

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Heepen	10.02.2011	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	22.02.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Ertaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/Br 34 "Waagestraße / Ladestraße" für das Gebiet südlich der Grundstücke Jütlandstraße 2- 34, südöstlich der Grundstücke Waagestraße 2 - 6, westlich des Grundstückes Braker Straße 61, nordwestlich der Eisenbahnlinie Bielefeld - Herford und östlich des Uhlenburgweges sowie

218. Änderung des Flächennutzungsplanes „Brake Waagestraße“ im Parallelverfahren

- Stadtbezirk Heepen -

Aufstellungsbeschluss und Änderungsbeschluss

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

./.

Beschlussvorschlag:

1. Der Bebauungsplan Nr. III/Br 34 „Waagestraße / Ladestraße“ für das Gebiet südlich der Grundstücke Jütlandstraße 2 – 34, südöstlich der Grundstücke Waagestraße 2 – 6, westlich des Grundstückes Braker Straße 61, nordwestlich der Eisenbahnlinie Bielefeld – Herford und östlich des Uhlenburgweges ist gemäß §§ 1 und 2 des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen. Für die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist die im Abgrenzungsplan M. 1 : 1.000 eingetragene „Grenze des räumlichen Geltungsbereiches“ verbindlich.
2. Der Flächennutzungsplan ist im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB zu ändern (218. FNP-Änderung „Brake Waagestraße“). Der Änderungsbereich ist aus dem Übersichtsplan in der Anlage ersichtlich.
3. Der Aufstellungsbeschluss zur Ertaufstellung des Bebauungsplanes und der Änderungsbeschluss zur FNP-Änderung sind gemäß § 2 (1) BauGB öffentlich bekannt zu machen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Bauleitplanverfahren werden vom Bauamt der Stadt Bielefeld durchgeführt. Die damit im Zusammenhang stehenden Kosten für Umweltbericht sowie Gutachten werden im weiteren Verfahren ermittelt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

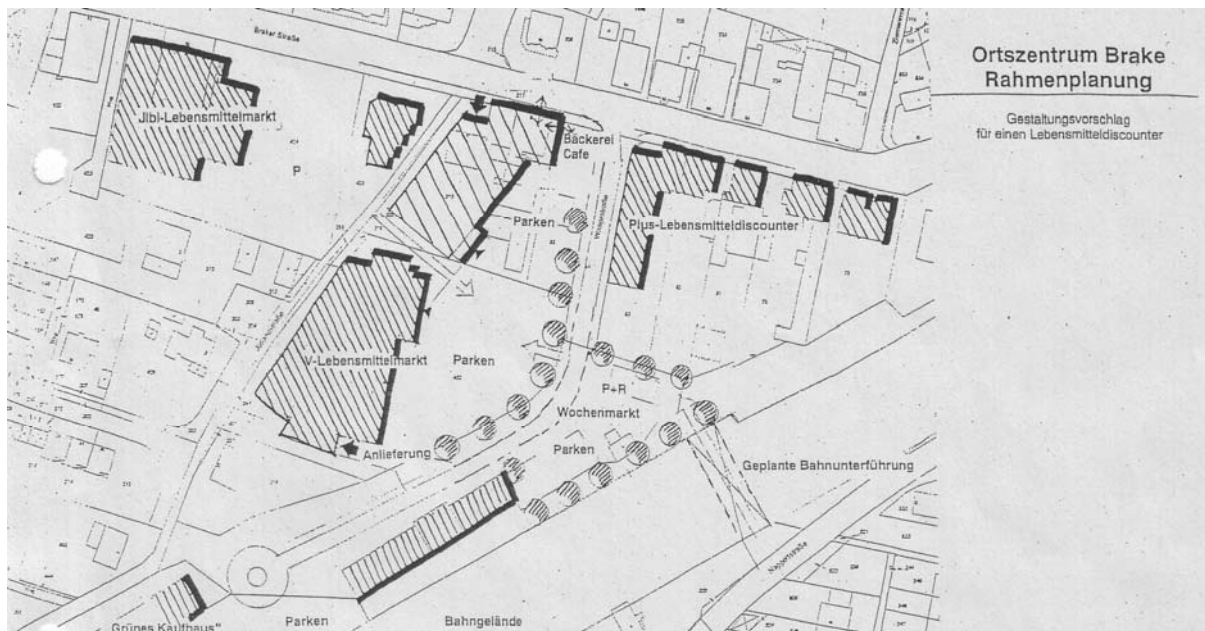
Vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt in seiner wirksamen Fassung die vorgenannten Flächen zuzüglich des Grundstückes Waagestraße 9 („Grünes Kaufhaus“) als „Bundesbahn“ dar.

