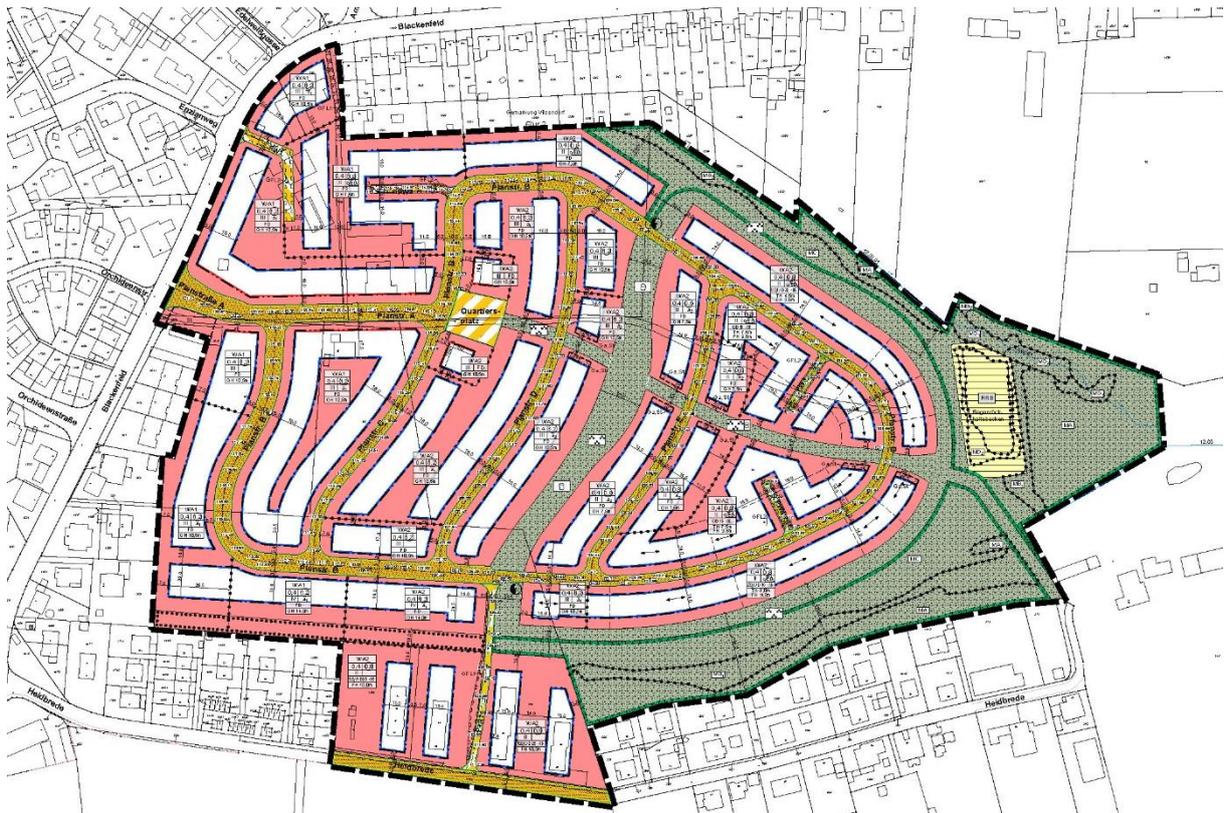
Verfasser:
Hempel + Tacke GmbH, Bielefeld
unter fachlicher Begleitung der Stadt Bielefeld, Bauamt, 600.42

Gestaltungsplan (ohne Maßstab, farbig)

Stand: Entwurf, Oktober 2021



Nutzungsplan (ohne Maßstab, farbig)
Stand: Entwurf, Oktober 2021



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

zur 257. Änderung des Flächennutzungsplans „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbrede“ sowie zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbrede“

Von der Öffentlichkeit sind im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB in der Zeit vom 03.12.2021 bis einschließlich 07.01.2022 folgende Stellungnahmen von Bürgern eingegangen:

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
A) Stellungnahmen von Einwendern angrenzend bzw. im (direkten Umfeld des) Plangebiet(s)		
1	Einwender 1 und 2 Schreiben vom 30.12.2021 Der Einwender vertritt als Anwalt die Belange zweier direkter Anwohner des Plangebiets.	
a.	Zunächst beziehen wir uns auf den im Namen unseres Mandanten am 10.12.2020 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingereichten Schriftsatz und machen uns den Inhalt - auch für unsere zweite Mandantin - inhaltlich zu Eigen. Nicht mehr aufrechterhalten wird jedoch die Einwendung unter Ziffer 4 unseres Schreibens vom 10.12.2020 da der an der Grundstücksgrenze zur Wohnbebauung unseres Mandanten vorgesehene Fahrradweg kein Gegenstand der streitgegenständlichen Planung ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnahme vom 10.12.2020 wird auf die Anlage A1 verwiesen, da sich durch die Stellungnahme vom 10.12.2020 keine neuen Anregungen im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes ergeben.
b.	Ferner hatten wir für unsere Mandantschaft bereits mit Schreiben vom 10.12.2020 - hier Ziffer 5 - angeregt, die Grenze des Grundstücks hin zu dem damals vorgesehen Baufeld der Kindertagesstätte durch einen Wall bzw. eine dichte Bepflanzung abzugrenzen und dies bereits in dem Bebauungsplan aufzunehmen sowie eine solche nahe Bebauung am Bestand abgelehnt. Nunmehr ist das Baufeld für die Kindertagesstätte gegen die Errichtung eines neuen mehrgeschossigen Baukörpers für Wohnzwecke ausgetauscht worden. Der Abstand zu den Grundstücken unserer Mandanten ist - gerade auch unter Berücksichtigung des neuen Nutzungszwecks - viel zu gering. Für die Bewohner des geplanten mehrgeschossigen Baukörpers eröffnen sich dadurch Einblicke in die jeweiligen Garten- und Ruhebereiche unserer Mandantschaft. Jegliche Rückzugsmöglichkeit im eigenen Garten wird damit genommen. Dies ist umso weniger tolerabel, als dass offensichtlich nur das direkt an die Grundstücke unserer Mandantschaft grenzende Baufeld der-	Die Anregungen wurden bereits berücksichtigt. Ein Kita-Standort wird nicht festgesetzt, sondern nur im Gestaltungsplan dargestellt. Dieser ist jedoch nicht rechtsverbindlich. Zudem ist eine Kita regelmäßig als Anlage für soziale Zwecke überall im Allgemeinen Wohngebiet zulässig und damit auch in Bezug auf die Nutzung der umliegenden (Wohn-)Nachbarschaft zumutbar bzw. verträglich. Auf dieser Grundlage und auch auf Grundlage des Lärmgutachtens ist kein (Lärmschutz-)Wall etc. erforderlich. Ein Wohngebäude ist ebenfalls regelmäßig in einem allgemeinen Wohngebiet zulässig. Aus planungsrechtlicher Sicht bestehen in der Konsequenz weder Bedenken in Bezug auf die Nutzungsart noch auf die gewählten Abstände im Verhältnis zur Bestandsbebauung. Im Übrigen wurden die Abstände größer als nach der Berechnung der Abstandsflächen nach der gültigen BauO NRW gewählt, um

