Anlage

C

Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“

- Begründung

Stand: Entwurf; August 2023

Stadt Bielefeld
Bauamt

Stadtbezirk Schildesche

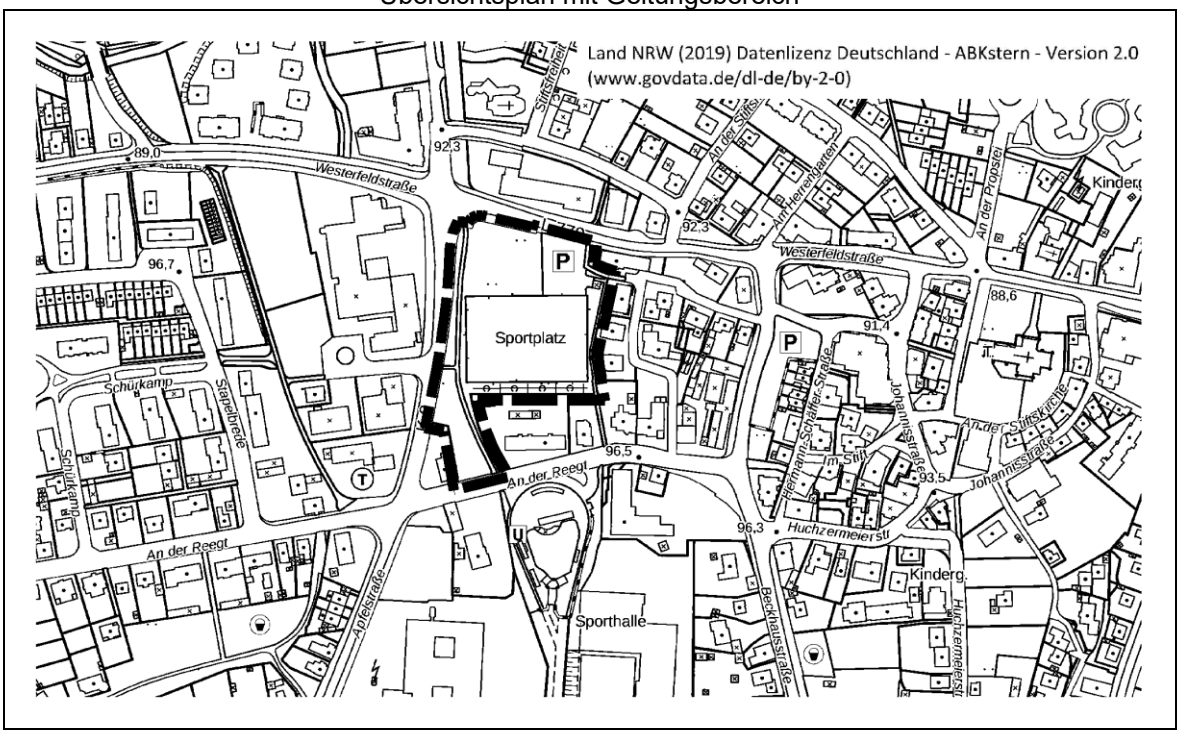
Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07

„Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“

Begründung

Entwurf
August 2023

Übersichtsplan mit Geltungsbereich



Verfasser:
Tischmann Loh & Partner Stadtplaner PartGmbB, Rheda-Wiedenbrück
unter fachlicher Begleitung der Stadt Bielefeld, Bauamt, 600.31

B: Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebiets

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung

4. Planungsziele und Plankonzept

4.1 Planungsziele

4.2 Städtebauliches Konzept

5. Belange der Bauleitplanung und Begründung der Festsetzungen

5.1 Fläche für Gemeinbedarf

5.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

5.3 Verkehr und Erschließung

5.4 Immissionsschutz

5.5 Soziale und kulturelle Infrastruktur

5.6 Freizeit, Erholung und Sport

5.7 Ver- und Entsorgung sowie Wasserwirtschaft

5.8 Denkmalschutz

5.9 Grünordnung

6. Belange des Umweltschutzes

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

6.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

6.3 Artenschutz

6.4 Bodenschutz, Gewässer und Hochwasserschutz

6.5 Altlasten und Kampfmittel

6.6 Klimaschutz und Klimaanpassung, Energieeffizienz

7. Umsetzung der Bauleitplanung

7.1 Bodenordnung

7.2 Flächenbilanz

7.3 Finanzielle Auswirkungen

7.4 Auswirkungen auf bestehende Rechtverhältnisse

7.5 Verfahrensart und Verfahrensablauf

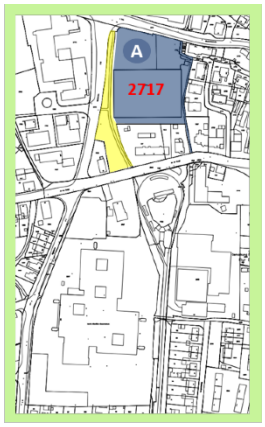
8. Vorliegende Gutachten

1. Allgemeines

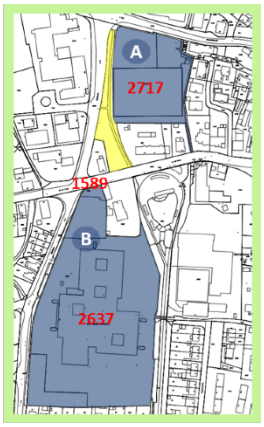
Der Gesamtkomplex der Martin-Niemöller-Gesamtschule in Schildesche wurde in den 1970er Jahren im Bereich Apfelstraße/An der Reegt in enger Verknüpfung mit der Stadtbahn geplant und errichtet. Das in die Jahre gekommene Gebäude weist nunmehr aber zum Teil erhebliche bauliche und energetische Mängel auf. Zudem lassen sich die neuen pädagogischen und organisatorischen Anforderungen in den vorhandenen Räumlichkeiten allenfalls bedingt umsetzen. Unter Berücksichtigung eines zeitgemäßen und zukunftsorientierten Lern- und Lehrkonzepts bedarf es einer grundlegenden Neuausrichtung des aktuellen Schulbetriebs. Eine Grundsanierung des Altgebäudes scheidet aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sowie mit Blick auf die hiermit über Jahre verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen des Schulbetriebs aus. Die Stadt Bielefeld beabsichtigt daher, die Gesamtschule durch einen Neubau zu ersetzen. Die auf der Bestandsfläche vorhandenen (Schul-)Sportstätten sind hiervon nicht betroffen. Die Martin-Niemöller-Gesamtschule soll als inklusiv arbeitende Ganztagsschule für ca. 1.300 Schüler/innen geplant werden. Die Sekundarstufe soll sechszügig- und die Oberstufe vierzügig ausgerichtet werden.

Hinsichtlich der für den Neubau verfügbaren Grundstücksflächen wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie von 2018 verschiedene Varianten vorgeprüft. Hierbei einbezogene verfügbare Flächen umfassten i. W. den aktuellen Standort der Gesamtschule sowie eine rund 150 m von diesem Standort entfernt liegende Fläche östlich der Apfelstraße/Ecke Westerfeldstraße, die derzeit i. W. als Sportplatz und als Park & Ride-Fläche (P+R) genutzt wird. Geprüft wurden sowohl Varianten, die den vollständigen Neubau auf einer der beiden verfügbaren Flächen umfassten als auch eine Aufteilung der Funktionsbereiche auf beide Standorte:

Variante 1 |
Neubau Grundstück „A“



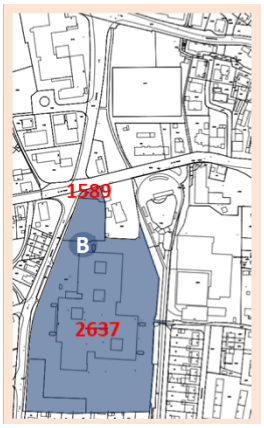
Variante 2.1 |
Teilneubau Grundstück „A“ und Teilneubau Grundstück „B“



Variante 2.2 |
Teilneubau Grundstück „A“ und Teilneubau Grundstück „B“ unter Einbeziehung Grundstück C



Variante 3 |
Rückbau Bestand Grundstück „B“ zugunsten Neubau auf Grundstück „B“

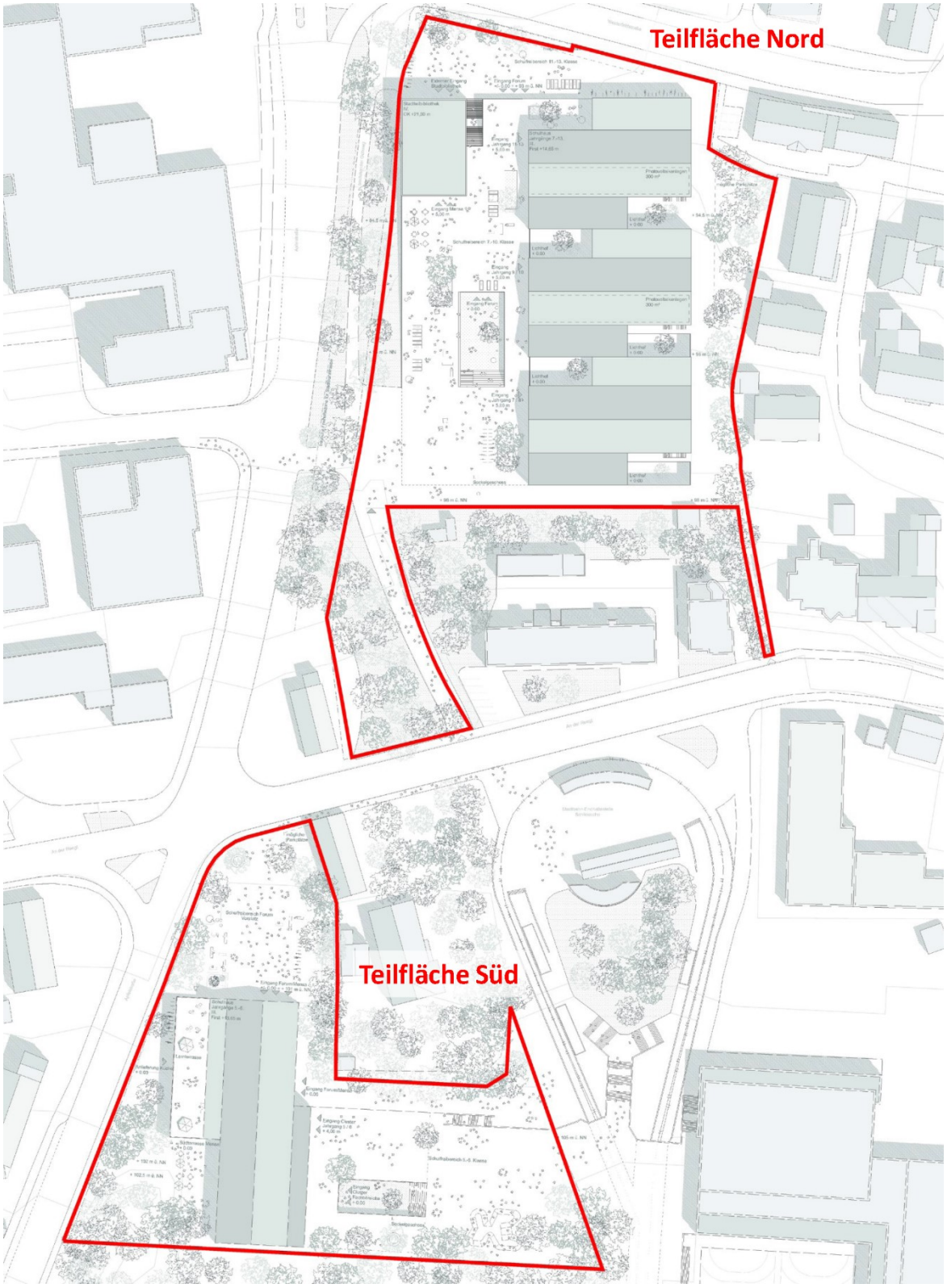


Variantenvergleich zum Neubau der Martin-Niemöller Gesamtschule in Bielefeld Schildesche
(Auszug aus der Machbarkeitsstudie zur Grundstücksentscheidung), Drees & Sommer, Köln, Stand: 31.07.2018

Im Ergebnis der politischen Diskussionen über die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten hat der Rat der Stadt Bielefeld im November 2018 beschlossen, den Neubau zukünftig auf beiden Grundstücksteilen zu realisieren (s. Drucksachen-Nr. 7263/2014-2020). Auf die bereits seit dem Jahr 2016 geführten umfangreichen Beratungen bzgl. der Standortfrage in den politischen Gremien der Stadt Bielefeld sowie auf die jeweiligen Sitzungsniederschriften wird diesbezüglich insgesamt Bezug genommen.

Zusammenfassend sollen die überwiegenden Funktionen des Schulbetriebs auf dem nördlichen Grundstück entlang der Westerfeldstraße, die Funktionen der Stufen 5 und 6 sowie die Hauptmensa auf dem südlichen Bestandsgrundstück an der Apfelstraße realisiert werden. Beide Teilstandorte werden somit künftig durch die Straße An der Reegt und einzelne zwischenliegende Nutzungen räumlich getrennt, funktionale Verflechtungen sind jedoch auch

weiterhin zu gewährleisten. Um unter den gegebenen Rahmenbedingungen ein architektonisch hochwertiges und pädagogisch zukunftsfähiges Gesamtkonzept zu erhalten, wurde im Sommer 2019 ein Realisierungswettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf der Staab Architekten GmbH aus Berlin (s. nachfolgende Abbildung) soll im Ergebnis Grundlage der Fortentwicklung des Schulzentrums sein.



Gesamtkonzept Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule in Bielefeld Schildesche,
hier: Lageplan der Staab Architekten GmbH, Berlin im Rahmen des Realisierungswettbewerbs (2019), ohne Maßstab; Teilflächen des Wettbewerbsgebiets markiert

Stand: Entwurf; August 2023

Die geplanten baulichen Maßnahmen auf dem südlichen Bestandsgrundstück (Schulgebäude für Jahrgangsstufen 5 und 6 sowie Mensa) können nach bisherigem Kenntnisstand voraussichtlich auf Grundlage des dort geltenden Bebauungsplans Nr. II/2/14.02 umgesetzt werden.

Zur planungsrechtlichen Absicherung der Neubaumaßnahmen auf dem nördlichen Grundstück (Schulgebäude für Jahrgangsstufen 7–13, Stadtteilbibliothek) bedarf es jedoch einer Änderung des betreffenden Bebauungsplans Nr. II/2/19.03 „Kleinbahnhof Schildesche“. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des angestrebten Schulneubaus auf dem nördlichen Teilgrundstück zu schaffen, soll daher das Planverfahren zur Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 durchgeführt werden. Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1 (3) BauGB ist zur Sicherung der städtischen Planungsziele an diesem Standort gegeben. Wesentliche Grundlage für den neu aufzustellenden Bebauungsplan soll dabei der Siegerentwurf aus dem o. g. Wettbewerbsverfahren bilden.

Angesichts der örtlichen Rahmenbedingungen sind neben der städtebaulichen und stadtgestalterisch angemessenen Einbindung des Schulneubaus im Rahmen der vorliegenden Planung insbesondere die verkehrlichen Belange von wesentlicher Bedeutung. Die künftig notwendige regelmäßige Querung der Straße An der Reegt durch große Teile der Schülerschaft erfordert eine verkehrssichere Erreichbarkeit der auf beiden Standorten untergebrachten Teilnutzungen. Ein Fachgutachter ist diesbezüglich eingebunden worden. Darüber hinaus sind i. W. die Lärmvorbelastungen durch die Verkehre von Westerfeldstraße und Apfelstraße, die bislang für eine optionale Stadtbahnverlängerung freigehaltene Trasse sowie die bestehenden Wegebeziehungen angemessen zu berücksichtigen.

Die vorliegende Planung dient der **Innenentwicklung und Nachverdichtung** im Siedlungszusammenhang. Das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a BauGB kommt zur Anwendung (s. Kapitel 7.5).

2. Örtliche Gegebenheiten des Plangebiets

a) Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Schildesche, westlich angrenzend an den Schildescher Ortskern und hier südlich der Westerfeldstraße, östlich der Apfelstraße. Das ca. 1,6 ha große Plangebiet umfasst das Flurstück Nr. 2717 sowie eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 2811 der Flur 53 in der Gemarkung Bielefeld. Es wird im Norden durch die Westerfeldstraße, im Osten durch Wohnbebauung, im Süden durch rückwärtige Stellplatz- und Gartenflächen der zur Straße An der Reegt ausgerichteten Bebauung sowie in Teilen durch die Straße An der Reegt selbst begrenzt. Im Westen bildet neben einem bebauten Wohngrundstück die Apfelstraße die Grenze des Geltungsbereichs.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 wurde gegenüber dem Aufstellungsbeschluss im Nordosten geringfügig um eine Teilfläche aus Flurstück Nr. 2811 (Wegefläche) erweitert, um klarstellend Rechte einer bis auf die künftigen Schulflächen reichenden Baulast zur Erreichbarkeit bestehender Parkplätze sowie die Zugänglichkeit für Feuerwehr/Rettungsdienste aufzugreifen.

