

Begründung zum Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“



Verfahrenschritt:
Satzungsbeschluss

Stand: 10.05.2007

Erstellt vom
Stadtplanungsamt Paderborn

INHALTSVERZEICHNIS

I. Begründung

1. Planungsanlass

2. Geltungsbereich

3. Flächennutzungsplan

3.1 Darstellungen im aktuellen Flächennutzungsplan

3.2 Darstellungen in der 101. Änderung des Flächennutzungsplanes

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1 Darstellung in der Gebietsentwicklungs- bzw. Regionalplanung

4.2 Darstellung im Landschaftsplan

4.2.1 Ziele des Landschaftsplanes

4.2.2 Festsetzungen des Landschaftsplanes

4.3 Biotop

4.4 Überschwemmungsgebiet

5. Planungsrechtliche Entwicklung des Umfeldes

6. Räumliche Ausgangssituation

7. Bedarfsermittlung und Standortalternativen für das Stadion

8. Städtebauliche Zielsetzungen

9. Verkehrsuntersuchung

9.1 Verkehrserzeugung und ruhender Verkehr

9.2 Erschließung

9.3 Rad- und Fußwegverbindungen

9.4 ÖPNV

9.4.1 Bestehendes ÖPNV-System

9.4.2 Erweitertes ÖPNV-System

9.4.2.1 Anbindung Stadion an das städtische Nahverkehrsnetz

9.4.2.2 P+R-Shuttlevverkehr Mönkeloh

9.5 Rettungswege

9.6 Maßnahmen im Netz

9.6.1 P+R-Shuttlevverkehr im Industriegebiet Mönkeloh

9.6.2 Signalisierung AS Elsen

9.6.3 Wegweisung

9.6.4 Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung im Umfeld

9.6.5 Erreichbarkeit bestehender Wohngebäude und Betriebe

9.7 Fazit verkehrlicher Belange

10. Planungsrechtliche Festsetzungen

10.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

10.1.1 SO₁-Gebiet Zentralstadion

10.1.2 Aufschiebende Bedingung

- 10.1.3 SO₂-Gebiet Parkhaus/Stellplatzanlagen
- 10.1.4 SO₃ ruhender Verkehr
- 10.1.5 Planungsrechtliche Festsetzungen für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes
- 10.2 Straßenverkehrsflächen
 - 10.2.1 Straßenverkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
- 10.3 Grünflächen
- 10.4 Ver- und Entsorgung
- 10.5 Trassensicherung, Geh- und Fahrrechte
- 10.6 Denkmal- und Bodendenkmalpflege
- 10.7 Altlasten
- 10.8 Lärmschutz
 - 10.8.1 Allgemeine schalltechnische Belange
 - 10.8.2 Schalltechnische Belange des Fußballstadions
- 10.9 Lichtimmissionen

11. Baugestalterische Festsetzungen

12. Belange von Natur und Landschaft

- 12.1 Grünflächengestaltung
- 12.2 Bodenschutz
- 12.3 Flächenbilanz
- 12.4 Kompensationsmaßnahmen
- 12.5 Zuordnung und Beschreibung der Maßnahmen
- 12.6 Grünordnung im Plangebiet
- 12.7 Konsequenzen aus dem Umweltbericht

13. Städtebaulicher Vertrag

14. Kosten

15. Monitoring

16. Fazit

II. Umweltbericht als separater Teil der Begründung

Anlagen:

1. Verkehrsuntersuchung Schnüll Haller und Partner vom Oktober 2006
2. Schallschutzgutachten vom 24.11.2004
3. Schallschutzgutachten vom 19.10.2006
4. Stellungnahme und Gefährdungsabschätzung zu Lichtimmissionen vom Juli 2006
5. Artenschutzrechtliche Stellungnahme zu Verboten gem. § 42 Abs. 1 BNatSchG v. Juli 2006

I. Begründung

1. Planungsanlass

Am 30.03.2006 fasste der Rat der Stadt Paderborn den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ und den Beschluss zur 101. Änderung des Flächennutzungsplanes, um die im Masterplan „Almeaue-Hoppenhof“ erarbeiteten Zielsetzungen zur städtebaulichen Entwicklung des Quartiers westlich der Kernstadt von Paderborn planungsrechtlich umzusetzen. Wesentlicher Bestandteil dieser Bauleitpläne sind modifizierte Festsetzungen zur Lösung der Stellplatz- und Erschließungsfragen für den Weiterbau des Stadions, die Ausweisung eines neuen Standortes für das geplante Multifunktionszentrum sowie ein zusätzliches Angebot für weitere Gewerbegrundstücke im Umfeld bereits vorhandener Betriebe.

In dem parallel zur Bauleitplanung eingeleiteten Umlegungsverfahren wurde zwischenzeitlich deutlich, dass der erforderliche Grunderwerb zur Realisierung des Gesamtkonzeptes, insbesondere der Flächen zum Ausbau der Haupterschließungsachse „Stadionallee“ kurzfristig noch nicht realisierbar ist.

Da jedoch aktuell die zwischen Stadion und B 1 gelegenen Flächen vollständig von der Stadt Paderborn erworben werden konnten, fasste der Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt am 02.11.2006 den Beschluss, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. SN 260 zunächst auf die der Stadt zurzeit verfügbaren Flächen im direkten Stadionumfeld wie auch weiter östlich beiderseits der Straße Stedener Feld zu reduzieren, um nicht auf andere private Grundstückseigentümer angewiesen zu sein.

Mit diesem aus dem Masterplan entwickelten Bebauungsplan sollen zunächst nur die Stadionbelange planungsrechtlich gesichert werden. Zu einem späteren Zeitpunkt können in einem weiteren Bebauungsplanverfahren unter Berücksichtigung der derzeitigen Planung weitere Ziele des Masterplanes behandelt werden.