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
c.	<p>maßen nahe an Bestandsbebauung herangeplant wird und in allen anderen Bereichen ein deutlich größerer Abstand gewählt wird. Dabei scheint auch unberücksichtigt geblieben zu sein, dass die anderen Planbereiche noch durch ein stärkeres Gefälle begünstigt sind.</p> <p>Wir fordern Sie insoweit auf, die Planung zu überarbeiten und die Abstände so zu vergrößern, dass auch der an die Grundstücke unserer Mandantschaft grenzende Baukörper mit den anderen Baukörpern in einer Flucht liegt.</p> <p>im Übrigen bleibt es dabei, dass aus Sicht unserer Mandantschaft die Planung in mehrfacher Hinsicht ungeeignet ist, um derart viele neue Bewohner aufnehmen zu können. Die bereits vorhandenen verkehrlichen Probleme werden durch die Planung noch einmal deutlich verstärkt. Der gewählte Stellplatzschlüssel wird dem tatsächlichen Bedarf nicht gerecht. Im Übrigen fehlt es für die geplante Anzahl von zusätzlichen Wohneinheiten nicht nur an der verkehrlichen Infrastruktur, sondern auch an ausreichend Kindergärten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Schließlich ist es so, dass die Auswirkungen der Planung auch die Existenz des schützenswerten Feuchtgebiets im Plangebiet nicht ausreichend berücksichtigt sind.</p>	<p>insbesondere die höhere Geschossigkeit der Neubauten im Vergleich zu der Bestandsbebauung zu würdigen. Durch die festgesetzten Baugrenzen ist voraussichtlich ein Mindestabstand von 7,0 m zur Westgrenze des Plangebietes gewährleistet. Zur Bebauung auf dem Flurstück 1384 wird damit ein Mindestabstand von ca. 24 m gesichert, zur Bebauung auf dem Flurstück 1529 ein Mindestabstand von ca. 26 m. Im Ergebnis wurde Rücksicht auf die Bestandsbebauung genommen, gerechte Abstände werden gewahrt. Ein Recht auf Nicht-Einsehbarkeit besteht nicht.</p> <p>Durch die Ausweisung von nicht überbaubarer Grundstücksfläche wird sich zwischen dem Neubau und der Bestandsbebauung auch der Ruhe- und Rückzugsbereich der Neubauten erstrecken. Die Abstände der Baufenster zur Plangebietsgrenze sind weitgehend einheitlich gewählt. Ein unterschiedlicher Abstand ergibt sich lediglich aus dem nicht rechtsverbindlichen Gestaltungsplan. Einfriedungen sind grundsätzlich zulässig und werden in den textlichen Festsetzungen geregelt, sind aber letztlich Prüfgegenstand im Baugenehmigungsverfahren. Aus städtebaulicher Sicht erscheint ein Wall (ohne Lärmschutzfunktion) nicht geeignet, um Wohngebiete zu verbinden, sondern würde eine Barrierewirkung entfalten. Konkretere Festsetzungen zur Einfriedung, als unter textlicher Festsetzung Nr. 13.6 getroffen, sind daher nicht erforderlich.</p> <p>Den Anregungen wird nicht gefolgt. Das Verkehrsgutachten hat nachgewiesen, dass die das Plangebiet erschließenden Straßen leistungsfähig genug sind, um den aus der Planung resultierenden Verkehr aufnehmen zu können.</p> <p>Bezüglich des ruhenden Verkehrs trifft die vorliegende Planung keine Aussage über einen Stellplatzschlüssel, da dies nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung ist, sondern ein Stellplatzschlüssel vorhabenbezogen im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen und seitens der Bauaufsichtsbehörde zu prüfen ist. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze richtet sich nach der städtischen Stellplatzsatzung. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Zulässigkeit von Stellplätzen. Zudem werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen bezüglich der geplanten Parkpaletten getroffen. Grundsätzlich ermöglicht die vorliegende Planung die Unterbringung einer ausrei-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>chenden Anzahl an Stellplätzen. Durch die getroffenen Festsetzungen zur Zulässigkeit von Tiefgaragen, Carports, Garagen sowie Stellplätzen im Vorgartenbereich und auf überbaubaren Grundstücksflächen wurde sich differenziert mit dem Anlegen von Stellplätzen auseinandergesetzt. Darüber hinaus besteht seitens des Investors die Bereitschaft, zwei Quartiersgaragen zu errichten, was vertraglich zum Satzungsbeschluss geregelt werden wird.</p> <p>Hinsichtlich der planungsbedingt erforderlichen Ausweitung der sozialen Infrastruktur ist auf die Auseinandersetzung mit diesen Themen in Kapitel 5.5 der Begründung (vgl. Anlage C, C-25) zu verweisen. In diesem Kapitel wird unter Bezugnahme auf Stellungnahmen des zuständigen Fachamtes dargelegt, dass durch die vorliegende Planung mit zusätzlich 12 Schulkindern pro Jahrgang zu rechnen ist, für deren Unterbringung (zzgl. der unabhängig von der vorliegenden Planung prognostizierten Erhöhung der Schüleranzahl) unter Umständen eine Interimslösung an der offenen Ganztagschule an der Bardenhorster Straße, in deren Einzugsbereich das Plangebiet liegt, geschaffen werden muss. Die Deckung des Bedarfs an Kita-Plätzen soll durch einen Neubau im Plangebiet selbst gedeckt werden.</p> <p>Einkaufsmöglichkeiten sind zwar nicht im Plangebiet selbst vorhanden, befinden sich aber in der näheren Umgebung an der Vilsendorfer Straße sowie als breiteres Angebot in den gut erreichbaren umliegenden Ortsteilen Jöllenbeck, Brake und Schildesche. Zudem ermöglicht die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets grundsätzlich die Ansiedlung von der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie ausnahmsweise von nicht störenden Gewerbebetrieben.</p> <p>Die vorgesehene Regenwasserableitung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern und externen Fachgutachtern und folgt grundsätzlich der Zielvorstellung eines Überlaufpolders, da ein Überlauf des Regenrückhaltebeckens mehrmals im Jahr vorgesehen ist. Der Überlauf erfolgt in den angrenzenden Erlen(-bruch-)wald mit sumpffartigem Bestand im weiteren Verlauf und fördert damit das vorhandene, natürliche Feuchtbiotop im Siek der Jölle (innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes). Der Erhalt und Schutz des Feuchtbiotops wurde im Ergeb-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.	<p><i>Nachtrag vom 07.01.2022</i></p> <p>Ausweislich der Prognose von Schallimmissionen der DEKRA Automobil GmbH vom 23.08.2021 wird es insbesondere im Bereich der Straße Blackenfeld zu Überschreitungen der städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18006 [1] für ein allgemeines Wohngebiet kommen. Dies betrifft vor allem die dem Plangebiet zugewandte Fassaden der Bestandsgebäude an der Straße Heidbreite und der Straße Blackenfeld. Dort ist mit einer erhöhten Schallbelastung zu rechnen. Diese ist auf dem Fahrverkehr innerhalb des Plangebiets zurückzuführen.</p> <p>Unsere Mandanten sind jeweils Eigentümer und Bewohner von bebauten Grundstücken an der Straße Blackenfeld. Insbesondere die Garten- und Ruhebereiche unserer Mandanten grenzen an das Plangebiet. Daher ist gerade in diesen Bereichen mit den aus der Schalltechnischen Untersuchung ersichtlichen erhöhten Schallpegeln zu rechnen. Die Erholungsbereiche auf den Grundstücken unserer Mandanten verlieren durch das Plangebiet ihre Funktion.</p> <p>Ursache für die erhöhte Lärmbelästigung auf den Grundstücken unserer Mandanten ist, dass für das Plangebiet lediglich eine Zu- und Abfahrt über die Straße Blackenfeld vorgesehen ist. Dies führt zu den in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten erhöhten Beurteilungspegeln durch den Fahrverkehr.</p>	<p>nis umfassend berücksichtigt und über die Festsetzungen 9.1.4 planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Den Anregungen wird nicht gefolgt. Die schalltechnische Untersuchung kommt bezüglich der umliegenden Bestandsbebauung zu dem Ergebnis, dass bei einigen der dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an den Straßen Blackenfeld und Heidbreite mit einer größeren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen ist. Allerdings werden hier nach wie vor die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete unterschritten. Untersucht wurde zudem die Ausbreitung des Straßenlärms ohne Berücksichtigung der (geplante) Gebäude innerhalb und mit Berücksichtigung der Gebäude außerhalb des Plangebietes. Gebäude und Gärten im Bereich der Straße Blackenfeld sind somit nur durch eine geringe Erhöhung des Lärms (max. 1 dB) betroffen, die hinzunehmen ist. Vor dem Hintergrund eines angespannten Wohnungsmarktes und der hohen Nachfrage nach Wohnraum ist das Ziel der vorliegenden Bauleitplanung die Schaffung von Wohnraum. In den Bereichen an den Straßen Heidbreite und Blackenfeld mit größeren Erhöhungen des Beurteilungspegels wird durch die am Rand des Plangebietes entstehenden Gebäude eine Abschirmung der Bestandsbebauung außerhalb erfolgen und dort zu geringeren Lärmimmissionen führen. (vgl. Anlage C, C-23 f). Hierdurch kommt es auch zu einer Abschirmung der Garten- und Ruhebereiche der Bestandsbebauung. Für die Anlieger an der Straße Blackenfeld kommt es durch planungsbedingte Mehrverkehre zu einer stärkeren als der bisherigen Belastung, jedoch wird eine Überschreitung der Orientierungswerte in der Abwägung als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben weiterhin gewahrt.</p>
e.	<p>Wir fordern Sie insoweit auf, die Planung zu überarbeiten und durch entsprechende technische Maßnahmen dafür zu sorgen, die Geräuschimmissionen auf die Bestandsbebauung in der Straße Blackenfeld zu reduzieren. Dies ließe sich etwa durch die Herstellung der Straße mit Flüsterasphalt oder eine zusätzliche und dauerhafte Zu- und Abfahrt in das Plangebiet über die Straße Heidbreite realisieren.</p>	<p>Die Auswirkungen der Planung mit einer Zufahrt zur Straße Blackenfeld wurde bereits in einem umfangreichen Verkehrsgutachten wie folgt berücksichtigt: Derzeit befahren täglich ca. 2.500 Kfz den Teilabschnitt der Straße Blackenfeld, an den das Plangebiet angebunden werden soll. Im Prognose-Null-Fall 2030 wird mit einer Erhöhung auf rund 4.300 Kfz / 24h gerechnet,</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>im Prognose-Mit-Fall 2030 mit einer Erhöhung auf rund 5.200 Kfz / 24h von der Gebietszufahrt in Richtung Süden und einer Erhöhung auf rund 4.200 Kfz / 24h von der Gebietszufahrt in Richtung Norden. Zwar erhöht sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Plangebietes um ca. 900 Kfz / 24h stärker als im Prognose-Null-Fall, dafür führen Verdrängungseffekte jedoch zu einer gegenüber dem Prognose-Null-Fall reduzierten Auslastung des nördlichen Teils der Straße Blackenfeld. Die Prognosen des Verkehrsgutachtens zeigen, dass sowohl im Prognose-Null- als auch im Prognose-Mit-Fall eine signifikante Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem westlichen Teil der Straße Blackenfeld zu erwarten ist, die auch ohne die Realisierung des Plangebietes mit lediglich einer Zufahrt zu erhöhten Geräuschmissionen im Bestand führen würde. Die ergänzende Zunahme durch das Plangebiet ist in der Relation unerheblich.</p> <p>Technische Maßnahmen zur Geräuschreduzierung sind im Plangebiet nicht erforderlich, da ein ausreichender Schutz vor Geräuschmissionen bereits berücksichtigt worden ist.</p> <p>Die Verwendung von Flüsterasphalt betrifft nicht die Bauleitplanung, sondern die anschließende Ausführungsplanung.</p> <p>Eine zusätzliche Zu- und Abfahrt über die Straße Heidbreite würde zwar die geplante Zufahrt entlasten, mittelbar aber dennoch an die Straße Blackenfeld anbinden, sodass eine zweite Abfahrt nicht zwangsläufig zu einer reduzierten Auslastung der Straße Blackenfeld führen würde.</p>
2	<p>Einwender 3 Schreiben vom 02.01.2022 Die Einwenderin nimmt mit ihrer Stellungnahme Bezug auf die Verkehrsuntersuchung und die Sitzung der Bezirksvertretung Jöllenbeck am 28.04.2021.</p> <p>a. Die Verkehrszählung fand über einen viel zu kurzen Zeitraum statt. Um die aktuelle Verkehrssituation zu ermitteln, wurde eine eintägige Verkehrszählung durchgeführt, auf deren Basis mittels Hoch- und Modellrechnungen das tatsächliche Verkehrsaufkommen sowie das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen als „durchschnittlicher täglicher Verkehr“ definiert.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vom Verkehrsgutachter einzuhaltenden Regelungen sind eingehalten worden. Das zuständige Fachamt hat das Gutachten geprüft und dessen Plausibilität und Vollständigkeit bestätigt. Im Ergebnis bestehen keine Bedenken in Bezug auf die Methoden zur Erstellung des Gutachtens.</p> <p>Die Verkehrszählung wurde gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012) durchgeführt und anhand der</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
b.	<p>Die Verkehrszählung wurde in der ersten Phase der Corona-Pandemie durchgeführt. Die Verkehrszählung wurde am 11.03.2020 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war die Corona-Pandemie schon mehr als präsent. Es gab zwar noch keinen offiziellen Lockdown, aber das öffentliche Leben und die Mobilität waren bereits deutlich eingeschränkt. So waren erste öffentliche Veranstaltungen und großen Messen abgesagt, Unternehmen hatten kurzfristig anstehende Kongresse, Tagungen und Seminare bereits um ein halbes Jahr oder länger verschoben. Die Eltern waren aufgefordert, ihre Kinder nicht mehr in die Kitas zu bringen, und die Arbeitgeber, ihren Mitarbeitenden Homeoffice zu ermöglichen. Alten- und Pflegeheime sowie Kliniken sollten möglichst nicht mehr besucht werden.</p>	<p>allgemein anerkannten Hochrechnungsverfahren (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) und Heft 1007 Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen an Hauptverkehrsstraßen in Großstädten) auf die maßgebende Größe „durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage des Jahres“ DTV unter Berücksichtigung von Wochentag, Erhebungsmonat etc. gerechnet.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verkehrserhebung zur Verkehrsuntersuchung wurde am 11.03.2020 durchgeführt. Der erste Corona-Lockdown in Deutschland wurde am 22.03.2020 beschlossen und begann am 23.03.2020. Somit erfolgte die Erhebung des aktuellen Verkehrsaufkommens vor dem ersten Lockdown und außerhalb der Urlaubszeit in NRW. Aus diesem Grund und insbesondere aufgrund der Einschätzung des zuständigen Fachamtes, dass das Gutachten vollständig und plausibel ist, ist keine Überarbeitung des Gutachtens auf Grundlage weiterer Erhebungen erforderlich, da die Verkehrszählung eine valide Berechnungsgrundlage darstellt.</p>
c.	<p>Zu diesem Zeitpunkt sagte die Verkehrsgutachterin in der Sitzung der BV Jöllenbeck am 07.10.2021 aus, dass es dazu neue Untersuchungen aus April 2021 gebe und sie diese gerne in eine neue Berechnung einbeziehen und dann damit eine neue Bewertung erstellen könne. Dies wurde vehement von der Mitarbeiterin des Bauamts Bielefeld ohne jede Begründung abgelehnt. Ein weiterer Einspruchsgrund, weil keinerlei Begründung geliefert wurde, warum eine neue und aktuellere Datenlage und Erkenntnis nicht in diese wichtige Ermittlung zur Verkehrsbelastung einbezogen werden soll.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wie die Mitarbeiterin des Bauamtes in der angesprochenen Sitzung der Bezirksvertretung Jöllenbeck begründet hat, bestehen seitens des Bauamtes sowie des zuständigen Fachamtes keine Bedenken in Bezug auf die Inhalte und die Methodik des Verkehrsgutachtens. Es wird als vollständig und plausibel bewertet. In der Konsequenz ist keine Überarbeitung erforderlich.</p>
d.	<p>Die Verkehrszählung hat den Verkehr auf dem Blackenfeld nur anteilig erfasst. Zur Verkehrszählung wurde nur eine einzige Messstelle eingerichtet, die sich an der Kreuzung Blackenfeld / Vilsendorfer Straße befand. Somit wurden lediglich die Fahrzeuge gezählt, die sich aus der Straße Blackenfeld auf die Vilsendorfer Straße und von der Vilsendorfer Straße auf die Straße Blackenfeld bewegt haben.</p> <p>Nicht berücksichtigt wurden nach Auffassung der Einwender</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Untersuchung stützt sich hinsichtlich der Zählung, die als Grundlage der Modellierung dient, auf den Knotenpunkt Blackenfeld / Vilsendorfer Straße, da dieser aufgrund der Lage des Plangebietes sowie dessen Zufahrt sowie der zu erwartenden Verkehrsströme (bspw. Anbindung an das Bielefelder Zentrum) der entscheidende Knotenpunkt ist, über den künftig der Großteil der hinzukommenden Verkehre abgewickelt wird. Die</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
e.	<p>alle Fahrzeuge, die vom Blackenfeld in Richtung Vilsendorfer Straße kommen rechts in die Orchideenstraße abgelenkt sind;</p> <p>alle Fahrzeuge, die von der Vilsendorfer Straße über die Orchideenstraße kommend links in das Blackenfeld eingebogen sind und es weiter in Richtung Brake befahren haben;</p> <p>alle Fahrzeuge von Anwohnern der Orchideenstraße und der dortigen Stichstraßen (Akeleiweg, Aurikelweg), die von zuhause kommend nach links auf das Blackenfeld eingebogen sind und es weiter in Richtung Brake befahren haben;</p> <p>alle Fahrzeuge von Anwohnern der Orchideenstraße und der dortigen Stichstraßen (Akeleiweg, Aurikelweg), die von Brake kommend über das Blackenfeld nach Hause gefahren sind;</p> <p>alle Fahrzeuge von Anwohnern aus dem Blackenfeld selbst und aus allen Seiten- und Stichstraßen zwischen Orchideenstraße und Engersche / Lübbecke Straße (Enzianweg, Edelweißgasse, Am Blackenhof, Anemonenweg, Möhrenkamp, Erbsenbrink, Runkelpatt, Kohlweg, Berkensiek), die von zuhause kommen das Blackenfeld in Richtung Brake befahren haben;</p> <p>alle Fahrzeuge von Anwohnern aus dem Blackenfeld selbst und aus allen Seiten- und Stichstraßen zwischen Orchideenstraße und Engersche / Lübbecke Straße (Enzianweg, Edelweißgasse, Am Blackenhof, Anemonenweg, Möhrenkamp, Erbsenbrink, Runkelpatt, Kohlweg, Berkensiek), die von Brake kommend nach Hause gefahren sind.</p> <p>Die Verkehrszählung hat keinerlei Schwerlastverkehr oder landwirtschaftliche Fahrzeuge berücksichtigt. Das Ergebnis der Verkehrszählung weist für die Straße Blackenfeld 0 % Schwerlastverkehr aus. Dies kann schon deshalb nicht stimmen, da je nach Jahreszeit regelmäßig landwirtschaftliche Fahrzeuge das Blackenfeld passieren. Zudem gibt es regelmäßigen Lieferverkehr von und zu einem landwirtschaftlichen Betrieb im unteren Bereich des Blackenfeld.</p> <p>Der Hinweis einer Anwohnerin auf die landwirtschaftlichen Fahrzeuge wurde von der Verkehrsgutachterin damit begründet, dass dieser nicht ganzjährig stattfindet und daher nicht berücksichtigt wurde.</p>	<p>Orchideenstraße stellt gegenüber der Vilsendorfer Straße aufgrund der Gegebenheiten die langsamere und somit schlechtere Alternative dar, weswegen an diesem Standort keine Verkehrszählung erfolgte.</p> <p>Nach Einschätzung des Bauamtes und des zuständigen Fachamtes bestehen keine Bedenken hinsichtlich der gewählten Methodik, da trotz der auf einen Knotenpunkt beschränkten Verkehrszählung eine genaue Untersuchung auf Grundlage des Verkehrsmodells durchgeführt wurde, in welches der Wert der Verkehrszählung nur zur Validierung des Verkehrsmodells einfließt.</p> <p>Insgesamt konnten laut Verkehrsgutachter bei der Eichung des Verkehrsmodells über 100 Verkehrserhebungen aus den letzten Jahren im gesamten Stadtgebiet Bielefeld berücksichtigt werden. Deshalb sind keine weiteren Zählungen erforderlich.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Gutachten ist der Schwerverkehrsanteil nicht explizit ausgewiesen worden, auch nicht mit 0 %. Der Anteil des Schwerverkehrs auf dem Blackenfeld lässt sich aus dem Verkehrsmodell ableiten, er beträgt 2,9 %. Der Schwerverkehrsanteil auf der Straße Heidbreite (ebenfalls im Gutachten nicht explizit erwähnt) liegt bei 2,6 %. Hierin ist der landwirtschaftliche Verkehr jeweils berücksichtigt. Für die Leistungsfähigkeitsnachweise wird nicht nach landwirtschaftlichen Fahrzeugen und anderem Lkw-Verkehr unterschieden, für die Verkehrsuntersuchung ist somit nur der Anteil des Schwerverkehrs (inkl. landwirtschaftlicher Verkehr) am Gesamtverkehr relevant. (Siehe Stellungnahme der Verwaltung zu Pkt. 1.1 auf Seite A1-4)</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
f.	<p>Die Verkehrszählung fand nur an einer Messstelle statt, der Verkehrsfluss im Bereich Blackenfeld Richtung Engersche / Lübbecker Straße (Richtung Brake) fand keinerlei Berücksichtigung.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung beschreibt die prognostizierten Auswirkungen der Verkehrszunahme (auf Basis der unvollständigen Zählung) neben dem direkten Einmündungsbereich Planstraße / Blackenfeld auf folgende Knotenpunkte: Blackenfeld / Vilsendorfer Straße, Vilsendorfer Straße / Engersche Straße und Engersche Straße / Talbrückenstraße. Im Fazit der Untersuchung wird festgestellt, dass die „Verkehrszunahmen durch das Bauvorhaben auf den relevanten Straßen im Umfeld des Bauvorhabens als verkehrlich unkritisch und umfeldverträglich zu bewerten sind“.</p> <p>Diese Feststellung kann so gar nicht getroffen werden, da nicht alle relevanten Straßen im Umfeld in die Untersuchung einbezogen wurden. Mit keinem Wort wird hier die Einmündung Blackenfeld auf die Engersche / Lübbecker Straße (Richtung Brake) erwähnt – als ob es diese gar nicht gäbe und das Blackenfeld (eine Kreisstraße) eine Sackgasse wäre. Die unzureichende Durchführung der Verkehrszählung mit nur einer Messstelle (s.o.) setzt sich hier mit der kompletten Nichtbeachtung der Einmündung Blackenfeld auf Engersche / Lübbecker Straße fort. Tatsächlich sind die Verhältnisse an dieser sehr wohl relevanten Einmündung schon jetzt grenzwertig. Ein einziger Linksabbieger vom Blackenfeld aus sorgt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Engerschen / Lübbecker Straße häufig für einen langen Rückstau auf dem Blackenfeld.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Verfahren bereits wie folgt berücksichtigt worden.</p> <p>Inzwischen liegt ein Nachtrag zum Verkehrsgutachten vor, der den Verkehr auf für die vom Einwender benannten Knotenpunkte untersucht hat und zu der Erkenntnis gelangt, dass die Knotenpunkte leistungsfähig genug sind, um die zusätzliche Verkehrserzeugung des Plangebietes aufnehmen zu können.</p> <p>Wie bereits unter der lfd. Nr. 1e für den Knotenpunkt Blackenfeld / Vilsendorfer Straße dargelegt, liegt zwischen dem Prognose-Null- und dem Prognose-Mit-Fall 2030 kein signifikanter Unterschied vor. Insgesamt verschlechtert sich die Qualität des Knotenpunktes durch die Planung nicht.</p>
g.	<p>Die tatsächlichen Straßenverhältnisse des Blackenfelds in Richtung Brake entsprechen ab dem Ortsausgangsschild Vilsendorf nicht den Angaben des Planungsbüros.</p> <p>In der „Erstaufstellung des Bebauungsplans“ von Dezember 2019 mit dem Untertitel „Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung“ wird die Straße Blackenfeld als „durchgängig zweispurig ausgebaut mit beiderseitigem Fußweg“ beschrieben. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Ab dem Ortsausgangsschild Vilsendorf in Richtung Engersche / Lübbecker Straße wird die Spur deutlich schmaler. Kommt hier ein Bus, ein Lkw oder ein landwirtschaftliches Fahrzeug mit Überbreite entgegen (und die gibt es hier), wird es extrem eng bzw. der Begegnungsverkehr ist gar nicht mehr möglich und es muss eine Ausweichmöglichkeit gesucht werden. Für</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wurden bereits wie folgt berücksichtigt.</p> <p>Die in der Begründung zum Bebauungsplan enthaltenen Aussagen bezüglich des Ausbauzustands der Straße Blackenfeld werden entsprechend korrigiert.</p> <p>Bezüglich der vom zuständigen Fachamt mitgeteilten Vorgehensweise ist Folgendes anzumerken: ein Monitoring im Nachgang der Planrealisierung bedeutet nicht, dass erst nach einschlägigen Vorfällen gehandelt wird, sondern dass aufgrund der Planung noch kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist, die Entwicklung jedoch aufmerksam betrachtet werden soll.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
h.	<p>Fahrradfahrer und Fußgänger ist die Straße in diesem Bereich überhaupt nicht risikofrei passierbar. Einen Fußweg gibt es hier nicht.</p> <p>Hierzu wurde zwischenzeitlich vom Amt für Verkehr mitgeteilt, dass man sich die Entwicklung der Verkehrssituation nach Fertigstellung des Baugebiets zunächst anschauen wolle, ob hier tatsächlich Optimierungsbedarf besteht. Das heißt nach Auffassung des Einwenders im Umkehrschluss, dass erst gehandelt werde, wenn etwas passiert.</p> <p>Der Hol- und Bringverkehr, der durch (dann zwei) Kindertagesstätten auf dem Blackenfeld verursacht wird, findet keinerlei Beachtung.</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung wird ausschließlich die Kita erwähnt, die im geplanten Baugebiet neu entstehen soll. Hier wird sogar betont, dass die Kita nahe der Gebietszufahrt platziert werden soll, um „zusätzliche Kfz-Fahrten im Plangebiet durch plangebietsfremden Hol- und Bringverkehr ... möglichst zu vermeiden.“ Zusätzliche Kfz-Fahrten auf der Straße Blackenfeld werden hier hingegen anscheinend billiger in Kauf genommen. Komplett unbeachtet bleibt zudem die bereits vorhandene Kita am Blackenfeld, bei der schon jetzt durch den Hol- und Bringverkehr oft beide Straßenseiten zugeparkt sind und nicht nur der regelmäßig verkehrende Linienbus Schwierigkeiten hat, diese Stelle zu passieren.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens ist auch die aus der geplanten Kita resultierende Verkehrserzeugung (Beschäftigte sowie Hol- und Bringverkehr) unter der Annahme einer Worst-Case-Betrachtung berücksichtigt worden. Die Worst-Case-Betrachtung geht davon aus, dass 50 - 75 % der Kinder nicht aus dem Plangebiet stammen und mit dem Pkw zur Kita gebracht werden. Ein möglicher Mitnahmeeffekt wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Lösung etwaiger Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der bestehenden, außerhalb des Plangebietes gelegenen Kita ist nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung.</p>