Unverbindliche Rahmenplanung

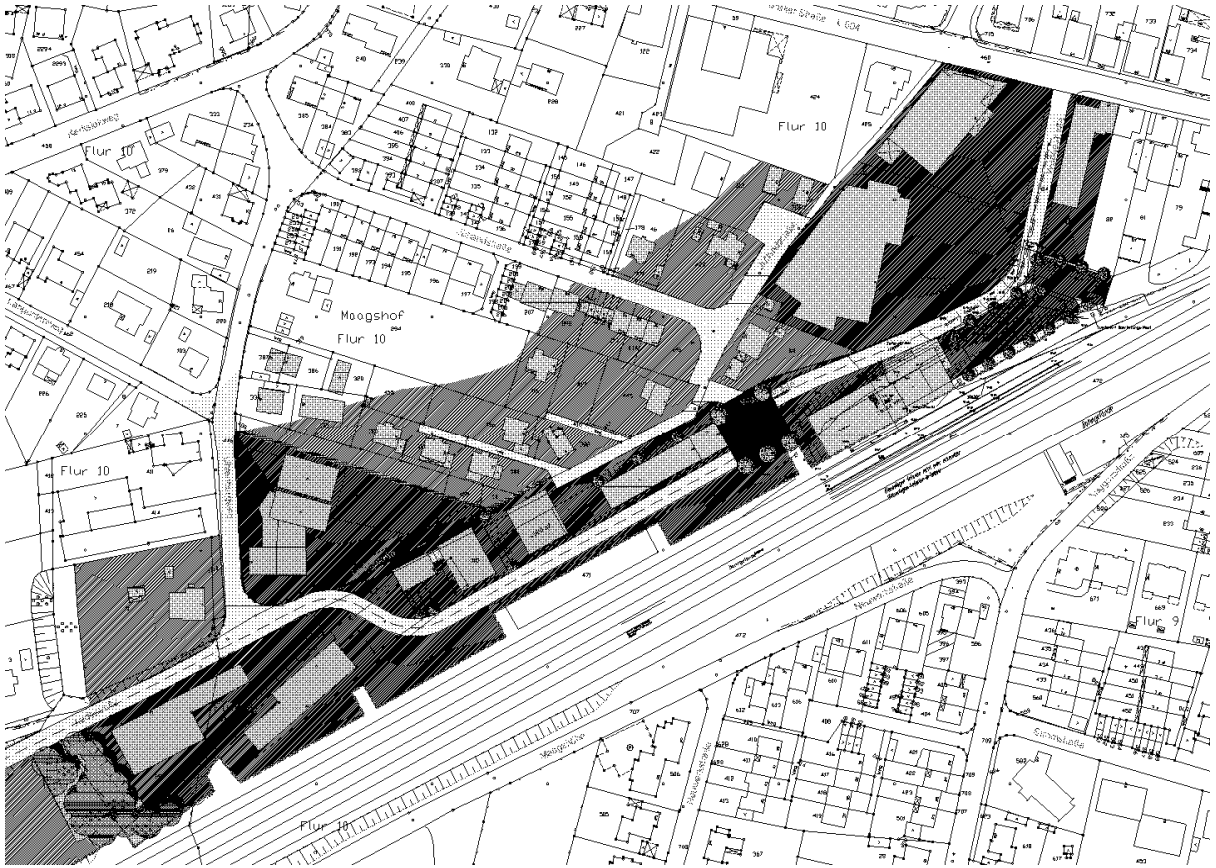
Nach dem gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Bielefeld zur Steuerung des Einzelhandels von 2009 liegt das für einen Einzelhandelsbetrieb (Lebensmitteldiscounter) vorgesehene Teilstück des bisherigen Bahngeländes noch im zentralen Versorgungsbereich Brake (s. EHK S. 134-135).