Genaue Lage und Abgrenzung ergeben sich aus dem Nutzungsplan.

b) Topographie

Das Gelände ist innerhalb des Plangebiets bewegt, zudem fällt es insgesamt von Süden nach Norden hin deutlich ab. Innerhalb des Geltungsbereichs sind sowohl im Randbereich der westlichen Fußwegeverbindung als auch im zentralen Planbereich Höhendifferenzen von rund

3 m – 4 m zu verzeichnen. Darüber hinaus befinden sich Verwallungen im nördlichen und südlichen Randbereich des derzeitigen Sportplatzes mit Höhenunterschieden von bis zu 1 m im Nordosten und ca. 2 m – 2,5 m im Süden.

c) Aktuelle Nutzungen und städtebauliche Situation

Das **Plangebiet** ist derzeit unbebaut. Auf der zentralen Fläche befindet sich ein Sportplatz, angelegt als Rasenfläche, der ursprünglich im Rahmen des Schulsports genutzt wurde. Eine Schulsportnutzung findet dort seit einiger Zeit nicht mehr statt, in der Wintersaison steht der Platz zeitweise einem Sportverein zur Verfügung. Die o. g. Verwallungen in den Randbereichen sind durch Baumhecken mit auch größeren Laubgehölzen bestanden. Nordöstlich liegen eine öffentliche Stellplatzfläche (P+R) mit 32 Pkw-Stellplätzen sowie eine Garage, die über eine Zufahrt von der Westerfeldstraße aus angefahren werden. Zwischen Sportplatzfläche und Westerfeldstraße ist darüber hinaus eine regelmäßig gepflegte Rasenfläche mit weiteren einzelnen Laubgehölzen vorhanden. Im Osten wird eine schmale Wegeparzelle einbezogen, die insbesondere für Fußgänger eine Durchlässigkeit zwischen Westerfeldstraße und Stadtbahnhaltestelle sicherstellt und zudem Teil des örtlichen Wanderwegenetzes ist (sog. „Hasenpatt“). Im Westen des Plangebiets verläuft ebenfalls in Nord-Süd-Richtung ein weiterer Fußweg. Dieser i. W. beidseits durch große Laubbäume gefasste Weg liegt in einem Grünstreifen, der für eine mögliche Stadtbahnerweiterung langfristig freigehalten wird.

Das **westliche und nördliche Umfeld** wird jenseits von Apfelstraße bzw. Westerfeldstraße überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Westlich der Apfelstraße liegt der zusammenhängende Gewerbekomplex eines früheren Textilunternehmens, der nunmehr i. W. von verschiedenen Gewerbetreibenden und Dienstleistungsanbietern genutzt wird. Die einzelnen Gebäudeteile weisen zwischen zwei und fünf Geschossebenen auf. Südlich hiervon ist vor Kurzem eine Kinderbetreuungseinrichtung als eingeschossiger Flachdachbau errichtet worden. Auch nördlich der Westerfeldstraße wird der Kreuzungsbereich beidseits der Straße Erdsiek durch mehrgeschossige Gebäude geprägt. Nordwestlich wird der Kreuzungsbereich durch ein größeres drei- bis viergeschossiges Eckgebäude mit Einzelhandels- und Dienstleistungsanbietern im Erdgeschoss sowie Wohnnutzungen in den Obergeschossen gefasst. Unmittelbar nördlich des Plangebiets wurde ein fünfgeschossiges Bürogebäude errichtet, an das sich vorgelagert entlang der Westerfeldstraße in Richtung Osten ein zwei- bis dreigeschossiger Gebäuderiegel mit z. T. leerstehenden Büroflächen anschließt. Die sich nordöstlich fortsetzende Bebauung ist kleinteiliger und im Übergang zum Ortskern zunehmend durch eine Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen geprägt.

Östlich des Plangebiets ist eine Nachverdichtung durch zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude in offener Bauweise mit Satteldach und Anbindung über die Beckhausstraße erfolgt. Die Bebauung ist relativ dicht mit nach Westen bzw. Süden ausgerichteten Wohnbereichen umgesetzt worden. Das im Nordosten benachbarte Gebäude an der Westerfeldstraße wird durch eine Pflegewohngemeinschaft genutzt.

Südlich des Plangebiets befindet sich **nördlich der Straße An der Reegt** eine ältere zwei- bis dreigeschossige, kleinteilige Bebauung aus Wohn- und Geschäftshäusern mit ihren zugehörigen Stellplatzanlagen. Im Erdgeschoss sind kleinere Laden- und Imbisseinheiten sowie eine Sparkassenfiliale untergebracht, in den Obergeschossen wird gewohnt. Neben den gemischt genutzten Gebäuden finden sich darüber hinaus eine Praxis und eine Gärtnerei sowie im Kreuzungsbereich An der Reegt/Apfelstraße ein Wohngebäude.

Südlich der Straße An der Reegt liegt der derzeitige Standort der Martin-Niemöller-Gesamtschule einschließlich der Sportanlagen sowie ergänzenden Einrichtungen/Angeboten (z. B. Stadtteilbibliothek) verknüpft mit der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 sowie dort ebenfalls verkehrenden zahlreichen Linien- und Schulbussen. Zwischen Schulparkplatz und Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 befindet sich eine ehemalige Hofstelle, eine Senioreneinrichtung ist östlich der Endhaltestelle gelegen.



Luftbild/Bestand (ohne Maßstab)

Quellenvermerk: Land NRW (2019) Datenlizenz Deutschland – Digitales Orthophoto – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

N

Stand: Entwurf; August 2023

Das Plangebiet verfügt über gute innerstädtische Verkehrsanbindungen, sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Erschließung für den MIV erfolgt größtenteils über die Westerfeld- und die Apfelstraße. Insbesondere die Westerfeldstraße ist als eine der Hauptverkehrsstraßen im nördlichen Bereich von Schildesche entsprechend stark frequentiert. In Höhe des Plangebiets werden entlang dieser Straße beidseitig vergleichsweise schmale Fuß-/Radwege geführt. Darüber hinaus verfügen die angrenzenden Straßen über begleitende Fußwege. Die Kreuzungsbereiche Apfelstraße/Westerfeldstraße sowie Apfelstraße/An der Reegt sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Der Straßenzug An der Reegt dient als Verbindungsstraße zwischen Beckhausstraße und Apfelstraße. Er fungiert darüber hinaus als wichtige Verkehrsachse für die Erschließung durch den ÖPNV, hierüber werden werktäglich rd. 400 Busfahrten geführt. Die dort ausgebaute Endschleife der Stadtbahnhaltestelle stellt einen zentralen Verknüpfungspunkt im Bielefelder ÖPNV-Netz dar. Sie gehört zu den zehn am stärksten frequentierten Haltestellen in Bielefeld. Die dort fahrenden Busse sind über die schulbezogenen Verkehre hinaus direkte Zubringer zur Stadtbahn.

Im Rahmen der Bestandsanalyse der im Planverfahren erfolgenden Verkehrsuntersuchung hat sich für die Straße An der Reegt zudem gezeigt, dass über die Erschließungsverkehre hinaus auch nennenswerte Schleichverkehre zu verzeichnen sind, die den Knotenbereich Westerfeldstraße/Beckhausstraße über die Apfelstraße umfahren. In Höhe der Haltestelle „Schildesche“ sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bereits zwei Fußgängerüberwege zur Querung der Straße An der Reegt angelegt worden.

3. Planungsvorgaben und bisherige Flächenausweisung

a) Landes- und Regionalplanung

Der Planbereich liegt nach dem **Landesentwicklungsplan NRW** (LEP NRW) innerhalb des festgelegten Siedlungsraums. Ein wesentliches Ziel im LEP NRW stellt die landesweite Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch eine bedarfsgerechte und flächensparende Siedlungsentwicklung dar. Im **Regionalplan** für den Regierungsbezirk Detmold (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld) aus dem Jahr 2004 ist der Änderungsbereich Teil des festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichs (ASB). Dem LEP NRW widersprechende Zielsetzungen im Regionalplan sind in Bezug auf die vorliegende Bauleitplanung nicht erkennbar. Die mit der Planung angestrebte innerörtliche Nachverdichtung durch den Schulneubau entspricht den hiermit verbundenen landes- und regionalplanerischen Zielvorgaben.

Des Weiteren verläuft nach den zeichnerischen Festlegungen im gültigen Regionalplan (Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, Blatt 16) östlich des Plangebiets eine Bedarfsplanmaßnahme für eine Stadtbahn ohne räumliche Festlegung. Die Maßnahme ist eine der Strecken, für die nach Überprüfung des damaligen Zielnetzes Stadtbahn 2030 in einer Potenzialanalyse der Stadt Bielefeld (2011) keine Wirtschaftlichkeit herzustellen ist. Das regionalplanerische Ziel dieser Bedarfsplanmaßnahme muss demnach als obsolet betrachtet werden. Eine Verlängerung der Line 1 vom aktuellen Endhaltepunkt „Schildesche“ nach Osten in Richtung Obersee ist seitens der Stadt Bielefeld nicht mehr vorgesehen; die Maßnahme wurde daher 2021 auch nicht mehr in den Dritten Nahverkehrsplan der Stadt Bielefeld 2021 aufgenommen. Dagegen soll die Möglichkeit einer Verlängerung der Linie 1 nach Norden im Westen des Bebauungsplangebiets grundsätzlich weiterhin offen gehalten werden, so dass der Bebauungsplan damit dem im geltenden Regionalplan festgelegten Ziel der Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 grundsätzlich weiterhin Rechnung trägt.

Gemäß Stellungnahme des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist die Vereinbarkeit des Dritten Nahverkehrsplans (der Stadt Bielefeld) mit den Zielsetzungen und Maß-

nahmen des (in Aufstellung befindlichen) Nahverkehrsplans des Zweckverbandes NWL vereinbar. Somit wurde das raumordnerische Ziel aus dem geltenden Regionalplan beachtet, nach dem das „Stadtbahnnetz im Oberzentrum Bielefeld auf der Grundlage der Zielsetzungen des regionalplanerisch abgestimmten Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld und des ÖPNV-Bedarfsplans für NRW bedarfsgerecht und leistungsfähig zu gestalten und auszubauen ist“ (s. Ziel 9 zu B.V./1.2).

Weitere zu beachtende Ziele der Raumordnung finden sich darüber hinaus im **Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz** (BRPH) – länderübergreifend sollen die von Starkregen und Hochwasser ausgehenden Gefahren verringert werden. Der Planbereich erfasst keine festgesetzten bzw. sonstigen ermittelten Überschwemmungsgebiete oder entsprechende Risikogebiete, darüber hinaus ist unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen, der ermöglichten entwässerungstechnischen Erschließung sowie durch Maßnahmen auf der abschließenden Genehmigungsebene ein zielkonformer Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser grundsätzlich möglich (s. Kapitel 5.7 und 6.4).

Zusammenfassend bewertet die Stadt die vorliegende Planung als **an die Ziele der Raumordnung gemäß § 1 (4) BauGB angepasst**.

Zurzeit wird der **Regionalplan für die Planungsregion Ostwestfalen-Lippe neu aufgestellt** (Regionalplan OWL) und gilt als sonstiges Erfordernis der Raumordnung nach § 3 (1) Nr. 4 ROG. Die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung sind damit gemäß § 4 (1) Satz 1 ROG in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen, aber noch nicht nach § 1 (4) BauGB bindend. Nach dem zweiten Entwurf des Regionalplans OWL soll der gesamte Siedlungsbereich im Umfeld des Plangebiets als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt werden. Darüber hinaus ist im zweiten Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans OWL das gesamte (geplante) Stadtbahnnetz in Abstimmung mit der Regionalplanungsbehörde nicht mehr als Ziel in der zeichnerischen Festlegung enthalten, sondern der bedarfsgerechte und leistungsfähige Ausbau des Netzes als textlicher Grundsatz V 12 in Verbindung mit einer separaten Erläuterungskarte 17 „Stadtbahn Bielefeld“ abgebildet. Entsprechend des aktuellen Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld ist das o. g. Vorhaben dort nicht mehr enthalten. Diese Inhalte hat der Rat der Stadt Bielefeld mit Beschluss zum Regionalplan-Entwurf bestätigt.

Zusammenfassend wäre eine Vereinbarkeit der vorliegenden Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung somit auch künftig gegeben. Weitere geänderte regionalplanerische Zielvorgaben, die im vorliegenden Planungsfall zu berücksichtigen wären, enthält der Regionalplan-Entwurf nicht. Die landesplanerische Zustimmung seitens der Bezirksregierung Detmold wurde bereits mit Schreiben vom 27.12.2021 erteilt.

b) Flächennutzungsplan

Im wirksamen **Flächennutzungsplan (FNP)** der Stadt Bielefeld ist das Plangebiet als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Hallenbad sowie entlang der Apfelstraße als Teil eines Grünzugs mit Führung einer geplanten Stadtbahntrasse dargestellt. Mit Blick auf die konkret geplante Nutzung für den Schulneubau soll der FNP im Wege der Berichtigung im Bereich der Gemeinbedarfsfläche klarstellend bezüglich der Zweckbestimmung angepasst werden. Die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche zwischen Schulneubau und Apfelstraße wird im FNP als Grünfläche belassen, da die im Bebauungsplan künftig verbleibende Grünfläche im Südwesten des Geltungsbereichs flächenmäßig überwiegt, und eine Aufteilung dieses Bereichs in unterschiedliche Flächenkategorien im Maßstab des FNP nicht darstellbar ist. Eine Verlängerung der Linie 1 nach Norden durch Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche im Bebauungsplan und durch Verbleib der Führung einer geplanten Stadtbahntrasse im FNP innerhalb der verbleibenden Grünfläche soll grundsätzlich ermöglicht

werden, und trägt damit dem im geltenden Regionalplan festgelegten Ziel der Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 grundsätzlich weiterhin Rechnung.

c) Landschaftsplan und naturschutzrechtliche Vorgaben

Das Plangebiet wird mit Blick auf die innerörtliche, bebaute Siedlungslage nicht von den Darstellungen und Festsetzungen eines Landschaftsplans erfasst. Ebenso wenig sind im Plangebiet und seinem nahen Umfeld Schutzgebiete u. Ä. im Sinne der Regelungen von Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW), wie Natura 2000-Gebiete, Natur-/Landschaftsschutzgebiete, geschützte Biotope/Alleen etc., vorhanden.