i.	<p>Die Verweisung von Grundschulern aus Vilsendorf nach Brake und damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen von „Elterntaxis“ bleibt komplett unberücksichtigt.</p> <p>In der Verkehrsuntersuchung wird ausgeführt, dass sich die Ermittlung der Verkehrsnachfrage unter anderem auf zu erwartende Strukturdaten in Bielefeld insgesamt und in den umliegenden Kreisen und Gemeinden stützt. Versäumt hat man anscheinend, sich mit den Gegebenheiten vor Ort zu beschäftigen: Die Grundschule Vilsendorf ist bereits jetzt voll ausgelastet, eine Erweiterung ist in den nächsten Jahren nicht geplant. Schon ohne die zu erwartenden zusätzlichen Schulkinder aus dem Plangebiet werden neu einzuschulende Kinder demnächst teils an die Grundschule in Brake verwiesen. Der kürzeste Weg dorthin aus nahezu ganz Vilsendorf führt über die Straße Blackenfeld.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Bebauungsplan setzt sich dahingehend mit der Unterbringung von Grundschulern an der Grundschule Vilsendorf auseinander, dass in Kapitel 5.5 „Soziale und kulturelle Infrastruktur“ der Begründung (vgl. Anlage C, C-25) die Erforderlichkeit der Erweiterung der Grundschule Vilsendorf voraussichtlich um einen Zug festgestellt wird. Hierzu ist gemäß der Stellungnahme des zuständigen Fachamtes zunächst abzuwarten, ob die prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen eintritt. Ggf. sollen Interimslösungen ergriffen werden.</p> <p>Im Verkehrsmodell sind etwaige Fahrten eines Hol- und Bringverkehrs in der üblichen Verkehrserzeugung des Wohngebiets, einschließlich Bring- und Holverkehre mit dem Pkw durch Eltern, berücksichtigt und bedürfen daher keiner gesonderten Betrachtung.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
j.	<p>Aufgrund der zuvor beschriebenen Straßenverhältnisse ab dem Ortsausgangsschild Vilsendorf und der Gefahren, die sowohl von dort als auch auf dem weiteren Schulweg von der Überquerung der Engerschen / Lübbecker Straße ausgehen, werden die Eltern ihre Kinder mutmaßlich sicher keinesfalls mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen. Ergo ist hier mit zahlreichen Elterntaxis zu rechnen, die den ohnehin schweren Abfluss des Verkehrs in dieser Richtung zusätzlich belasten werden. Diese Fahrzeuge sind in der Verkehrsuntersuchung bisher nicht berücksichtigt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Entfernung zur Grundschule in Brake beträgt ca. 4 km. Allein aufgrund der Streckenlänge ist der Weg zur Benutzung mit dem Fahrrad durch ein Grundschulkind ungeeignet. Potenziell anfallende Fahrten eines Bring- und Holverkehrs zur Schule (sog. „Elterntaxis“) sind in der Verkehrserzeugung eines Allgemeinen Wohngebietes berücksichtigt. Die Ausbauplanung der Straße Blackenfeld obliegt dem zuständigen Fachamt bzw. dem Straßenbaulastträger und betrifft nicht das Planverfahren.</p>
k.	<p>Wo es keine Ausweichmöglichkeiten gibt, wird auch Google keine finden. Im Rahmen der Diskussion mit den anwesenden Anwohnern propagiert die Verkehrsgutachterin am 28. April 2021 die These, dass sich Verkehrsteilnehmende über Google / Co. andere Wege suchen werden, wenn die Straße Blackenfeld zu stark belastet sein sollte, und sich erhöhtes Verkehrsaufkommen dadurch quasi „von selbst reguliert.“ Dabei scheint ihr entgangen zu sein, dass sie ja selbst mit der Verkehrsuntersuchung nur eine Zufahrt zum neuen Baugebiet als „umfeldverträglich“ bewertet. Somit stellt sich die Frage, welchen anderen Weg als über die Straße Blackenfeld sich die Bewohner dieses Gebietes suchen sollen. Auch Google wird da keine Ausweichmöglichkeiten finden. Gleiches gilt im Übrigen für die Anwohner der Bestandsbebauung, also der Straßen Blackenfeld, Am Blackenhof, Enzianweg, Edelweißgasse, Anemonenweg, Möhrenkamp, Erbsenbrink, Runkelpatt, Kohlweg und Berkensiek: Auch für sie gibt es keinen anderen Weg als durch die Straße Blackenfeld, auch hier wird Google keine andere Lösung anbieten können.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt. Die Aussage der Gutachterin spielt auf sogenannte Verdrängungsprozesse an. Eine Anbindung an die Straße Blackenfeld würde auch erfolgen, wenn ergänzend zur geplanten Zufahrt weitere Zufahrten vorgesehen würden, da diese entweder direkt an die Straße Blackenfeld oder zunächst an die Straße Heidbreite und von dort aus an die Straße Blackenfeld anbinden würden und folglich keine maßgebliche Veränderung der Verkehrsmenge auf der Straße Blackenfeld herbeiführen würden. Eine einzige Zufahrt zum Plangebiet wurde im Übrigen als umfeldverträglich bewertet.</p>
l.	<p>Es bleibt gänzlich unbeachtet, dass die Orchideenstraße Anliegerstraße werden soll. Aktuell läuft ein Antragsverfahren, die Orchideenstraße für den Durchgangsverkehr zu sperren und als Anliegerstraße auszuweisen. Sollte dies umgesetzt werden, ergibt sich daraus zwangsläufig eine verkehrliche Mehrbelastung für den Knotenpunkt Blackenfeld / Vilsendorfer Straße. Wie schon zuvor festgestellt, hat man auch hier die aktuellen Gegebenheiten in Vilsendorf offensichtlich nur oberflächlich betrachtet und wichtige Fakten im direkten Umfeld der Straße Blackenfeld für die Verkehrsuntersuchung ignoriert.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt. Im Verkehrsmodell, das den Berechnungen des Verkehrsgutachtens zugrunde liegt, wird bereits sämtlicher „Durchgangsverkehr“ der Orchideenstraße über den Knotenpunkt Vilsendorfer Straße / Blackenfeld durchgeführt. Die Orchideenstraße ist im Verkehrsmodell als untergeordnete Straße klassifiziert und nur für den Quell- und Zielverkehr befahrbar. Insofern ist die Verkehrsuntersuchung als Worst Case anzusehen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
m.	<p>Der Ausbau von Straßen am anderen Ende von Bielefeld wird mit positiver Auswirkung auf die Verkehrsbelastung im Blackenfeld angenommen. Die B51n Ortsumgehung Ummeln und die B66n Leopoldshöhe / Asemissen liegen jeweils in ganz anderen Randbereichen Bielefelds. Dennoch wird der jeweilige Ausbau dieser Straßen in der Verkehrsuntersuchung als „relevante Netzelemente“ aufgeführt und es wird unterstellt, dass der Ausbau dieser Straßen den Verkehr auf dem Blackenfeld zukünftig entlasten wird.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt: Einleitend verweist das Verkehrsgutachten auf die Berücksichtigung des Verkehrsmodells der Stadt Bielefeld, welches für den Prognose-Null-Fall 2030 unter anderem die B61n und B66n als Netzelemente unterstellt. Die Aussage des Einwenders, diese Ausbauplanungen hätten eine direkte Wirkung auf den Verkehr auf der Straße Blackenfeld und würden zukünftig zu dessen Entlastung beitragen, lässt sich aus dem Gutachten jedoch nicht ableiten.</p>
n.	<p>Die vorgenannten Gründe stellen die Aussagekraft der vorgelegten Verkehrsuntersuchung deutlich infrage. Die Tatsache, dass die Straße Blackenfeld ab Ortsausgangsschild Vilsendorf in Richtung Brake für das begutachtende Unternehmen gar nicht vorhanden zu sein scheint, ist mehr als irritierend. Hier drängt sich fast der Eindruck auf, dass mit dem Ende des Zuständigkeitsbereichs der Bezirksvertretung Jöllenbeck (hinter dem Ortsausgangsschild beginnt der Bezirk Heepen) für die Gutachter auch die Notwendigkeit zur Beachtung von tatsächlichen Straßenverhältnissen endet. Wie sonst ist es zu erklären, dass sowohl der fehlende Ausbau dieses Straßenabschnitts als auch die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Verkehr an der Einmündung auf die Engersche / Lübbecker Straße einfach „unter den Tisch fallen“.</p> <p>Insgesamt weist die Verkehrsuntersuchung so deutliche Mängel auf, dass sie nach Auffassung des Einwenders keinesfalls als Grundlage dienen darf, um eine vermeintliche Unbedenklichkeit nur einer Zufahrt zum geplanten Baugebiet von der Straße Blackenfeld aus zu bestätigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus den zuvor genannten Gründen bestehen aus Sicht der zuständigen Fachämter abschließend keine Bedenken in Bezug auf die Vollständigkeit und die Plausibilität des Verkehrsgutachtens.</p>
o.	<p>Es wird angeregt, die Untersuchung nach dem Ende der Pandemie mit einer neuen Verkehrszählung an allen relevanten Messstellen und über mehrere Tage zu wiederholen, um ein neues, aussagefähigeres Gutachten zu erstellen, welches die zuvor beschriebenen Faktoren berücksichtigt. Sinnvoll wären in diesem Zusammenhang auch Fotos der örtlichen Gegebenheiten, damit Entscheidungsträger nicht anhand von Statistiken und Modellen entscheiden müssen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Das vorgelegte Verkehrsgutachten und die ihm zugrundeliegende Methodik bilden eine valide Grundlage, um die verkehrliche Bestandssituation sowie deren Veränderung durch die vorliegende Planung zu beurteilen. Die Notwendigkeit der Überarbeitung ist daher nicht gegeben.</p>
p.	<p>Die Straße Blackenfeld ist zwar als Kreisstraße ausgewiesen, de facto ist es aber eine Anwohnerstraße, keineswegs durchgängig zweispurig befahrbar, sondern mit parkenden Fahrzeugen rechts und links (auch parkenden Lkw, also</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bewertung des bestehenden und künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens auf der Straße Blackenfeld wurde nicht anhand der rechtlichen Klassifizierung als Kreisstraße</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Schwerlastverkehr) und regelmäßigem Busverkehr, was nicht nur den störungsfreien Begegnungsverkehr, sondern schon das störungsfreie Durchfahren der Straßen an sich an vielen Stellen erschwert. Hinzu kommt der angesprochene geringe Ausbau der Straße ab Ortsausgangsschild Vilsendorf. Die Ausweisung als Kreisstraße allein kann und darf nicht dazu berechtigen, zu Lasten der Anwohner einfach deshalb eine unverhältnismäßige Verkehrsmehrbelastung in Kauf zu nehmen, weil man „halt keine Fläche für eine zweite Zufahrt zum geplanten Baugebiet von einer anderen Seite zur Verfügung hat“. Dann muss man sich entweder um diese fehlenden Flächen bemühen oder die Anzahl der geplanten Wohneinheiten deutlich verringern, sodass der zu erwartende Mehrverkehr für die vorhandenen Straßenverhältnisse verträglich bleibt.</p>	<p>bewertet. Das Verkehrsgutachten bewertet die Straße Blackenfeld als leistungsfähig genug, um zusätzlich zum bestehenden Verkehrsaufkommen auch die Verkehrserzeugung des Plangebietes aufnehmen zu können. Eine zweite Zufahrt zum Plangebiet würde (ungeachtet der mangelnden Flächenverfügbarkeit) keine Entlastung der Straße Blackenfeld darstellen, da diese entweder unmittelbar oder mittelbar über die Straße Heidbreite an die Straße Blackenfeld anbinden würde.</p>
<p>3</p> <p>a.</p> <p>b.</p>	<p>Einwender 4</p> <p>Schreiben vom 05.01.2022</p> <p>Das vorliegende Verkehrsgutachten wird aufgrund der Erhebung während der Coronapandemie und der dadurch reduzierten Verkehrserhebung nicht anerkannt. Es wird eine wiederholte Erhebung nach der Pandemie gefordert.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. II/V6 der Stadt Bielefeld, DEKRA Automobil GmbH, Bielefeld, 23.08.2021 ist nicht online abrufbar, war auch nicht als Anlage zum Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses beigefügt. Wir bitten Sie daher, uns das Gutachten im Rahmen der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung per Mail zur Verfügung zu stellen. Aus der Beschlussvorlage kann bereits entnommen werden, dass es im Bereich der Straße Blackenfeld zu einer Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Allgemeines Wohngebiet kommen wird, sodass wir als Anwohner die Notwendigkeit zur Einrichtung von Maßnahmen zur Reduzierung von Geräuschimmissionen für die Bestandsbebauung als notwendig erachten und hiermit einfordern.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Verkehrserhebung zur Verkehrsuntersuchung wurde am 11.03.2020 durchgeführt. Der erste Corona-Lockdown in Deutschland wurde am 22.03.2020 beschlossen und begann am 23.03.2020. Somit erfolgte die Erhebung des aktuellen Verkehrsaufkommens vor dem ersten Lockdown und außerhalb der Urlaubszeit in NRW. Aus diesem Grund und insbesondere aufgrund der Einschätzung des zuständigen Fachamtes, dass das Gutachten vollständig und plausibel ist, ist keine Überarbeitung des Gutachtens auf Grundlage weiterer Erhebungen erforderlich, da die Verkehrszählung eine valide Berechnungsgrundlage darstellt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Inhalt des Gutachtens wurde zum Entwurf in die Begründung eingearbeitet. Zudem lag das Gutachten während der Offenlage öffentlich aus. Ein Beschluss des Gutachtens als Anlage erfolgt üblicherweise erst zum Satzungsbeschluss durch den Rat. Die schalltechnische Untersuchung kommt bezüglich der umliegenden Bestandsbebauung zu dem Ergebnis, dass bei einigen der dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an den Straßen Blackenfeld und Heidbreite mit einer größeren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen ist. Allerdings werden hier nach wie vor die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete unterschritten. Untersucht wurde zudem die Ausbreitung des</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Die erhöhten Werte sind weitgehend darauf zurückzuführen, dass für das neue Wohngebiet ausschließlich eine Zu- und Abfahrt vorgesehen wurde. Dies haben wir bereits bei der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung beanstandet und die Vorlage eines entsprechenden Lärmgutachtens gefordert. Da auch im aktuellen Entwurf nur eine Zu- und Abfahrt berücksichtigt wurde, weisen wir Sie hiermit auf die unzulässige Überschreitung der DIN-Werte hin und fordern, bei der Umsetzung dafür Sorge zu tragen, dass die technisch möglichen Maßnahmen zur Reduzierung von Geräuschmissionen für die Bestandsbebauung geschaffen werden (z. B. Einrichtung von Flüsterasphalt, dauerhafte Zu- und Abfahrt über die Heidbreite während der Bau-phase).</p> <p>Eine mögliche Maßnahme zur Reduzierung der Lärmmissionen könnte auch darin bestehen, die bereits in Blackenfeld bestehende 30er-Zone zu verlängern, sodass im Bereich der Zu- und Abfahrt ebenfalls die Geschwindigkeitsbegrenzung gelten würde. Dies hätte auch den Vorteil, dass der Verkehr in das / aus dem Plangebiet besser zu-/abfließen könnte, da nun kein Kreisverkehr und auch keine Ampelanlage möglich ist. Des Weiteren könnte die 30er-Zone durch die neu geplante KiTa begründet werden. Die BV Jöllbeck hat bereits die Verlängerung der 30-Zone beschlossen, sodass für diesen Vorschlag auch die Zustimmung der Bezirksvertretung vorliegt.</p>	<p>Straßenlärms ohne Berücksichtigung der (geplante) Gebäude innerhalb und mit Berücksichtigung der Gebäude außerhalb des Plangebietes. Gebäude und Gärten im Bereich der Straße Blackenfeld sind somit nur durch eine geringe Erhöhung des Lärms (max. 1 dB) betroffen, die hinzunehmen ist. Vor dem Hintergrund eines angespannten Wohnungsmarktes und der hohen Nachfrage nach Wohnraum ist das Ziel der vorliegenden Bauleitplanung die Schaffung von Wohnraum. In den Bereichen an den Straßen Heidbreite und Blackenfeld mit größeren Erhöhungen des Beurteilungspegels wird durch die am Rand des Plangebietes entstehenden Gebäude eine Abschirmung der Bestandsbebauung außerhalb erfolgen und dort zu geringeren Lärmmissionen führen. Für die Anlieger an der Straße Blackenfeld kommt es durch planungsbedingte Mehrverkehre zu einer stärkeren als der bisherigen Belastung, jedoch wird eine Überschreitung der Orientierungswerte in der Abwägung als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben weiterhin gewahrt.</p> <p>Die Verwendung von Flüsterasphalt betrifft nicht die Bauleitplanung, sondern die anschließende Ausführungsplanung.</p> <p>Verkehrsregelnde Maßnahmen zur Geräuschreduzierung, bspw. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht erforderlich, da ein ausreichender Schutz vor Geräuschmissionen bereits berücksichtigt worden ist. Sie sind zudem nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes.</p>
4	<p>Einwender 5 Schreiben vom 06.01.2022</p> <p>Die Einwenderin ist Eigentümerin des Gebäudes und der Freiflächen Blackenfeld 20, 33739 Bielefeld. Das Flurstück fällt vollständig in den Geltungsbereich der o.g. Bauleitpläne.</p> <p>a. Wir stehen einer Bebauung grundsätzlich nicht negativ gegenüber. Das Grundstück soll grundsätzlich einer Bebauung zugeführt werden. Wir haben aber folgende Einwendungen, Anregungen und Bedenken:</p> <p>b. In dem Entwurf des o.a. Bebauungsplanes vom 02.11.2021 wird die Planstraße A jetzt mit einem Abstand von ca. 1 m von unserem gesamten Grundstück entfernt geplant, wobei dieses 1 m breite Band nach Aussage des Vorhabenträgers am 26.11.2021 gegenüber den Eigentü-</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung wurde bereits wie folgt berücksichtigt: In der Bestandssituation ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Erschließung für das betreffende Wohnhaus und die umliegende landwirtschaftlich genutzte Fläche nicht öf-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
c.	<p>mern sich inzwischen im Eigentum der Wesertal Erschließungsgesellschaft mbH befinden soll, und damit unser Grundstück nicht mehr an eine öffentliche Straße angebunden sei. Laut Aussage des Vorhabenträgers vom 26.11.2021 ist diese Veränderung der Straßenführung durch das Bauplanungsamt der Stadt Bielefeld in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro veranlasst worden.</p> <p>Auf den vorliegenden Plänen ist diese Änderung nicht ohne Weiteres zu erkennen. Wir halten diese Änderung der Straßenführung, wenn es sich nicht lediglich um ein zeichnerisches Missverständnis handelt, für rechtswidrig. Es handelt sich dann um eine Gefälligkeitsplanung zugunsten des Investors, die unzulässig und damit grob fehlerhaft ist. Die Abbildung genehmigter und erschlossener Bausubstanzen darf nicht erfolgen, weil eine Nutzung dieser Fläche dann weder zu Wohn- noch zu landwirtschaftlichen Zwecken möglich ist. Sie wurde erst durch die Planung der Stadt, dem Investor und dem Planungsbüro geschaffen.</p> <p>Bei der Gebäude- und Freifläche Blackenfeld 20 handelt es sich um Bestandsbebauung- Für uns als Bestandsbewohner muss der vorherige Zustand wieder hergestellt werden. Die Anbindung an die öffentliche Straße ist sowohl für das bestehende Gebäude als auch für die Freifläche sicherzustellen. Von dem Amt für Verkehr wurde uns zugesichert, dass der Erschließungsträger von den Bestandsanwohnern keinen Kostenbeitrag fordern kann. Es ist die wirtschaftliche Nutzung und uneingeschränkte Erreichbarkeit zu gewährleisten. Unser Grundstück Blackenfeld 20, Flur 2 Flurstück 82, ist somit vollständig an eine öffentliche Straße anzubinden, nach dem aktuellen Bebauungsplan, an die Planstraße A. Der Straßenverlauf der Planstraße A ist so zu ändern, dass das Flurstück 82 über die gesamte Breite (zirka 45 m, Vermessungsplan des Vermessungsbüro Schmitz vom 20.03.2012 liegt an), zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung öffentlich angebunden ist.</p> <p>Solange Flurstück 82 nicht bebaut wird, muss – wie bisher auch – die Zufahrt für die landwirtschaftliche Nutzung des Flurstücks 82 gesichert sein.</p> <p>Wir gehen ferne davon aus, dass auch notwendige Änderungen für Strom, Wasser, Telekommunikationsinfrastruktur reibungslos unentgeltlich umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang halten wir auch die Verlegung eines Glasfasernetzes im Plangebiet für wünschenswert.</p>	<p>entlich-rechtlich gesichert. Nach dem Satzungsbeschluss der Bauleitpläne wird eine öffentliche Straße nördlich der Bestandsbebauung ausgebaut werden. Der Abstand zwischen dem betreffenden Grundstück der Einwender und der öffentlichen, neu auszubauenden Straße beträgt ca. 50 – 70 cm. Damit die Erschließung künftig öffentlich-rechtlich sowohl für die Wohnnutzung als auch für die landwirtschaftliche Nutzung gesichert ist, wurde eine Baulast zugunsten des betreffenden Flurstücks in einer Breite von 5 m eingetragen. Die Breite von 5 m ist geeignet, um auch von landwirtschaftlichen Geräten / Fahrzeugen genutzt zu werden. Die Entwässerung des Wohnhauses Blackenfeld 20 ist bereits durch eine bestehende Baulast gesichert.</p> <p>Der Hinweis und die Anregung werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben, da sie nicht unmittelbar die bzw. das Bauleitplanverfahren betreffen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.	<p>Diese Maßnahme wird in der Beschlussvorlage aber nicht als erforderlich angesehen. Wir bitten Sie zu prüfen, ob diese Maßnahme aus Gründen der Effektivität mit anderen Maßnahmen gleichzeitig erfolgen kann.</p> <p>Auf den Seiten C26 - C28 der Begründung zum o.a. Bebauungsplan wird das Grobkonzept zur Ver- und Entsorgung vorgestellt. Bei der Entwässerung des Plangebietes wird ein Trennsystem angestrebt. Die geplanten Kanäle sind im Nutzungsplan eingezeichnet.</p> <p>Die Gebäude- und Freifläche Blackenfeld 20 sind zurzeit durch einen privaten Mischwasserkanal an den Mischwasserkanal nördlich der Bebauung der Straße Heidbreite angeschlossen. Der private Mischwasserkanal läuft zum Teil über das Flurstück 91. Für die Duldung dieses Mischwasserkanals ist seit dem 15.09.1988 eine Baulast auf Flur 2 Flurstück 81 eingetragen. Hierauf haben wir bereits mit Schreiben vom 06.01.2021 hingewiesen. Mit Schreiben vom 19.01.2021 haben Sie Ihre Kenntnis von dieser Baulast bestätigt. Trotzdem ist der Verlauf des Kanals nicht in den Plänen wiederzufinden und der Vorhabenträger teilte am 26.11.2021 mit, dass ihm die Baulast nicht bekannt sei.</p> <p>In dem Entwässerungskonzept für das Plangebiet wird nicht deutlich, wie der vorhandene private Mischwasserkanal des Grundstücks Blackenfeld 20 an das neue Kanalsystem angeschlossen werden soll. Der private Mischwasserkanal ist im Nutzungsplan nicht eingezeichnet, obwohl dafür in der Legende ein Zeichen zuzuordnen gewesen wäre (MK).</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
e.	<p>Eine etwaige notwendige Verlegung des Mischwasserkanals an das neue Entwässerungskonzept ist im Hinblick auf die genannte Baulast und die Kostenfolge mit uns abzustimmen.</p>	<p>Die Anregung wurde bereits wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Die öffentlich-rechtliche Sicherung der Entwässerung des Wohnhauses Blackenfeld 20 durch eine bestehende Baulast ist bekannt. Die Information wurde an den Vorhabenträger weitergegeben. Langfristig bietet sich eine Aufgabe des Mischwasserkanals und ein Anschluss an die neu geplante Trennkanalisation in der Planstraße D an. Eine Klärung des Anschlusses und der möglichen Kostenfolge ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes, sondern privatrechtlich zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer des Wohngebäudes Blackenfeld 20 zu klären.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
f.	<p>Die Regenwasserbeseitigung ist laut Nutzungsplan in der Planstraße A nach der Einmündung der Straße Blackenfeld nicht durchgehend. Das Regenwasser vom Anfang der Planstraße A wird in Richtung Planstraße B abgeleitet, weiteres Regenwasser der Planstraße A wird erst wieder in Höhe des Gebäudes Blackenfeld 20 kanalisiert. Erfahrungsgemäß läuft das Regenwasser bei Starkregen oder Gewitter stromartig von der Straße Blackenfeld den bisherigen Interessentenweg, später Planstraße A, entlang und ist dann kaum passierbar ist. Es erscheint uns notwendig, dass geprüft wird, ob der Anfang der Planstraße A ausreichend gegen heftige Regenfälle usw. und damit Überflutungen geschützt ist.</p>	<p>Die Anregung wurde bereits wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Nach der Bodenkarte NRW sind die Bodenverhältnisse im Plangebiet nicht geeignet, das Niederschlagswasser vollständig zu versickern. Das anfallende Niederschlagswasser soll daher ortsnah in das Nebengewässer 12.03 zur Jölle eingeleitet werden. Zu diesem Zweck ist für das Neubaugebiet die Verlegung von öffentlichen Regenwasserkanälen in den geplanten öffentlichen Erschließungsstraßen erforderlich.</p> <p>Zur Begrenzung der hydraulischen Belastung der Jölle soll die Einleitung gedrosselt über ein Regenrückhaltebecken erfolgen. Das Regenrückhaltebecken und die Kanäle wurden nach den aktuellen bundesweiten Regeln der Technik geplant und dimensioniert. Demgemäß wird auch die Errichtung und Unterhaltung erfolgen.</p> <p>Das als offenes Erdbecken vorgesehene Regenrückhaltebecken muss aus topographischen Gründen im Osten des Plangebietes errichtet werden. Das erforderliche Volumen beträgt überschlägig rund 400 m³ und berücksichtigt die Zielvorstellung eines sogenannten Überlaufolders. In Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorgesehen, dass Regenrückhaltebecken ca. zweimal pro Jahr durch den Regenwasserabfluss des Neubaugebietes vollständig zu füllen und überlaufen zu lassen. Dabei wird die Einleitungsmenge in das Nebengewässer der Jölle den natürlichen Landabfluss in Höhe von acht Litern pro Sekunde und Hektar nicht überschreiten. Der Überlauf erfolgt breitflächig bzw. diffus in den angrenzenden Erlen(-bruch-)wald mit sumpfarmigem Bestand im weiteren Verlauf und fördert damit das vorhandene, natürliche Feuchtbiotop im Siek der Jölle.</p> <p>Darüber hinaus setzt der Bebauungsplanentwurf geeignete Maßnahmen zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Plangebiet fest. Dadurch wird die Abflussmenge an Regenwasser insgesamt reduziert. Neubauten sind überwiegend mit einem Flachdach zu errichten, das verpflichtend und dauerhaft zu begrünen ist. Der Versiegelungsgrad für die einzelnen Baugrundstücke wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Grundflächenzahl reguliert. Zur Gestaltung und Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, insbesondere der Vorgartenflächen, werden detaillierte Festsetzungen getroffen. Zudem erfolgt eine inten-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