Der Rahmenplanentwurf der Verwaltung zum Ortszentrum Brake von 2004/05 beinhaltet für den hier betrachteten Teilbereich die Konzeption einer direkten verkehrlichen Verbindung zwischen Ladestraße und Waagestraße sowie eine bauliche Entwicklung des Bereiches parallel zur Eisenbahnlinie in Form einer aufgelockerten Einzelhausbebauung. Die Überlegungen zu einem Marktplatz und zu einem angrenzenden Park-and-ride-Platz auf einer Fläche, die aktuell für die Errichtung des o. g. Einzelhandelsbetriebes (Discounter) vorgesehen ist, sowie die platzartige Aufweitung der Ladestraße auf der vom grünen Kaufhaus bestandenen Grundstücksfläche dürften aus heutiger Sicht nicht mehr realisierbar sein.

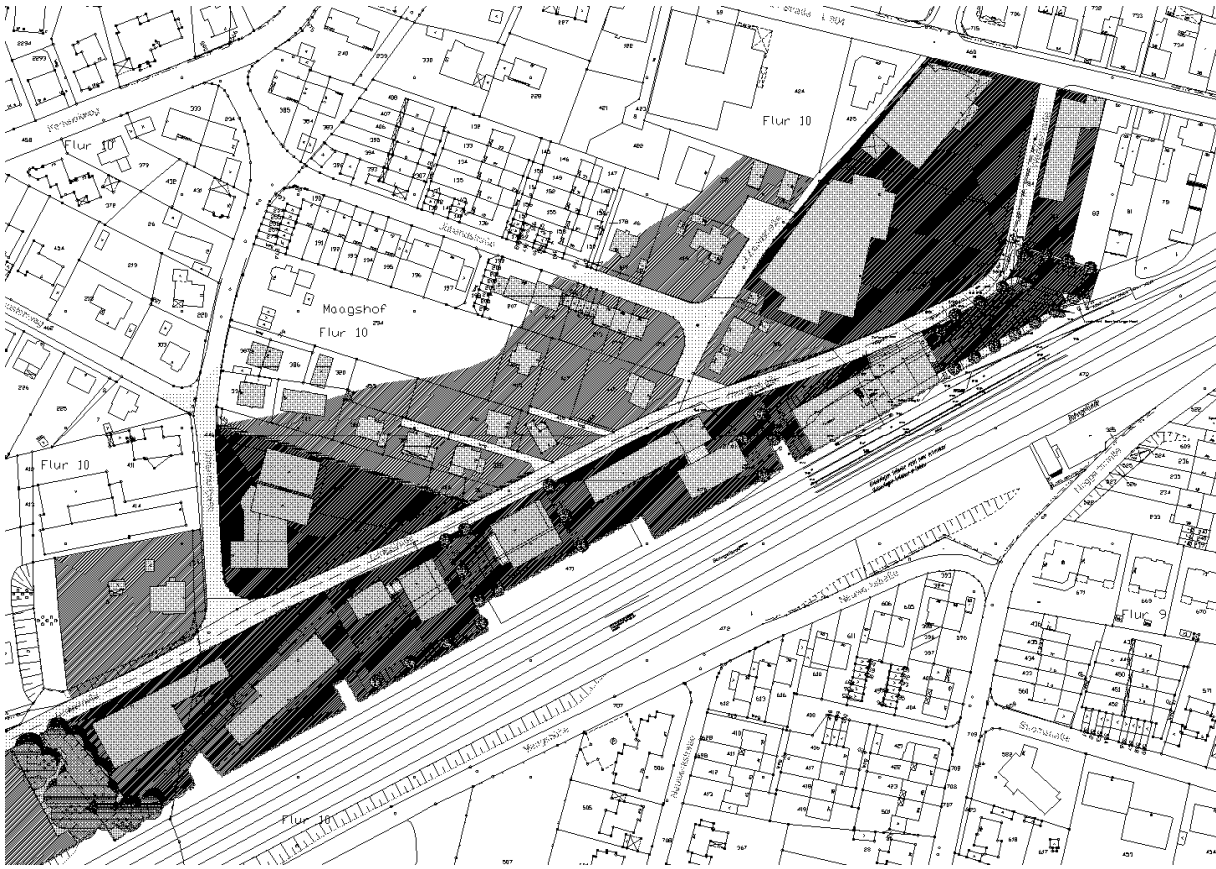


Rahmenplanung Ortszentrum Brake (Bauamt Stadt Bielefeld, Febr. 2005)

Der im Zusammenhang mit den Planungen für den erwähnten Einzelhandelsbetrieb erstellte Städtebauliche Rahmenplan vom September 2010 des Büros Planquadrat Dortmund (s. nächste Seite) akzeptiert dies, indem er auf diese öffentlichen Flächennutzungen verzichtet und stattdessen dort private Nutzungen vorsieht. Zur Verknüpfung von Ladestraße und Braker Straße sowie zur besseren verkehrlichen Anbindung des bisherigen Bahngeländes wurden 2 alternative Trassenführungen mit jeweils ca. 7,50 m Straßenbreite entwickelt. Neben der geradlinigen Weiterführung der Ladestraße in Richtung auf die Waagestraße (A 2) besteht die Möglichkeit, den Straßenverlauf teilweise entlang der Eisenbahnlinie zu führen. Letzteres hätte eine differenziertere Erschließung und eine Reduzierung der baulichen Nutzung zur Folge (A 1).



Städtebauliche Rahmenplan, Alternative 1 (Planquadrat Dortmund, Sept. 2010)



Städtebauliche Rahmenplan, Alternative 2 (Planquadrat Dortmund, Sept. 2010)

Verbindliches Planungsrecht