d) Bisheriges Planungsrecht

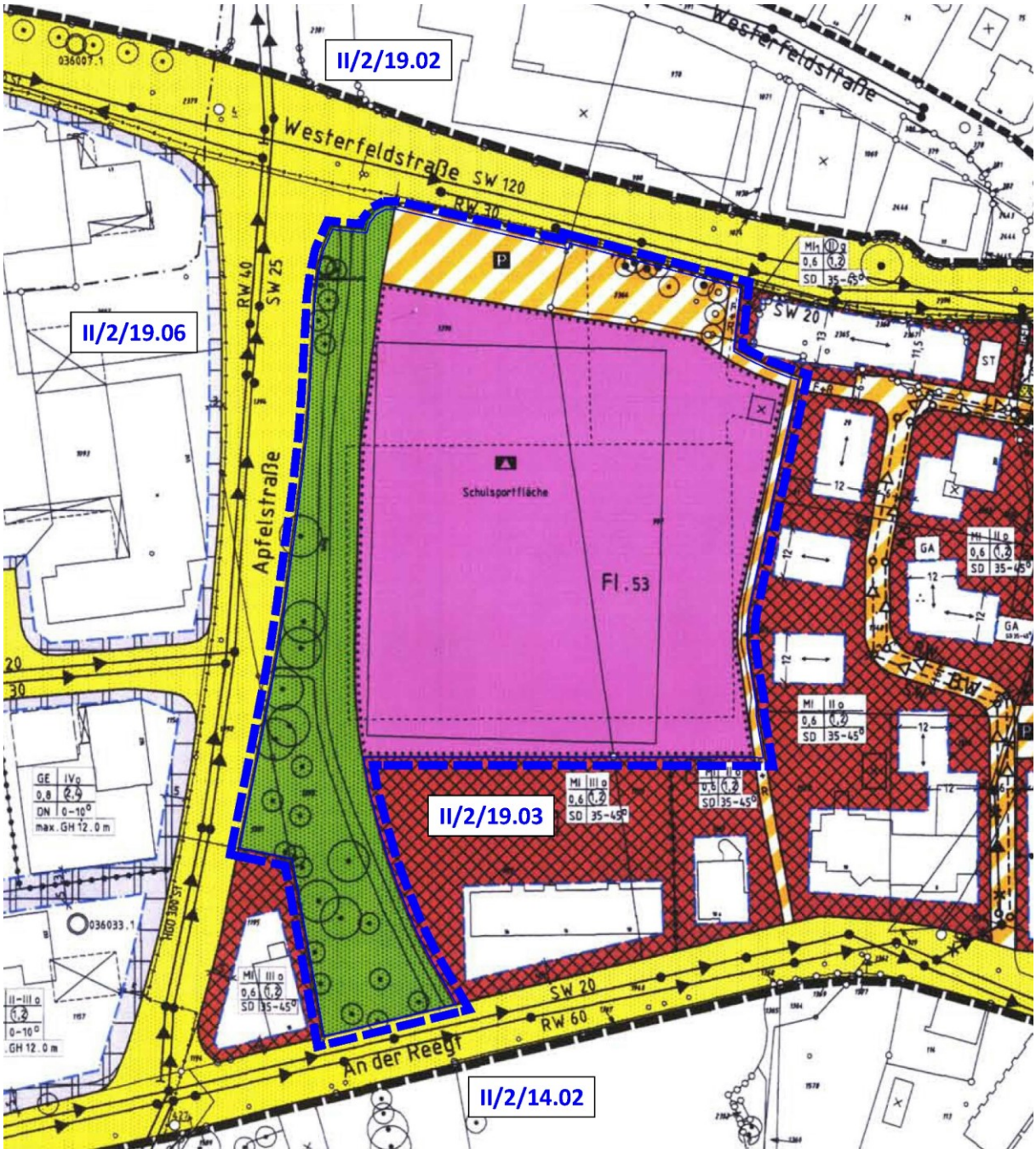
Das vorliegende Plangebiet liegt im Geltungsbereich des **Bebauungsplans Nr. II/2/19.03** „Kleinbahnhof Schildesche“ aus dem Jahr 2006. Dieser setzt im zentralen Bereich des neu aufzustellenden **Bebauungsplans Nr. II/2/19.07** eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Schule/Schulsportfläche fest, weitergehende Regelungen werden für diesen Bereich nicht getroffen.

Im Norden entlang der Westerfeldstraße ist eine ca. 15 m – 20 m tiefe Fläche als öffentlicher Parkplatz mit einem beschränkten Ein- und Ausfahrtbereich festgesetzt.

Im Westen ist entlang der Apfelstraße und weiterführend bis zur Straße An der Reegt eine 15 m – 30 m breite öffentliche Grünfläche festgesetzt, die i. W. zur Freihaltung dieses Bereichs für eine mögliche Verlängerung der Stadtbahn dient. Teilweise ist auf dem Grundstück in den Randbereichen vorhandener Gehölzbestand zum Erhalt festgesetzt bzw. eine Neupflanzung geregelt. Der im Osten erfasste Teilabschnitt des sog. „Hasenpatts“ wurde als öffentlicher Fuß-/Radweg aufgenommen.

Für die **anschließenden Bereiche** gilt folgende planungsrechtliche Situation:

- Die unmittelbar an das vorliegende Plangebiet anschließenden Flächen werden ebenfalls vom **Bebauungsplan Nr. II/2/19.03** erfasst. Dieser setzt die östlich und überwiegend südlich an das Plangebiet anschließenden Flächen jeweils als Mischgebietsflächen gemäß § 6 BauNVO fest und gibt eine zwei- bzw. dreigeschossige Satteldachbebauung vor. Die an das Plangebiet angrenzenden Straßenzüge sind als öffentliche Verkehrsflächen gesichert.
- Nördlich der Westerfeldstraße schließt an den Bebauungsplan Nr. II/2/19.03 der **Bebauungsplan Nr. II/2/19.02** aus dem Jahr 1999 an. Dieser regelt beidseits der Straße Erdsiek zunächst die Entwicklung eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO und lässt im Kreuzungsbereich eine Bebauung mit zwei bis drei Vollgeschossen und flach geneigten Dächern zu. Die Stadtbahn-Freihaltefläche wird in Form einer ausgewiesenen öffentlichen Grünfläche nach Norden fortgeführt.
- Westlich der Apfelstraße wurde der Bebauungsplan Nr. II/2/19.03 durch die Neuaufstellung des 2016 rechtsverbindlich gewordenen **Bebauungsplans Nr. II/2/19.06** „Apfelstraße Ecke Westerfeldstraße“ ersetzt. Dort ist im Rahmen eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO eine drei- bis viergeschossige Bebauung bei Gebäudehöhen von bis zu 12 m bzw. bis zu 15 m zulässig.
- Im Bereich südlich der Straße An der Reegt gilt der **Bebauungsplan Nr. II/2/14.02** aus dem Jahr 1971. Dieser wurde als planungsrechtliche Grundlage für den damaligen Schulneubau einschließlich der zugehörigen Sporteinrichtungen sowie der Erschließung des Standorts über die zentrale Stadtbahnanlage aufgestellt.



Rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. II/2/19.03
Rechtskraft 2006; Maßstab im Original 1:1.000, hier verkleinert; Geltungsbereich der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 sowie angrenzende Planbezeichnungen ergänzt

N

4. Planungsziele und Plankonzept

4.1 Planungsziele

Wesentliches Ziel ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Schulneubau mit den zugehörigen Freianlagen und – soweit möglich – einzelnen notwendigen Stellplätzen auf dem nördlichen Teilstandort zu schaffen. Hierbei spielen auch die räumliche, funktionale und verkehrssichere Verknüpfung mit den Teilnutzungen auf dem verbleibenden südlichen Standort eine wichtige Rolle. Darüber hinaus sollen die am heutigen Standort wahrgenommenen öffentlichen Organisationen (z. B. Stadtteilbibliothek) für die Bürger/innen als besondere Bildungsangebote erhalten bleiben und in den Neubau auf dem nördlichen Teilgrundstück integriert werden. Damit wird auch die Verbindung zur Stadtteilstruktur erhalten und gestärkt.

Insbesondere die zukünftige Aufteilung der Funktionen auf zwei Teilstandorte bedingt im Vergleich zum Bestand künftig zahlreiche Wegebeziehungen zwischen den neuen Schulgebäuden selbst, den Sportanlagen sowie der zentralen Stadtbahn- und Bushaltestelle „Schildesche“ und damit die Notwendigkeit einer verstärkten Querung der zwischenliegenden Straße An der Reegt.

Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung ist daher aus städtebaulicher Sicht neben der maßstäblichen Einbindung der neuen Gebäude in das gebaute Umfeld insbesondere die verkehrssichere Ausgestaltung und Verknüpfung der Teilstandorte bedeutsam. Darüber hinaus ist die bestehende Verkehrslärmvorbelastung angemessen zu berücksichtigen.

Bereits der Ursprungsplan berücksichtigt den weiteren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur durch die Freihaltung einer möglichen Trasse für die Stadtbahn entlang der Apfelstraße durch die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche. Da diesbezügliche Planungen noch nicht weiter konkretisiert sind, mittel- bis langfristig aber weiterhin eine entsprechende Fortentwicklungsoption offen gehalten werden soll, hat die Entwicklung des Schulstandorts hierauf insgesamt Rücksicht zu nehmen (z. B. bei der Flächeninanspruchnahme durch bauliche Anlagen und schulbezogene Außenanlagen, bei der Planung von Zu-/Abfahrtsmöglichkeiten und von Fuß-/Radwegen).

Erhaltenswert ist zudem die Wegeverbindung „Hasenpatt“ im Osten des Plangebiets, die planungsrechtlich auch weiterhin gesichert werden soll.

4.2 Städtebauliches Konzept

Das Plankonzept berücksichtigt die aus dem Siegerentwurf des Realisierungswettbewerbs konkretisierten Planungen für den Neubau des Schulgebäudes. Unter Berücksichtigung des Gefälles ist die Ausbildung eines großflächigen Sockelgeschosses (Ausdehnung ca. 78 m x 104 m) vorgesehen, das die übergeordneten, gemeinsam genutzten Funktionen (Forum, Verwaltung, Fachbereichsräume etc.) aufnimmt und die Zugänglichkeit auf den unterschiedlichen Höhenniveaus gewährleistet. Auf diesem Sockelgeschoss werden zwei Baukörper platziert.

Der „Turm“ im Nordwesten mit einer Gesamthöhe von ca. 21 m – 21,5 m und einem Flachdach soll den Bezug zur Höhenentwicklung der umliegenden Gewerbebebauung aufnehmen und den Eckbereich als markanter Baukörper betonen. Auf den insgesamt fünf Geschossebenen ist i. W. die Unterbringung der Stadtteilbibliothek sowie von Schulbuchausleihe und Cafeteria vorgesehen.

Das eigentliche Schulgebäude wird als strukturierter Gebäuderiegel im Osten der Fläche angeordnet und durch funktionsbezogene Lichthöfe gegliedert. Im Übergang zur benachbarten Wohnbebauung wird die Höhenentwicklung hier zurückgenommen – inklusive des

Sockelgeschosses wird der Baukörper mit drei Nutzungsebenen und mit aneinandergereihten leicht geneigten Dachbereichen vorgesehen. Die Gesamthöhe des Baukörpers wird bei ca. 14,5 m – 15 m liegen.

Die Schulfreibereiche (Plaza) werden oberhalb des Sockelgeschosses zwischen den beiden Baukörpern bzw. westlich des Schulgebäudes angeordnet und erstrecken sich somit Richtung Apfelstraße. Zu erwartende nutzungsbedingte Geräusche können so gut von der östlichen Wohnnachbarschaft abgeschirmt werden. Von diesem Schulhof führt eine Freitreppe in das Sockelgeschoss zum Forum.

Die Erschließung des nördlichen Teilstandorts für Fußgänger und Radfahrer ist von zwei Seiten geplant. Der zentrale Eingang zum Gebäudekomplex ist im Norden an der Westerfeldstraße vorgesehen. Die Stadtteilbibliothek ist über einen separaten Eingang zugänglich, der ebenfalls im Norden angeordnet wird. Darüber hinaus wird das Schulgelände (Schulhofniveau) von Südwesten fußläufig erschlossen. Die Hauptverbindung zur Stadtbahn südlich der Straße An der Reegt soll über das südliche Teilstück der Stadtbahn-Freihaltefläche (öffentliche Grünfläche) und den dort höhengleichen Schulhof organisiert werden. Im Zuge des Verfahrens angeregt wurde darüber hinaus die Prüfung einer ergänzenden Zugänglichkeit des Schulgeländes von Osten über den „Hasenpatt“. In diesem Bereich wird vorrangig eine möglichst weitgehende Abschirmung der Schulnutzung zur Wohnnachbarschaft durch das geplante Gebäude und den Erhalt der grenznahen Baumkulisse gesehen. Die Möglichkeit der Erreichbarkeit des Schulhofs für Fußgänger über den „Hasenpatt“ soll aber von Südosten über eine weiterführende Wegeoption entlang der südlichen Grundstücksgrenze in Richtung Forum/Plaza in der Plankonzeption berücksichtigt werden.

Im Ergebnis der verkehrlichen Untersuchungen wird eine neue Haltestellenanlage für Busse im Bereich von Apfelstraße/Westerfeldstraße sowie eine hieran angepasste Führung der Fuß-/Radwege im Plankonzept als Verkehrsfläche berücksichtigt. Die darüber hinaus verbleibende Grünfläche im südwestlichen Anschluss an den künftigen Schulstandort bis zur Straße An der Reegt wird als Freihaltefläche für die Stadtbahn beibehalten.

Eine direkte Erreichbarkeit des Standorts für Kfz ist ausschließlich über die Westerfeldstraße gegeben, die Möglichkeiten einer verkehrssicheren Organisation der Zu-/Abfahrt sind an die Erfordernisse von ÖPNV, Fußgängern und Radfahrern angepasst worden. Untergeordnet verbleibt die Möglichkeit für die Anordnung von einzelnen Stellplätzen auf den Außenbereichsflächen im Norden, nachgewiesen werden können dort z. B. die erforderlichen Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung. Optionen für Fahrradabstellanlagen werden verteilt über das gesamte Schulgelände untergebracht. Weitergehende Einzelheiten hierzu werden im Rahmen der späteren Außenanlagenplanung auf Ebene der Genehmigungsverfahren konkretisiert.

Die in den Geltungsbereich einbezogene Wegeverbindung im Osten („Hasenpatt“) ist nicht Teil des künftigen Schulstandorts. Wesentliche Änderungen sind für diesen Teilbereich nicht vorgesehen, so dass der Erhalt des bereits im Ursprungsplan gesicherten öffentlichen Fuß-/Radwegs bestandsorientiert berücksichtigt wird.

Bezüglich des städtebaulichen Konzepts wird ergänzend auf den Gestaltungsplan (siehe auch Abbildung in Anlage B) verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass für den Schulneubau gemäß Beschlusslage des Betriebsausschusses Immobilienservicebetrieb (BISB) vom 28.03.2017, TOP 4.1 eine Zertifizierung nach dem Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) des Bundesbauministeriums angestrebt wird (Nachhaltigkeitszertifikat in Silber). Hierbei handelt es sich um eine ganzheitliche Betrachtung und Bewertung von Nachhaltigkeitsaspekten über den gesamten Lebenszyklus. Primäres Ziel ist dabei eine ganzheitliche Optimierung von Gebäuden und Außenanlagen – maßgeblich werden dabei die Bewertungskriterien ökologische Qualität, ökonomische

Qualität, soziokulturelle und funktionale Qualität, technische Qualität sowie Prozessqualität berücksichtigt.[1]

5. Belange der Bauleitplanung und Begründung der Festsetzungen

5.1 Fläche für Gemeinbedarf

Die für den Schulneubau notwendige Gesamtfläche wird in Abhängigkeit der erforderlichen Erschließungsflächen abgegrenzt. Sie umfasst i. W. die im Ursprungsplan bereits vorgehaltene Gemeinbedarfsfläche sowie die dort bislang festgesetzte öffentliche Parkplatzfläche (s. Kapitel 3.d). Diese Fläche wird mit Blick auf die geplanten Nutzungen insgesamt als **Fläche für den Gemeinbedarf** gemäß § 9 (1) Nr. 5 BauGB festgesetzt. Als Zweckbestimmung der Gemeinbedarfsfläche wird hier der Bezug zu den geplanten Teilnutzungen **Schule** sowie **kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen** gewählt, um die Nutzungen am Standort hinreichend zu konkretisieren. Neben der reinen Schulnutzung bleibt so ein angemessener und städtebaulich vertretbarer Spielraum über die bereits konkret eingeplante Stadtteilbibliothek hinaus weitere vergleichbare Angebote für den Stadtteil bei Bedarf integrieren zu können.