g.	<p>Gemäß der Festsetzungen über die bauliche Nutzung soll sich die Zahl der Vollgeschosse soll sich von der Straße Blackenfeld im Westen zur freien Landschaft im Osten hin reduzieren. Für den westlichen und südwestlichen Teil des Wohngebietes sind überwiegend Mehrfamilienhäuser mit 3 Vollgeschossen zugelassen. Ausnahmsweise kann ein zusätzliches Vollgeschoss zugelassen werden, wenn es sich überwiegend um ein Keller- und / oder Tiefgaragengeschoss handelt. Als Geschosshöhe wird im Westen und Süden 10,5 m angegeben. Für die Bestandsbebauung im Westen, dabei handelt es sich u.a. um ein einstöckiges Wohnhaus, bedeuten 3 Vollgeschosse eine komplette Abriegelung, eine erhebliche Beeinträchtigung des Sonneneinfalls, der Belichtung, volle Einsehbarkeit in den Garten und eine Einschränkung der Ruhezone. Deshalb ist die Bebauung an den Planstraßen A, B im angemessenen Abstand zu den Bestandsbebauungen auf zwei Vollgeschosse zu begrenzen. Eine Reduzierung der Geschossflächen bei den Neubauten würde auch dazu führen, dass ein harmonisches Bebauungsbild in diesem Bereich des Plangebietes entsteht und die Bestandsbebauung nicht erdrückt wird.</p>	<p>sive Durchgrünung des Plangebietes durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen sowie zusammenhängender privater Grünflächen. Schließlich werden die Ausgleichsmaßnahmen für die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft zum Teil im Plangebiet selbst umgesetzt.</p> <p>In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes werden zum Schutz vor Überflutungen durch außergewöhnliche Regenereignisse diverse konstruktive Hinweise zu einer überflutungssicheren Ausgestaltung neu zu bebauender Grundstücke gegeben. Weiterhin wird aufgrund des im Plangebiet zeitweise hoch anstehenden Grundwassers empfohlen, auf Keller zu verzichten oder diese beim Bau wasserdicht auszubilden.</p> <p>Im Ergebnis dient das ausgearbeitete Konzept zur Niederschlagswasserbeseitigung insbesondere der Bewältigung von Starkregenereignissen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Abstände zwischen künftigen Neubauten und der Bestandsbebauung außerhalb des Plangebiets wurden größer als nach der Berechnung der Abstandsflächen nach der gültigen BauO NRW gewählt, um insbesondere die höhere Geschossigkeit der Neubauten im Vergleich zu der Bestandsbebauung zu würdigen. Durch die festgesetzten Baugrenzen ist voraussichtlich ein Mindestabstand von 7,0 m zur Westgrenze des Plangebietes gewährleistet. Zur Bebauung auf dem Flurstück 1384 wird damit ein Mindestabstand von ca. 24 m gesichert, zum Flurstück 1529 ein Mindestabstand von ca. 26 m. Im Ergebnis wurde Rücksicht auf die Bestandsbebauung genommen, gerechte Abstände werden gewahrt. Ein Recht auf Nicht-Einsehbarkeit besteht nicht.</p> <p>Durch die Ausweisung von nicht überbaubarer Grundstücksfläche wird sich zwischen dem Neubau und der Bestandsbebauung auch der Ruhe- und Rückzugsbereich der Neubauten erstrecken. Die Abstände der Baufenster zur Plangebietsgrenze sind weitgehend einheitlich gewählt. Ein unterschiedlicher Abstand ergibt sich lediglich aus dem nicht rechtsverbindlichen Gestaltungsplan. Einfriedungen sind grundsätzlich zulässig und werden in den textlichen Festsetzungen geregelt, sind aber letztlich Prüfgegenstand im Baugenehmigungsverfahren.</p> <p>Eine Mindestgeschossigkeit und Mindesthöhe wurden nicht festgesetzt, sodass die</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
h.	<p>Im Verkehrsgutachten fehlt eine ausreichende Prognose zum Umfang des Baustellenverkehrs durch Lkw, Bagger usw. im Plangebiet während der mehrjährigen Bauphase. Die mit der Bebauung verbundenen Lärmbelastigungen, Emissionen und eingeschränkten Parkplatzsituation sind nicht berücksichtigt, nicht bewertet worden.</p> <p>Die Anwohner müssen für diese Phase einen kompetenten Ansprechpartner zur Verfügung gestellt bekommen, wie es bei Bauprojekten dieser Größenordnung bereits in anderen Regionen üblich ist.</p>	<p>getroffenen Festsetzungen lediglich Höchstmaße festsetzen. Künftige Neubauten können diese Höchstmaße jedoch auch unterschreiten.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschossflächen steht dem Ziel des flächensparenden Bauens entgegen, da gerade eine höhere Geschossflächenzahl unter Berücksichtigung des Paradigmas von minimalem Flächenverbrauch, Flächensparen bzw. dem 30-ha-Ziel als geeignetes Instrument bewertet wird, um zugleich dem Bedarf an mehr Wohnraum gerecht zu werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das vorgelegte Verkehrsgutachten untersucht Verkehrserzeugungen, die aus den gemäß der in Rede stehenden Bauleitplanung zulässig werdenden Nutzungen resultieren. Auf Ebene der Bauleitplanung wurde die (verkehrliche) Erschließung des Plangebietes geprüft und umfangreich geregelt. Seitens der zuständigen Fachämter und der Träger öffentlicher Belange sind keine Bedenken in Bezug auf den Baustellenverkehr vorgetragen worden. Im Übrigen betrifft der Baustellenverkehr die Ausbauplanung und erfolgt über einen absehbaren, zeitlich begrenzten Zeitraum, was hinzunehmen ist. Auf Ebene der Bauleitplanung besteht deshalb kein weiterer Handlungsbedarf. Ungeachtet dieser Tatsache beabsichtigt der Vorhabenträger, im Plangebiet durch ein Bodenmanagement abzutragende Böden an anderer Stelle im Plangebiet für Aufschüttungen zu verwenden, sodass hierdurch eine Reduzierung des Baustellenverkehrs zustande kommt.</p> <p>Die etwaige Bereitstellung eines Ansprechpartners ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes.</p>
i.	<p>Da mit dem Abriss von Gebäuden im Plangebiet zu rechnen ist und damit Erschütterungen im Umfeld verbunden sein könne, die Auswirkungen auf bereits bestehende Gebäude haben, muss seitens der Stadt Bielefeld vor Beginn der Arbeiten ein Statiker die umliegenden Gebäude begutachten, um den Ist-Zustand zu ermitteln und zu dokumentieren, damit Schäden nach den Abbrucharbeiten von den Grundstückseigentümern / Anwohnern sachgemäß beurteilt und nachgewiesen werden könne. Dieses Vorgehen gehört inzwischen zum Standard bei Abrissarbeiten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt: Sofern Setzungsrisse an Bestandsgebäuden befürchtet werden, empfiehlt es sich vor Baubeginn auf Nachbargrundstücke ein Gutachterbüro einzubinden, um die Bestandsituation zu dokumentieren und eventuelle künftige Veränderungen privatrechtlich klären zu können.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
j.	<p>Im Bereich der geplanten Kita wird sich morgens und abends der Verkehr stauen. Im Zusammenhang mit der Nutzung der Kindertagesstätte und der zentralen Großgarage mit ca. 110 Stellplätzen wird es zu erheblichen Verkehrsbewegungen in den Ruhezeiten der geplanten und Bestandsbebauung kommen. Diese besondere Verkehrssituation erfordert eine gesonderte fachliche Begutachtung.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Zur Unterbringung der Pkw der neu zu errichtenden Wohngebäude sind zwei Quartiersgaragen geplant. Die Parkpalletten sollen ausschließlich dem Stellplatznachweis der Wohnbebauung zugerechnet werden. Eine Nutzung für gewerbliche Tätigkeiten oder eine Vermietung an andere soll nicht stattfinden. Da die Stellplätze nur dem Wohnen dienen und dementsprechend sozialverträglich sind, ist auf Ebene der Bauleitplanung keine schalltechnische Untersuchung der Quartiersgaragen seitens des zuständigen Fachamtes gefordert worden. Eine detaillierte Prüfung, insbesondere des Rücksichtnahmegebotes, erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. Auf Ebene der Bauleitplanung besteht aufgrund der Einschätzung des zuständigen Fachamtes kein Handlungsbedarf.</p>
k.	<p>Die Prognose der Schallimmissionen zeigt im Bereich der Einmündung der Erschließungsstraße zum Blackenfeld Überschreitungen des Orientierungswertes, was neben der hohen und dichten Bebauung im Westen des Plangebietes zur Verschlechterung der Lebensverhältnisse der Bewohner an und im Plangebiet führt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde wie folgt berücksichtigt: Die schalltechnische Untersuchung kommt bezüglich der umliegenden Bestandsbebauung zu dem Ergebnis, dass bei einigen der dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an den Straßen Blackenfeld und Heidebreite mit einer größeren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen ist. Allerdings werden hier nach wie vor die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete unterschritten. Untersucht wurde zudem die Ausbreitung des Straßenlärms ohne Berücksichtigung der (geplante) Gebäude innerhalb und mit Berücksichtigung der Gebäude außerhalb des Plangebietes. Gebäude und Gärten im Bereich der Straße Blackenfeld sind somit nur durch eine geringe Erhöhung des Lärms (max. 1 dB) betroffen, die hinzunehmen ist. Vor dem Hintergrund eines angespannten Wohnungsmarktes und der hohen Nachfrage nach Wohnraum ist das Ziel der vorliegenden Bauleitplanung die Schaffung von Wohnraum. In den Bereichen an den Straßen Heidebreite und Blackenfeld mit größeren Erhöhungen des Beurteilungspegels wird durch die am Rand des Plangebietes entstehenden Gebäude eine Abschirmung der Bestandsbebauung außerhalb erfolgen und dort zu geringeren Lärmimmissionen führen. (vgl. Anlage C, C-23 f). Insgesamt sind im Hinblick auf Schallimmissionen keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die geplante Bebauung, für die hierzu dezierte Festsetzungen getroffen wurden, und</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
<p>i.</p> <p>m.</p>	<p>Der Bebauungsplan II/V6 steht nicht im Einklang einer nachhaltigen Wirtschaft (z.B. durch hohen Flächenverbrauch, Zerstörung des Lebensraumes für Flora und Fauna, Einschränkung des Wachstums der Landwirtschaft, Erhöhung der Siedlungsdichte, Steigerung der Verkehrsströme usw.). Im Bereich des Klimaschutzes wird eine Verschlechterung des Mikroklimas in Kauf genommen, der CO₂-Ausstoß gefördert, z.B. durch Herstellung von Beton, Vernichtung von Grünflächen, CO₂-Emissionen durch zusätzlichen Verkehr. Obwohl diese negativen Auswirkungen im Plangebiet teilweise durch die Gutachten angesprochen werden, werden sie bei der Beurteilung und Bewertung des Plangebietes nicht berücksichtigt.</p> <p>Laut Anlage D3 hat sich die Stadt Bielefeld an die Veröffentlichungen Wohnungsmarktbericht und Wohnungsmarktbarometer orientiert, die nach Angabe der Herausgeber „ein subjektives Stimmungsbild der Befragten spiegelt, das auf einem breiten Spektrum an lokalen Erfahrungen und Einschätzungen basiert. Die Umfrage ist nicht repräsentativ.“ Eine zukünftige moderate Bebauung hat sich an diesen Einschätzungen zu orientieren.</p>	<p>die Bestandsbebauung zu erwarten. Für die Anlieger der Straße Blackenfeld kommt es durch planungsbedingte Mehrverkehre zu einer stärkeren als der bisherigen Belastung, jedoch wird eine Überschreitung der Orientierungswerte in der Abwägung als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben weiterhin gewahrt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde wie folgt berücksichtigt: Mit der Entwicklung des neuen Wohngebiets im Plangebiet kann zur Deckung der Wohnraumnachfrage insbesondere in Bielefeld beigetragen werden. Die Flächen sind im Regionalplan als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Durch diese Darstellung ist auf Regionalebene bereits eine Vorabwägung zwischen den Siedlungs- und Freiraumbelangen erfolgt. Diverse sehr konkrete Festsetzungen wie Dachbegrünung, PV-Anlagen, Vorgartenflächen, nicht überbaubare Grundstücksflächen, öffentlichen Grünflächen oder die Ausrichtung der Grünverbindungen in Orientierung an Kaltluftströmen tragen zu einer bestmöglichen Berücksichtigung der Umweltbelange bei. Im Ergebnis ermöglicht die vorliegende Planung eine hohe Ausnutzbarkeit der Flächen im Gleichgewicht mit Grünflächen im Plangebiet sowie externen Ausgleichsflächen und -maßnahmen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die vorliegende Planung orientiert sich am vorherrschenden Wohnraumbedarf in der Stadt Bielefeld.</p>
<p>5</p> <p>a.</p>	<p>Einwender 6 Schreiben vom 07.01.2022 Der Einwender vertritt als Anwalt die Belange zweier direkter Anwohner des Plangebiets.</p> <p>Zunächst beziehen wir uns auf den im Namen unserer Mandantin am 11.12.2020 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingereichten Schriftsatz und machen uns den</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die in der Stellungnahme vom 10.12.2020 vorgebrachten Anregungen und</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
b.	<p>Inhalt vollinhaltlich zu Eigen. Nicht mehr aufrechterhalten wird jedoch die Einwendung unter Ziffer 4 unseres Schreibens vom 11.12.2020, da der an der Grundstücksgrenze zur Wohnbebauung unserer Mandantin vorgesehene Fahrradweg kein Gegenstand der streitgegenständlichen Planung ist.</p> <p>Im Übrigen bleibt es dabei, dass aus Sicht unserer Mandantin die Planung in mehrfacher Hinsicht ungeeignet ist, um derart viele neue Bewohner aufnehmen zu können. Die bereits vorhandenen verkehrlichen Probleme werden durch die Planung noch einmal deutlich verstärkt. Der gewählte Stellplatzschlüssel wird dem tatsächlichen Bedarf nicht gerecht. Im Übrigen fehlt es für die geplante Anzahl von zusätzlichen Wohneinheiten nicht nur an der verkehrlichen Infrastruktur, sondern auch an ausreichend Kindergärten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Schließlich ist es so, dass die Auswirkungen der Planung auf die Existenz des schützenswerten Feuchtgebietes im Plangebiet nicht ausreichend berücksichtigt sind.</p>	<p>Bedenken ist auf die Abwägung in Anlage A1 zu verweisen, da sich durch die Stellungnahme vom 10.12.2020 keine neuen Anregungen im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes ergeben.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verkehrsgutachten hat nachgewiesen, dass die das Plangebiet erschließenden Straßen leistungsfähig genug sind, um den aus der Planung resultierenden Verkehr aufnehmen zu können.</p> <p>Bezüglich des ruhenden Verkehrs trifft die vorliegende Planung keine Aussage über einen Stellplatzschlüssel, da dies nicht Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung ist, sondern ein Stellplatzschlüssel vorhabenbezogen im Baugenehmigungsverfahren zu klären ist. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze richtet sich nach der städtischen Stellplatzsatzung. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Zulässigkeit von Stellplätzen. Zudem werden im städtebaulichen Vertrag Regelungen bezüglich der geplanten Parkpaletten getroffen. Grundsätzlich ermöglicht die vorliegende Planung die Unterbringung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen.</p> <p>Hinsichtlich der planungsbedingt erforderlichen Ausweitung der sozialen Infrastruktur ist auf die Auseinandersetzung mit diesen Themen in Kapitel 5.5 der Begründung (vgl. Anlage C, C-25) zu verweisen.</p> <p>Einkaufsmöglichkeiten sind zwar nicht im Plangebiet selbst vorhanden, befinden sich aber in der näheren Umgebung an der Vilsendorfer Straße sowie als breiteres Angebot in den gut erreichbaren umliegenden Ortsteilen Jöllenbeck, Brake und Schildesche.</p> <p>Mit den Auswirkungen der Planung auf die im Plangebiet vorhandenen Freiraumstrukturen hat sich der Umweltbericht (Anlage E) auseinandergesetzt. Die gutachterliche Untersuchung sowie die Ermittlung der Kompensationsbedarfe, die in im Bebauungsplan festgesetzten sowie externen Kompensationsmaßnahmen resultieren, sind als vollumfänglich und inhaltlich richtig anzusehen.</p>
c.	<p>Zudem wird es ausweislich der Prognose von Schallimmissionen der DEKRA Automobil GmbH vom 23.08.2021 insbesondere im Be-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt bezüglich der umliegenden Bestandsbebau-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>reich der Straße Blackenfeld zu Überschreitungen der städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18006 [1] für ein allgemeines Wohngebiet kommen. Dies betrifft vor allem die dem Plangebiet zugewandte Fassaden der Bestandsgebäude an der Straße Heidbreite und der Straße Blackenfeld. Dort ist mit einer erhöhten Schallbelastung zu rechnen. Diese ist auf dem Fahrverkehr innerhalb des Plangebiets zurückzuführen.</p> <p>Unsere Mandantin ist Eigentümerin und Bewohnerin eines bebauten Grundstücks an der Straße Blackenfeld. Insbesondere der Garten- und Ruhebereich unserer Mandantin grenzt an das Plangebiet. Daher ist gerade in diesen Bereichen mit den aus der schalltechnischen Untersuchung ersichtlichen erhöhten Schallpegeln zu rechnen. Der Erholungsbereich auf dem Grundstück unserer Mandantin verliert durch das Plangebiet seine Funktion.</p> <p>Ursache für die erhöhte Lärmbelastung auf den Grundstücken ist, dass für das Plangebiet lediglich eine Zu- und Abfahrt über die Straße Blackenfeld vorgesehen ist. Dies führt zu den in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten erhöhten Beurteilungspegeln durch den Fahrverkehr.</p> <p>Wir fordern Sie insoweit auf, die Planung zu überarbeiten und durch entsprechende technische Maßnahmen dafür zu sorgen, die Geräuschmissionen auf die Bestandsbebauung in der Straße Blackenfeld zu reduzieren. Dies ließe sich etwa durch die Herstellung der Straße mit Flüsterasphalt oder eine zusätzliche und dauerhaft Zu- und Abfahrt in das Plangebiet über die Straße Heidbreite realisieren.</p>	<p>ung zu dem Ergebnis, dass bei einigen der dem Plangebiet zugewandten Fassaden der Bestandsgebäude an den Straßen Blackenfeld und Heidbreite mit einer größeren Erhöhung der Beurteilungspegel zu rechnen ist. Allerdings werden hier nach wie vor die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete unterschritten. Untersucht wurde zudem die Ausbreitung des Straßenlärms ohne Berücksichtigung der (geplante) Gebäude innerhalb und mit Berücksichtigung der Gebäude außerhalb des Plangebietes. Gebäude und Gärten im Bereich der Straße Blackenfeld sind somit nur durch eine geringe Erhöhung des Lärms (max. 1 dB) betroffen, die hinzunehmen ist. In den Bereichen an den Straßen Heidbreite und Blackenfeld mit größeren Erhöhungen des Beurteilungspegels wird durch die am Rand des Plangebietes entstehenden Gebäude eine Abschirmung der Bestandsbebauung außerhalb erfolgen und dort zu geringeren Lärmimmissionen führen. (vgl. Anlage C, C-23 f). Insgesamt sind im Hinblick auf Schallimmissionen keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die geplante Bebauung, für die hierzu dezidierte Festsetzungen getroffen wurden, und die Bestandsbebauung zu erwarten.</p> <p>Eine Anbindung an die Straße Blackenfeld würde auch erfolgen, wenn ergänzend zur geplanten Zufahrt weitere Zufahrten vorgesehen würden, da diese entweder direkt an die Straße Blackenfeld oder zunächst an die Straße Heidbreite und von dort aus an die Straße Blackenfeld anbinden würden und folglich keine maßgebliche Veränderung der Verkehrsmenge auf der Straße Blackenfeld herbeiführen würden. Eine einzige Zufahrt zum Plangebiet wurde im Übrigen als umfeldverträglich bewertet.</p> <p>Die Verwendung von Flüsterasphalt betrifft nicht die Bauleitplanung, sondern die anschließende Ausführungsplanung.</p>
B)	Stellungnahmen von Einwendern im weiteren Umfeld des Plangebiets bzw. im weiteren Stadtgebiet	
6	<p>Einwender 7 Schreiben vom 03.12.2021</p> <p>a. Die Stadt Bielefeld setzt in vielen Aspekten auf Ökologie und Umweltschutz. Deshalb rege ich an, dass im Bebauungsplan auch die Bauweise / Fassade als Holzhaus erlaubt wird. Diese Bauweise ist nachhaltig und der Ökobilanz eines Massivhauses über eine Nutzungsdauer von 80 Jahren ähnlich und in einigen Punkten überlegen. Ebenso können die Holzhäuser in</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die textliche Festsetzung Nr. 13.5 wird entsprechend konkretisiert.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
b.	<p>nahezu jeder geforderten Farbe der Farbskala gestrichen werden. Außerdem würden sie in einem Neubaugebiet die „Betonoptik“ auflockern.</p> <p>Anbei ein Beispiel der Firma Fullwood und Nordic Haus.</p> 	<p>Die Beispiele werden zur Kenntnis genommen.</p>
7	<p>Einwender 8</p> <p>Schreiben vom 06.01.2022</p> <p>a. Der Rat der Stadt Bielefeld hat bereits 2018 in seiner Mobilitätsstrategie beschlossen, dass der Autoverkehr bis 2030 auf 25 % reduziert und 75 % der Wege mit Rad, ÖPNV oder zu Fuß zurückgelegt werden sollen. Mit dem B-Plan Blackenfeld wächst die überbaute Fläche sowie die Einwohnerzahl in Vilsendorf um ca. 25 % an. Es stellen sich folgende zwei Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kann das Quartier Blackenfeld die Vorgaben des Ratsbeschlusses zur Mobilitätsstrategie erfüllen? 2) Kann das Quartier Blackenfeld einen Beitrag dazu leisten, dass in ganz Vilsendorf das Ziel der Verkehrsreduktion im Bereich Auto erreichbar wird? <p>Diese zwei Fragen werden weder vom Verkehrsgutachten noch von der Begründung des Bebauungsplanes ausreichend beantwortet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt: Das Plangebiet verfügt über eine ÖPNV-Anbindung und schafft gebietsintern Alternativeangebote zum MIV, beispielsweise durch das Vorhalten von Carsharing-Plätzen. Durch die Bereitstellung entsprechender Mobilitätsangebote sollen Anreize für deren Nutzung geschaffen werden, um mittel- und langfristig zu einer reduzierten MIV-Nutzung beizutragen. Der Effekt dieser Maßnahmen lässt sich im Vorfeld nicht quantifizieren. Der Standort des Plangebietes ist im Regionalplan vorgesehen und politisch gewünscht. Aufgrund der Lage, die weiter von der Innenstadt entfernt ist, werden Menschen in den Stadtteilen mit dörflichen Strukturen wie Vilsendorf auch weiterhin auf den MIV angewiesen sein. Die Stärkung und Vergrößerung kleinerer Stadtteile kann je-</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) Einwender, Datum (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Das Verkehrsgutachten zu diesem B-Plan betrachtet lediglich den Autoverkehr: Es weist die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und Co aus Sicht des Autoverkehrs nach. Aussagen zur künftigen Verkehrsmittelwahl im Quartier fehlen komplett. Vor allem fehlen Aussagen dazu, wie viele Wege per Fuß, Rad, ÖPNV (zumutbar) erledigt werden könne. Es ist also nicht ersichtlich, inwiefern das oben genannte Ziel in einem Quartier mit 300 neuen WE erreicht wird. Ein Verkehrsgutachten, dass auf die aktuelle Beschlusslage nicht eingeht und keine Zahlen zu den entsprechenden anderen Verkehrsarten liefert, ist unvollständig und damit fehlerhaft. Bei der geplanten Monofunktionalität des Quartiers ist eine hohe Autonutzung zu erwarten. (induzierter Verkehr) Das Ziel wird höchstwahrscheinlich nicht erreicht.</p>	<p>doch auch klimatische Vorteile gegenüber der Vergrößerung der bestehenden größeren Stadt haben.</p> <p>Bereits auf der ersten Seite des Verkehrsgutachtens wird die Aufgabenstellung des Gutachtens formuliert: eine Worst-Case-Betrachtung zur Ermittlung der Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben auf das umliegende Straßennetz. Da bei der Verkehrserhebung am Knotenpunkt Vilsendorfer Straße / Blackenfeld innerhalb von 24 Stunden lediglich 46 Fahrräder bei 2.500 Kfz festgestellt wurden und diese demnach einen stark untergeordneten Anteil am Verkehrsaufkommen haben, ist eine detaillierte Untersuchung und Prognose des Radverkehrs nicht erforderlich. Auch die Auseinandersetzung mit der aktuellen Beschlusslage erscheint nicht erforderlich.</p> <p>Eine Entwicklung eines verbesserten ÖPNV-Angebotes oder die Bereitstellung von E-Ladesäulen für Pkw und Fahrräder sind, auch wenn sie als Mobilitätsalternativen wünschenswert sind, nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes.</p>
b.	<p>Wenn das Ziel in Blackenfeld auch durch Umpfanung (Stichwort: Stadt der kurzen Wege) nicht erreicht werden kann: Welche „Kompensationsorte“ mit weniger als 25 % Autoverkehr können angesetzt werden?</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Kompensation des zu erwartenden MIV-Anteils durch Standorte, an denen weniger als 25 % Autoverkehr angesetzt werden können, ist nicht erforderlich, da ein Abweichen von der Mobilitätsstrategie keinen Kompensationsbedarf auslöst.</p>