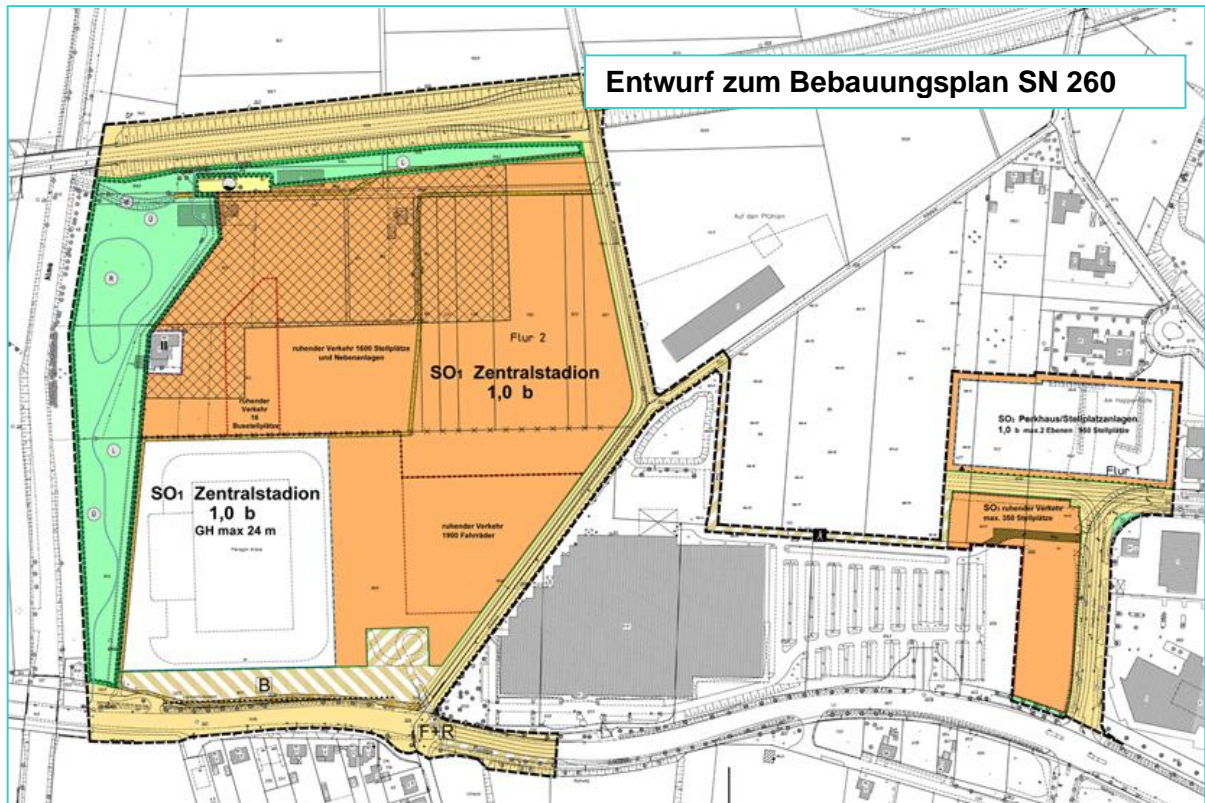
Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und Träger öffentliche Belange fand in der Zeit vom 07. November 2006 bis 21. November 2006 statt. In der Zeit vom 27.03.2007 bis 27.04.2007 erfolgte die Offenlage des Bebauungsplanes zeitgleich mit der 101. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren.

2. Geltungsbereich

Der ca. 22 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich nordwestlich der Kernstadt von Paderborn zwischen den einwohnerstärksten Stadtteilen Elsen und Schloß Neuhaus und wird begrenzt durch:

- Paderborner Straße
- Alme
- Bundesstraße 1/Im Quinhagen
- Stedener Feld
- Almeaue

Der Geltungsbereich liegt vollständig in den Fluren 1 und 2, Gemarkung Schloß Neuhaus. Maßgebend ist die Planzeichnung im Maßstab 1:1.000



3. Flächennutzungsplan (FNP)

3.1 Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan



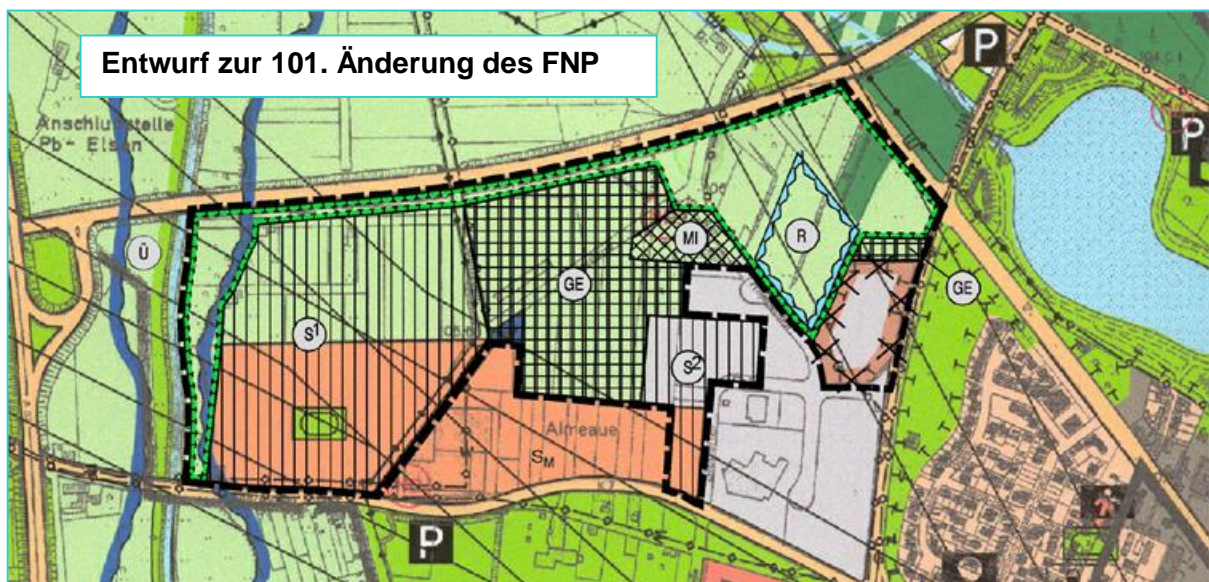
Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Paderborn, Stand Juli 2005, sind die für eine Erweiterung des Siedlungsbereichs als Sondergebiet vorgesehenen Flächen nördlich des

Stadions als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Eine weiter östlich am Stedener Feld gelegene Fläche, für die ebenfalls eine SO-Darstellung geplant ist, stellt der FNP zurzeit als Gewerbliche Baufläche dar.

Parallel zum Flussbett der Alme werden die Flächen für die Landwirtschaft mit dem Überschwemmungsbereich der Alme überlagert. Die innerhalb des Geltungsbereiches entlang der Paderborner Straße dargestellte Gasversorgungsleitung hat unverändert Bestand. Sie liegt innerhalb der Straßenverkehrsfläche und hat somit keine weiteren Auswirkungen auf die neuen Vorhaben. Eine weitere Leitungstrasse, die bislang innerhalb des Baukörpers des großflächigen Möbeleinzelhandels in Nord-Süd-Richtung dargestellt ist, wurde bereits in die Straße Almeaue verlegt. Die dargestellten Richtfunktrassen werden aufgrund der begrenzten Höhe der durch die Planänderung vorgesehenen Nutzungen nicht in ihrer Funktion beeinträchtigt.

Die planungsrechtliche Abstimmung der Bauleitpläne wird im Rahmen der 101. Änderung des Flächennutzungsplanes hergestellt.

3.2 Darstellungen in der 101. Änderung des Flächennutzungsplanes



Mit der 101. Änderung des Flächennutzungsplanes sollen im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB die Zielsetzungen zur städtebaulichen Entwicklung des Quartiers zwischen Alme, Bundesstraße 1, Münsterstraße, Heinz-Nixdorf-Ring und Paderborner Straße neu definiert werden.