5.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

Auf Basis der Beschlusslage zur Standortentscheidung besteht ein besonderes öffentliches Interesse, den Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule innerhalb des Plangebiets zu verwirklichen. Die für die Gemeinbedarfsnutzung zur Verfügung stehende Grundstücksfläche ist in dieser innerstädtisch bebauten Lage durch die umliegenden Straßen und Nutzungen deutlich begrenzt. Sie verringert sich darüber hinaus weiter durch die nutzungsbedingt erforderlichen Erschließungsflächen (z. B. für neue Bushaltestellen und für ausreichend breite Fuß-/Radwege). Infolge dessen wird das verbleibende Baugrundstück nahezu vollständig durch das ober- und unterhalb der Geländeoberfläche geplante Bauvorhaben sowie die hiermit verbundenen Außen- und Nebenanlagen, Stellplatzanlagen etc. beansprucht. Um unter den gegebenen Rahmenbedingungen eine Schulnutzung in der erforderlichen Größenordnung umsetzen zu können und für den Standort auch langfristig ggf. noch bestehende Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten, ist eine entsprechend gute bauliche Ausnutzbarkeit erforderlich. Insofern werden ausschließlich Regelungen zu den städtebaulich als notwendig erachteten Nutzungsmaßen im Sinne des § 16 (3) BauNVO aufgenommen, um den ohnehin nur begrenzt zur Verfügung stehenden Spielraum weitgehend flexibel zu belassen:

- Nach BauNVO sind für Gemeinbedarfsflächen keine Orientierungs- oder Obergrenzen geregelt. In Anlehnung an die Projektplanung sowie die angeführten Einschränkungen für das Baugrundstück wird daher die **Grundflächenzahl** (GRZ) mit 0,8 festgesetzt und bedarfsorientiert eine **GRZ-Überschreitung** für versiegelte Freiflächen (bspw. Stellplätze, Zugänge, Bewegungsflächen) und Nebenanlagen bis zu einer Gesamt-GRZ von 0,9 zugelassen. Diese Ausnutzung des Grundstücks wird als städtebaulich notwendig angesehen, um neben den schulbezogenen Gebäudeteilen hinreichend Möglichkeiten für die Gestaltung der Schulfreibereiche (Plaza) und die darüber hinaus zu erwartenden Versiegelungen durch Kfz- und Fahrradstellplätze, Feuerwehraufstellflächen, etc. zu belassen. Nachteilige Auswirkungen hinsichtlich der Belüftungs-, Belichtungs- und Besonnungssituation können unter Berücksichtigung der Höhenbegrenzung sowie der gewährleisteten hinreichend großen Abstände zu benachbarter Bebauung ausgeschlossen werden. Die zulässige höhere Versiegelung und die hiermit ggf. verbundenen Überwärmungseffekte können darüber hin-

[1] https://www.bnb-nachhaltigesbauen.de/bewertungssystem/

aus mit Blick auf die Festsetzungen im Bebauungsplan selbst durch die vorgegebene Dachbegrünung sowie die Anpflanzung und den Erhalt einzelner Bäume gemindert werden. Im Rahmen der Umsetzung werden zudem auf Basis der Freiflächenplanung insbesondere oberhalb des Sockelgeschosses im Schulhofbereich/Plaza weitere Pflanzmaßnahmen erfolgen. Darüber hinaus wird sich infolge der vorliegenden Bauleitplanung die im Südwesten vorhandene Grünfläche mit auch größeren Bäumen im Bereich der Stadtbahnfreihaltefläche bis zu deren möglichen Umsetzung nicht wesentlich verändern. Insofern wird die für die vorliegenden Nutzungszwecke ermöglichte Verdichtung auch als städtebaulich vertretbar bewertet und dem gesetzlich geforderten sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen.

- Angesichts des insgesamt bewegten Geländes werden Festsetzungen zur **Höhe der baulichen Anlagen** getroffen. Im Vorfeld des Planverfahrens wurde im Plangebiet und im direkten Umfeld eine Einmessung der Geländehöhen vorgenommen. Auf dieser Basis setzt der Bebauungsplan für die künftige Bebauung maximale Gesamthöhen fest, die sich auf Normalhöhennull (Höhensystem DHHN 2016) beziehen und die bestehende Höhenentwicklung im Umfeld berücksichtigen. Durch die Bezugnahme auf die NHN-Höhen wird diese Obergrenze gegenüber dem Umfeld eindeutig und unabhängig von Geländebewegungen geregelt. Hinsichtlich der maximal zulässigen Höhen werden die im Plankonzept berücksichtigten Gesamthöhen der Baukörper einschließlich der angestrebten Betonung des Eckbereichs Apfelstraße/Westerfeldstraße aufgegriffen (s. Kapitel 4.2). Ein Einfügen in das bauliche Umfeld ist damit insgesamt sichergestellt. Auf eine weitergehende Differenzierung der Höhenentwicklung auf der Fläche soll zugunsten einer flexiblen Umsetzbarkeit verzichtet werden.

Unter Berücksichtigung der begrenzt verfügbaren Fläche nehmen die **überbaubaren Flächen** einen deutlich überwiegenden Anteil an der gesamten Fläche ein. Darüber hinaus orientieren sich die Baugrenzen mit einer Breite von ca. 82 m und Länge von ca. 108 m bzw. 113 m an der Projektplanung und lassen nur einen begrenzt größeren Spielraum bei der Platzierung des Gebäudes.

5.3 Verkehr und Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Standorts sowie die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ist durch die umliegenden Straßen Westerfeldstraße, Apfelstraße und An der Reegt als Bestandteile des örtlichen Erschließungsnetzes vorgegeben und gesichert. Neben der Kfz-Erschließung ist das Plangebiet aufgrund der Verknüpfung mit der Stadtbahnendhaltestelle und den hier ebenfalls verkehrenden Buslinien auch sehr gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Bezüglich der gegebenen Erschließung wird insgesamt auf Kapitel 2.c) verwiesen.

Die verkehrlichen Belange betreffen mit Blick auf die geplante schulbezogene Nutzung im Plangebiet und der künftigen Teilung des Schulzentrums mit einer funktionalen Verknüpfung der Teilnutzungen auf beiden Standorten insbesondere die hiermit verbundenen geänderten Wegebeziehungen und die zu gewährleistende verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilstandorte. Wesentliche Problemstellung ist dabei die künftig notwendige Querung der durchaus stärker frequentierten Straße An der Reegt sowie der Stadtbahngleise durch einen großen Teil der Schülerschaft. In diesem Rahmen ist auch die gegebene hohe und künftig ggf. noch zunehmende Bedeutung der Haltestelle „Schildesche“ als zentraler Verknüpfungspunkt im Bielefelder ÖPNV-Netz mit einer entsprechend hohen Frequentierung durch Busse und Stadtbahn in den Blick zu nehmen.

Um die verkehrliche Situation hinsichtlich der angestrebten Schulnutzung unter den gegebenen örtlichen Rahmenbedingungen besser einordnen zu können sowie sich aufzeigende Probleme zu erkennen und Lösungsansätze zu prüfen, ist ein Fachbüro in die Planungen eingebunden worden. Wesentliches Ziel ist es, notwendige Maßnahmen für eine fußläufig

sichere und barrierefreie Wegeverbindung zwischen beiden Teilstandorten bei einer vermehrten Querung der Straße An der Reegt zu identifizieren und gleichzeitig einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf zu gewährleisten. Hiermit verbundene weitergehende Prüfpunkte bzgl. des Verkehrsnetzes und der Erreichbarkeit des Standorts betreffen Maßnahmen zur Anpassung der ÖPNV-Erschließung, mögliche Auswirkungen von Maßnahmen auf das umliegende Verkehrsnetz bzw. die Leistungsfähigkeit dort vorhandener Knotenpunkte (z. B. durch ggf. ausgelöste Verlagerungen von Verkehrsströmen), eine verkehrssichere Einbindung der Radverkehre, ggf. Neuanlage von Schutzstreifen o. Ä. sowie ggf. erforderliche Angebote von Hol-/Bringzonen im weiteren Umfeld.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen sind umfangreiche Bestandsanalysen erfolgt, auf deren Basis verschiedene Varianten/Maßnahmen zur Optimierung der verkehrlichen Situation zwischen den beiden Grundstücken geprüft sowie mit Vertretern von Schule, Verwaltung und Politik sowie dem betroffenen Verkehrsunternehmen weitergehend erörtert worden sind. Die (vorbereitende) Verkehrsuntersuchung sowie die im Ergebnis der Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Belange daraus abgeleiteten gutachterlichen Empfehlungen für die erforderlichen Maßnahmen im Schulumfeld[2] werden der vorliegenden Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zugrunde gelegt.

Zur Gewährleistung der notwendigen sicheren Wegebeziehungen sowie zur Reduzierung der Querungen der diesbezüglich besonders bedeutsamen Straße An der Reegt sind im Ergebnis der fachgutachterlichen Empfehlungen mehrere **Teilmaßnahmen im Sinne einer „Vorzugsvariante“** umzusetzen. Eine ganz wesentliche Bedeutung kommt dabei folgenden Teilmaßnahmen zu:

- Schaffung neuer Bushaltestellen im Bereich von Apfel- und Westerfeldstraße direkt am Schulgelände zur Reduzierung der Zahl der die Straße An der Reegt querenden Schüler/innen und zur Entlastung des bestehenden Verknüpfungspunkts an der Haltestelle „Schildesche“,
- Anlage ergänzender Wege (Fußgänger, Radfahrer) zwischen den Schulstandorten zur Sicherstellung einer verkehrssicheren Erreichbarkeit des Schulstandorts,
- Optimierung bestehender sowie Einrichtung ergänzender Querungsmöglichkeiten im Bereich der Straße An der Reegt sowie der Apfelstraße einschließlich einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich der Straße An der Reegt zur Gewährleistung eines sicheren Querens der betreffenden Straßenzüge sowie
- Umgestaltung der Knotenpunkte Apfelstraße/An der Reegt sowie Apfelstraße/Westerfeldstraße zur Umsetzung von durchgängigen und hinreichend breiten Gehweg- und Radverkehrsanlagen.

Insgesamt geht die Stadt davon aus, dass bei Umsetzung der gutachterlich empfohlenen Teilmaßnahmen eine ausreichend sichere Verkehrsführung erreicht werden kann. Festzuhalten ist jedoch, dass im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung nur die Maßnahmen durch konkrete Regelungen etc. aufgegriffen bzw. berücksichtigt werden können, die für die Flächensicherung relevant sind. Alle darüber hinausgehenden Maßnahmen betreffen entweder Flächen außerhalb des vorliegenden Plangebiets und/oder sind Gegenstand nachgelagerter Genehmigungsverfahren, Ausführungs- und Erschließungsplanungen, verkehrsbehördlicher Anordnungen etc. Eine grundlegende Umsetzbarkeit der diesbezüglich auf jeden Fall erforderlichen (Teil-)Maßnahmen ist vorgeprüft und bestätigt worden. Somit ist sichergestellt, dass die grundlegende Umsetzbarkeit des Schulbauvorhabens am Standort aus verkehrlicher Sicht möglich ist.

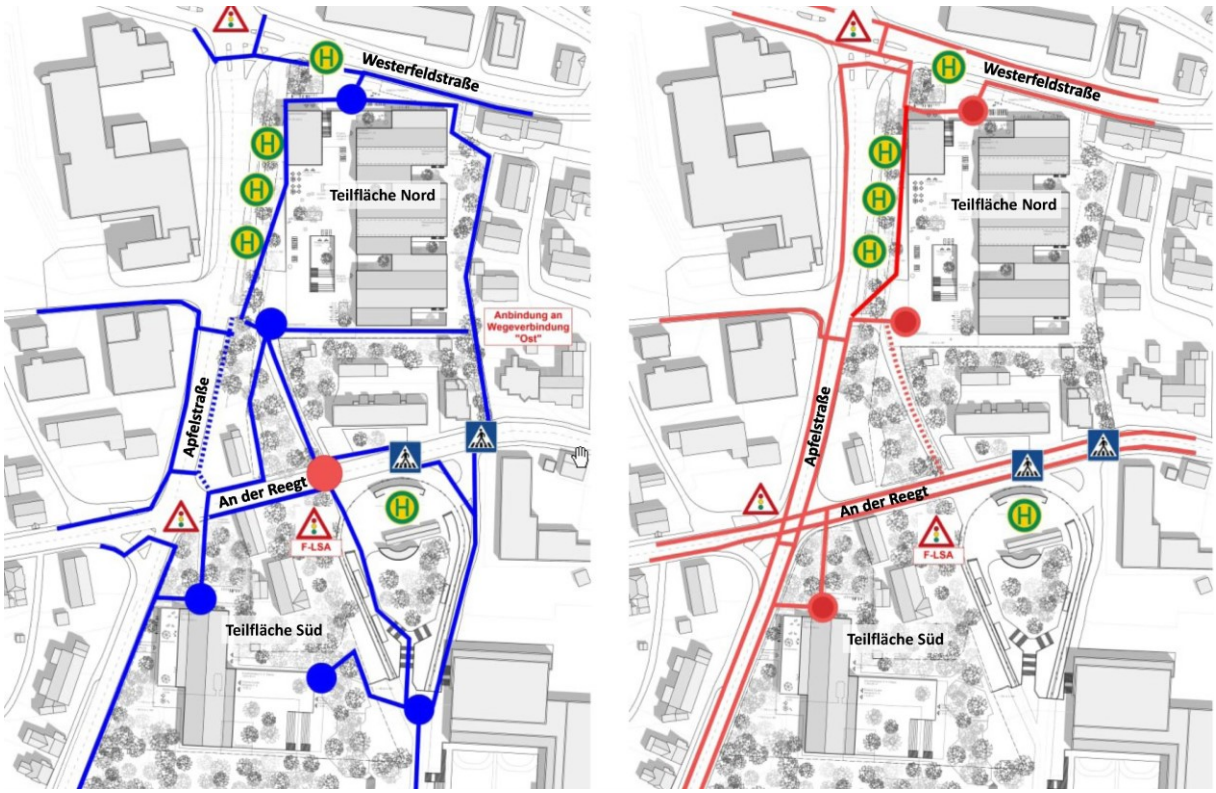
---

[2] Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule (MNGes) im Stadtteil Bielefeld-Schildesche, Röver Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh, Oktober 2021 und Fortschreibung dieser Verkehrsuntersuchung, November 2022/ergänzt Juni 2023.

Im vorliegenden Bebauungsplan werden zur Gewährleistung der Umsetzbarkeit der verkehrlichen Maßnahmen die hierfür notwendigen Regelungen getroffen. Dies betrifft v. a. die Ausweisung weiterer **öffentlicher Verkehrsflächen** entlang von Apfel- und Westerfeldstraße zur Sicherung erforderlicher Flächen für eine **neue Haltestellenanlage** mit insgesamt vier neuen Bushaltestellen inkl. Wartebereichen für Schülergruppen, abgestimmt auf hinreichend breite Fuß- und Radwege und auf die Umgestaltung des Knotenpunkts Apfelstraße/Westerfeldstraße.

Die bisher i. W. für die Freihaltung einer möglichen Stadtbahnverlängerung festgesetzte Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage wird entsprechend zugunsten der Ausweisung einer öffentlichen Verkehrsfläche zurückgenommen. Hierzu ergänzend wird zur Verdeutlichung der geplanten Erschließung der Gemeinbedarfsfläche ein **Zu-/Abfahrtsverbot** für Kfz entlang der beiden Straßen außerhalb erforderlicher Zu-/Abfahrbereiche aufgenommen. Die konkreten Detailplanungen zur Ausgestaltung der Haltestellen und Wegeführungen sind Gegenstand der späteren Ausbauplanung. Für die Gewährleistung einer flexiblen Umsetzung werden diesbezüglich keine weitergehenden Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen.

Neben der guten ÖPNV-Erschließung sind die Belange der **Fußgänger und Radfahrenden** vorliegend von wesentlicher Bedeutung. Zur Gewährleistung einer sicheren Erreichbarkeit des neuen Standorts sowie konfliktarmer Pendelverkehre zwischen den beiden Standorten bzw. zu den umliegenden Haltestellen werden verschiedene Maßnahmen zur Schaffung entsprechender Räume und Querungsmöglichkeiten in der Verkehrsuntersuchung aufgezeigt (s. nachfolgende Abbildung).



Bestehende und geplante Wegeverbindungen für Fußgänger (links) und Radfahrende (rechts) unter Berücksichtigung der geplanten ÖPNV-Erschließung

Röver Ingenieurgesellschaft mbH, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung, November 2022/ergänzt Juni 2023 (unmaßstäblicher Auszug)

N

Die **fußläufige Erreichbarkeit** des nördlichen Schulstandorts soll nach den fachgutachterlichen Ergebnissen ausgehend von der Straße An der Reegt über die bereits bestehende Wegeverbindung im Grünzug, eine dort am westlichen Rand des Grünzugs ergänzend anzulegende weitere Wegeverbindung sowie – wenn auch eher untergeordnet – über den „Hasenpatt“ im Osten erfolgen. Zudem sollen hierauf abgestimmt für eine sichere Erreichbarkeit der Stadtbahnendhaltestelle sowie der Schulgebäude auf dem südlichen Standort die im Bereich der Straße An der Reegt bestehenden Querungshilfen erhalten, optimiert und durch eine weitere Überquerungsmöglichkeit mit Lichtsignalanlage ergänzt werden, so dass diese Straße je nach Laufweg an vier Stellen sicher gequert werden kann. Für eine sichere Querung der Apfelstraße soll eine ergänzende Querungshilfe in Höhe der Kindertagesstätte mit unmittelbarer Anbindung an den südwestlichen Zugang auf den Schulstandort angelegt werden.