Die Schreiben wurden nach der räumlichen Lage der Absender geordnet, um eine sinnvolle Zusammenfassung und einen besseren Überblick über Betroffenheiten zu ermöglichen.

2. Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Behörden u. Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB zur 257. Änderung des Flächennutzungsplans „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbrede“ sowie zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbrede“

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom 23.11.2021 um Stellungnahme bis zum 14.01.2022 gebeten.

Es sind folgende Stellungnahmen vorgetragen worden:

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
1.4 a.	Umweltamt – Untere Natur- schutzbehörde B-Plan Schreiben vom 10.02.2022	Die unter 9.2.4 Vorgartenflächen vorgenommene Festsetzung zur flächenspezifischen Beschränkung aber grundsätzlicher Zulässigkeit von Stein- bzw. Schottergärten – „Kombinationen mit natürlich vorkommenden mineralischen Feststoffen (z.B. Kies, Bruchsteine, Bruchsteinmauern) sind bis zu einem Drittel der Vegetationsfläche zulässig.“ – ist angesichts der in Kapitel 6.2 der Begründung erläuterten nachteiligen Wirkungen nicht nachvollziehbar. Ferner werden 50 % der Vorgartenfläche bzw. 33 % im Wohngebiet mit abweichender Bauweise für Nebenanlagen zur Versiegelung bereitgestellt. Eine zusätzliche Versiegelung durch das Einbringen von mineralischen Feststoffen in Vegetationsflächen ist daher abzulehnen und Vorgärten auch als Vegetationsflächen anzulegen.	Der Anregung wird nicht gefolgt . Sie ist bereits wie folgt berücksichtigt worden: Auf Grundlage der Festsetzung einer Vegetationsfläche wäre grundsätzlich das vollflächige Anlegen von Vorgartenflächen mit ausschließlich natürlich vorkommenden mineralischen Feststoffen (im Sinne eines Schottergartens) möglich, um der Festsetzung zu entsprechen. Es besteht die wissenschaftliche Erkenntnis, dass Pflanzen durch Beschattung und Verdunstungskälte die Temperatur senken, Staub und Lärm filtern, Kohlendioxid aufnehmen, Sauerstoff spenden und den Wasserhaushalt verbessern (vgl. Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen 2019: Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Schottergärten). Vor diesen beiden Hintergründen wird der Anteil von Stein- und Schottergärten beschränkt. Zwecks Gewährleistung einer gewissen Gestaltungsfreiheit des Einzelnen wird die Anlage von Stein- und Schottergärten jedoch nicht vollständig ausgeschlossen.
b.		Die Aufzählung der Artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen in den textlichen Festsetzungen ist zu korrigieren, so entspricht z.B. die Festsetzung 9.3.2 unter 9.4 der Nr. 9.4.2.	Der Anregung wird gefolgt . Die Aufzählung wird entsprechend korrigiert.
c.		Der Hinweis „Werden bei der Kontrolle der noch nicht untersuchten Gebäude im Zeitraum Mai bis Juli keine Fledermäuse oder deren Spuren nachgewie-	Der Anregung wird gefolgt . Die textliche Festsetzung 9.4.2 wird dahingehend konkretisiert.