Grundlage der künftigen Nutzungsbestimmung ist ein von der Stadt Paderborn erarbeiteter Masterplan, der neben der Lösung der Stellplatz- und Erschließungsfragen zur Fortführung des Stadionneubaus auch ein zusätzliches Flächenangebot zur Neuausweisung weiterer wohnstandortnaher Gewerbeflächen im Umfeld der bereits vorhandenen Betriebe aufzeigt. Gleichzeitig wird das Quartier aufgrund der besonderen Lage, der leistungsfähigen Erschließung und des großen Stellplatzpotentials als Standort eines neuen Messe- und Veranstaltungszentrums für das Oberzentrum Paderborn vorgeschlagen. Mit den genannten Zielsetzungen leitete die Stadt Paderborn das Bebauungsplanverfahren Nr. SN 260 für das Gebiet „Almeaue-Hoppenhof“ als Gesamt-Bebauungsplan sowie die 101. FNP-Änderung für das Quartier ein. Entsprechende Aufstellungs- und Änderungsbeschlüsse wurden vom Rat der Stadt am 30.03.2006 gefasst.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde deutlich, dass der für die Realisierung des Gesamtkomplexes erforderliche Grunderwerb erst mittelfristig möglich ist. Aufgrund der komplexen Gesamtproblematik und zwecks kurzfristiger Fortführung des Stadionneubaus wird deshalb der Bebauungsplan Nr. SN 260 zunächst auf die für den Stadionneubau erforderlichen Flächen einschließlich der dazu notwendigen Stellplätze und Verkehrsanlagen/Verkehrsflächen beschränkt. Gleichwohl bleibt die Gesamtzielsetzung des Masterplanes bestehen und soll zu einem späteren Zeitpunkt planungsrechtlich umgesetzt werden. Aus den aufgezeigten städtebaulichen Zielen für den Änderungsbereich resultieren folgende geänderte Darstellungen im FNP:

„S¹“ Sonderbaufläche „Zentralstadion, sonstige sportliche Anlagen, Messe- u. Veranstaltungszentrum“



Wesentlicher Änderungspunkt der 101. Änderung des FNP ist die Darstellung einer Sonderbaufläche ‚Zentralstadion, sonstige sportliche Anlagen, Messe- und Veranstaltungseinrichtungen‘ zwischen dem bereits im wirksamen FNP dargestellten Zentralstadion und der B 1 im Norden (nördlicher Teil des S¹). Diese Flächen sind im Flächennutzungsplan bisher als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

Um im Bebauungsplan die geplanten Stellplätze dem Stadion zuordnen zu können, empfiehlt es sich, den gesamten Bereich zwischen Paderborner Straße und B 1 als zusammenhängende Sonderbaufläche ‚Zentralstadion, sonstige sportliche Anlagen, Messe- und Veranstaltungseinrichtungen‘

festzusetzen. Aus diesem Grund wird in der FNP-Änderung die Zweckbestimmung der Sonderbaufläche ‚Zentralstadion‘ auch im südlichen Teil entsprechend ergänzt.

„S²“ Sonderbaufläche „Sonderbaufläche für den ruhenden Verkehr“



Der als Sonderbaufläche S² vorgesehene Bereich ist im wirksamen Flächenutzungsplan bereits als Gewerbegebiet dargestellt. Das Entwicklungskonzept zur Fortführung des Stadionbaus sieht im Kurvenbereich des Ste-dener Feldes den Neubau einer Parkpalette bzw. eines Parkhauses für die Sondernutzungen des S¹ (Stadion, sonstige sportliche Einrichtungen und Messe- und Veranstaltungseinrichtungen) vor.

Bereits in ersten Konzepten zur Lösung des Parkraumbedarfs für das Stadionprojekt war die Errichtung eines Parkhauses (Parkhaus Ost) an dem mit S² bezeichneten Standort vorgesehen. In Gesprächen mit den benachbarten Gewerbetreibenden wurde

jedoch Widerstand gegen ein reines Parkhaus an dieser Stelle deutlich. Das jetzt vorliegende Entwurfskonzept sieht lediglich zwei Parkebenen vor, deren Konstruktion sich das nach Westen fallende Gelände zu Nutze macht. So könnte die obere Ebene bündig mit dem an der Ostgrenze vorhandenen Geländeniveau abschließen und die zweite Ebene in diesem Bereich vollständig unterhalb des Geländes angeordnet werden. Der Gesamtkomplex lässt sich damit harmonisch in die Umgebung einfügen. In Anpassung an das städtebauliche Ziel wird für den Bereich S² eine „Sonderbaufläche für den ruhenden Verkehr“ vorgesehen.

4. Übergeordnete Vorgaben

4.1 Darstellung in der Gebietsentwicklungs- bzw. Regionalplanung

In der genehmigten Fassung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) für den Oberbereich Paderborn der Bezirksregierung in Detmold aus dem Jahr 1995 gliedern sich der künftige Planbereich und das unmittelbare Umfeld in Wohnsiedlungsfläche und einen flächenmäßig größeren Agrar- und Erholungsbereich. Letzterer ist parallel zum Gewässerverlauf der Alme als „Bereich für den Schutz der Landschaft“ und „Bereich für die Wasserwirtschaft - hier Zweckbestimmung Überschwemmungsbereich - überlagert.

Der parallel zur Paderborner Straße dargestellte Wohnsiedlungsbereich erweitert die bereits bestehende bandartige Siedlungszone parallel zum Heinz-Nixdorf-Ring und ist als Wohnsiedlungsbereich mittlerer Dichte dargestellt.

Im Rahmen des Verfahrens für das Stadionprojekt, mit dem das bereits bestehende Siedlungsband eine weitere Verlängerung erfährt, ist in Gesprächen mit der Bezirksregierung deutlich geworden, dass für dieses Projekt keine förmliche Änderung des Gebietsentwicklungsplanes erforderlich ist.

Die Zustimmung der Bezirksregierung Detmold vom 20.11.2006 mit dem Az:62.708.06.01-2058 zur veränderten Planung, im Vorgriff auf den zukünftigen Regionalplan, liegt vor.



Für die Fortschreibung des Regionalplanes - früher Gebietsentwicklungsplan GEP - wurde am 13.03.2006 im Regionalrat der Erarbeitungsbeschluss gefasst. Im Bereich des im Entwurf des Regionalplanes dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereichs mit der Zweckbestimmung Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen ist es Stadtentwicklungsziel, neben einem Stadion auch eine Multifunktionshalle oder sonstige sportliche Einrichtungen zu entwickeln.

Der östliche Teil der 101. Änderung des FNP ist im Entwurf des Regionalplanes zur Ergänzung des bereits im vorderen Bereich etablierten Gewerbegebietes sowie der Erweiterung

der IT-Achse parallel zur Paderborner Straße als GIB-Fläche (Gewerbe und Industrieansiedlungsbereich) dargestellt.

4.2 Darstellung im Landschaftsplan

Der überwiegende Teil des Plangebietes liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Paderborn - Bad Lippspringe aus dem Jahr 1999.