Die Entwidmunsfläche grenzt im nordöstlichen Drittel nach Nordwesten an den Geltungsbereich des B-Planes Nr. III/Br 31. Dessen Bauland ist als Mischgebiet festgesetzt, der dortige Teil der Waagestraße ist als ca. 11,50 m breite private Verkehrsfläche und als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche festgesetzt (Geh- und Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit). Das südwestliche Drittel grenzt nach Nordwesten an den Geltungsbereich des B-Planes Nr. III/Br 7. Parallel zum bisherigen Bahngelände verläuft eine ausgewiesene öffentliche Verkehrsfläche mit ca. 11 m Straßenbreite. Die Ladestraße ist allerdings bis heute noch nicht entsprechend ausgebaut worden. Jenseits der Verkehrsfläche ist größtenteils Mischgebiet und zu einem kleinen Teil (Ladestraße 2 und 6) allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Politische Diskussion in der BV Heepen

Der beschriebene Rahmenplan „ehemaliges Bahnhofsareal“ und ein Konzept zum Einzelhandelsvorhaben nebst Verkehrsgutachten wurden am 18.11.2010 in der Sitzung der BV Heepen vorgestellt. Im Rahmen der sich anschließenden intensiven Diskussion vertraten die Bezirksvertretungsmitglieder in ihren Wortbeiträgen übereinstimmend die Auffassung, dass es sich bei der vorgestellten Planung grundsätzlich um ein sinnvolles Projekt handele, befürchteten jedoch, dass sich die aus dem Standort ergebenden Verkehrsströme nachteilig auf die bereits heute sehr angespannte Verkehrssituation im Stadtteil Brake auswirken werden. Auch im Hinblick auf die Gesamtsituation sei es daher erforderlich, den Bereich „Waagestraße“ ganzheitlich zu betrachten und zu entwickeln. Dies sei nur im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens möglich. Die Verwaltung wurde gebeten, die notwendigen Schritte zu veranlassen.