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.		<p>sen, kann der Bedarf an Ersatzquartiere reduziert werden.“ Ist sinngemäß auch auf 9.4.2 zu übertragen.</p> <p>Die Ersatzstandorte für die nachweislich erforderlichen Ersatzquartiere (10 Fledermausflachkästen) und -nistkästen (3 Mehlschwalbendoppelnester, 2 Rauchschwalbennester) sind der unteren Naturschutzbehörde zur vertraglichen Sicherung zwischen Stadt, Investor und Flächeneigentümer bekanntzugeben. Gleiches gilt für die ggf. noch zu reduzierenden Ersatzquartiere (10 Fledermausflachkästen) und -nistkästen (2 Mehlschwalbendoppelnester, 6 Rauchschwalbennester, 1 Schleiereulenkasten, 6 Starenkästen, 3 Nistgelegenheiten für Turmfalken) für noch nicht untersuchte Gebäude, da geeignete Montageorte in vollem Umfang vorzuhalten sind, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß Bundesnaturschutzgesetz zu vermeiden.</p> <p>Die Montageorte sind der unteren Naturschutzbehörde unter Angabe der Fläche und des Flächeneigentümers für die vertragliche Sicherung im Rahmen eines Folgemaßnahmenvertrages mitzuteilen und in den Umweltbericht sowie die Festsetzungen mit aufzunehmen (in Text und als Abbildung).</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Der Vorhabenträger hat die Montageorte an die Untere Naturschutzbehörde weitergeleitet. Die Abteilung, die mit der Erarbeitung des Folgemaßnahmenvertrages betraut ist, ist zudem informiert, dass die Montageorte vertraglich in dem Folgemaßnahmenvertrag gesichert werden sollen. Der Abschluss des Folgemaßnahmenvertrages erfolgt ohnehin in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde.</p> <p>Eine Festsetzung zu den Ersatzstandorten ist grundsätzlich getroffen worden. Ein exakter Standort als Abbildung ist für die Festsetzung jedoch nicht von Relevanz, da dieser die Ausbauplanung betrifft. In der Konsequenz ist die vertragliche Sicherung zu den konkreten Standorten im Folgemaßnahmenvertrag das geeignetere Mittel.</p>
e.		<p>Die Umsetzung der Ersatzquartier- bzw. Nistkastenmontage ist der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben. Er betrifft jedoch nicht unmittelbar das Bauleitplanverfahren und kann im Folgemaßnahmenvertrag geregelt werden.</p>
f.		<p>In die textlichen Festsetzungen ist der Bedarf von Ersatzquartieren/-nistkästen für die beiden abzubrechenden Gebäudekomplexe (Blackenfeld 26 und 30) zu differenzieren, zumindest beispielhaft geeignete Ersatzquartiere/-nistkästen zu benennen (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und Umweltbericht) und zu beschreiben, an welchen Standorten im Plangebiet oder dessen Umfeld der Ersatz gesichert (Blackenfeld 30) wird.</p>	<p>Der Anregung, die Gebäudekomplexe differenziert zu betrachten, wird gefolgt. Die Ermittlung des Bedarfs an Ersatzquartieren wurde durch den Fachgutachter für beide Gebäudekomplexe anhand der örtlichen Gegebenheiten separat ermittelt. Die textlichen Festsetzungen 9.4.1 und 9.4.2 werden entsprechend konkretisiert. Die Festsetzungen zu artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen werden auf die Be-</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
g.		<p>Die Abbruchzeitbeschränkung ist wie folgt festzusetzen:</p> <p>Ein Rückbau zum Abbruch vorgesehener Gebäude ist nur im Zeitraum von Anfang November bis Ende Februar zulässig.</p> <p>Abweichungen bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde.</p>	<p>nennung des Bedarfes an Ersatzquartieren/-nistkästen beschränkt. Empfehlungen für geeignete Modelle können dem Umweltbericht entnommen werden, der Anlage zum Bebauungsplan ist.</p> <p>Der Ersatz wird im Plangebiet und dessen Umfeld gesichert. Die Regelung der tatsächlichen Standorte ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes, sondern erfolgt im Folgemaßnahmenvertrag.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die textlichen Festsetzungen 9.4.1 und 9.4.2 werden entsprechend konkretisiert.</p>
h.		<p>Die Festsetzungen sind darüber hinaus um folgende Punkte zu ergänzen:</p> <p>Abbrucharbeiten an den Gebäuden Blackenfeld 26 oder 30 sind der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Beseitigung von Anlagen ist durch die Bestimmungen der BauO NRW vollumfänglich geregelt. In § 62 Abs. 3 BauO NRW ist zudem geregelt, von welchen Anlagen die Beseitigung verfahrensfrei ist. Jeder Abbruch – sowohl als verfahrensfreies Vorhaben als auch als Vorhaben, für das ein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen ist, muss den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechend (vgl. insb. § 60 Abs. 2 BauO NRW). Zu den öffentlich-rechtlichen Vorschriften zählen auch die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 f BNatSchG.</p> <p>Gemäß § 44 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Entsprechend ist bei Abrissvorhaben auf gebäudebewohnende Tierarten Rücksicht zu nehmen.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
i.		Montageorte für den ggf. erforderlichen Abbruch des Gebäudekomplexes Blackenfeld 26 Ersatznistkästen/-quartiere werden im Plangebiet und dessen Umfeld vorgehalten.	<p>Auf Ebene der Bauleitplanung wurde das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch die festgesetzten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Im Ergebnis ist ein Handlungsbedarf auf Ebene der Bauleitplanung nicht erforderlich.</p> <p>Der Anregung wird gefolgt. Eine Festsetzung zu den Ersatzstandorten ist grundsätzlich getroffen worden. Ein exakter Standort als Abbildung ist für die Festsetzung jedoch nicht von Relevanz, da dieser die Ausbauplanung betrifft. In der Konsequenz ist die vertragliche Sicherung zu den konkreten Standorten im Folgemaßnahmenvertrag das geeignetere Mittel.</p>
j.		Das Gebäude Blackenfeld 26 ist vor einem Abbruch einer artenschutzfachlichen Untersuchung zu unterziehen.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die textliche Festsetzung Nr. 9.4 setzt bereits verschiedene artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen wie bspw. eine Abbruchzeitbeschränkung fest. Diese sind bei der Planrealisierung zu berücksichtigen. Die Beseitigung von Anlagen ist durch die Bestimmungen der BauO NRW vollumfänglich geregelt. Jeder Abbruch – sowohl als verfahrensfreies Vorhaben als auch als Vorhaben, für das ein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen ist, muss den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechend (vgl. insb. § 60 Abs. 2 BauO NRW). Zu den öffentlich-rechtlichen Vorschriften zählen auch die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 f BNatSchG. Gemäß § 44 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Entsprechend ist bei Abrissvorhaben auf gebäudebe-</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
k.		Der für den Abbruch des Gebäudekomplexes Blackenfeld 26 vorzuhaltende Ersatznistkasten-/quartierbedarf kann durch eine artenschutzfachliche Untersuchung vor dem Abbruch in Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde ggf. reduziert werden.	<p>wohnende Tierarten Rücksicht zu nehmen.</p> <p>Auf Ebene der Bauleitplanung wurde das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch die festgesetzten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Im Ergebnis ist ein weiterer Handlungsbedarf auf Ebene der Bauleitplanung nicht erforderlich.</p> <p>Der Anregung wird bereits gefolgt.</p> <p>Ein Hinweis darauf, dass für noch nicht untersuchte Gebäude (um solche handelt es sich beim Gebäudekomplex Blackenfeld 26) der Bedarf an Ersatzquartieren in Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde reduziert werden kann, wenn bei einer Kontrolle im Zeitraum Mai bis Juli keine Mehlschwalben, Rauchschwalben, Schleiereulen, Stare, Turmfalken oder deren Spuren nachgewiesen werden, ist bereits Bestandteil der textlichen Festsetzung Nr. 9.4.2.</p>
l.		Der Ersatznistkasten-/quartierbedarf für den erforderlichen Abriss des Gebäudekomplexes Blackenfeld 30 wird im Plangebiet und dessen Umfeld gesichert.	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die Verortung der Standorte für die vorzunehmenden vorgezogenen CEF-Maßnahmen ist jedoch nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes, sondern wird im Folgemaßnahmenvertrag geregelt.</p>
m.		Die Festsetzung 13.6 Einfriedungen ist unter Satz 1 wie folgt anzupassen: Einfriedungen, die keine Stützfunktion aufweisen, sind nur als lebende Hecken aus heimischen Laubgehölzen zulässig.	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die textliche Festsetzung 13.6 wird entsprechend konkretisiert.</p>
n.		Darüber hinaus ist zur Einbindung der Grundstücke in Randlage zu den Sieken in die Landschaft Folgendes zu ergänzen: Grundstücke in Randlage zu den Sieken sind mit einer lebenden Hecke aus heimischen Laubgehölzen einzufrieden.	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine zwingende Eingrünung gegenüber den Siekbereichen erscheint nicht verhältnismäßig. Einfriedungen sind gemäß der vorangegangenen Anregung, der gefolgt und deren Inhalt in die textliche Festsetzung 13.6 aufgenommen wird, nur als lebende</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
o.		Eine geeignete Pflanzenauswahl heimischer Laubgehölze ist der Festsetzung 9.1.2 MB1 zu entnehmen.	Hecken aus heimischen Gehölzen zulässig, sofern sie keine Stützfunktion aufweisen. Somit ist die Ausgestaltung einer potenziellen Einfriedung gegenüber den Siekbereichen bereits hinreichend definiert. Der Anregung wird gefolgt . Ein Verweis auf die Pflanzenauswahl der textlichen Festsetzung Nr. 9.1.2 MB1 wird in der textlichen Festsetzung Nr. 13.6 ergänzt.
p.	Umweltamt – Untere Wasserbehörde	<u>Gewässerökologie</u> Die Nebengewässer 12.03.01 und 12.03 sind zumindest nachrichtlich in die Darstellungen der „Grünen Spange“ zu übernehmen.	Der Anregung wird gefolgt . Die genannten Nebengewässer werden in den Planzeichnungen zeichnerisch ergänzt.
q.	B-Plan Schreiben vom 10.02.2022	<u>Niederschlagswasserbeseitigung nach § 55 WHG in Verbindung mit § 44 LWG</u> Die Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken (RRB) in den Erlenwald ist ab dem Drosselbauwerk, soweit möglich, als offenes Gerinne anzulegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben. Er betrifft jedoch nicht unmittelbar das Bauleitplanverfahren, sondern die Ausbauplanung.
r.		Für die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers ist eine Erlaubnis gem. § 8 WHG für das Kanalnetz eine Anzeige gem. § 57 LWG bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen .
2.1 b) a.	Polizeipräsidium Bielefeld – Direktion V / Führungsstelle – Anhörung	Seitens der Direktion Verkehr wird die differenzierte Planung der Verkehrsflächen ausdrücklich begrüßt und mit Ausnahmen der unten aufgeführten Punkte wird der Planung für den verkehrlichen Bereich grundsätzlich zugestimmt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen .
b.	B-Plan und FNP Schreiben vom 14.01.2022	Bedenken bestehen hinsichtlich der verkehrlichen Planungen im Umfeld der Kita. Grundsätzlich ist die Positionierung am Beginn des Quartiers nachvollziehbar, um Durchfahrtverkehre im Quartier gering zu halten und eine attraktive Erreichbarkeit für Eltern außerhalb des Quartiers zu gewährleisten. In den Plänen befinden sich zwei Parkplätze im unmittelbaren Nahbereich der Kita. Ein kleinerer Parkplatz mit ca. 4 Stellplätzen unmittelbar hinter der Einmündung zum Quartier und ein größerer Parkplatz, der südlich der Kita an	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen . Die Stellplätze südlich der geplanten Kita werden zwar im Gestaltungsplan dargestellt, werden im Nutzungsplan aber nicht explizit festgesetzt, sondern liegen – wie auch die Kita, die nicht explizit festgesetzt wird, sondern als Nutzung im allgemeinen Wohngebiet regelmäßig zulässig ist – innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. innerhalb der Vorgartenflächen des

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
c.		<p>der Planstraße B gelegen ist. Sind beide Parkplätze für die (Mit-) Nutzung der Kita vorgesehen? Der kleine Parkplatz direkt hinter der Querungshilfe wird vermutlich ausschließlich dem Personal zur Verfügung stehen? Eine geplante öffentliche Nutzung an der Örtlichkeit z.B. auch für Eltern würde seitens der Polizei abgelehnt werden. Leider kommt es im Bereich von Kitas und Schule regelmäßig zu Problemen mit den sog. „Elterntaxis“. Oft werden dabei geltende Regeln und Beschilderungen ignoriert. Daher wäre eine Nutzung an der Stelle für das Personal aus polizeilicher verkehrlicher Sicht denkbar, für Eltern jedoch aufgrund der Lage und Auswirkungen auf den Verkehr bei starker Frequentierung nicht.</p> <p>Wenn der größere, südlich gelegene Parkplatz für die Nutzung von Eltern von Kita-Kindern beim Bringen und Abholen vorgesehen ist, bleibt abzuwarten, ob ein Parkplatz mit 8 Stellplätzen den Bedarfen einer vierzügigen Kita und damit je nach Alters- und Gruppenverteilung ca. 80 Kindern entsprechen kann.</p> <p>Die Grundschulkinder aus dem Quartier müssen, um zur Vilsendorfer Straße zu gelangen, ebenfalls die Einmündung Blackenfeld / Planstraße A nutzen. Damit wird der Bereich der Planstraße A insbesondere morgens und mittags bzw. am frühen Nachmittag besonders stark von Fußverkehren betroffen sein, insbesondere von Kindern. Dementsprechend sollte die Straßenraumgestaltung offen und übersichtlich sein und keine vermeidbaren Gefahrenquellen wie parkende Fahrzeuge im Bereich zwischen der Planstraße A zwischen den Einmündungen Planstraße B und Blackenfeld, sowie im Bereich entlang</p>	<p>allgemeinen Wohngebietes. Lediglich am westlichen Rand des Plangebietes unmittelbar südlich der Planstraße A werden Flächen für Stellplätze festgesetzt. Da weder die Stellplätze südlich der Kita noch die Kita-Nutzung selbst explizit festgesetzt sind, sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung keine Anpassungen vorzunehmen.</p> <p>Für die geplanten Stellplätze ist kein Nutzer vorgegeben, sodass auch eine Nutzung durch die Öffentlichkeit denkbar ist. Hinsichtlich einer ggf. auch öffentlichen Nutzung wurden seitens des Amtes für Verkehr keine Bedenken geäußert. Auch eine Grundstücksstellung etc. wird im Bebauungsplan nicht vorgegeben, sodass die Bedenken nicht geteilt werden.</p> <p>Die Anzahl der letztlich auszubildenden Stellplätze ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes, sondern Bestandteil der Ausbauplanung und Prüfgegenstand im Baugenehmigungsverfahren. Sie richtet sich nach der städtischen Stellplatzsatzung. Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen zur Zulässigkeit von Stellplätzen. Zudem werden im städtebaulichen vertrag Regelungen bezüglich der geplanten Parkpaletten getroffen.</p> <p>Die geplante Kita ermöglicht die Betreuung von voraussichtlich von 92 Kindern.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt: Im Bereich der Einmündung Blackenfeld / Planstraße A werden unter anderem durch die freizuhaltenden Sichtdreiecke der Einmündung sowie in der Anfahrt der in der Erschließungsplanung vorgesehenen Querungshilfe gute Sichtverhältnisse sichergestellt, die zur Sicherheit von Fußgängern, u.a. Schulkinder beitragen. Weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind nicht Regelungsbestandteil der vorlie-</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.		<p>des Kita-Geländes in der Planstraße B vorsehen.</p> <p>Durch die Bring- und Holverkehre wird es zu stark frequentierten Zeiten auf dem 8 Stellplätze umfassenden Parkplatz zu vielen An- und Abfahrtsbewegungen und Parksuchverkehren kommen. Sollten dort noch andere Anwohner oder Kita-Mitarbeiter parken, werden sich diese Verkehre verstärken. Es wäre denkbar, dass Anwohnerinnen und Anwohner aus dem südlichen Bereich des Quartiers, die das Quartier zu diesen stark frequentierten Zeiten verlassen wollen, den vorgeplanten Weg über die Planstraße B entlang der Kita vermeiden und über die Planstraße C ausweichen. In der Planstraße C ist kein Gehweg vorhanden, sondern nur eine Anliegerstraßenbreite von 6 m, wie in den Planstraßen D, E und dem östlichen Teil der Planstraße B. Gleichzeitig ist die Straße einseitig mit Geschosswohnungsbau und der Nutzung von Quartiersgaragen geplant. Der nördliche Teil der Planstraße B zur dortigen Quartiersgarage sieht bis zur Quartiersgarage einen Gehweg vor. Es wird angeregt, einen mindestens einseitigen Gehweg entlang der Planstraße C zwischen dem Quartiersplatz und der südlichen Quartiersgarage zu überdenken. Damit würde eine sichere fußläufige Erreichbarkeit der südlichen Quartiersgarage gewährleistet und auch im Falle einer stärkeren Frequentierung der Planstraße C z.B. durch Ausweich- oder Parksuchverkehre eine sichere Wegführung für Fußgänger geschaffen.</p>	<p>genden Bauleitplanung.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Ausgestaltung der festgesetzten Verkehrsflächen, mögliche Verkehrssicherungsmaßnahmen sowie konkrete Bedarf einzelner Bauvorhaben sind nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes, sondern der anschließenden Ausbauplanung bzw. Prüfgegenstand im Baugenehmigungsverfahren.</p> <p>Die in einer Breite von 6 m festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen sollen in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt als Mischverkehrsfläche ausgestaltet werden. Durch Mischverkehrsflächen wird versucht, mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen, indem eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums vorgenommen wird. In Mischverkehrsflächen steht daher allen Verkehrsteilnehmern prinzipiell der gesamte Straßenraum zur Verfügung, wenngleich trotz der Höhengleichheit durch unterschiedliche Material- und Farbwahl eine optische oder physische Gliederung erfolgen kann. (vgl. RSt 06, Pkt. 6.1.1.1 und 6.1.1.11)</p>
2.3 a.	<p>Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe</p> <p>B-Plan Schreiben vom 10.12.2021</p>	<p>Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.</p> <p>Es wird darum gebeten, Folgendes zu berücksichtigen:</p> <p>Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes an das klassifizierte Straßennetz (L 855) soll über die Kreisstraße „Blackenfeld“ erfolgen. Dabei ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der L 855 zu gewährleisten. Sofern diese aus verkehrlichen Gründen durch die Gesamtsituation im geplanten Wohngebiet künftig negativ beeinträchtigt werden, sind durch die</p>	<p>Es ist keine Abwägung erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt durch ein umfangreiches Verkehrsgutachten berücksichtigt:</p> <p>Derzeit treffen von der Straße Blackenfeld aus kommend ca. 2.500 Kfz / 24h auf den Knotenpunkt Blackenfeld / Vilsendorfer Straße. Im Prognose-Null-Fall 2030 wird mit einer Erhöhung auf rund 4.300 Kfz / 24h gerechnet,</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		Stadt - nachträglich - geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Bebauungsplanbedingte Veränderungen an den klassifizierten Straßen gehen dabei voll zu Lasten der Stadt. Der Straßenbauverwaltung dürfen in diesem Zusammenhang keine zusätzlichen Kosten entstehen. Dies impliziert auch die Unterhaltungsmehraufwendungen.	im Prognose-Mit-Fall 2030 mit einer Erhöhung auf rund 5.200 Kfz / 24h. Zwar erhöht sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Plangebietes um ca. 900 Kfz / 24h stärker als ohne das Plangebiet, dennoch ist auch im Prognose-Null-Fall eine signifikante Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten. In der Konsequenz stellt das Verkehrsgutachten fest, dass bestehende Strecken und Knotenpunkte im Umfeld des Plangebietes, darunter auch die L 855, nicht in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt werden.
b.	FNP Schreiben vom 10.12.2021	Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Es ist keine Abwägung erforderlich.
2.7 a.	Bezirksregierung Detmold – Dezernat 33 B B-Plan Schreiben vom 17.12.2021	Die vorliegenden Unterlagen wurden im Hinblick auf die Bereiche Immissionsschutz (nur Achtungsabstände nach KAS-18), kommunales Abwasser sowie Agrarstruktur und allgemeine Landeskultur geprüft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
b.		Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Es ist keine Abwägung erforderlich.
2.9 a.	Landwirtschaftskammer NRW – Kreisstelle Herford-Bielefeld B-Plan Schreiben vom 22.12.2021	Es wird auf die fortbestehende Gültigkeit des Schreibens vom 25.02.2021 hingewiesen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnahme vom 25.02.2021 wird auf die Anlage A1 verwiesen, da sich durch die Stellungnahme vom 25.02.2021 keine neuen Anregungen im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes ergeben.
b.		Aus landwirtschaftlicher Sicht erscheint es hinsichtlich der Berechnung des Kompensationsbedarfs widersinnig, die zukünftig überbauten Flächen aufgrund ihrer hohen Fruchtbarkeit mit einem 10 % Aufschlag zu versehen, um damit der Landwirtschaft anschließend noch mehr Fläche zu entziehen bzw. zu extensivieren. Gleiches gilt für die Abwertung der artenreichen Mähwiese um 50 %. Hier sollten vielmehr Maßnahmen ergriffen werden, den negativen Einfluss des benachbarten Wohngebietes so weit zu reduzieren, dass die Fläche voll angerechnet werden kann. Auch hier findet	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bedenken werden jedoch nicht geteilt. Der erforderliche Kompensationsbedarf ist durch einen Fachgutachter in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt ermittelt worden. Seitens des Fachamtes wurde festgelegt, die beschriebenen Faktoren anzuwenden. Dies ist in den Gutachten berücksichtigt worden.