4.2.1 Ziele des Landschaftsplanes



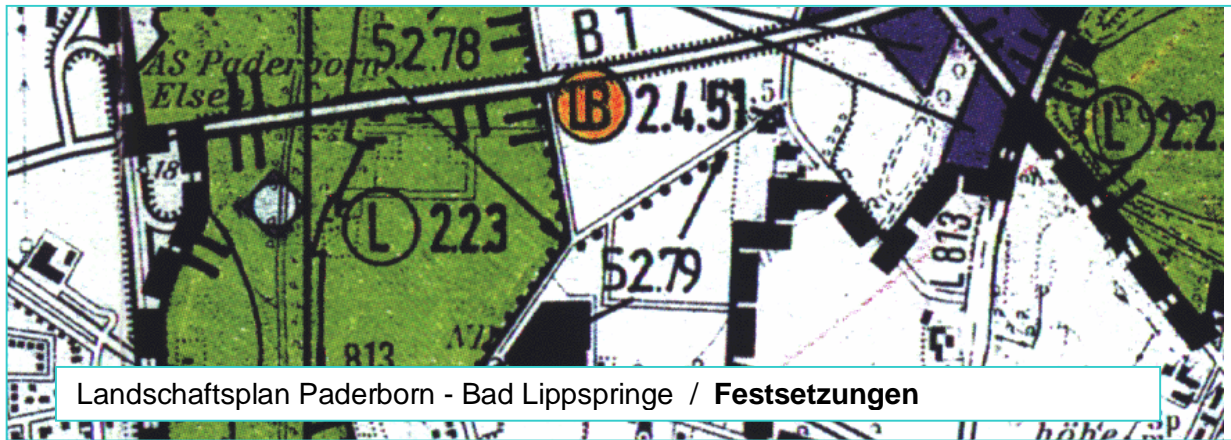
Im Teilplan „Entwicklungsziele“ des rechtsverbindlichen Landschaftsplanes Paderborn - Bad Lippspringe wird für den überwiegenden Teil des Änderungsbereichs das Entwicklungsziel 2 - Anreicherung einer Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen - festgesetzt. Für den Bereich parallel zur Alme gelten die Erhaltung und Entwicklung des Fließgewässers und ihre Auen. Ziel dieser Festsetzungen ist die allgemeine Verbesserung des Lebensraumes für frei lebende Tiere und wildwachsende Pflanzen, um den Naturhaushalt in den verarmten, vorwiegend agrarisch genutzten Teilräumen zu stabilisieren. Gleichzeitig soll der Erholungswert der Landschaft unter Berücksichtigung der lokalklimatischen Gegebenheiten erhöht werden.

4.2.2 Festsetzungen des Landschaftsplanes

Im „Festsetzungsplan“ zum Landschaftsplan sind die zwischen der Autobahn 33 und der Straße Almeaue/Im Quinhagen gelegenen Flächen vollständig als Landschaftsschutzgebiet (LSG 2.2.3 „Fließgewässer und Auen“) festgesetzt. Für diese Flächen wird ein Verbot für Erstaufforstungen im Bereich der Almeaue ausgesprochen. Außerdem dürfen keine Beeinträchtigungen und Beseitigungen von Obstbaumwiesen erfolgen.

Weiterhin werden zur Erhaltung von prägenden Landschaftsteilen sowie gliedernden und belebenden Landschaftselementen in den Festsetzungen des Landschaftsplanes spezielle Gebote wie Festsetzung von Baumgruppen als geschützter Landschaftsbestandteil, Zweckbestimmungen für Brachflächen und Anpflanzung von Feldgehölzen, Ufergehölzen, Hecken, Alleen etc. bestimmt:

- 2.4.51 Baumgruppe am Stadionplatz Almeaue
- 3.2.13 Brachflächen mit Pflegebestimmung
- 5.2.78 Pflanzgebot standortgerechter Bäume entlang des Quinhagen
- 5.2.79 Pflanzgebot standortgerechter Bäume entlang der Almeaue



Ausdrücklich ist im Landschaftsplan vermerkt, dass unabhängig von der Einordnung in die Entwicklungsziele für die bauliche Inanspruchnahme weiterhin die Vorgaben des Gebietsentwicklungsplanes maßgebend bleiben.

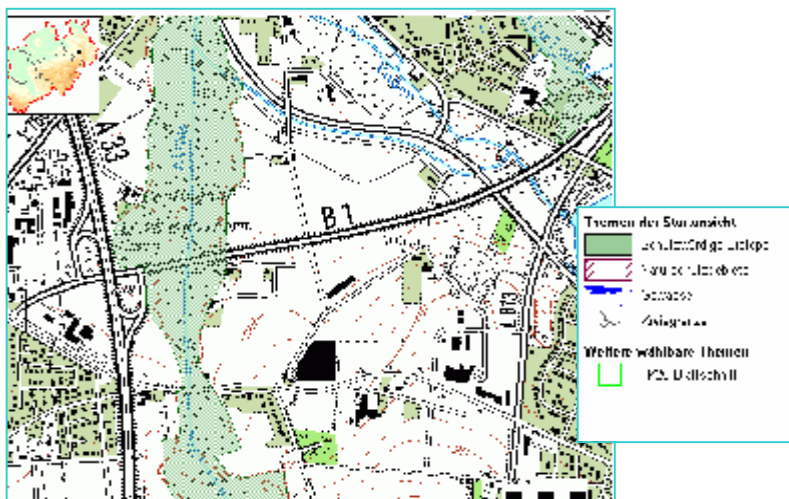
Durch die im geplanten Sondergebiet und auf den Gewerbeflächen durchgeführten Nutzungen werden in erster Linie die Schutzgüter Mensch, Fauna, Flora, Landschaft und Wasser betroffen. Die sich unterschiedlich auf die Schutzgüter auswirkenden Immissionen werden im Einzelnen in der Umweltprüfung untersucht und bewertet (s. a. Umweltbericht).

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden durch die zuständige untere Landschaftsbehörde künftig baulich genutzte Flächen aus dem Landschaftsschutzgebiet entlassen (s.a. Punkt 10.3). Durch die Bauleitplanverfahren der 92. FNP-Änderung und den im Parallelverfahren durchgeführten Bebauungsplan Nr. SN 250 ist der Bereich der heutigen Stadionfläche bereits aus dem Landschaftsschutzgebiet entlassen.

4.3 Biotope

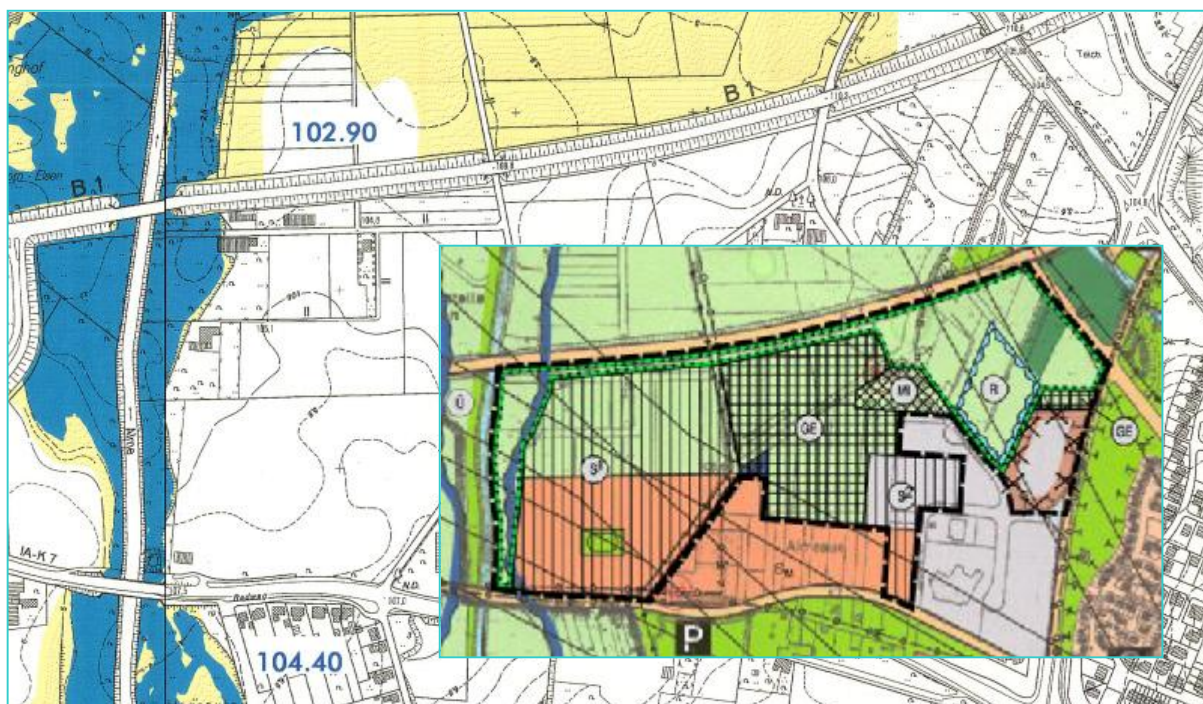
Das Biotopkataster NRW weist die Almeaue zwischen Wewer und Schloß Neuhaus als schutzwürdiges Biotop aus (Kataster-Nr. BK 4218-025).