Nach dem gesamtstädtischen Radverkehrskonzept ist an der Westerfeldstraße die Umsetzung einer Hauptroute der Kategorie I und an der Apfelstraße einer Hauptroute der Kategorie II vorgesehen. Hierfür besteht, von der vorliegenden Planung unbenommen, Flächenbedarf für **Radverkehrsanlagen** in entsprechender Breite (2,30 m bzw. 2,00 m zzgl. Sicherheitsräume). Diese Flächen werden im Zuge der vorliegenden Bauleitplanung nach den darauf abgestellten Vorplanungen der Verkehrsanlagen (Haltestellen inkl. Wartebereichen und der dort jeweils anschließenden Führung von Fuß-/Radwegen) durch die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen (s. o.) aufgegriffen, so dass für das Plangebiet die Voraussetzungen für eine verkehrssichere Erreichbarkeit der Radfahrenden gewährleistet werden können.

Dem Erhalt der bestehenden bzw. der Umsetzung der neuen Geh- und Radwege stehen die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans, die in den betroffenen Bereichen einen öffentlichen Fuß-/Radweg sowie eine öffentliche Verkehrsfläche und eine Verkehrsgrünfläche mit Wegebeziehungen umfassen, nicht entgegen. Dies gilt auch für die hiermit in Verbindung stehenden weitergehenden Maßnahmen zur Umgestaltung der Knotenpunkte Apfelstraße/An der Reegt sowie Apfelstraße/Westerfeldstraße (u. a. Rückbau freier Rechtsabbieger, barrierefreier Ausbau, Ergänzung/Anpassung der Geh- und Radverkehrsanlagen). Darüber hinaus betreffen diese Maßnahmen Teilflächen außerhalb des vorliegenden Plangebiets, die in den jeweils angrenzenden Bebauungsplänen über vergleichbare Flächenfestsetzungen gesichert sind. Weitergehende Detailplanungen zum Ausbau der Verkehrsanlagen etc. sind Gegenstand nachgelagerter Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Neben der sicheren Erreichbarkeit des Schulstandorts für Radfahrende bedarf es hinreichender Möglichkeiten zur Platzierung von **Fahrradabstellanlagen**. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens sind diesbezüglich die bauordnungsrechtlichen Vorgaben bzw. die Regelungen der StellplatzVO NRW heranzuziehen. Demnach sind voraussichtlich knapp 200 Fahrradstellplätze für die Nutzungen im Plangebiet nachzuweisen. Im Bebauungsplan werden diesbezüglich keine weitergehenden Regelungen getroffen, so dass in der Umsetzung hinreichend Spielraum besteht, die erforderliche Anzahl im gebäudenahen Schulumfeld flexibel unterzubringen. Unter Bezugnahme auf den bisherigen Stand der Außenanlagenplanung bestehen weitestgehend ausreichend Möglichkeiten, um die notwendigen Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Standorten im Bereich der Gemeinbedarfsfläche sowie auf den unmittelbar anschließenden städtischen Grundstücken im Bereich der festgesetzten öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen nachzuweisen. Untergeordnet kann bei ergänzendem Bedarf auch ein Nachweis im Zusammenhang mit dem Südstandort erfolgen.

Darüber hinausgehende **Zonen für Hol- und Bringverkehre** („Elterntaxis“) sind im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zunächst nicht vertiefend untersucht worden. Die sehr gute ÖPNV-Anbindung und die Optimierung der Wegeinfrastruktur für Fußgänger und Radfahrende sprechen insgesamt für eine überwiegend Kfz-ungebundene Erreichbarkeit des Standorts. Zudem wird die Einrichtung von Elternhaltestellen an weiterführenden Schulen in Bielefeld nicht als Ziel eines nachhaltigen schulischen Mobilitätsmanagements verfolgt. Der Stadt liegen auch keine Kenntnisse über diesbezügliche Probleme im Bestand vor. Zudem wird der vorliegende

nördliche Teilstandort v. a. von den älteren Schüler/innen genutzt, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie weniger häufig von den Eltern zur Schule gebracht werden, sondern eigenständig mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zur Schule kommen. Hiermit verbundene positive Effekte (u. a. Gesundheitsförderung, soziales Miteinander, Erlangen von Verkehrskompetenz, Selbstbewusstsein), wenn Kinder und Jugendliche Schulwege selbstständig, in Begleitung oder in Gruppen zurücklegen, sollen auch künftig weiter gefördert werden. Für den Bedarfsfall werden aber grundsätzliche Möglichkeiten für Hol-/Bringverkehre entlang der Apfelstraße und der Straße An der Reegt auf den straßenbegleitend vorhandenen bzw. neu anzulegenden Kurzzeitparkplätzen gesehen. Sollten sich diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt infolge von aktuell noch nicht absehbaren Entwicklungen weitergehende Bedarfe ergeben, können diese durch Schule und Verwaltung auf Grundlage interner Schulwegpläne überprüft werden.

Eine Umsetzung der bereits seit vielen Jahren im Raum stehenden **Stadtbahnverlängerung** ist auch weiterhin nicht absehbar, wichtig ist jedoch die Freihaltung des ggf. erforderlichen Bereichs von Nutzungen, die einer späteren Umsetzung entgegenstehen könnten. Es liegen allerdings bislang keine konkreteren Planunterlagen o. Ä. vor, auf die im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung zurückgegriffen werden könnte. Insofern können weder entsprechende Flächenbedarfe konkret benannt noch die hiermit verbundenen Auswirkungen auf die Nachbarschaften sowie auf weitere im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigende Belange (u. a. Verkehr, Baumerhalt) bereits hinreichend abgeschätzt oder mit einem verhältnismäßigen Aufwand ermittelt werden. Entsprechende Prüfungen können sachgerecht erst in einem später ohnehin notwendigen Planverfahren auf Basis dann geltender Rechtsvorschriften, der künftigen örtlichen Rahmenbedingungen etc. erfolgen. Die Freihaltung der seitens moBiel für eine optionale Stadtbahnverlängerung überschlägig mitgeteilten Flächen außerhalb der bereits gesicherten öffentlichen Verkehrsflächen für Bushaltestellen etc. soll daher wie bislang in Form einer öffentlichen Grünfläche erfolgen; klarstellend wird ergänzend auf die Funktion als „Grünfläche auf Zeit“ hingewiesen. Die Festsetzung sichert auf dem betroffenen städtischen Grundstück die Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen etc., die nicht über die ausgewiesene Zweckbestimmung „Verkehrsgrün mit Wegeverbindungen“ abgedeckt sind. Da zudem vom vorliegenden Plangebiet nur eine untergeordnete Teilfläche der für eine Stadtbahnverlängerung erforderlichen Flächen erfasst wird und auch auf den außerhalb des vorliegenden Plangebiets für die optionalen Stadtbahn-Freihalteflächenflächen vergleichbare bauplanungsrechtliche Regelungen in Form öffentlicher Grünflächen gelten, wird die gewählte Festsetzung unter den gegebenen Voraussetzungen als sachgerecht bewertet.

Mit einer künftig konkretisierten Stadtbahnplanung werden zwangsläufig Umgestaltungs- und Anpassungsmaßnahmen im betroffenen Bereich verbunden sein. Insofern ist die optionale Führung der Stadtbahn mit der möglichen Anlage einer Haltestelle im Bereich der festgesetzten Verkehrsgrünfläche auch unter Berücksichtigung der künftig sehr hohen Bedeutung als Fußwegeverbindung sowie als Standort für optionale Fahrradabstellplätze (s. o.) geprüft worden. Nach Aussage des Gutachterbüros ist die Aufrechterhaltung mindestens einer Wegeverbindung innerhalb des Grünstreifens auch bei Umsetzung der Stadtbahnverlängerung möglich. Die in der aktuellen Situation ergänzend notwendige neue Querung mit Lichtsignalanlage im Bereich der Straße An der Reegt (s. o.) müsste dann zwar wieder entfallen; da aber gleichzeitig auch ein Großteil der querenden Schüler/innen wegfallen würde, wäre eine verkehrssichere Verbindung zwischen den beiden Schulstandorten weiterhin gewährleistet. Alternative Radabstellflächen sind mit den Beteiligten ebenfalls vorgeklärt worden.

Fragen bezüglich der Nachweisbarkeit hinreichender **Stellplätze für Kfz** sind im Planverfahren erörtert worden. Für das Schulzentrum sind nach bisheriger Kenntnis im Rahmen des Genehmigungsverfahrens insgesamt ca. 50–60 Stellplätze nachzuweisen. Ergänzend ist ein Stellplatzangebot für die Besuchende der Stadtteilbibliothek (8 Stellplätze) sowie ein Ersatz für die wegfallende P+R-Anlage (32 Stellplätze) zu berücksichtigen. Diesbezüglich können im Plangebiet selbst angesichts der erforderlichen hohen baulichen Ausnutzung des nördlichen Teilgrundstücks sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine verkehrssichere

Erschließung nur die notwendigen barrierefreien Stellplätze für Schule und Stadtteilbibliothek (3+1) untergebracht werden. Der wesentliche Anteil der schulbezogenen Stellplätze wird außerhalb des Plangebiets im Bereich des heutigen Gesamtschulgeländes verortet. Ebenso können dort nach bisheriger Kenntnis die erforderlichen Stellplätze für die Stadtteilbibliothek nachgewiesen werden. Weitere Besucherstellplätze können darüber hinaus im öffentlichen Verkehrsraum (z. B. an der Apfelstraße) angeboten werden.

Darüber hinaus ist sichergestellt, dass der Wegfall der im Plangebiet bestehenden **P+R-Stellplätze** an der Westerfeldstraße in mindestens gleicher Anzahl auf dem südlichen Schulgrundstück im Südwesten entlang der Apfelstraße nachgewiesen werden kann. Von dort besteht die Zugangsmöglichkeit zur Stadtbahnhaltestelle „Heidegärten“. Die auf dem Südgrundstück bestehende Stellplatzanlage soll zunächst als Interims-Lösung hinsichtlich der Trennung von P+R- und Lehrer-Stellplätzen sowie der Zufahrtsregelung angepasst werden. Es besteht Einvernehmen zwischen den Beteiligten, dass der Stellplatznachweis in einem separaten Baugenehmigungsverfahren kurzfristig geregelt wird. Unabhängig vom aktuellen Bebauungsplanverfahren können diesbezüglich langfristige Lösungen bzw. Optimierungsmaßnahmen erst nach Abbruch des Schulgebäudes auf dem Südgrundstück etc. sachgerecht umgesetzt werden. Es ist auf jeden Fall absehbar, dass entsprechend geeignete Flächen dort auch langfristig zur Verfügung stehen werden. Ein sachgerechter Umgang zum Ersatz der wegfallenden P&R-Flächen ist somit insgesamt gewährleistet.

Im nordöstlichen Randbereich erfasst der Geltungsbereich eine **bestehende Baulast**, die ein Überfahren des Fuß-/Radwegs sowie der daran anschließenden Flächen und damit die Anfahrbarkeit der Stellplätze auf dem angrenzenden Nachbargrundstück an der Westerfeldstraße sichergestellt. Zur Gewährleistung der gegebenen Erschließungssituation bedarf es somit auch künftig einer Freihaltung dieser Flächen von Nutzungen auf dem Schulgelände. Die entsprechenden Rechte werden durch die Festsetzung eines **Geh- und Fahrrechts zugunsten der nutzungsberechtigten Anlieger** im Bebauungsplan berücksichtigt, so dass den betroffenen privaten Belangen hinreichend Rechnung getragen wird.

5.4 Immissionsschutz

Mögliche Immissionskonflikte sind aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes frühzeitig zu prüfen. Vorliegend betrifft dies insbesondere auf das Plangebiet einwirkende verkehrsbedingte Immissionen (Straßen- und Schienenverkehr).

a) Verkehrslärm

Im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nach dem BauGB sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Normative Grenzwerte zur Beurteilung dieser gesunden Verhältnisse sind für die Bauleitplanung aber bisher nicht definiert worden. Für die städtebauliche Beurteilung des Lärms kann im Rahmen der Bauleitplanung mit Blick auf den Verkehrslärm insbesondere auf das Beiblatt 1 zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sowie die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zurückgegriffen werden, die jeweils baugebietsbezogene Orientierungs- bzw. Grenzwerte enthalten. In der Rechtsprechung allgemein anerkannt ist, dass bei Einhaltung von Mischgebietswerten „gesundes Wohnen“ gegeben ist. Bei Dauerschallpegeln von 70/60 dB(A) tags/nachts ist regelmäßig von einer verfassungsrechtlich bedenklichen Gesundheitsgefährdung auszugehen.

Die vorliegend geplante Gemeinbedarfsfläche wird von der Baugebietssystematik der BauNVO nicht erfasst, die o. g. Regelwerke geben für derartige Nutzungen auch darüber hinaus keinen besonderen Schutzstatus vor. Gleichwohl werden vom Grundsatz her schutzbedürftige Nutzungen bzw. Nutzungen mit einem hohen Anteil an schutzbedürftigen Räumen (= gegen Geräusche zu schützende Aufenthaltsräume) wie Unterrichtsräume, Büroräume etc. planungsrechtlich ermöglicht. Als Maßstab für die Beurteilung der allgemeinen Anforderungen

an gesunde Verhältnisse im Sinne des BauGB auf dem künftigen Schulgrundstück wird unter Berücksichtigung der innerörtlich vorgeprägten Lage und des zugelassenen Nutzungsspektrums der Rückgriff auf die jeweils mischgebietstypischen Orientierungs- bzw. Grenzwerte der o. g. Regelwerke während der Tagzeit als angemessen bewertet.[3] Bei Einhaltung dieser Werte kann davon ausgegangen werden, dass mit Blick auf den Verkehrslärm gesunde Lernbedingungen auf jeden Fall sichergestellt sind.

Um die schalltechnischen Gegebenheiten und die künftig zu erwartende Lärmsituation zu ermitteln und angemessen in die Planung einzubeziehen, ist ein Schallgutachten[4] eingeholt worden. Den gutachterlichen Berechnungen sind die vorliegenden städtischen Verkehrsdaten und die Zugbelastungszahlen der Deutschen Bahn jeweils für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt worden. Darüber hinaus sind seitens der moBiel GmbH die Stadtbahn-Frequenzen für Ist-Situation sowie die prognostizierte Frequentierung der künftigen Bushaltestellen an Apfel- und Westerfeldstraße zur Verfügung gestellt worden und in die Ermittlungen entsprechend eingeflossen. Damit sind insgesamt die zum maßgeblichen Zeitpunkt verfügbaren bzw. sicher prognostizierbaren Verkehrsbelastungszahlen den Berechnungen zugrunde gelegt worden. Da eine Umsetzung der optionalen Stadtbahnverlängerung weder schon absehbar noch hinreichend konkretisierbar ist, konnten darüber hinaus keine entsprechenden Annahmen berücksichtigt werden. Die im Gutachten angesetzten Rahmenbedingungen und die Methodik werden als angemessen und sachgerecht angesehen; seitens des zuständigen Fachamts sind Plausibilität und Nachvollziehbarkeit von Eingangsparametern und Methodik im Zuge des Verfahrens insgesamt bestätigt worden. Die auf dieser Grundlage dargelegten gutachterlichen Ergebnisse und Empfehlungen werden im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans aufgegriffen.

Die schalltechnische Untersuchung hat für die Plangebietsflächen ergeben, dass insbesondere nördlichen und z. T. im westlichen Randbereich entsprechend hohe Verkehrslärmeinwirkungen gegeben sind:

- Dreigeschossiges Schulgebäude im Osten:
  An den nordwestlichen, nördlichen und nordöstlichen Fassadenseiten des ermöglichten Schulhauses werden Werte zwischen 65–70 dB(A) prognostiziert. Außenlärmpegel im Rahmen idealtypischer Mischgebietswerte von 60 dB(A) werden ab einer Tiefe von ca. 33–40 m Abstand von der Westerfeldstraße eingehalten. Die von der Apfelstraße ausgehenden Lärmpegel erreichen an der Westfassade des geplanten Gebäudes bis zu 60 dB(A).
- Fünfgeschossiger „Turm“ im Nordwesten:
  Die für den im Eckbereich platzierten Gebäudeteil ermittelten Lärmwerte liegen über alle Geschossebenen mit Ausnahme der südlichen Fassade fast vollständig > 60 dB(A). An den westlichen, nördlichen und nordöstlichen Fassadenseiten werden Werte > 64 dB(A) erreicht, im Norden reicht die Vorbelastung dort bis zu 67 dB(A).

Die schallgutachterlich ermittelten Außenlärmpegel belegen die teilweise erheblichen Belastungen des Plangebiets durch den Straßenverkehrslärm, die Vorbelastungen liegen insbesondere in den straßenzugewandten Randbereichen auch im Bereich der geplanten Bebauung z. T deutlich oberhalb mischgebietstypischer Lärmeinwirkungen.