In der Sitzung der BV Heepen vom 13.01.2011 wurde den Vertretern der Investorensseite die Gelegenheit gegeben, das Projekt detailliert zu erläutern. Danach ging die Verwaltung nochmals auf die städtebauliche und baurechtliche Situation ein. Zwischendurch und in der sich anschließenden intensiven Diskussion sprachen sich nochmals verschiedene Bezirksvertretungsmitglieder grundsätzlich für das Vorhaben aus, forderten jedoch die Lösung der verkehrlichen Probleme. Im Einzelnen wurden folgende Punkte vorgebracht:

- Es wird darauf hingewiesen, dass seitens des Gremiums keine Kritik an der baulichen Gestaltung oder an der Ansiedlung von Einzelhandel an diesem Standort geübt werde. Das Projekt sei grundsätzlich gewollt. Ein Problem ergebe sich jedoch aus den zu erwartenden Verkehrsabläufen. Dies gelte insbesondere für den Einmündungsbereich Waagestraße / Braker Straße, der bereits heute verkehrlich stark belastet sei. Darüber hinaus werde sich bei Umsetzung der von den Planern vorgesehenen Erschließung nach Auffassung der ortskundigen Mitglieder der Bezirksvertretung ohne eine rückwärtige Erschließung erheblicher Schleichverkehr in den angrenzenden Wohnstraßen entwickeln.
- Es wird festgestellt, dass der Einmündungsbereich Braker Straße / Waagestraße bereits heute verkehrlich stark belastet sei und sich daraus ein entsprechendes Gefahrenpotential ergebe. Diese Situation würde sich bei zusätzlichen Verkehren ohne die Umsetzung geeigneter Maßnahmen deutlich verschlechtern. Die Aussage des Gutachters, dass die Erschließungssituation ausreichend sei, sei darauf zurückzuführen, dass alle erhobenen Werte „gemittelt“ wurden und dies zu dem Ergebnis führe, dass die Verkehrsspitzen nicht mehr in dem Maße berücksichtigt werden, wie es aufgrund der örtlichen Situation erforderlich wäre. Gerade die Belastung in den Verkehrsspitzen sei jedoch für die Bezirksvertretung das wichtigste Beurteilungskriterium. Das vorgelegte Verkehrsgutachten räume die bestehenden Bedenken daher nicht aus. Vor diesem Hintergrund sei es erforderlich, geeignetere Erschließungsmöglichkeiten zu finden.

- Es wird darauf hingewiesen, dass die Mitglieder der Bezirksvertretung die örtliche Situation aus eigener Erfahrung kennen und entsprechend beurteilen können. Wichtig sei, dass das Projekt am Standort erfolgreich verlaufe. Dies sei jedoch bei der vorgesehenen Erschließung nicht zu erwarten.
- Es wird festgestellt, dass das Verkehrsgutachten sich ausschließlich mit dem zu erwartenden Fahrzeugverkehr auseinandersetze, die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) jedoch außer Acht lasse. Es wird in diesem Zusammenhang auf die bereits heute im Einmündungsbereich Braker Straße / Waagestraße bestehenden Probleme für diese Verkehrsteilnehmer verwiesen und nachdrücklich die Auffassung vertreten, dass die Belange dieser Verkehrsteilnehmer im Rahmen der vorgesehenen Erschließung nicht berücksichtigt werden. Hier müsse eine Lösung gefunden werden.
- Es wird ausgeführt, dass sich die Bezirksvertretung Heepen bereits mehrfach mit der städtebaulichen Entwicklung des in Rede stehenden Bereiches befasst habe. Alle in der Örtlichkeit zu berücksichtigenden Abhängigkeiten seien den Bezirksvertretungsmitgliedern - überwiegend auch aus eigener Erfahrung - im Detail bekannt. Eine rückwärtige Erschließung sei zwingende Voraussetzung für eine erfolgreiche Realisierung des Projektes. Es wird erwartet, dass dies nur im Rahmen eines geordneten Bebauungsplanverfahrens gewährleistet werden könne.
- Es wird unterstrichen, dass das Projekt grundsätzlich auf breite Zustimmung stoße. Voraussetzung sei jedoch eine rückwärtige Erschließung bzw. eine geeignete Lösung der angesprochenen verkehrlichen Probleme.
- Es wird festgestellt, dass man auf der Grundlage des Vortrages zu dem Ergebnis gelange, dass die angesprochenen verkehrlichen Probleme vermutlich nur über ein Bebauungsplanverfahren, das die Möglichkeit biete den Bereich ganzheitlich und zukunftsorientiert zu betrachten, zu lösen seien.