In der Erfassung der Biotope gemäß § 62 Landschaftsgesetz wird die Alme zwischen Paderborner Straße und Münsterstraße als 62er Biotop eingestuft (Natura 2000 Nr. GB-4218-201).



4.4 Überschwemmungsgebiet

Auf Basis des 2005 novellierten Wasserrechts ist das Überschwemmungsgebiet der Alme vom Staatlichen Amt für Umwelt und Arbeitsschutz neu aufgestellt worden. Das mit Verordnung vom 06.02.2006 neu festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Alme ist nachrichtlich im FNP dargestellt.



5. Planungsrechtliche Entwicklung des Umfeldes

Die gewerbliche Besiedlung nördlich der Paderborner Straße und westlich des Heinz-Nixdorf-Rings begann 1994 auf Grundlage des damaligen Gebietsentwicklungsplanes (GEP 1995) mit der Einleitung der 31. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Paderborn und der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. SN 189 A für das Gebiet „Gewerbepark Am Hoppenhof“. Vorgesehen waren zunächst Flächen in der Größenordnung von ca. 9 ha zur Ansiedlung neuer Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe. Bereits vier Jahre nach Rechtskraft der ersten Bauleitpläne folgte mit der I. Änderung des Bebauungsplanes Nr. SN 189 A und der 78. Anpassung des Flächennutzungsplanes der nächste Erweiterungsschritt.

Im gleichen Maße prägend für den Untersuchungsraum ist auch der weiter westlich an der Straße Almeaue gelegene großflächige Möbeleinzelhandelsbetrieb „Finke“, der sich in den vergangenen Jahren aus einem örtlichen Einzelhandelsgeschäft zu einem Einrichtungshaus von überregionaler Bedeutung entwickelte. Hierzu wurde im Jahr 2001 das Bebauungsplanverfahren Nr. SN 189 B eingeleitet, um mit der Ausweisung eines „Sondergebietes für großflächigen Möbeleinzelhandel“ weiteren Expansionswünschen Rechnung zu tragen. Grundlage hierzu war eine im Oktober 1999 erstellte Untersuchung des Prisma Instituts unter dem Titel „Einkaufsstadt Paderborn, Positionsbestimmung für das nächste Jahrzehnt, ein Beitrag zur zukünftigen Stadtentwicklung“, aus der das Fazit gezogen wurde, den Möbelstandort Paderborn weiter zu stärken, Kaufkraftabflüsse in andere Städte zu vermeiden und die Wett-

bewerbsituation für das Oberzentrum Paderborn seiner Funktion entsprechend zu verbessern.

In den Folgejahren wurden die durch die Bauleitplanung eröffneten gewerblichen Baumöglichkeiten zu einem großen Teil realisiert und auch der Möbeleinzelhandelsbetrieb an der Paderborner Straße nutzte das im Bebauungsplan eröffnete Flächenpotential bereits in großem Umfang. Dem unverändert hohen Bedarf an wohnstandortnahen Gewerbeflächen, speziell aus dem Segment Informationsverarbeitender Technologie entsprechend, wurde im Jahr 2005 der Bebauungsplan Nr. SN 254 aufgestellt und die 97. Änderung des FNP`s eingeleitet als weiterer Baustein zur Ergänzung und städtebaulichen Abrundung des gewerblich geprägten Bereiches entlang des Heinz-Nixdorf-Ringes.

Im gleichen Zeitraum erarbeitete die Stadt Paderborn den Bebauungsplan Nr. SN 250 „Zentralstadion“ mit der entsprechenden Flächennutzungsplananpassung, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den seit längerem geplanten Neubau einer Großsportstätte mit hoher Zuschauerkapazität auf Flächen westlich des Möbeleinrichtungshauses Finke zu schaffen. Hiermit wurde seitens der Stadt der außergewöhnlichen Entwicklung des Fußballvereines SC Paderborn 07 Rechnung getragen, der zu dieser Zeit in der Regionalliga Nord des DFB spielte und nach dem damals aktuellen Tabellenstand gute Aussichten zum Aufstieg in die 2. Bundesliga hatte. Der Verein nutzt nach wie vor das im Eigentum der Stadt stehende Hermann-Löns-Stadion, das jedoch aufgrund zahlreicher baulicher Mängel und Sicherheitsdefizite sowie weiterer fehlender Rahmenbedingungen nicht für den Ligaspielbetrieb geeignet war. Demzufolge war es dringend erforderlich, das Hermann-Löns-Stadion oder das Inselbadstadion in Paderborn kurzfristig bundesligatauglich zu ertüchtigen. Hierzu wurden die vorhandenen Spielstätten vom Büro Pätzold & Snowadsky vom 18.02.2003 beurteilt.

Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass eine Aufwertung der vorhandenen Anlagen nur mit erheblichen, kostenintensiven Nachrüstmaßnahmen möglich ist. Dabei war aufgrund der Rahmenbedingungen abzusehen, dass ein weiterer Spielbetrieb nur mit einer Ausnahmegenehmigung der Deutschen Fußball Liga GmbH - DFL - für einen begrenzten Zeitraum und mit eingeschränkter Zuschauerkapazität möglich war. Langfristig waren somit keine Voraussetzungen für Fußball-Spitzensport an den überprüften Standorten gegeben.

Zur Vorbereitung eines Stadionneubaus führte das Stadtplanungsamt bereits im Oktober 2003 eine Standortuntersuchung mit acht bzw. neun Alternativen für ein Zentralstadion durch, in der sowohl die Auflagen der DFL für ein Zweitligastadion wie auch die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes, vorhandener und neu zu schaffender Parkraum, Synergieeffekte im Sinne von Mehrfachnutzungen insbesondere im Bereich der Stellplätze sowie die allgemeinen städtebaulichen Anforderungen beurteilt wurden.