Aktiver Schallschutz (Wall/Wand) ist in Anbetracht von Lage und Größe des Plangebiets, der notwendigen Erschließung des Standorts sowie mit Blick auf den erforderlichen Schutz von bis zu fünf Geschossebenen an diesem innerstädtischen Standort realistisch nicht umsetzbar. Um in dieser vorbelasteten Situation einen sachgerechten Schallschutz zu gewährleisten und

---

[3] MI-Werte tags: idealtypische Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) 60 dB(A); Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV 64 dB(A).

[4] Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße / Ecke Apfelstraße“ der Stadt Bielefeld, AKUS GmbH, Bielefeld, 13.04.2022 mit ergänzenden Berechnungen, Schreiben vom 02.06.2022.

innerhalb der Schulgebäude gesunde Lernbedingungen zu erreichen, folgt die Stadt daher dem Vorschlag des Gutachterbüros und regelt im Bebauungsplan **passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmpegelbereichen nach DIN 4109** (Schallschutz im Hochbau). Diese Lärmpegelbereiche sind im Gutachten unter Zugrundelegung der maßgeblichen Außenlärmpegel auf Basis der Verlärmung während der Tagzeit bei freier Schallausbreitung geschossbezogen ermittelt worden. Je nach Geschossigkeit haben sich dabei unterschiedliche räumliche Ausdehnungen der Lärmpegelbereiche ergeben. Zur Wahrung eines bestmöglichen Schutzes der künftigen Nutzer werden diese vorliegend im Sinne einer räumlichen „Worst-Case-Betrachtung und -Ausdehnung“ geschossübergreifend zusammengefasst. Über eine Ausnahmeregelung wird eine angemessene Flexibilität im Rahmen der Umsetzung gewährleistet – hierfür ist der schalltechnische Nachweis durch einen anerkannten Sachverständigen zu erbringen, dass geringere als die im Bebauungsplan definierten Anforderungen ausreichen, um die nach DIN 4109 geforderten Zielwerte im Gebäude zu erreichen.

Zeichnerisch und textlich wird nach den Ergebnissen des Gutachtens geregelt, dass innerhalb der festgesetzten **Lärmpegelbereiche IV und V** bei Errichtung, Nutzungsänderung oder baulicher Änderung von Räumen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, die jeweiligen Anforderungen an Schalldämm-Maße der Außenbauteile schutzbedürftiger Räume gemäß DIN 4109 zu erfüllen sind. Gemäß den Rechenverfahren der DIN 4109 sind diese passiven Schallschutzmaßnahmen auf die jeweilige Nutzung der Räume zuzuschneiden, so dass gesunde Verhältnisse innerhalb der Gebäude grundsätzlich gewährleistet werden können. Die Einhaltung entsprechender Vorgaben ist im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Im Gutachten wird ergänzend darauf hingewiesen, dass in den Lärmpegelbereichen I–III u. a. mit Blick auf die im Rahmen der Umsetzung ebenfalls maßgebliche Wärmeschutzanforderungen bereits ortsübliche Bauweisen und handelsübliche Baumaterialien ausreichen, um innerhalb von Gebäuden idealtypische Innenpegel zu erreichen und dass sich somit keine besonderen schalltechnischen Anforderungen an die Gebäude-Außenbauteile ergeben. Entsprechende Lärmpegelbereiche betreffen das östliche Schulhaus und dort im Abgleich mit den Schallausbreitungskarten ausschließlich Bereiche, die maximal im mischgebietstypischen Rahmen vorbelastet sind. Insofern schließt sich die Stadt den gutachterlichen Empfehlungen an, Regelungen werden für die im Gutachten dargestellten Lärmpegelbereiche II und III im Bebauungsplan nicht getroffen.

Hinsichtlich der Lärmvorbelastungen der **Außenbereiche/Schulhofflächen** lässt sich aus den schallgutachterlichen Ergebnissen ableiten, dass aufgrund der vergleichsweise geringeren Lärmvorbelastung von der Apfelstraße sowie der abschirmenden Wirkung von den entlang der Westerfeldstraße geplanten Baukörpern auf den überwiegenden Schulhofflächen mischgebietstypische Lärmwerte vorherrschen werden. Auf dieser Grundlage bestehen künftig hinreichend Möglichkeiten, um sich in geschützten Bereichen aufzuhalten bzw. entsprechende Bereiche im Rahmen der Umsetzung zu schaffen. Daher wird kein Erfordernis gesehen, in den vorliegenden angebotsorientierten Bebauungsplan weitergehende Schutzmaßnahmen aufzunehmen.

Zusammenfassend werden die getroffenen Maßnahmen zum Umgang mit der durch den Straßen- und Schienenverkehr gegebenen bzw. zu erwartenden Lärmbelastung im Plangebiet mit Blick auf die angestrebten städtebaulichen Ziele und Rahmenbedingungen als städtebaulich angemessen bewertet. Da zudem der Schulstandort mit seinen Verkehrsmengen bereits vorhanden ist und daher keine neuen Verkehre entstehen werden, ist nicht zu erwarten, dass durch die Planung relevante Lärmauswirkungen auf die Nachbarschaft bewirkt werden. Diesbezüglich weiterer Untersuchungsbedarf wird nicht gesehen.

b) Gewerbelärm und Störfallschutz

Die im Umfeld des Plangebiets zulässigen gewerblichen Nutzungen sind angesichts des geltenden Planungsrechts insgesamt als mischgebietstypisch einzustufen. Eine Immissionsproblematik ist bislang in Bezug auf die Planungsziele und Planinhalte nicht erkennbar.

Im Umfeld des Plangebiets liegen auch keine sog. Störfallbetriebe nach § 3 (5a) BImSchG, deren in einem gesamtstädtischen Gutachten ermittelten angemessenen Abstände bis in das Plangebiet reichen. Anhaltspunkte hinsichtlich einer störfallrechtlichen Relevanz liegen insofern ebenfalls nicht vor.

c) Sonstige Immissionen bzw. Emissionen

Nach bisherigem Kenntnisstand sind im Plangebiet auch darüber hinaus keine Probleme aufgrund sonstiger ggf. beeinträchtigender oder auch schädlicher Emissionen (Licht, Abgase, Staub, Gerüche, Erschütterungen, Strahlung etc.) zu erwarten. Entsprechende Emissionsquellen sind im Umfeld nicht vorhanden.

Ebenso wenig erkennbar sind sonstige immissionsbezogene Auswirkungen auf die umliegenden Nachbarschaften. Die nutzungsbedingt zu erwartenden Geräusche beschränken sich voraussichtlich auf die Nutzung der Schulhofflächen selbst. Diese können im Rahmen der Umsetzung durch das östlich platzierte Schulgebäude von der besonders schutzbedürftigen Wohnnachbarschaft östlich des „Hasenpatts“ gut abgeschirmt werden. Zum südlich nächstgelegenen Wohn- und Geschäftshaus innerhalb eines festgesetzten Mischgebiets wird der künftige Schulhofbereich bereits mehr als 30 m Abstand aufweisen; zwischenliegend sind dort zughörige Nebenanlagen und Stellplätze angeordnet. Eine besondere Konfliktlage wird insofern insgesamt nicht gesehen. Darüber hinaus sind entsprechende Geräuschemissionen als sozialadäquat einzustufen.

5.5 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Auswirkungen auf den Bedarf an Schulplätzen etc. sind infolge der Planung nicht zu erwarten. Die Planung erfolgt vor dem Hintergrund der geplanten Neuausrichtung des Schulzentrums der Martin-Niemöller-Gesamtschule. Die für den künftigen Schulbetrieb erforderlichen Flächenbedarfe werden in dem hierfür entwickelten Schulkonzept abgebildet, das den Festsetzungen des Bebauungsplans zugrunde liegt. Durch den Schulneubau wird eine bislang für den Schulsport vorgehaltene Fläche überplant. Diese wird von der Gesamtschule nicht benötigt und aktuell im Rahmen des Schulsports auch nicht genutzt. Die auf dem Südgrundstück vorhandenen Schulsporthallen und Außensportflächen decken den Bedarf an schulbezogenen Sportanlagen auch künftig in einem ausreichenden Umfang ab.

Die Planung unterstützt neben dem Schulneubau auch die Zulässigkeit weiterer kulturellen Zwecken dienender Nutzungen. Insbesondere wird die durch die Standortteilung notwendige Verlagerung der Stadtteilbibliothek gesichert.

5.6 Freizeit, Erholung und Sport

Die vom Plangebiet erfasste nicht frei zugängliche Sportanlage weist im Bestand eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung für die Belange von Freizeit, Erholung und Sport auf. Der bestehende Sportplatz wird im Rahmen des Schulsports nicht mehr genutzt. Vereine können den Platz befristet als Ausweichfläche nutzen, derzeit findet eine Nutzung nur vereinzelt in den Abendstunden statt. Die Nutzungsaufgabe des Platzes infolge der vorliegenden Planung ist insofern vertretbar. Eine wesentliche Betroffenheit der Belange von Freizeit, Erholung und Sport ist nicht erkennbar.

5.7 Ver- und Entsorgung sowie Wasserwirtschaft

Das Plangebiet ist in dieser innerörtlichen Lage an die städtische Kanalisation angeschlossen. Ebenso sind die grundlegenden Anforderungen für einen Anschluss an Versorgungsmedien wie Trinkwasser, Strom, Telekommunikation etc. im Bestand gegeben. Auch die Abfallentsorgung ist vom Grundsatz her bereits geregelt. Der neue Schulstandort kann mit bisheriger Kenntnis an die bestehenden Ver-/Entsorgungsnetze angeschlossen werden.

a) Schmutz- und Niederschlagswasserbeseitigung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der genehmigten Kanalnetzplanung „Schildesche/ Gellershagen“. Die Entwässerung im Umfeld des Plangebiets erfolgt in Trennkanalisation.

Das **Schmutzwasser** aus dem Plangebiet soll über die Schmutzwasserkanäle in der Westerfeldstraße der Kläranlage Brake zugeleitet werden. Eine Verlegung von neuen öffentlichen Schmutzwasserkanälen ist hierfür nicht erforderlich.

Für die Beseitigung des im Plangebiet anfallenden **Niederschlagswassers** gelten die Vorgaben von Wasserhaushalts- und Landeswassergesetz. Hiernach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt bzw. über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften und wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Das Niederschlagswasser der im Umfeld vorhandenen Bebauung wird über die in den umliegenden Straßen befindlichen Regenwasserkanäle ortsnah in Gewässer eingeleitet. Der Bereich des Plangebiets befindet sich im Einzugsgebiet des Johannisbachs. Da laut Mitteilung der Unteren Wasserbehörde der örtliche Untergrund für eine Versickerung des Niederschlagswassers nicht geeignet ist, soll das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser über die bestehende Regenwasserkanalisation in der Westerfeldstraße analog zu den umliegenden Flächen unter Berücksichtigung der gegebenen Einleitungsbeschränkungen in den Johannisbach eingeleitet werden. Parallel zur vorliegenden Bauleitplanung ist diesbezüglich eine überschlägige Vorprüfung unter Zugrundelegung der für den späteren Überflutungsnachweis maßgeblichen Regelwerke und der bisherigen Objektplanung erfolgt. Hierbei ist nachgewiesen worden, dass mit der konkret geplanten Umsetzung von Retentionsdächern im Bereich des Sockelgeschosses mit 3 cm Dauerstau sowie mit der ergänzenden Rückhaltung des Niederschlagwassers in unterirdischen Retentionsboxen ein hinreichendes Rückhaltevolumen generiert werden kann, um eine Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers gemäß den rechtlichen Vorgaben gewährleisten zu können. Da angesichts der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche und den dort unterzubringenden schulbezogenen Anlagen davon auszugehen ist, dass das Baugrundstück fast vollständig durch das der Vorprüfung zugrunde gelegte Bauvorhaben in Anspruch genommen wird, kann im Rahmen der vorliegenden Angebotsplanung auf dieser Grundlage (im Sinne von „worst-case“) sicher eingeschätzt werden, dass mit Blick auf eine gesicherte Erschließung grundsätzlich eine sachgerechte Lösung bzgl. des Umgangs mit dem anfallenden Regenwasser umsetzbar ist. Von einer zentralen Regenwasserbehandlung kann abgesehen werden, da aufgrund der Flächennutzung nur mit einer unerheblichen Belastung des Gewässers gerechnet werden muss. Wegen der geplanten Nutzungsänderungen im Einleitungsgebiet ist eine Anpassung des bestehenden Wasserrechts erforderlich.

Zum Schutz der bestehenden Kanäle wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass beidseits vorhandener Kanaltrassen in einer Breite von jeweils 2,50 m keine Maßnahmen durchgeführt werden dürfen, die Bestand und Betrieb der Leitungen gefährden könnten. Insbesondere sind keine tiefwurzelnden Bäume oder Sträucher vorzusehen. Die insgesamt außerhalb des Plangebiets geführten Entwässerungseinrichtungen werden zur vollständigen Information im Nutzungsplan mit dargestellt.

b) Sonstige Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Versorgung mit **Wasser, Elektrizität, Telekommunikation etc.** wird durch Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen sichergestellt. Entsprechende Anschlussarbeiten sind im Rahmen des Ausbaus zu berücksichtigen. Die wesentlichen Versorgungsleitungen befinden sich außerhalb des Plangebiets in den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen. Vorsorglich wird auch in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass durch Baumpflanzungen Bau, Unterhaltung und Erweiterung von Versorgungsleitungen nicht behindert werden dürfen. Bei Anpflanzungen sind demnach auch hier Schutzmaßnahmen und Mindestabstände zu den Versorgungsleitungen zu beachten. Diesbezüglich detaillierte Anforderungen sind dem DVGW-Regelwerk (GW 125) bzw. dem „Merkblatt über Baumstandorte an unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 1989 bzw. nachfolgenden Veröffentlichungen) zu entnehmen.

Möglichkeiten der künftigen **Wärmeversorgung** der Schulgebäude sind im Rahmen der parallel erfolgenden Objektplanungen vorgeprüft worden. Im Ergebnis scheidet die Nutzung von Fern- und Erdwärme aus Gründen der Wirtschaftlichkeit aus. Alternativ wird daher ein System aus Luft-/Wasser-Wärmepumpen (als Kaskade) und einer Photovoltaikanlage (PV) geplant. Hierfür wird auf den Dachflächen des Schulneubaus außerhalb notwendiger technischer Aufbauten und der Gründachbereiche u. a. auch die Umsetzung von Anlagen zur Nutzung von Solarenergie berücksichtigt. Da es sich vorliegend um eine städtische Planung handelt, die Regelungen für die Schulneubaufläche möglichst flexibel gehalten werden und der Bebauungsplan unter Berücksichtigung der dynamischen Entwicklungen im Energie- und Wärmebereich auch langfristig Bestand haben soll, wird von weitergehenden Vorgaben im Bebauungsplan abgesehen.

Im Rahmen der parallel erfolgenden Projektplanung wird aktuell die grundlegende energetische Konzeption für den Gesamtschulstandort erarbeitet, die unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes (GEG), der nutzungsspezifischen Anforderungen, der verfügbaren Flächen etc. eine möglichst umfassende Belegung der Neubauten mit PV-Anlagen vorsieht. Für den im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung relevanten nördlichen Teilstandort wird – im Gegensatz zum südlichen Teilstandort – nach dem bisherigen Stand eine Maximalbelegung der Dachflächenbereiche nicht umsetzbar sein. Die bauphysikalische Grenze ist bereits mit der bislang geplanten Anlagengröße (130 kW-Peak) erreicht. Konkrete Details der energetischen Versorgung sind aber erst im Rahmen der Objektplanung möglich.

c) Brandschutz

Die Erreichbarkeit der Gebäude mit Lösch- und Rettungsfahrzeugen ist über die bestehenden Straßen/Wege zu gewährleisten, ebenso die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebiets mit Löschwasser. Diese Belange werden von den beabsichtigten Festsetzungen nicht verändert, sie sind innerhalb des Plangebiets ausreichend berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung sind die entsprechenden Vorgaben der BauO NRW sowie die fachlichen Anforderungen der einschlägigen DVGW-Regelwerke zu beachten.

5.8 Denkmalschutz

Bau- oder Bodendenkmale sind im Planbereich oder im direkten Umfeld nicht bekannt. Vorsorglich wird jedoch auf die denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen verwiesen, insbesondere auf die Meldepflicht bei Entdeckung von Bodendenkmälern (§§ 16, 17 DSchG NW). Besondere Blickbeziehungen zu denkmalgeschützten Gebäuden im weiteren Umfeld bestehen ebenfalls nicht.