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		wieder eine Verschiebung der Verantwortung für den erheblichen Eingriff auf die Landwirtschaft statt.	
c.	FNP Schreiben vom 22.12.2021	Es wird auf die fortbestehende Gültigkeit des Schreibens vom 25.02.2021 hingewiesen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnahme vom 25.02.2021 wird auf die Anlage A1 verwiesen, da sich durch die Stellungnahme vom 25.02.2021 keine neuen Anregungen im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes ergeben.
2.10 a.	Deutsche Telekom Technik GmbH – Technik Niederlassung West B-Plan Schreiben vom 10.01.2022	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
b.		Die Belange der Telekom sind von dieser Änderung nicht betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
c.		Zur o.a. Planung hat die Telekom bereits mit Schreiben PTI 15, R-ID 88927451 vom 12.03.2020 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt weiterhin.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnahme vom 12.03.2020 wird auf die Anlage A1 verwiesen, da sich durch die Stellungnahme vom 12.03.2020 keine neuen Anregungen im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplanes ergeben.
d.	FNP Schreiben vom 10.01.2022	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
e.		Zur o.a. Planung hat die Telekom bereits mit Schreiben PTI 15, R-ID 88927451 vom 12.03.2020 Stellung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung der Stellungnah-

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.		<p>fallebene zur sicheren Versorgung des Plangebietes bei störungsbedingtem Ausfall dienen soll.</p> <p>Die Anmerkung auf Seite C-26, Kap. 5.7 "Ver- und Entsorgung" enthält nach Erachten der Stadtwerke Bielefeld eine missverständliche Formulierung zum Gasnetz. Es ist nicht vorgesehen, eine Gas-Infrastruktur im Plangebiet aufzubauen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird in Kap. 5.7 entsprechend korrigiert.</p>
e.		<p><u>Ergänzung vom 18.03.2022</u></p> <p>Die Belange [der Stadtwerke Bielefeld GmbH] werden von den beabsichtigten Darstellungen / Festsetzungen insoweit berührt, als dass planerische Festsetzungen zur Sicherung der Elt- und Wasserversorgung getroffen werden müssen.</p> <p>In diesem Zusammenhang haben wir unsere Anregungen bezüglich des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts nochmals angepasst und regen an, auf die in der beigefügten Anlage geänderte und durch rote Färbung sowie Planzeichen dargestellten Versorgungsstrasse ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht mit der dargestellten Schutzstreifenbreite gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 21 BauGB zu Gunsten der Stadtwerke Bielefeld GmbH festzusetzen.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die vorhandene Versorgungsstrasse dient der Erschließung der Häuser Blackenfeld 20, 30 und 34. Die Häuser Blackenfeld 20 und 30 können grundsätzlich künftig über neue Versorgungsstrassen innerhalb der Planstraße A versorgt werden. Für das Haus Blackenfeld 34 verzichtet der Vorhabenträger, der Eigentümer dieser Immobilie ist, auf eine Sicherung der Versorgungsstrasse im Bebauungsplan, da aufgrund der Eigentumsverhältnisse der Flurstücke 706 und 708 die Versorgung des Hauses Blackenfeld 34 gesichert ist. Eine Erweiterung des bereits festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes gemäß dem beigefügten Plan ist somit nicht erforderlich. Vielmehr kann die bestehende Leitungstrasse auf dem Flurstück 708 künftig vollständig entfallen.</p>
f.		<p>Wir weisen besonders darauf hin, dass die bestehende Elt- und Wasserversorgungsanbindung des Hauses Blackenfeld 20 jedoch so lange bestehen bleiben muss, bis die neuen Versorgungsleitungen in der Planstraße A in Betrieb genommen worden sind und bis die Elt- und die Wasserhausanschlussleitung an diese neuen Versorgungsleitungen angeschlossen worden sind.</p> <p>Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass auch die bestehende Elt- und Wasserversorgungsanbindung des Hauses Blackenfeld 30 bis zu der vorgesehenen Abtrennung bestehen blei-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen jedoch nicht das Bauleitplanverfahren, sondern die anschließende Ausführungsplanung. Die Hinweise werden zwecks Berücksichtigung in der Planrealisierung an den Vorhabenträger weitergegeben.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>ben muss.</p> <p>Abschließend stimmen wir der Festlegung einer öffentlichen Wegeverbindung, wie in dem uns zur Verfügung gestellten Planunterlage dargestellt, zu.</p> <p>In diesem Zusammenhang teilen wir Ihnen mit, dass wir unsere Planung entsprechend ändern werden und zur Zuführung der zweiten Wasser- und Stromversorgungsleitung diesen südlichen, öffentlichen Geh- und Radweg nutzen werden.</p>	
g.		<p><u>Ergänzung vom 11.04.2022</u></p> <p>Diese Belange [der Stadtwerke Bielefeld GmbH] werden von den beabsichtigten Darstellungen / Festsetzungen berührt. Es müssen jedoch nunmehr keine planerischen Festsetzungen zur Sicherung der Elt- und Wasserversorgung im Rahmen der Bauleitplanung mehr getroffen werden, da die vorgenannte Wasserversorgungsleitung, wie mit dem Vorhabenträger und dem Planungsbüro am heutigen Tage abgestimmt, durch Eintrag einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert wird. Hierzu erhalten Sie in Kürze eine Kopie der Urkunde. Sofern Sie keine Kopie erhalten, bitten wir um Rücksprache.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine digitale Kopie der Urkunde über die Eintragung der beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch liegt bereits vor.</p>
h.		<p>Das bereits im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes eingetragene Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL1) zu Gunsten der Ver- und Entsorger muss bestehen bleiben. Hierzu verweisen wir auf den beigefügten Ausschnitt des Bebauungsplanes.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Das GFL1 bleibt unverändert bestehen.</p>
i.		<p>Wir weisen besonders darauf hin, dass die bestehende Elt- und Wasserversorgungsanbindung des Hauses Blackenfeld 20 jedoch so lange bestehen bleiben muss, bis die neuen Versorgungsleitungen in der Planstraße A in Betrieb genommen worden sind und bis die Elt- und die Wasserhausanschlussleitung an diese neuen Versorgungsleitungen angeschlossen worden sind.</p> <p>Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass auch die bestehende Elt- und Wasserversorgungsanbindung des Hauses Blackenfeld 30 bis zu der vorgesehenen Abtrennung bestehen blei-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sie betreffen jedoch nicht das Bauleitplanverfahren, sondern die anschließende Ausführungsplanung. Die Hinweise werden zwecks Berücksichtigung in der Planrealisierung an den Vorhabenträger weitergegeben.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
j.		<p>ben muss.</p> <p>In diesem Zusammenhang teilen wir Ihnen auch mit, dass wir unsere Planung entsprechend ändern werden und zur Zuführung der zweiten Wasser- und Stromversorgungsleitung den südlichen, öffentlichen Geh- und Radweg nutzen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Er betrifft jedoch nicht das Bauleitplanverfahren, sondern die anschließende Ausführungsplanung. Grundsätzlich eignet sich der Fuß- und Radweg zwischen Heidbreite und Planstraße B aufgrund seiner Breite und dem angrenzend festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die Verlegung von Versorgungsleitungen.</p>
2.13 a. b.	<p>moBiel GmbH</p> <p>B-Plan</p> <p>Schreiben vom 12.01.2022</p>	<p>Im Allgemeinen bestehen gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes keine Einwände oder Bedenken.</p> <p>Auf Seite 17 / A-9 ist eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit mit der hierauf bezugnehmenden Stellungnahme der Verwaltung zu finden, zu der die moBiel GmbH folgenden Hinweis gibt:</p> <p>Die Planung der ÖPNV-Anbindung, des Angebotes und der Haltestellen ist zwischen moBiel und dem Aufgabenträger Stadt Bielefeld (Amt für Verkehr) abzustimmen. moBiel orientiert sich bei der Erstellung der Fahrpläne / der Taktung, der Betriebszeiten und des ÖPNV-Angebotes an dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld, der vom Rat der Stadt Bielefeld am 09.12.2021 beschlossen wurde. Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet die Grundlage und die Rahmenbedingungen dafür, was in den nächsten Jahren im ÖPNV-Angebot verändert und verbessert wird und hieran orientiert sich moBiel. In dem Nahverkehrsplan ist auch der Radius / die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle festgehalten: eine Entfernung von 400 m Luftlinie zur nächstgelegenen Haltestelle ist Erschließungsstandard in einem Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte (laut Nahverkehrsplan). Zur Anmerkung, dass sonntags kein Bus in dem Gebiet fährt ist anzumerken, dass die Linie 155 an Sonntagen einen 60-Minutentakt ab der Haltestelle „Limbreite“ bietet, was zurzeit ein ausreichendes Angebot darstellt.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anlage A1 (zum Entwurf noch Anlage A) wird auf Seite A1-9 um einen Hinweis auf die mit Schreiben vom 12.01.2022 gegebenen Hinweise zur Stellungnahme der Verwaltung ergänzt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
c.		<p>Weiterführend werden folgende Hinweise zu den Kapiteln 2 „Örtliche Gegebenheiten des Plangebietes“ und 5.3 „Verkehr und Erschließung“ gegeben:</p> <p>Auf S. 112 / C-7 unter „2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebietes“ und dem Unterpunkt Erschließung steht „Die Anbindung des Plangebietes an das öffentliche Nahverkehrsnetz ist über die Bushaltestellen „Limbrede“ an der Vilsendorfer Straße sowie „Heidbrede“ und „Am Blackenhof“ an der Straße Blackenfeld gegeben, die alle ca. 100 m Luftlinie außerhalb der Grenzen des Plangebietes liegen.“ Es wird darum gebeten, die Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen wie folgt zu korrigieren / konkretisieren: zur Haltestelle „Am Blackenhof“ (jeweils von der Mitte des Plangebietes) sind es ca. 190 m, zur Haltestelle „Heidbrede“ sind es ca. 330 m und zur Haltestelle „Limbrede“ ca. 400 m Entfernung. Somit beträgt die Entfernung zu allen umliegenden Haltestellen nicht mehr als 400 m, was gleichzeitig dem Erschließungsstandard gemäß Nahverkehrsplan entspricht.</p> <p>Es wird darum gebeten, die weiteren, konkreten Details zum ÖPNV-Angebot mit der Benennung der Linien und den Takten in Kapitel 5.3 „Verkehr und Erschließung“ unter dem Unterpunkt „Öffentlicher Personennahverkehr“ zu übernehmen / dorthin zu verschieben.</p> <p>Bei der Beschreibung des Angebotes sollte zu dem bereits geschriebenen Text bei der Linie 101 ergänzt werden (aktuell noch auf S. 112 / C-7), dass diese samstags zwischen 9.00 und 15.00 Uhr verkehrt. Zu dem Angebot der Linie 155 ist zu ergänzen / korrigieren, dass diese von Montag bis Samstag am Abend ein Angebot im 30-Minutentakt bietet (in der Beschreibung steht 60-Minutentakt).</p> <p>Zusätzlich sollte die Formulierung der Nachtbuslinien wie folgt angepasst werden: „Die Nachtbuslinie 3 (Jahnplatz – Schildesche – Brake – Vilsendorf – Schildesche – Jahnplatz), welche die Haltestellen „Limbrede“ und „Am Blackenhof“ in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen bedient, ergänzt das Busangebot zu einem Angebot rund um die Uhr. Die Nachtbuslinie</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt.</p> <p>Die angeregten Ergänzungen und Konkretisierungen werden in Kap. 5.3 der Begründung berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.		<p>N8 (Jahnplatz – Schildesche – Jöllebeck – Enger – Spenge) bedient die Haltestelle „Limbrede“ in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen.“</p> <p>Es wird um die Ergänzung des On-Demand-Verkehres gebeten: „Zudem gibt es in dem Plangebiet die Möglichkeit, den flexiblen Kleinbus „meinAnton“ zu nutzen. In Jöllebeck gibt es mit „meinAnton“ ein zusätzliches Angebot im Tagesverkehr montags - freitags zwischen 8.00 und 18.00 Uhr. Die StadtBahn-Haltestellen Schildesche und Babenhausen Süd werden mit „meinAnton“ erreicht, sodass bequem zwischen Stadtbahn, Bus und „meinAnton“ umgestiegen werden kann.“</p> <p>Auf S. 127 / C-22 in Kapitel 5.3 Verkehr und Erschließung beim Unterpunkt Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) steht: „Aufgrund der Entfernung zu den Bushaltestellen weist das Plangebiet insgesamt nur eine mäßige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und somit für die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen auf. Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung könnte eine Erhöhung der Taktfrequenz der Buslinien erfolgen.“ Hier (in dem Unterkapitel) sollte keine Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Besser wäre, wie zuvor erwähnt, hier die konkrete Darstellung und Beschreibung der ÖPNV-Erschließung (die aktuell auf S. 112 / C-7 ist) mit den einzelnen Linien und Takten inkl. der vorgeschlagenen Ergänzungen zu platzieren und unter 2. „Örtliche Gegebenheiten des Plangebietes“ lediglich die Entfernung zu den nächstgelegenen Haltestellen zu erwähnen. Dass die Anbindung an den ÖPNV lediglich mäßig ist, liegt nicht an der Entfernung zu den Haltestellen, die mit 400 m Entfernung dem Erschließungsstandard gemäß Nahverkehrsplan entspricht, sondern eher an dem Taktangebot auf den Linien / der Frequentierung der Linien.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die Begründung wird in Kap. 5.3 dahingehend angepasst.</p>
e.		<p>Folgende Ergänzung wird im Anschluss an die Beschreibung des aktuellen ÖPNV-Angebotes (Kap. 5.3 „Verkehr und Erschließung“) angeregt:</p> <p>„Inwiefern eine Erhöhung der Taktfrequenz auf den einzelnen Linien möglich</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die angeregte Ergänzung wird in Kap. 5.3 der Begründung berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>ist, da orientiert sich moBiel an dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld. Der Nahverkehrsplan stellt die Grundlage und die Rahmenbedingungen dafür dar, was in den nächsten Jahren im ÖPNV-Angebot verändert und verbessert wird: Im seit dem 09.12.2021 beschlossenen Nahverkehrsplan ist in einem zeitnahen Umsetzungszeitraum („Bündel 2“) vorgesehen, zur Stärkung der Bedienungssachse Schildesche - Blackenfeld - Brake Mitte, die Linie 101 auf einen 30-Minutentakt zwischen Schildesche und Brake zu verdichten, was auch Vorteile für das Plangebiet mit sich bringt. Zudem ist in dem gleichen Bündel / Umsetzungszeitraum vorgesehen, dass der bestehende Stundentakt auf der Linie 155 zwischen Schildesche und Jöllenbeck Dorf über Vilsendorf an Sonntagen ganztägig auf einen 30-Minutentakt verdichtet wird. Des Weiteren sind noch weitere Maßnahmenpakete im Nahverkehrsplan enthalten, die das Plangebiet betreffen, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden.“</p>	
2.37 a.	<p>Landesbüro der Naturschutzverbände – LNU</p> <p>B-Plan Schreiben vom 14.01.2022</p>	<p>Das Plangebiet zwischen den Straßenzügen Blackenfeld und Heidbreite in Vilsendorf befindet sich inmitten der für den Bielefelder Teil der Ravensberger Hügellandes typischen Kulturlandschaft der Siek-Esch-Systeme, des Johnnisbachs, der Jölle und des Moorbachs.</p> <p>Die westlichen Flächen befinden sich auf dem Esch, nach Osten neigt sich die Fläche zum Jöllesiek mit ihren nach Westen auskragenden Nebensieken, dem Bergsiek und einem namenlosen südlichen Siek hin.</p> <p>Während der Esch zurzeit intensiv gärtnerisch genutzt wird bzw. wurde und durch Gewächshäuser bereits teilversiegelt ist, ist eine Verbindung zum Jöllebiotopverbund hin nach wie vor durchgängig.</p> <p>Das heißt, vom Grundsatz her ist die Bebauung in diesen Eschbreichen weniger problematisch als auf den geeigneten alten Nebensieken der Jölle.</p> <p>Zwar ist dieser Landschaftsteil von geringerem naturschutzfachlichem Wert als das Moorbachtal mit seinen artenreichen, hochwertvollen Feuchtbiotopen, trotzdem ist auch das Jöllesiek in</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und wurde bereits wie folgt berücksichtigt:</p> <p>Die beschriebenen Sieksysteme umgeben das Plangebiet, überschneiden sich mit diesem jedoch lediglich in der östlichen Spitze des Plangebietes, in welcher eine öffentliche Grünfläche und eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt wird. Eine Beeinträchtigung der Sieksysteme ist hierdurch nicht zu erwarten.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
b.		<p>seinem oberen Bereich noch sehr artenreich und stellt sozusagen das unverzichtbare Pendant zum westlichen Siek dar.</p> <p>Um aus Gründen des Schutzes des Biotopverbundsystems, aus zwingenden Klimaschutztechnischen Gründen und aus raumordnerischen Gesichtspunkten, hier den unzersiedelten Raum der freien Landschaft möglichst zu schonen, ist es erforderlich, von der geplanten Bebauung – in der Fläche – Abstriche zu machen.</p> <p>Wie der BUND Bielefeld e.V. in seiner Stellungnahme ausführt, wären andernfalls wichtige Kaltluftschneisen zerschnitten, die in Zeiten des Klimawandels unabdingbar sind. Bielefeld hat zwar den Klimanotstand ausgerufen, berücksichtigt dieses in seiner Planungspolitik jedoch nicht.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Mit der Entwicklung des neuen Wohngebiets im Plangebiet kann zur Deckung der Wohnraumnachfrage insbesondere in Bielefeld beigetragen werden.</p> <p>Die Flächen sind im Regionalplan als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Durch diese Darstellung ist auf Regionalplanebene bereits eine Vorabwägung zwischen den Siedlungs- und Freiraumbelangen erfolgt.</p> <p>Diverse sehr konkrete Festsetzungen wie Dachbegrünung, PV-Anlagen, Vorgartenflächen, nicht überbaubare Grundstücksflächen, öffentlichen Grünflächen oder die Ausrichtung der Grünverbindungen in Orientierung an Kaltluftströmen tragen zu einer bestmöglichen Berücksichtigung der Umweltbelange bei.</p> <p>Im Ergebnis ermöglicht die vorliegende Planung eine hohe Ausnutzbarkeit der Flächen im Gleichgewicht mit Grünflächen im Plangebiet sowie externen Ausgleichsflächen und -maßnahmen.</p>
c.		<p>Es ist daher erforderlich, die 10 als Einfamilienhäuser vorgesehenen Einheiten bis zur Flurgrenze, des sogenannten Schlaflieths aus der Bebauung herauszustreichen. Das zugeschüttete Siek sollte dort geöffnet und renaturiert werden. Die geplanten Festsetzungen zum Erhalt des südlichen Teils mit dem Erhalt der dortigen Gehölzstruktur sind richtig. Hinsichtlich der in der Senke noch anzupflanzenden Gehölze sollte jedoch mehr auf den Feuchtgebietscharakter Rücksicht genommen werden. Im Übrigen stellt sich nach entsprechenden Bodenabschiebungen der ursprüngliche Charakter dieser Flächen von allein ein.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein (zugeschüttetes) Siek ist aus den einschlägigen Umweltinformationen nicht ersichtlich. Auch die gem. Bodenkarte BK50 anstehenden Böden im genannten Bereich deuten nicht auf ein (früheres) Siek hin. Somit besteht keine hinreichende Veranlassung, die Bebauung in diesem Bereich zurückzunehmen.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
d.		<p>Vorgesehen ist die Anlage von Mähwiesen. Unbedingt zu verhindern ist jedoch die Ansaat von Blumenwiesen, selbst aus den zertifizierten Mischungen der Firma Rieger-Hoffmann. Alle Versuche damit sind aus geobotanischer und artenschutzrechtlicher Sicht gescheitert und führen auf die Dauer nur zu der nach § 44 BNatSchG verbotenen Florenverfälschung. Als Beispiel sei nur die Wiesenflockenblume (<i>Centaurea jacea</i>) und die Wiesenmargaritte (<i>Leucanthemum vulgare</i>) genannt, die durch aggressive Ansaaten, genetisch verbesserter Sorten leider schon auf die Rote Liste getrieben wurde. Man findet diese auf unseren mageren Standorten und Glatthaferwiesen kaum noch, was zu bedenklichen Veränderungen auch in der Insektenfauna und damit der Avifauna führt. Stattdessen breiten sich gebietsfremde Arten wie der Wiesenstorchschnabel (<i>Geranium pratense</i>) immer mehr aus. Langfristig führt das zum Verschwinden unserer hier noch in Teilen intakten Kulturlandschaft, wie man es im Ballungsraum Ruhrgebiet leidvoll beobachten kann.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger weitergegeben. Die zur Anlage der Mähwiesen zu verwendenden Saatmischungen sind nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes. Sie sind im Zuge der Grünflächen-Ausführungsplanung unter Berücksichtigung des Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG zu wählen.</p>
e.		<p>Hinsichtlich der 10 geplanten Einheiten, die sich östlich und nördlich der Planstraße B zum Bergsiek hin anschließen, schlagen wir kleinere Grundstücke vor, um dem Biotopverbund dort einen breiteren Raum zu bieten und zu stärken.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die geplante Bebauung hält ausreichende Abstände zu den Biotopverbundflächen im Osten des Plangebietes ein und beeinträchtigt deren Erhalt nicht. Vielmehr sichert die vorliegende Planung die Biotopverbundflächen durch die Festsetzung als öffentliche Grünfläche und Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Im Übrigen sind die Grundstückszuschnitte nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes. Der Gestaltungsplan, in dem mögliche Grundstückszuschnitte skizziert sind, präsentiert lediglich eine Gestaltungsvariante zur verbesserten Vorstellung und ist nicht rechtsverbindlich.</p>
f.		<p>Um die wegfallenden 10 Einheiten zu kompensieren wäre es durchaus mög-</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
g.		<p>lich, an einigen Stellen im Westen zum Blackenfeld hin auch eine höhere Geschossflächenzahl als 1,2 vorzusehen. Die dann optisch zum Kern von Vilsendorf gehörige Bebauung könnte dort, wo die Bestandsbebauung knapp außerhalb des Plans ebenfalls oftmals 3½-geschossig mit hohen Kellergeschossen ist, mindestens ebenso 3½-geschossig ausgestaltet werden. Naturschutzfachlich macht dies Sinn, denn es wird dadurch anderorts wertvolle Fläche eingespart.</p> <p>In Ansätzen gut ist der Versuch, durch Vorhalten von Carsharing-Plätzen und zusammengefassten Garagen ein Stück weit auf die geplante Verkehrswende einzugehen. Leider wird dieser Schritt jedoch nicht konsequent umgesetzt, denn widersinnig und völlig unnötigerweise ist vorgesehen, dass jedes Einfamilien- und Reihenhaus wie selbstverständlich seine eigene Pkw-Zufahrt samt Garage und Stellplatz erhalten soll.</p> <p>Wenn die Stadt Bielefeld ihre eigenen Bekundungen und Beschlüsse ernst nimmt, so hat sie praktisch vor allem bei der Bauleitplanung einen Schlüssel, Entwicklungen in die richtige Richtung zu lenken, denn es ist wesentlich leichter, noch nicht vorhandene Rechte und Gewohnheiten im Vertragswege zu beeinflussen, als Menschen dazu zu bringen, ohne Notwendigkeit freiwillig auf etwas zu verzichten. Die Hoffnung, Klimaschutz und Verkehrswende allein mit Durchbrechen der Beharrungskräfte und Überzeugungsarbeit leisten zu können, ist leider sehr trügerisch.</p> <p>Gleichwohl wird in Zukunft nicht mehr jeder Haushalt ein oder mehrere Pkw halten, sondern andere Mobilitätsformen werden sich zwangsläufig durchsetzen.</p> <p>In der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Bielefeld im Rahmen des EU-weiten Wettbewerbs „Globale nachhaltige Kommune NRW“ hat die Stadt unter Ziel 1.2.2.1 beschlossen, dass „im</p>	<p>Aufgrund der im vorangegangenen Absatz genannten Gründe ist ein Entfall der Wohneinheiten nordöstlich der Planstraße B nicht erforderlich. Zudem ist die angeregte hohe Dichte bereits teilweise umgesetzt, bspw. durch durchgezogene Baufenster oder die festgesetzte Bauweise. Teilweise ist eine noch höhere Dichte aus städtebaulichen Gründen – insbesondere im Hinblick auf die gegebene Topographie und die sonstige Kleinteiligkeit Vilsendorfs – nicht gewünscht, da sich die Bebauung dann u.U. nicht in den umliegenden Bestand und das Ortsbild einfügt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Plangebiet verfügt über eine ÖPNV-Anbindung und schafft gebietsintern Alternativangebote zum MIV, beispielsweise durch das Vorhalten von Carsharing-Plätzen. Durch die Bereitstellung entsprechender Mobilitätsangebote sollen Anreize für deren Nutzung geschaffen werden, um mittel- und langfristig zu einer reduzierten MIV-Nutzung beizutragen. Der Effekt dieser Maßnahmen lässt sich im Vorfeld nicht quantifizieren.</p> <p>Der Standort des Plangebietes ist im Regionalplan vorgesehen und politisch gewünscht. Aufgrund der Lage, die weiter von der Innenstadt entfernt ist, werden Menschen in den Stadtteilen mit dörflichen Strukturen wie Vilsendorf auch weiterhin auf den MIV angewiesen sein. Die Stärkung und Vergrößerung kleinerer Stadtteile kann jedoch auch klimatische Vorteile gegenüber der Vergrößerung der bestehenden größeren Stadt haben.</p> <p>Aufgrund des zu erwartenden MIV-Anteils wurde sich durch die getroffenen Festsetzungen zur Zulässigkeit von Tiefgaragen, Carports, Garagen sowie Stellplätzen im Vorgartenbereich und auf überbaubaren Grundstücksflächen differenziert mit dem</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
h.		<p>Jahre 2030 75 % aller zurückgelegten Strecken im Stadtgebiet mit dem Umweltverbund zurückgelegt“ werden, das heißt die Pkw-Nutzung ist in den nächsten 8 Jahren mehr als zu halbieren. Wie soll das ohne Zwangsmaßnahmen funktionieren, wenn die Stadt nicht einmal in Fällen, wo sie die Machtmittel in der Hand hat, für die entsprechenden Weichenstellungen sorgt?</p> <p>Der Planentwurf widmet der Steuerung des MIV ganze 3 Seiten, während der ÖPNV nur auf 7 Zeilen behandelt wird. Schon aus dieser Tatsache heraus könnte man folgern, dass die Stadt ihre eigenen Beschlüsse nicht ernst nimmt und offenbar der Öffentlichkeit mehr verspricht, als sie zu halten gewillt ist.</p> <p>Der Entwurf bezeichnet die öffentliche Verkehrsanbindung als mäßig. Aus umwelt- und klimatechnischer Sicht stellt das allerdings einen Euphemismus dar. Bedient wird das Plangebiet durch den Bus der Linie 155 im 20-Minutentakt an der Haltestelle Limbrede. Zwar liegt die Haltestelle recht günstig, allein ein 20-Minutentakt stellt kein attraktives Umstiegsangebot dar.</p> <p>Allein die Tatsache, dass der Bus im täglichen Stau den Kreuzungen zur Engerschen Straße und zur Westersfeldstraße steckt, ist für seine Nutzung nicht wirklich verlockend. Soll also weiterhin der Ausbau des Bielefelder Nordens mit weiteren Wohneinheiten stattfinden und Menschen dazu bewogen werden, im Bielefelder Norden zu siedeln, ist die sofortige Verbesserung des Nahverkehrs zwingend. Die Stadt hat sich dazu acht Jahre Zeit gegeben. Neben der vorgeschlagenen Busverdichtung wäre die Schaffung von Busvorrangspuren erforderlich, um die Busse aus dem täglichen Stau zu befreien und die Nutzung für Berufspendler dadurch attraktiv zu machen. Zwar sind die Platzverhältnisse auf den Fahrbahnen der Engerschen Straße nicht besonders üppig, gleichwohl wäre es machbar, um der überragenden Wichtigkeit willen, eine entsprechend breite Busspur stadteinwärts einzurichten.</p>	<p>Anlegen von Stellplätzen auseinandergesetzt. Darüber hinaus besteht seitens des Investors die Bereitschaft, zwei Quartiersgaragen zu errichten, was vertraglich zum Satzungsbeschluss geregelt werden wird.</p> <p>Der Anregung, die Ausführungen zum ÖPNV zu ergänzen, wird gefolgt. Die Ausführungen zum ÖPNV werden gemäß der Stellungnahme der moBiel GmbH (vgl. lfd. Nr. 2.13) ergänzt. Eine etwaige Veränderung von ÖPNV-Linien und deren Taktung ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes und wäre zudem gemäß der Stellungnahme der moBiel GmbH unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes der Stadt Bielefeld zu prüfen.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
i.		<p>Fuß- und Radwegeverbindungen sollten getrennt werden, damit auf den Wegen wirklich die fußläufige Erholung Vorrang hat. Stattdessen sollten die Planstraßen als Radfahrstraßen ausgestaltet werden und die Pkw hätten dieshalb auf den Radverkehr Rücksicht zu nehmen statt umgekehrt.</p> <p>Statt Garagen sollte es dann eher überdachte Fahrradstellplätze geben, deren Errichtung – wenn nicht öffentlich finanziert – auch auf Privatgrundstücken finanziell gefördert werden sollte.</p> <p>Durch die Verlagerung des Stellplatzproblems auf die einzelnen Grundstücke werden in der Planung scheinbar Kosten eingespart. In Wirklichkeit wird mehr versiegelte Fläche benötigt, als wenn man die Stellflächen zentral zusammenfassen würde. Neben den Tiefgaragen sollten daher Parkpaletten vorgesehen werden und die Planstraßen schmaler ausgelegt werden. Die Grundstücke könnten kleiner gehalten werden, da ein Pkw dort nicht zwingend Platz finden müsste.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Planstraßen, beispielsweise wie hier gefordert als Radfahrstraße, ist nicht Regelungsbestandteil des Bebauungsplanes.</p> <p>Grundsätzlich steht es Bauherren frei, im Rahmen der durch den Bebauungsplan definierten Zulässigkeiten auch überdachte Fahrradstellplätze zu errichten. Eine explizite Festsetzung wird indes nicht als notwendig erachtet.</p> <p>Hinsichtlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist in der vorliegenden Planung eine Kombination aus einer zentralen und einer dezentralen Unterbringung gewählt worden, um unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden und zeitgleich die Flächen des ruhenden Verkehrs in Teilen bündeln und Fahrtstrecken verkürzen zu können.</p>
j.		<p>Sehr wünschenswert – wie auch vom BUND vorgeschlagen – wäre auch die Verbreitung des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grüngürtels „Grüne Spange“, einfach durch den Umstand, die Grundstücke kleiner zuzuschneiden. Die Kompensation der Eingriffe in die Landschaft kann durch diese Spange nicht gelingen, allerdings ist sie aus klimatechnischen Gründen durchaus hilfreich.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p> <p>Die geplante Spange gleicht einen Teil der Eingriffe in Natur und Landschaft aus. Der übrige Ausgleich erfolgt durch eine externe Kompensationsmaßnahme (vgl. u.a. Anlage C, C-33). Demnach ist eine Ausweitung der geplanten „grünen Spange“ zugunsten der Kompensation nicht erforderlich.</p>
k.		<p>Die einzige Möglichkeit, die erforderliche Flächenversiegelung zu minimieren, ist, wie bereits oben erwähnt, weniger Stellplätze, weniger Straßenraum und höhere Bebauung auf der gleichen Fläche.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan trifft zahlreiche Festsetzungen, die zur Begrenzung der Flächenversiegelung oder zu deren Ausgleich beitragen. Neubauten sind überwiegend mit einem Flachdach zu errichten, das verpflichtend und dauerhaft zu begrünen ist. Der Versiegelungsgrad für die einzelnen Baugrundstücke wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Grundflächenzahl reguliert. Zur Gestaltung und</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
i.		<p>Artenschutztechnisch sieht der Planentwurf ein sorgfältiges Monitoring potenzieller planungsrelevanter Arten vor. Das ist richtig. Wichtig dabei ist zunächst, vorhandene Gehölzstrukturen nicht anzutasten und durch Anpflanzung gebietstypischer Gehölze zu erweitern. Bei der Auswahl würden wir gern Hilfestellung anbieten.</p> <p>Zu rechnen ist auf jeden Fall mit dem Vorkommen der Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>), auch der Breitflügelgedlermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>). Bis zum Abschluss aller Maßnahmen ist daher auf das Vorhandensein von Schlafhöhlen, Nischen etc. zu achten. Das gleiche gilt für Spechthöhlen und die Nester anderer Vogelarten, deren Brutzeiten zu beachten und nicht zu stören sind.</p>	<p>Begründung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, insbesondere der Vorgartenflächen, werden detaillierte Festsetzungen getroffen. Zudem erfolgt eine intensive Durchgrünung des Plangebietes durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen sowie zusammenhängender privater Grünflächen. Schließlich werden die Ausgleichsmaßnahmen für die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft zum Teil im Plangebiet selbst umgesetzt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die planungsrelevanten Arten sind ermittelt und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dokumentiert worden. Dieser formuliert darauf basierend entsprechende Vermeidungsmaßnahmen, die in die textliche Festsetzung Nr. 9.4 und Kap. 6.3 Begründung aufgenommen worden sind. Im Hinblick auf Fledermäuse umfassen die Vermeidungsmaßnahmen eine Abbruchzeitbeschränkung für Gebäude sowie vorgezogene CEF-Maßnahmen, durch die die Anbringung von Ersatzquartieren gesichert wird.</p>
m.		<p>Der B-Planentwurf schlägt hierzu vor allem Dachbegrünungen und Baumbepflanzungen von Parkflächen vor. Sinnvoller wäre allerdings, die Bestückung der Dächer mit Photovoltaikanlagen vorzusehen, denn sowohl Hangneigung als auch Dachausrichtung der verschiedenen Einheiten lassen dieses opportun erscheinen. Statt großer versiegelter Parkflächen ist klimatechnisch immer auch die dreigeschossige Parkpalette möglichst mit Photovoltaikanlagen darüber sinnvoller, allein aus dem Grunde, da dadurch wertvolle Fläche und wertvoller Platz eingespart werden könnte, der sinnvoller als für das Abstellen von Kfz genutzt werden könnte.</p>	<p>Der Anregung wird bereits gefolgt. Die verpflichtende Errichtung von PV-Anlagen ist bereits Bestandteil der textlichen Festsetzungen (vgl. Anlage B, B-17, Nr. 11.1). Die geplante Parkpalette wird nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern vertraglich geregelt. Sie stellt eine bauliche Hauptanlage dar und muss somit gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 11.1 mit einer PV-Anlage ausgestattet werden.</p>