Im Ranking der geprüften Standortalternativen stand letztlich ein Stadionneubau am Standort Almeaue (östlich Ahornsportpark) aufgrund der an diesem Standort gegebenen Synergieeffekte mit dem Ahornsportpark und der voraussichtlich hohen Akzeptanz an erster Stelle vor dem Standort Hoppenhof, westlich des Möbelhauses Finke.

Grundlage für die endgültige Standortwahl und die angeführte Beschlusslage war eine Konzeption, die gemeinsam in verschiedenen Gesprächen mit Vertretern der neu gegründeten Paderborner Stadion Gesellschaft und den zuständigen Behörden erarbeitet wurde. Dabei sollte in Hinblick auf die zu berücksichtigende Stellplatz- und Lärmproblematik und im Hinblick auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den ökonomischen und ökologischen Be-

langen überwiegend auf bereits vorhandene Firmenparkplätze im näheren Umfeld zurückgegriffen werden.

Die Stadt Paderborn erteilte am 29.06.2005 die Baugenehmigung zur Errichtung des Zentralstadions für eine bauliche Gesamtkapazität von 15.300 Zuschauern, wobei jedoch die Besucherzahl vorerst auf 6.000 Zuschauer begrenzt blieb. In einem Verkehrsgutachten eines Ingenieurbüros wurde bestätigt, dass unter Berücksichtigung eines Anteils von ca. 30 % nicht motorisierter Besucher die unmittelbar am Stadion gelegenen ca. 1.100 Stellplätze für die limitierte Zuschauerzahl ausreichen.

Eine Überschreitung dieser Besucherzahl über 6.000 Personen hinaus hätte jeweils im Einzelfall beantragt und genehmigt werden müssen. Hierzu wurde durch die Stadiongesellschaft die schriftliche Erklärung benachbarter Firmen zur Bereitstellung der vorhandenen firmeneigenen Stellflächen eingeholt. Zusätzlich sollten im Bedarfsfall weitere vorhandene Parkplätze durch ein Park+Ride-System mit Bus-Shuttle hinzugezogen werden.

Gegen die erteilte Baugenehmigung reichten mehrere Anlieger aus der Nachbarschaft an der Paderborner Straße beim Verwaltungsgericht (VG) in Minden Klage ein, wobei sich die Klage insbesondere auf eine "mangelnde Parkplatzkapazität" am Stadion, den damit befürchteten "Parksuchverkehr" sowie eine "unzumutbare Lärmbelästigung" stützte.

In erster Instanz entschied das Verwaltungsgericht in Minden am 30.09.2005 im Eilverfahren zum vorläufigen Rechtsschutz gegen die Kläger bei einer weiterhin beschränkten Nutzungskapazität des Stadions von 6.000 Zuschauern. Allerdings müsse bei einer Stadionnutzung von mehr als 6.000 Zuschauern die bereits beschriebene weitere Prüfung in Hinblick auf die zur Verfügung stehenden Parkplätze erfolgen.

In zweiter Instanz wurde durch das Oberverwaltungsgericht (OVG) in Münster am 15.11.2005 dem Antrag der Kläger im Eilverfahren stattgegeben. Das Gericht sah "offensichtliche Mängel" für den Bebauungsplan Nr. SN 250. Wesentlicher Aspekt war dabei, ohne baurechtliche Absicherung und damit jederzeit widerrufbare Bereitschaft von Firmen, ihre Parkplätze bei Spitzenspielen zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich wurde die Funktionsfähigkeit der verkehrlichen Erschließungssituation an der Paderborner Straße bezweifelt und ein erheblicher Parksuchverkehr sowie der von den Fußballfans ausgehende Lärm auf dem Weg zum und vom Stadion als Begründung angeführt.

Das OVG entschied deshalb, dass die erteilte Baugenehmigung zum Vorhaben außer Vollzug zu setzen ist. Dementsprechend wurde durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde auf Antrag der Kläger die bereits über 50 % vollendete Stadionbaustelle mit Verfügung vom 16.11.2005 stillgelegt.

Darüber hinaus wurde beim OVG Münster am 24.11.2005 von den Klägern gegen den Bebauungsplan Nr. SN 250 "Zentralstadion" ein Normenkontrollverfahren eingeleitet. Parallel zu diesen Klagen wurde die Baugenehmigung von weiteren Anliegern aus dem nördlich angrenzenden Bereich des Stadions beim Verwaltungsgericht in Minden beklagt. Mit Urteil vom 24.10.2006 stellte das OVG Münster die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes Nr. SN 250 fest.

6. Räumliche Ausgangssituation

Der Planbereich ist in städtebaulicher Hinsicht geprägt durch die an der Straße Stedener Feld realisierten Betriebe des Gewerbegebietes „Am Hoppenhof“, dem IV-geschossigen Gebäudekomplex des Möbeleinrichtungshauses Finke an der Paderborner Straße sowie das mittlerweile im Rohbau erstellte Zentralstadion „Paragon-Arena“, das den besiedelten Bereich zur Alme hin abschließt.

Östlich an das bestehende Möbeleinrichtungshaus und an seine Parkplätze angrenzend befindet sich eine Brachfläche, die nach Norden, zur Bundesstraße 1 hin, in einen großen, bislang landwirtschaftlich genutzten Freiraum übergeht. Innerhalb dieser Flächen sind an drei Stellen Gebäude anzutreffen: Ummittelbar angrenzend an das Gewerbegebiet besteht am Wegekreuz Hoppenhof/Almeaue eine Gruppe von drei Wohnhäusern mit Nebengebäuden, an der Einmündung Quinhagen/Almeaue liegt der Hofladen eines landwirtschaftlichen Betriebes und nördlich des Stadions zur Alme hin liegen drei ehemalige landwirtschaftliche Hofstellen mit Wohnnutzung und Feldscheunen.

Südlich der Paderborner Straße und östlich des südlichen Teilstücks der Straße „Almeaue“ beherrschen ebenfalls landwirtschaftliche Flächen das Erscheinungsbild, wobei dort entlang der alten Paderborner Straße vier einzelstehende Wohnhäuser anzutreffen sind. Die ursprünglich das Landschaftsbild prägende Ziegelei ist zwischenzeitlich abgerissen, so dass die Fläche als Gewerbebrache wirkt. In Richtung Elsen liegen straßenbegleitend parallel zur Paderborner Straße und zur Straße „Almeaue“ einzeilig mehrere Wohnhäuser, die mit ihren Gärten von weiträumigen Freiraumflächen umgeben sind. Auch nordwestlich und nördlich des Plangebietes sind landwirtschaftlich genutzte Flächen prägend für das Landschaftsbild. Vereinzelt sind Feldscheunen und (ehemalige) landwirtschaftliche Hofstellen mit Wohnnutzungen anzutreffen.

7. Bedarfsermittlung und Standortalternativen für das Stadion

An den Standort für ein neues Zentralstadion werden unterschiedlichste Anforderungen gestellt wie z. B. die Auflagen der DFL - Deutschen Fußball Liga - für ein zweitligataugliches Stadion, die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes und die zur Verfügung stehenden Flächen in der erforderlichen Größenordnung. Reduzierend auf den Flächenverbrauch wirken sich bestimmte Synergieeffekte im Sinne von Mehrfachnutzungen, insbesondere im Bereich der Stellplätze aus. Besonders die letzte Anforderung hat unter dem Aspekt der Kostenreduzierung, aber auch aus Gründen der Nachhaltigkeit einen wichtigen Stellenwert.