Verschiedene Bezirksvertretungsmitglieder brachten ihre Auffassung zum Ausdruck, dass - sollten die diskutierten Rahmenbedingungen erfüllt werden - keine Bedenken gegen die Umsetzung des Projektes beständen. Alle Punkte seien jedoch zwingend in geeigneter Form rechtlich abzusichern.

Die Bezirksvertretung bittet die Verwaltung, einen diesen Vorgaben entsprechenden Verwaltungsvorschlag zu erarbeiten und der Bezirksvertretung zur Beratung vorzulegen.

Städtebauliche Zielsetzung

Ausgehend von den Vorschlägen der Politik ist zur geordneten Erschließung und Bebauung der aus der Zweckbestimmung der Anlage bzw. Fläche als Eisenbahn des Bundes zu entlassenden Flächen die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Sinne des § 30 BauGB erforderlich.

Danach soll zwischen der Braker Straße und der Ladestraße eine durchgehende öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen werden. Der bislang als private Verkehrsfläche im B-Plan III/Br 31 festgesetzte, bereits weitestgehend ausgebaute, Teil der Waagestraße ist deshalb in das Verfahren einzubeziehen. Weiterhin ist - über die Aufnahmefähigkeit der Vorschläge aus der Politik in einem Bebauungsplan hinaus - zu prüfen, welche Mindeststraßenbreite (z.B. 6 m Fahrbahn für Lkw-Begegnungsverkehr und beidseitiger 2 m breiter Bürgersteig) und welche Trassenführung (siehe Alternativen aus dem Rahmenplan des Büros Planquadrat Dortmund) zweckmäßig sind. Insbesondere im Falle der teilweisen Neutrassierung entlang der Eisenbahnlinie ist die Erschließungssituation im Innern des Quartiers Uhlenburgweg / Jütlandstraße / Ladestraße zu überprüfen.

Die Festlegungen zur Art der baulichen Nutzung sollen aufbauend auf den städtebaulichen Rahmenplan von 2010 unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und der vorgesehenen Einzelhandelsansiedlung entwickelt werden. Stellplatzanlagen sind angemessen zu begrünen. Die Option für eine künftige fußläufige Querung der Bahnanlage (Unterführung) ist weiterhin offen zu halten. Das hierfür näher zu untersuchende Gebiet ist im Abgrenzungsplan (s. Anlage) definiert.

Da der aufzustellende Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, bedarf es der Durchführung eines Parallelverfahrens gemäß § 8 (3) BauGB. Ziel der 218. FNP-Änderung soll es sein zu prüfen, inwieweit die derzeit als „Bundesbahn“ dargestellten Flächen innerhalb des Änderungsbereichs als „Gemischte Baufläche“ bzw. „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt werden können. Darüber hinaus soll der innerhalb des Änderungsbereichs als „Grünfläche“ dargestellte Bereich dem Bestand angepasst werden. Die räumliche Abgrenzung der FNP-Änderung geht aus dem Übersichtsplan in der Anlage hervor.

Weiteres Vorgehen

Mit dem Beschluss zur Ertaufstellung des Bebauungsplanes können zur Sicherung der Bauleitplanung Entscheidungen über Vorhaben, die dem o.g. Planungsziel entgegenstehen, für einen Zeitraum bis zu zwölf Monaten ausgesetzt werden. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) BauGB sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB sollen zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage eines noch zu erarbeitenden Vorentwurfes beschlossen werden.

Moss

Beigeordneter

Bielefeld, den

Anlage

- Abgrenzungsplan zur Ertaufstellung des Bebauungsplanes Nr. III/Br 34 „Waagestraße / Ladestraße“ (ohne Maßstab)
- Übersichtsplan zur Abgrenzung der 218. FNP-Änderung nebst Legende (ohne Maßstab)