Lfd. Nr.	Einwender Datum	Stellungnahmen (Anregungen, Hinweise) (in inhaltlicher Zusammenfassung)	Stellungnahme der Verwaltung
		die Besiedlung zu weit nach Osten in die Freie Landschaft hereinkragen. Demgegenüber ist die nur geringfügig eingeschränkte Bebaubarkeit der Fläche zu verkraften.	ten Sieksystems – wird gemäß Umweltbericht nicht beeinträchtigt (vgl. Anlage E zum Bebauungsplan, S. 16f).

Von den folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden keine Bedenken oder Hinweise vorgetragen:

- 1.1 Bezirksamt Jöllenbeck
- 1.3 Immobilienservicebetrieb
- 1.9 Amt für Jugend und Familie
- 1.11 Büro für Integrierte Sozialplanung und Prävention
- 1.14 Bauamt - Stadtentwicklung
- 1.15 Bauamt - Bauordnungsrecht
- 1.16 Bauamt - Stadtgestaltung, Denkmalschutz
- 1.22 Umweltbetrieb - Stadtgrün und Friedhöfe

- 2.1 a) Polizeipräsidium Bielefeld - Direktion K/KK 34 KP/O
- 2.11 Vodafone NRW GmbH
- 2.29 LWL - Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen
- 2.30 LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld
- 2.31 Geologischer Dienst NRW

3. **Änderungsvorschläge der Verwaltung**

zur 257. Änderung des Flächennutzungsplans „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite“ sowie zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. II/V6 „Wohnen zwischen den Straßen Blackenfeld und Heidbreite“

Aufgrund der vorliegenden Anregungen und Hinweise aus der Ämterabstimmung ergeben sich gegenüber dem o.g. Bebauungsplan-Entwurf im Wesentlichen die unten aufgeführten Änderungen bzw. Ergänzungen.

Es handelt sich hierbei lediglich um geringfügige Ergänzungen und Konkretisierungen. Die Änderungen und Ergänzungen dienen der Klarstellung; sie betreffen nicht die Grundzüge der Planung.

Im Einzelnen:

Übersicht der redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Planunterlagen nach der Offenlage

- **Nutzungsplan**
 - Nachrichtliche Darstellung des vorhandenen privaten Mischwasserkanals für die Entwässerung des Grundstücks Blackenfeld 20
 - Nachrichtliche Darstellung der Jölle-Nebengewässer
- **Gestaltungsplan**
 - Korrektur des südwestlichen Endes des Fußweges in der „Grünen Spange“
 - Nachrichtliche Darstellung der Jölle-Nebengewässer
- **Textliche Festsetzungen**
 - Ergänzung und Klarstellung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen
 - Ergänzung und Klarstellung der Festsetzung zur Zulässigkeit von Einfriedungen
 - Ergänzung zum Lärmschutz
 - Konkretisierung der zulässigen Höhe baulicher Anlagen in Bezug auf Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren
 - Ergänzung der Nutzung im Bedarfsfall für den Fuß- und Radweg
 - Aktualisierung der Rechtsgrundlagen
 - Aktualisierung der Querverweise
 - Konkretisierung der Festsetzung zu Außenwandflächen
- **Begründung**
 - Klarstellung der Aussage zur Gasversorgung
 - Ergänzung und Klarstellung zur ÖPNV-Anbindung
 - Ergänzung zum Lärmschutz
 - Ergänzung und Klarstellung zum Stadtklima
 - Ergänzung und Klarstellung der Kostenschätzungen
 - Klarstellung der geschätzten Schülerzahlen
- **Umweltbericht**
 - Ergänzung zum Lärmschutz
 - Ergänzung und Klarstellung zum Stadtklima
 - Ergänzung und Klarstellung zum differenzierten Ersatzquartierbedarf