Unter den genannten Gesichtspunkten wurden in einer vom Stadtplanungsamt im Oktober 2003 erstellten Standortanalyse acht Alternativstandorte geprüft. Dabei wurden auch Ver- und Entsorgung, Lärmschutz, Ökologie und die städtebaulichen Anforderungen in die Bewertung eingestellt.

Folgende acht bzw. neun Standorte wurden bewertet:

- Südring
- Querweg (Waldstadion)
- Mönkeloh
- Steinbruchweg
- Barkhauser Straße
- Barkhauser Straße (östlich Firma Hella)

- Almeaue (östlich Ahornsportpark)
- Hoppenhof (westlich Möbelhaus Finke)

Zusätzlich wurde anstelle eines Neubaus die Erweiterung des Leichtathletikstadions am Ahorn-Sportpark betrachtet:

Bei der Bewertung und Gegenüberstellung der verschiedenen Standorte wurde letztlich einem Stadionneubau am Standort Almeaue -östlich des Ahornsportparks- gegenüber dem Standort am Hoppenhof westlich des Möbelhauses Finke aufgrund möglicher Synergieeffekte mit dem Ahornsportpark und der voraussichtlich hohen Akzeptanz ein Vorteil eingeräumt. In Gesprächen mit den Eigentümern der Fläche in der Almeaue wurde aber deutlich, dass diese Flächen für die angedachte Nutzung nicht zur Verfügung stehen.

Somit wurde letztlich auch auf besonderen Wunsch des SC Paderborn der Standort Hoppenhof gewählt, auch wenn die Gesichtspunkte Verkehrs-, Landschaftsschutz und Immissionsschutz im Rahmen des jetzt eingeleiteten Bauleitplanverfahrens zu bewältigen sind.

Gleichzeitig ist auch deutlich geworden, dass das Ahornsportpark-Leichtathletikstadion über alle positiven Merkmale des Standortes Almeaue verfügt mit dem Vorteil, dass das Stadion bereits vorhanden ist und nur eine Erweiterung erfahren muss. In Gesprächen mit dem zukünftigen Betreiber wurde deutlich, dass der SC Paderborn kein Interesse an einem kombinierten Fußball-/Leichtathletikstadion hat. Aus diesem Grund wurde von Seiten des Fußballvereins auch eine finanzielle Beteiligung an dem Projekt Ahornsportpark abgelehnt. Darüber hinaus bestehen sporttechnisch erhebliche Konflikte zwischen der gleichzeitigen Nutzung als Leichtathletik- und Fußballstadion.

Unter Wahrung aller Aspekte ist daher abschließend der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. SN 250 als zukünftiger Standort für ein Zentralstadion ausgewählt worden.

8. Städtebauliche Zielsetzungen

Wesentliches Ziel des vorliegenden Bebauungsplanes ist, neben den planungsrechtlichen Festsetzungen für das eigentliche Stadiongebäude, die im Wesentlichen aus dem aufgrund des OVG-Urteils unwirksamen Bebauungsplan Nr. SN 250 übernommen wurden, die Darstellung von „Sonderbauflächen für den ruhenden Verkehr“ zum Nachweis zusätzlicher Stellplätze sowie die Festsetzung eines leistungsgerechten Verkehrssystems sowohl für den Anschluss an das tangierende Straßensystem wie auch die gebietsinterne Erschließung. Besondere Bedeutung hat die vom motorisierten Verkehr getrennte Erreichbarkeit des neuen Sportareals über ausreichend dimensionierte Geh- und Radwegverbindungen sowie leistungsfähige Einrichtungen für den ÖPNV, da gerade der Aspekt der „Funktionsfähigkeit der verkehrlichen Erschließungssituation“ einen hohen Stellenwert im Urteil des Oberverwaltungsgerichts hatte.

Gleichwohl konnten die eigentumsrechtlichen Belange vor dem Hintergrund der noch nicht realisierbaren Stadionallee bisher nicht abschließend geklärt werden. Deshalb wurde mit dem Ingenieurbüro Schnüll Haller & Partner ein renommiertes Fachbüro mit der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens beauftragt, das Grundlage für den weiteren städtebaulichen Entwurf in verkehrlicher Hinsicht werden soll.

9. Verkehrsuntersuchung

9.1 Verkehrserzeugung und ruhender Verkehr

Im Verkehrsgutachten wurde zuerst als Grundlage für alle weiteren Regelungen die Verkehrserzeugung für eine Vollauslastung des Stadions mit 15.300 Besuchern betrachtet. Hierzu wurden für die unterschiedlichen Verkehrsarten folgende Besucheranteile ermittelt:

	Gaststadt		Stadt Paderborn		Umland		Gesamt	
Anteil/ Besucher	20,0 %	3.060	53,3 %	8.155	26,7 %	4.085	100,0%	15.300
	Modal Split	Besucher	Modal Split	Besucher	Modal Split	Besucher	Modal Split	Besucher
Pkw	83,0 %	2.540	68,0 %	5.545	83,0 %	3.391	75,0 %	11.476
Bus	7,0 %	214	0,0 %	0	0,0 %	0	1,4 %	214
ÖPNV	10,0 %	306	7,0 %	571	10,0 %	409	8,4 %	1.285
Rad	0,0 %	0	20,0 %	1.631	7,0 %	286	12,5 %	1.917
zu Fuß	0,0 %	0	5,0 %	408	0,0 %	0	2,7 %	408

Für die ermittelten 11.476 Pkw-Nutzer ergibt sich bei dem anzusetzenden Besetzungsgrad von 2,5 Personen/Fahrzeug ein Stellplatzbedarf von 4.591 Stellplätzen.

Innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanes können nach dem Entwurf ca. 2.900 Stellplätze realisiert werden, wobei in direkten Stadionumfeld 1.600 Stellplätze und im Stedener Feld weitere 1.300 Stellplätze möglich sind. Die genannten Zahlen zeigen auf, dass zusätzlich nach wie vor externe Stellplätze angeboten werden müssen. Hierzu ist ein Bus-Shuttlevverkehr vorgesehen, der einen Park+Ride-Platz im Bereich des Bebauungsplanes Nr. W 223 „Mönkeloh-Süd“ mit einer Kapazität von 1.700 Stellplätzen bedient. Die hierfür erforderlichen Flächen befinden sich vollständig im städtischen Eigentum, sind für einen öffentlichen Shuttleparkplatz planungsrechtlich in einem Industriegebiet abgesichert und können auch für andere Veranstaltungen wie Libori, Frühlingsfest etc. genutzt werden.

Nach Ermittlungen der Gutachter reicht das stadionnahe Parkplatzvolumen bei dem angesetzten Pkw-Anteil von 75 % für rund 9.700 Besucher, eine Größenordnung die für alle Spiele der 2. Bundesliga der Saison 2005/2006 ausreichend gewesen wäre.