5.9 Grünordnung

Bei Umsetzung der Planung ist die Fällung der vorhandenen auch größeren Laubbäume im Bereich der geplanten Bebauung nicht zu vermeiden. Die betroffenen Bäume unterliegen zu großen Teilen der städtischen Baumschutzsatzung, die am 01.10.2022 und damit während des Planverfahrens in Kraft getreten ist. Die dort enthaltenen Regelungen im Zusammenhang mit Erhalt, Ersatzpflanzungen etc. gelten von der vorliegenden Bauleitplanung unbenommen und sind im Rahmen der Umsetzung zu berücksichtigen.

Aufgrund der Beschlusslage zur Standortentscheidung besteht ein besonderes öffentliches Interesse, den Neubau der Gesamtschule innerhalb des Plangebiets zu verwirklichen. Die zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen werden dabei nahezu vollständig durch das Bauvorhaben bzw. die damit verbundenen baulichen Maßnahmen (z. B. neue Bushaltestellen, Fuß-/Radwege, Fahrradaufstellflächen etc.) beansprucht. Ein Baumerhalt innerhalb des Plangebiets ist deshalb im Ergebnis umfangreicher Prüfungen nur vereinzelt im grenznahen östlichen Grundstücksbereich möglich. Die sicher **zu erhaltenden Baumstandorte** werden über eine Festsetzung gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB im Bebauungsplan verbindlich planungsrechtlich gesichert. Darüber hinaus ist die Stadt Bielefeld bestrebt, so viele Bäume wie möglich im Zusammenhang mit der Realisierung des Bauvorhabens zu erhalten, ggf. kommt dafür in Einzelfällen eine Umsetzung hierfür geeigneter Bäume in Betracht. Dies kann abschließend aber erst im Rahmen der detaillierten Vorhabenplanung unter Berücksichtigung der erforderlichen verkehrlichen Belange konkretisiert werden.

Im Rahmen der Schulfreiflächengestaltung wird, abgestimmt auf die schulbezogenen Funktionen und Aufenthaltsbereiche, die Anpflanzung verschiedenartiger Laubbäume bzw. (Groß-) Sträucher geplant – hierfür ist eine Überdeckung des Sockelgeschosses mit Substratstärken von rund 70 cm im Bereich von Grüninseln für Gehölze mit bis zu 10 m Wuchshöhe sowie von ca. 50 cm im Bereich aller darüber hinaus angelegten Grünflächen vorgesehen. Zudem werden insbesondere im südlichen und östlichen Randbereich einzelne Baum- und Heckenpflanzungen vorgeschlagen, diesbezügliche Einzelheiten und Anforderungen können u. a. unter Berücksichtigung von Brandschutzanforderungen, Nachbarschaftsrecht etc. erst im Rahmen der späteren Konkretisierung der Objekt- und Freianlagenplanung abschließend abgestimmt werden. Im Rahmen der vorliegenden Angebotsplanung wird unter Berücksichtigung der bereits beschränkten Handlungsmöglichkeiten, die sich aus den nur begrenzt verfügbaren Flächen ergeben, und der zu erfüllenden schulspezifischen Vorgaben etc. von diesbezüglich detaillierten Festsetzungen abgesehen. Gleichwohl sollen angesichts der vollständigen Überplanung eines bisherigen Sportplatzes und einer Freifläche mit Grünflächencharakter sowie der ermöglichten baulichen Verdichtung zumindest einige grundlegende **Mindestvorgaben zur Umsetzung neuer Grünstrukturen** gemäß § 9 (1) Nr. 25a BauGB auch im Bebauungsplan getroffen werden, die im Sinne eines gewissen Versiegelungsausgleichs sowie zur Unterstützung von Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel über den Erhalt von Einzelbäumen hinausgehen:

- **Anpflanzung standortgerechter Laubbäume auf der Gemeinbedarfsfläche**: Im Bereich der Schulfreiflächen werden sich oberhalb des Sockelgeschosses (Schulhof/Plaza) Möglichkeiten für die Anpflanzung einzelner auch etwas größerer Laubbäume bieten. Die konkreten Standorte können zum Zeitpunkt der Bauleitplanung aber noch nicht definiert werden. Realistisch sind nach bisheriger Kenntnis mindestens zehn Bäume – eine entsprechende Mindestanzahl anzupflanzender Bäume wird insofern verbindlich vorgegeben. Von einer konkreten Verortung wird im Sinne der Vorhabenflexibilität aus den bereits genannten Gründen jedoch abgesehen. Die Stadt ist bestrebt, die neu anzupflanzenden Bäume möglichst als Ersatzpflanzungen gemäß Baumschutzsatzung umzusetzen. Sofern entsprechende Voraussetzungen an Mindestpflanzqualitäten etc. erfüllt werden können, sind die neuen

Bäume entsprechend anzurechnen. Der Nachweis ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu führen.

- **Extensive Dachbegrünung**: Begrünte Dächer können insbesondere durch Unterstützung der Verdunstung und eine verminderte Wärmerückstrahlung nachteilige Effekte der Bebauung/Versiegelung reduzieren, zur Schadstofffilterung aus der Luft und Feinstaubbindung beitragen sowie die Rückhaltung von Niederschlagswasser unterstützen. Darüber hinaus können sie in einem gewissen Rahmen Ersatzbiotope für Pflanzen und Tiere bilden.
  Mit Bezug auf das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs wird das „Dach“ des Sockelgeschosses als Schulfreibereich gestaltet und steht infolgedessen nicht für eine Dachbegrünung im klassischen Sinn zu Verfügung (z. B. eingeschossiger Eingangsbereich im Norden). Dagegen werden für die „echten“ Dachflächen aus den genannten Gründen entsprechende Begrünungsmaßnahmen vorgegeben. Um andere ökologisch bzw. energetisch sinnvolle und erforderliche Maßnahmen (z. B. solarunterstützte Anlagen, Tageslicht-Beleuchtungselemente), notwendige weitere technische Einrichtungen/Anlagen u. Ä. hierdurch nicht einzuschränken, werden entsprechende Spielräume für die Umsetzung belassen. Die Vorgaben sind so gewählt, dass unabhängig von künftigen Dachneigungen auf den betroffenen Gebäudeteilen mindestens eine extensive Begrünung zu realisieren ist, die Möglichkeiten für eine intensivere Begrünung oder auch eine Kombination mit Photovoltaikelementen aber grundsätzlich offengehalten werden. Brandschutztechnische Anforderungen sind hiervon unbenommen zu beachten.
  Nach bisheriger Kenntnis kommen zwischen 50–60 % der von der Festsetzung erfassten Dachflächen für eine Begrünung in Betracht. Dabei werden folgende Aspekte berücksichtigt: die Projektplanung, die nach dem Wettbewerbsergebnis flach geneigte Dachflächenbereiche auf dem östlichen Schulhaus vorsieht, die dort ebenfalls geplante teilweise Belegung der Dachflächen mit Photovoltaikanlagen (s. Gestaltungsplan) sowie die im Bereich des fünfgeschossigen Gebäudeteils im Nordwesten voraussichtlich erforderlichen umfangreicheren technischen Anlagen auf dem Dach. Eine Konkretisierung ist aber auch hier erst im Rahmen der Objektplanung möglich.
  Zudem werden Teile des Schulneubaus (Sockelgeschoss/Plaza) aufgrund der an die topographischen Gegebenheiten angepassten Bebauung keine typischen Dachflächen aufweisen, gleichwohl aber in den Bereichen mit einer Überdeckung vergleichbar positive Wirkungen entfalten – diesbezüglich wird auf die teilweise als Retentionsdach geplanten sowie die intensiver begrünten Freiflächenbereiche (s. o.) verwiesen. Hierauf bezogene sinnvolle Regelungen können im Rahmen der vorliegenden Angebotsplanung aber nicht formuliert werden, die Konkretisierung erfolgt im Zuge der Freianlagenplanung.

Die im Westen entlang der Apfelstraße bereits im Ursprungsplan gesicherte Freihaltefläche für die Stadtbahn wird außerhalb der bereits für öffentliche Verkehrsanlagen absehbar notwendigen Flächen weiterhin über die Festsetzung einer **öffentlichen Grünfläche** gesichert. Die **Zweckbestimmung Verkehrsgrün mit ergänzenden Wegebeziehungen** sichert die Freihaltung der ggf. durch eine Stadtbahntrasse benötigten Flächen von anderen Nutzungen etc., die einer späteren Umsetzung entgegenstehen könnten (s. Kapitel 5.3). Bis zu einer tatsächlichen Realisierung der Stadtbahnverlängerung soll der Grünflächencharakter in diesem Bereich auf jeden Fall erhalten bleiben. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich dabei in Abhängigkeit der Verkehrsplanungen – analog zu den außerhalb des Plangebiets in den anschließenden Bebauungsplänen ebenfalls festgesetzten Grünflächen – nur um eine „Grünfläche auf Zeit“ handeln kann.

6. Belange des Umweltschutzes

6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Bei Maßnahmen der Nachverdichtung im Innenbereich nach § 13a BauGB wird von der Vorgabe der **Umweltprüfung** nach § 2 (4) BauGB und von einem Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen. Gleichwohl sind die umweltrelevanten Belange im Planverfahren inhaltlich zu prüfen und in der Abwägung angemessen zu berücksichtigen. Vor dem Hintergrund der Planungsziele und Planinhalte sowie unter Berücksichtigung der bereits gemäß § 30 BauGB gegebenen planungsrechtlichen Nutzungsmöglichkeiten und der bisherigen Verfahrensergebnisse wird davon ausgegangen, dass die mit der Planung verbundenen umweltbezogenen Auswirkungen i. W. auf das Plangebiet und das enge Umfeld begrenzt und insgesamt vertretbar sein werden.

6.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsregelung

Mit dem hier angewendeten beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB werden Maßnahmen der Innenentwicklung und Flächenmobilisierung ausdrücklich gefördert und von der **Eingriffsregelung** grundsätzlich freigestellt. Die Eingriffe, die aufgrund der Änderung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten gemäß § 1a (3) BauGB als bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt bzw. zulässig.

Gleichwohl ist infolge der Bebauung die Fällung von größeren Laubbäumen unumgänglich (s. auch Kapitel 5.9). Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 23.06.2022 die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Bielefeld (**Baumschutzsatzung**) beschlossen. Diese ist am 01.10.2022 in Kraft getreten und findet Anwendung auf schutzwürdige Bäume in Geltungsbereichen von Bebauungsplänen und innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile. Von den Regelungen dieser während des laufenden Planverfahrens in Kraft getretenen Satzung sind mehrere der o. g. Bäume innerhalb des Plangebiets betroffen. Durch den geplanten Schulneubau ist ein Erhalt allerdings nicht zu gewährleisten. Für alle geschützten Bäume, die entfernt werden müssen, ist eine fachliche Beurteilung durch das Umweltamt durchzuführen. Hierzu sind Unterlagen gemäß § 6 (1) Baumschutzsatzung einzureichen. Laut Baumschutzsatzung wäre als Kompensation für jeden entfernten geschützten Baum ein neuer standortgerechter Baum mit einem Stammumfang von 20–25 cm Stammumfang zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Sollte kein geeigneter Standort für eine Ersatzpflanzung vorhanden sein, wäre alternativ eine Ausgleichszahlung in Höhe von 600 Euro je Baum zu leisten. Diesbezügliche Einzelheiten sind im Zuge der konkreten Vorhabenplanung und -erschließung sachgerecht zu prüfen und nachzuweisen.

6.3 Artenschutz

Mit Blick auf die Belange des Artenschutzes sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Hierbei ist u. a. zu prüfen, ob die Planung Vorhaben ermöglicht, die dazu führen, dass Exemplare von europäisch geschützten Arten verletzt oder getötet werden können oder die Population erheblich gestört wird (sog. artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß BNatSchG). Bei Umsetzung der Planung ist von einem weitgehenden Verlust des vorhandenen Baumbestands im Bereich der festgesetzten Gemeinbedarfsfläche sowie der erforderlichen Verkehrsanlagen auszugehen. Um die hiermit ggf. verbundenen artenschutzrelevanten Auswirkungen beurteilen zu können, ist ein Fachbüro

hinzugezogen worden. Im Rahmen dieser Untersuchung[5] wurden die vorliegenden Fachinformationssysteme ausgewertet sowie im November 2020 eine Ortsbegehung durchgeführt, um den betroffenen Gehölzbestand auf das Vorhandensein von Nestern planungsrelevanter Vogelarten sowie von Höhlen, die Vögeln als Brutstandort oder Fledermäusen als Quartier dienen könnten, zu untersuchen.

Das Plangebiet unterliegt angesichts vorhandener Nutzungen und angrenzender Verkehrswege bereits entsprechenden Störeinflüssen und weist insofern nur eine eingeschränkte Eignung für die in NRW planungsrelevanten Arten auf. Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung wurden planungsrelevante Fledermaus- und Vogelarten im Plangebiet nicht angetroffen, es haben sich bislang auch keine sonstigen Hinweise auf konkrete Vorkommen im Plangebiet ergeben. Seitens des Gutachterbüros wurde daher festgestellt, dass artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von planungsrelevanten Arten bei Umsetzung des Vorhabens ausgeschlossen werden können und eine vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände nicht erforderlich ist. Die Plausibilität des Gutachtens ist seitens der Unteren Naturschutzbehörde im Zuge des Verfahrens bestätigt worden.

Zusammenfassend lässt sich somit feststellen, dass nach den Ergebnissen der o. g. Untersuchung keine Hinweise auf das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände bei Umsetzung der Planung ergeben haben. Die Planung wird unter artenschutzrechtlichen Aspekten somit als vollziehbar beurteilt. Darüber hinaus kann auch eine erhebliche Beeinträchtigung von sonstigen, nur national geschützten Vogelarten infolge der vorliegenden Planung ausgeschlossen werden, gleichwertige Lebensräume und Biotopstrukturen sind als Ausweichräume im nahen Umfeld ausreichend vorhanden und können sich in Teilen im Rahmen der Umsetzung auch innerhalb des Plangebiets wieder entwickeln.

6.4 Bodenschutz, Gewässer und Hochwasserschutz

Gemäß Bodenkarte NRW[6] liegt das Plangebiet in einem Bereich mit ursprünglich als Parabraunerden anstehenden schluffigen Lehmböden, denen nach den Kriterien der landesweit zu schützenden Böden in NRW[7] eine sehr hohe Funktionserfüllung als Regelungs- und Puffermedium sowie hinsichtlich der Bodenfruchtbarkeit zugeordnet wurde.

Auf der vorliegend für den Schulneubau in Anspruch genommenen innerörtlichen Fläche findet seit Jahrzehnten überwiegend eine Sportplatz- und Stellplatznutzung statt. Die Fläche ist in dieser innerörtlichen Lage vollständig erschlossen. Ebenso sind die umliegenden Flächen seit Jahrzehnten durch bauliche Nutzungen geprägt. Insofern ist davon auszugehen, dass die im Plangebiet anstehenden Böden entsprechend beeinflusst, die ursprünglichen Bodenverhältnisse überprägt sind und entsprechend hochwertige Bodenfunktionen hier nicht mehr zu erwarten sind. Ein zusätzlicher Bodeneingriff wird insofern allenfalls in einem geringen Umfang verursacht, die hiermit verbundenen Auswirkungen werden bislang nicht als erheblich eingestuft. Unversiegelte Außenbereichsflächen werden dagegen nicht beansprucht. Die Stadt trägt hier der Nachverdichtung eines innerörtlich vorgeprägten Standorts und damit dem Gebot des sparsamen Flächenverbrauchs gemäß BauGB Rechnung. Die Planung wird mit Blick auf die **Belange des Bodenschutzes** aus den genannten Gründen somit für städtebaulich sinnvoll und folgerichtig bewertet.

---

[5] Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße/Ecke Apfelstraße“ der Stadt Bielefeld, Bertram Mestermann/Büro für Landschaftsplanung, Warstein-Hirschberg, Januar 2021.

[6] Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt L 3916 Bielefeld; Krefeld 1983.

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

Oberflächengewässer sind im Plangebiet und seinem näheren Umfeld nicht vorhanden. Es werden hier auch keine festgesetzten, vorläufig gesicherten bzw. sonstigen ermittelten Überschwemmungsgebiete erfasst. Der Bereich liegt auch außerhalb von Gefahrenbereichen, in denen bei seltenen Hochwasserereignissen mit Überflutungen zu rechnen ist. Wasserschutzgebiete sind ebenso wenig betroffen.

Nach den gesamtstädtischen **Starkregen**-Gefahrenkarten können die im Randbereich liegenden Senken und Mulden derzeit mit einer Tiefe von 2–30 cm überflutet werden. Mit der Umsetzung der Planung gehen diese Retentionsflächen in Teilen verloren und es wird vom Grundsatz her zusätzliche Abflussfläche geschaffen, welche Starkregenfolgen ggf. begünstigen könnte. Parallel zur vorliegenden Bauleitplanung ist daher bereits auf Basis eines überschlägigen Überflutungsnachweises eine entsprechende Vorprüfung erfolgt (s. Kapitel 5.7). Nach den hierfür einschlägigen DIN-Vorschriften ist auf Grundlage des bisherigen schon sehr weit fortgeschrittenen Stands der Projektplanung vom Grundsatz her nachgewiesen worden, dass bei Umsetzung der geplanten Retentionsdächer und unterirdischen Retentionsboxen zur Niederschlagswasserrückhaltung auch bei Starkregenfällen (30-jährliches Ereignis) das Niederschlagswasser vollständig auf dem Grundstück zurückgehalten werden kann. Schäden auf den benachbarten Grundstücken durch unkontrolliert abfließendes Oberflächenwasser können auf dieser Grundlage vermieden werden.

Ergänzend wird im Sinne des **allgemeinen Überflutungsschutzes** vorsorglich darauf hingewiesen, dass zum Schutz vor extremen Niederschlagsereignissen neu zu bebauende Grundstücke durch geeignete konstruktive Maßnahmen überflutungssicher auszugestalten sind, so dass Oberflächenabflüsse nicht in Erd-/Kellergeschosse eindringen können. Die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers ist bei der Planung von Zuwegungen, Grundstückszufahrten, Gebäuden und Außenanlagen zu berücksichtigen. Ein entsprechender Hinweis zur Beachtung im Rahmen der Umsetzung ist in den Planunterlagen enthalten.

6.5 Altlasten und Kampfmittel

Im Plangebiet sind bislang keine **Altlasten oder altlastverdächtigen Flächen** bekannt. Es werden aber Flächen im nahen Umfeld des Plangebiets im Altlastenkataster der Stadt Bielefeld geführt.

Hierbei handelt es sich zum einen um Flächen der Gärtnerei Brinkkötter östlich angrenzend an das Plangebiet (Betriebsstandort BS 209 und ehemalige Gärtnerflächen/Altstandort Nr. AS 299). Der Altstandort wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. II/2/19.03 im Jahr 2011 altlastentechnisch untersucht und anschließend zur Wohnbebauung freigegeben. Von Beeinträchtigungen des Plangebiets durch diese Altlasten ist somit nicht auszugehen.

Zum anderen befindet sich nordwestlich des Plangebiets die Altablagerung AA 300 (ehemalige Tongrube mit bis zu 10 m tiefen Auffüllungen aus Bauschutt, Hausmüll und Industriemüll). Zu dieser Altablagerung liegen mehrere Untersuchungen aus verschiedenen Jahren vor, die z. T. auch den westlichen Randbereich des vorliegenden Plangebiets mit einbezogen. Im Jahr 1987 ist eine Bodenluftuntersuchung in dem Bereich bezüglich der Parameter Methan und Toluol auffällig gewesen. Zur Abklärung dieser Auffälligkeit sind daher im vorliegenden Planverfahren aktuelle Untersuchungen der Bodenluft[8] in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde durchgeführt worden. Bei der Analyse der Bodenproben sind keine entsprechenden Auffälligkeiten aufgetreten. Im Ergebnis können negative Auswirkungen auf das Plangebiet auch hinsichtlich der betreffenden Altablagerung ausgeschlossen werden.

---

[8] Neu- und Umbau Martin-Niemöller-Gesamtschule, Apfelstraße, 33611 Bielefeld: Ergebnisse chemischer Untersuchungen an Bodenluftproben, Erdbaulabor Dr. F. Krause, Münster, 15.02.2022.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass unbenommen von den vorliegenden Erkenntnissen nach Landesbodenschutzgesetz die Verpflichtung besteht, bei Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen etc. auftauchende Anhaltspunkte für mögliche Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (hier: Umweltamt der Stadt Bielefeld).

Konkrete Hinweise auf eine **Kampfmittelbelastung** liegen nach Mitteilung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Westfalen-Lippe auf Basis einer durchgeführten der Luftbildauswertung nicht vor. Da Kampfmittelfunde grundsätzlich nie vollständig ausgeschlossen werden können, sind Tiefbauarbeiten mit gebotener Vorsicht auszuführen. Treten verdächtige Gegenstände oder Bodenverfärbungen auf, ist die Arbeit aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen, Polizei (Tel. 0521/5450) oder Feuerwehrleitstelle (Tel. 0521/512301) sind zu benachrichtigen.

6.6 Klimaschutz und Klimaanpassung, Energieeffizienz

Bauleitpläne sollen u. a. den Klimaschutz und die Klimaanpassung fördern. Hierbei bestehen durchaus (Ziel-)Konflikte beider Aufgabenfelder untereinander sowie mit Themen wie Art und Maß der baulichen Nutzung, Verkehr, Wasserwirtschaft, Naturschutz etc., über die im Rahmen der Abwägung zu entscheiden ist.

Im Hinblick auf den überörtlichen Klimaschutz tragen innerstädtische Nachverdichtungsmaßnahmen zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Stadtrandbereich und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf das Stadtklima bei. Das Plangebiet ist bereits vollständig erschlossen und von Bebauung umgeben, für das gesamtstädtische Klima wesentliche Flächen wie Kalt- und/oder Frischluftentstehungsgebiete, Durchlüftungsleitbahnen u. Ä. werden von der Planung nicht erfasst und gleichzeitig im Stadtrandbereich geschont. Unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Planungsrechts (Schulsport, Parkplatzfläche) und der vergleichsweise untergeordneten Größe kommt der vorliegenden Fläche keine besondere stadtklimatische Funktion zu. Vor dem Hintergrund der angestrebten Innenentwicklungsmaßnahme in dieser sehr gut erschlossenen Lage, in der eine Anbindung an vorhandene Anschlusspunkte des öffentlichen Straßennetzes ebenso gegeben ist wie die Anschlussmöglichkeiten an die Ver- und Entsorgungsnetze, ist auch die Errichtung grundlegender neuer verkehrlicher und/oder technischer Infrastrukturen nicht erforderlich. Die bestehenden Nutzungsmöglichkeiten von Angeboten des ÖPNV sowie die optimierenden Maßnahmen zur Einbindung des Plangebiets in das umliegende Fuß- und Radwegenetz unterstützen eine nachhaltige Mobilität und leisten damit einen Beitrag zur CO_2-Reduzierung. In der Gesamtbetrachtung werden wesentliche Auswirkungen der vorliegenden Planung auf das gesamtstädtische Klima insgesamt nicht erwartet. Die klimatischen Auswirkungen bleiben auf das Plangebiet und sein engeres Umfeld begrenzt.

Gerade bei Innenentwicklungsmaßnahmen sind lokalklimatische Veränderungen infolge weiterer Versiegelung bzw. baulicher Verdichtung, des Verlusts innerstädtischer Freiflächen mit gewissen klimatischen Ausgleichsfunktionen für das benachbarte Umfeld etc. nicht auszuschließen. Dies trifft auch auf die vorliegende Überplanung des bestehenden Sportplatzes und einer Freifläche mit Grünflächencharakter zu. Die Planungshinweiskarte des Klimaanpassungskonzepts der Stadt Bielefeld weist für den Planbereich – abweichend von der seit vielen Jahren bestehenden planungsrechtlichen Sicherung der Fläche für ein Hallenbad (FNP) bzw. für eine Schulsportfläche und Stellplatzanlage (Bebauungsplan) – eine Frei- und Grünfläche mit 1. Schutzpriorität aus. Hinsichtlich dieses Zielkonflikts überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Schulneubaus, hierzu wird auf die Beschlusslage zur Standortentscheidung von 2018 verwiesen.

Die hiermit aufgrund der nur begrenzt verfügbaren Fläche verbundene nahezu vollständige Inanspruchnahme der Plangebietsfläche durch das Bauvorhaben selbst und die begleitenden

Erschließungsmaßnahmen ist aus Sicht der Stadt nicht zu vermeiden. Negative Auswirkungen auf die umliegend benachbarten auch wohngenutzten Grundstücke können unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan sowie den nachgelagerten Objekt- und Freiraumplanungen auch im Sinne der Klimaanpassung vorgesehenen Maßnahmen aber insgesamt vermieden werden. Zu nennen sind diesbezüglich v. a. die verschiedenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Begrünung und dem integrierten Regenwassermanagement des Schulstandorts (randlicher Gehölzerhalt, Baumpflanzungen im Schulfreibereich, Dachbegrünung, Retentionsmaßnahmen für Niederschlagswasser – s. Kapitel 5.7, 5.9), die mindernd hinsichtlich möglicher Überwärmungseffekte wirken (z. B. Kühlungseffekte und Beschattung, Schutz vor sommerlicher Hitze und Wärmedämmung im Winter innerhalb des Gebäudes). Die im Bereich der Schulfreiflächen zu berücksichtigenden Retentionsdächer sichern eine Zurückhaltung des Regenwassers auf der Fläche und unterstützen damit Verdunstungseffekte, zudem kann das Regenwasser nachhaltig der Bepflanzung zur Verfügung stehen.

Im Zusammenhang mit der Zielsetzung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung übernimmt der Einsatz erneuerbarer Energien eine wichtige Rolle. Dies kann z. T. durch die Förderung von erneuerbaren Energien im Rahmen der Bauleitplanung unterstützt werden. Vorliegend hat sich die Stadt Bielefeld jedoch u. a. vor dem Hintergrund der ohnehin zu erfüllenden Anforderungen im Zusammenhang mit der angestrebten Nachhaltigkeitszertifizierung (s. Kapitel 4.2) dazu entschieden, keine entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan zu treffen. Darüber hinaus wird für eine bestmögliche nachhaltige Energienutzung eine entsprechende Flexibilität im Rahmen der Umsetzung auch angesichts der dynamischen Entwicklungen im Bereich der erneuerbaren Energie-/Wärmetechniken sowie der hierauf basierenden gesetzlichen Regelungen für erforderlich angesehen.

Festzuhalten ist, dass die vorliegend flexibel gehaltenen Festsetzungen mit Blick auf die Sicherstellung aller schulbezogenen Anforderungen auf der begrenzt verfügbaren Fläche grundsätzlich Spielräume belassen, insbesondere für eine solarenergetisch optimierte Anordnung und Ausrichtung des Schulgebäudes. Die auf dem politisch beschlossenen Wettbewerbsergebnis basierende Projektplanung sieht u. a. eine teilweise Belegung der Dachflächen mit PV-Modulen vor. Vorrangig sollen jedoch aus Gründen des Versiegelungsausgleichs in Verbindung mit Maßnahmen der Klimaanpassung die geneigten Dachflächenbereiche einer Dachbegrünung vorbehalten werden (s. Kapitel 5.9). Vorliegend ebenfalls stärker gewichtet wird die Bepflanzung mit auch größeren Bäumen auf hierfür geeigneten Teilbereichen, so dass Verschattungen von bspw. ebenfalls potenziell für eine solarenergetische Nutzung geeigneten Fassadenbereichen nicht ausgeschlossen werden können.

Hinsichtlich der Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes erneuerbarer Energien im Zusammenhang mit der Wärmeversorgung wird auf Kapitel 5.7 verwiesen. Eine kombinierte Nutzung der geplanten Wärmepumpen mit PV-Anlagen wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. Nach bisherigem Stand der Vorhabenplanung sieht die energetische Gesamtkonzeption darüber hinaus vor, die auf dem außerhalb des Plangebiets liegenden Südgrundstück geplante PV-Anlage so zu dimensionieren, dass mehr Strom erzeugt werden kann als verbraucht wird. Da eine Speicherung der überschüssigen Energie weder räumlich noch wirtschaftlich umsetzbar ist, soll der Überschuss ins öffentliche Netz eingespeist werden.

Hingewiesen wird darauf, dass unbenommen von der vorliegenden Planung die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) im Rahmen der Umsetzung zu beachten sind.

7. Umsetzung der Bauleitplanung

7.1 Bodenordnung

Die Flächen befinden sich in städtischem Besitz, bodenordnende Maßnahmen zur Neuordnung der Grundstücksverhältnisse sind im Plangebiet nicht notwendig.

7.2 Flächenbilanz

Geplante Nutzungen	**Flächengröße***
Gemeinbedarfsfläche Schule sowie kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen	1,20 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	0,19 ha
Öffentlicher Fuß-/Radweg	0,03 ha
Öffentliche Grünfläche, Verkehrsgrün/Stadtbahnfreihaltefläche	0,18 ha
Gesamtfläche Plangebiet ca.	**1,60 ha**

* Werte gerundet gemäß Plankarte im Maßstab 1:500

7.3 Finanzielle Auswirkungen

Die Neuaufstellung des Bebauungsplans wird durch ein externes Stadtplanungsbüro unter fachlicher Begleitung durch die Stadt Bielefeld bearbeitet. Die hiermit verbundenen Kosten einschließlich erforderlicher Gutachten werden durch die Stadt Bielefeld übernommen.

7.4 Auswirkungen auf bestehende Rechtverhältnisse

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße Ecke Apfelstraße“ werden die für den Geltungsbereich bisherigen verbindlichen Festsetzungen des Ursprungsplans Nr. II/2/19.03 „Kleinbahnhof Schildesche“ in seiner rechtsgültigen Fassung insgesamt durch die selbstständig zu bewertende Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. II/2/19.07 überlagert. Diese Verdrängungsfunktion soll jedoch keine Aufhebung bewirken, das heißt, dass im Falle einer Unwirksamkeit des neuen Bebauungsplans das bisherige Planungsrecht „wieder auflebt“.

7.5 Verfahrensart und Verfahrensablauf

Die vorliegende Planung dient der **Innenentwicklung und Nachverdichtung** im Siedlungszusammenhang. Die Plangebietsfläche ist bereits durch allseits umliegende Bebauung vorgeprägt. Mit einer Gesamtgröße von ca. 1,6 ha sind die Anforderungen des § 13a BauGB an die maximale Größe der zulässigen Grundfläche erfüllt. Die vorliegende Änderungsplanung dient auch nicht der Vorbereitung eines UVP-pflichtigen Vorhabens, es liegen zudem keine Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten oder bzgl. Pflichten zur Vermeidung etc. der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 BImSchG vor. Das **beschleunigte Verfahren gemäß § 13a BauGB** kommt daher zur Anwendung.

Die Beschlüsse zur **Einleitung des Bauleitplanverfahrens** sowie zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß BauGB wurden nach Vorberatung in der Bezirksvertretung Mitte am 06.05.2021 in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 18.05.2021 gefasst.

Die **frühzeitigen Beteiligungsschritte** gemäß § 13a (3) BauGB sowie gemäß § 13a BauGB i. V. m. § 4 (1) BauGB erfolgten im Zeitraum Juli–September 2021.

8. Vorliegende Gutachten

Folgende Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen etc. sind der Begründung/Abwägung im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens bislang zugrunde gelegt worden:

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße/Ecke Apfelstraße“ der Stadt Bielefeld, Bertram Mestermann/Büro für Landschaftsplanung, Warstein-Hirschberg, Januar 2021
- Schalltechnisches Gutachten im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. II/2/19.07 „Neubau Gesamtschule Schildesche Westerfeldstraße / Ecke Apfelstraße“ der Stadt Bielefeld, AKUS GmbH, Bielefeld, 13.04.2022 mit ergänzenden Berechnungen, Schreiben vom 02.06.2022
  (Hinweis: Im Schallgutachten wird der Untersuchungsbereich auf Basis des Wettbewerbsgebiets der Teilfläche Nord abgegrenzt und weicht daher teilweise vom Geltungsbereich des Bebauungsplans ab; dies hat keinen Einfluss auf die Anwendbarkeit der gutachterlichen Ergebnisse)
- Neu- und Umbau Martin-Niemöller-Gesamtschule, Apfelstraße, 33611 Bielefeld: Ergebnisse chemischer Untersuchungen an Bodenluftproben, Erdbaulabor Dr. F. Krause, Münster, 15.02.2022
- Verkehrsuntersuchung zum Neubau der Martin-Niemöller-Gesamtschule (MNGes) im Stadtteil Bielefeld-Schildesche, Röver Ingenieurgesellschaft mbH, Gütersloh, Oktober 2021 und Fortschreibung dieser Verkehrsuntersuchung, November 2022/ergänzt Juni 2023

Bielefeld, im August 2023

In Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld, Bauamt 600.31

Tischmann Loh & Partner
Stadtplaner PartGmbB,
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück
Fon 05242 5509-0, Fax 05242 5509-29
buero@stadtplanung-tl.de