(Siehe hierzu Festsetzungen unter lfd. Nr. 10.1.1 SO₁-Gebiet Zentralstadion)

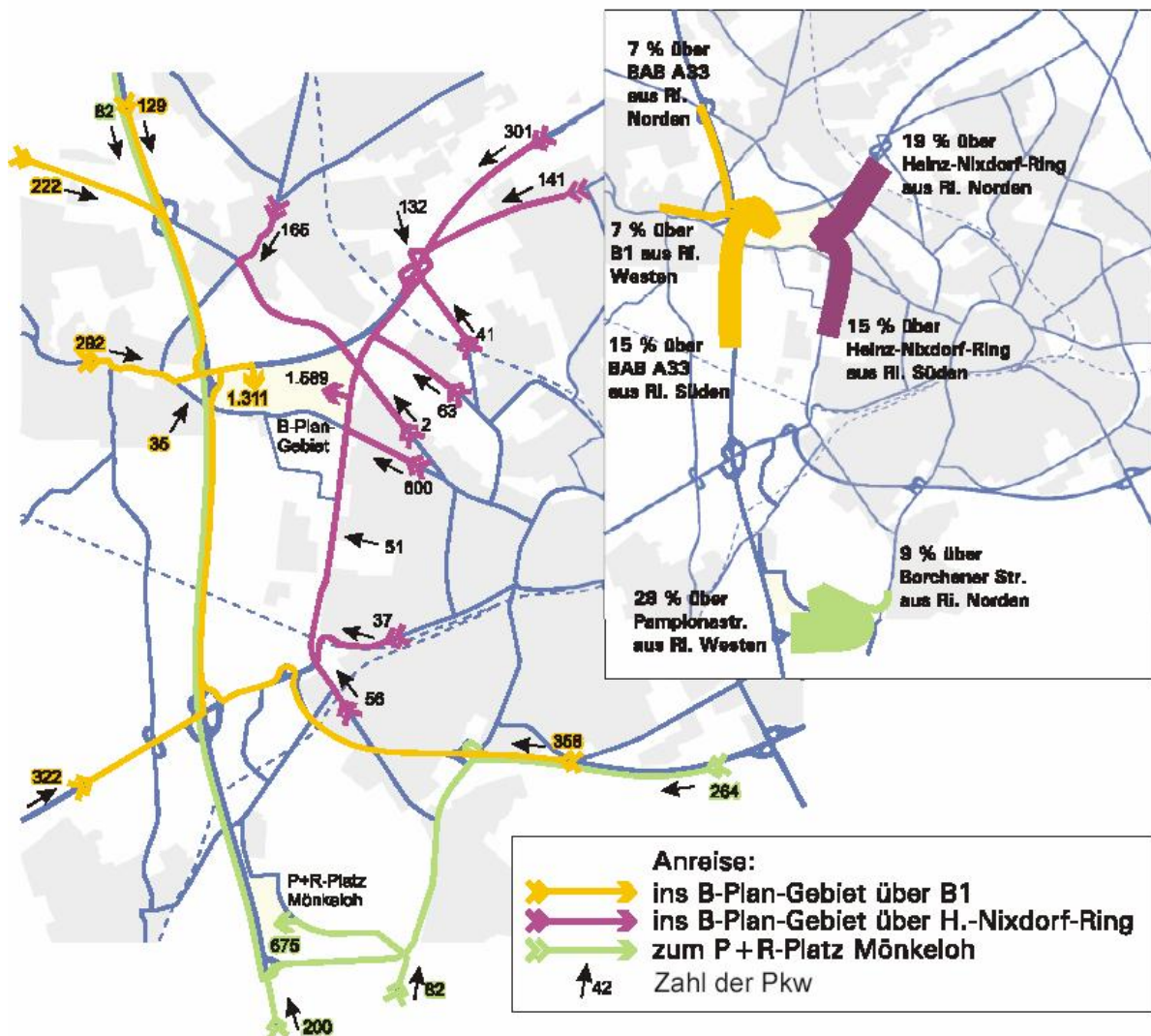
9.2 Erschließung

Entsprechend dem Verkehrsgutachten erfolgt die verkehrliche Anbindung der unmittelbar am Stadion gelegenen 1.600 Stellplätze einschließlich der Fanbusse zu Zeiten des Spielbetriebes im Wesentlichen über die Anbindung an die Bundesstraße 1 mit so genannten „Holländischen Rampen“ und die Straße Im Quinhagen bei einem verkehrlichen Zufluss von ca. 1.300 Kfz/2 h. Nach Empfehlung der Gutachter sollen bei Bedarf weitere 290 Kfz/2 h von Osten her über die Straße Am Hoppenhof zum Stadionbereich zu- und abfahren.

Das von der Paderborner Straße abzweigende nördliche Teilstück der Straße Almeaue sowie die Verbindung nach Schloß Neuhaus über den Quinhagen nördlich der B 1 werden während des Spielbetriebes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt und somit nicht benötigt. Außerhalb des Spielbetriebs bleiben diese Verkehrsverbindungen jedoch unverändert geöffnet.

Die Zufahrt für das neue Parkplatzangebot im östlichen Teil des Änderungsentwurfs erfolgt über den Knotenpunkt Heinz-Nixdorf-Ring/Stedener Feld (geplante Stadionallee). Die Parkie-

rungsanlagen haben eine Kapazität von ca. 1.300 Stellplätzen, die beiderseits des im Bebauungsplan festgesetzten ersten Teilstücks der geplanten Stadionallee vorgesehen sind. Um Überschneidungen des Pkw-Verkehrs mit den anderen Verkehrsarten zu vermeiden, wird auf die Nutzung der Paderborner Straße und die Zufahrten von dort ins B-Plan-Gebiet für die Anreise im Pkw-Verkehr verzichtet. Auch sind für eine Übergangszeit bis zur Realisierung des gesamten Baugebietes kapazitätsabhängig verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, die zur Entlastung der B 1 in Höhe der Anschlussstelle Paderborn-Elsen einen Teil der Fahrzeuge unmittelbar zu den Parkplätzen Stedener Feld - Am Hoppenhof bzw. bei Vollauslastung zu den externen Shuttle-Parkplätzen führen.



Angenommener Anreiseweg bei Vollaustattung des Stadions

Quelle: Gutachten Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller & Partner

Die Gutachter überprüften auf der Grundlage des beschriebenen äußeren und inneren Erschließungskonzepts und den von den Großparkplätzen zu erwartenden Fahrzeugbewegungen die Belastung der Verkehrsknotenpunkte im Umfeld des Plangebietes. Dabei wurden aktuelle Verkehrszählungen zu den für den Spielbetrieb maßgebenden Spitzenstunden

zugrunde gelegt. Die Prognosen belegen, dass bei Umsetzung entsprechender Anpassungsmaßnahmen der Verkehr überwiegend problemlos zu bewältigen ist.

9.3 Rad- und Fußwegverbindungen

Einen hohen Stellenwert hat in der Verkehrsuntersuchung die Erreichbarkeit des neuen Sportareals für Fußgänger und Radfahrer sowie die Entflechtung der Verkehrsarten zur Vermeidung von Konfliktpotential. Da insgesamt bis zu 1.500 Fußgänger und Radfahrer jeweils in der Stunde vor Spielbeginn und nach Spielende die Paderborner Straße queren müssen, wird von den Gutachtern zur planfreien Führung der Bau einer Unter- oder Überführung für die Fußgänger und Radfahrer empfohlen, die aus Richtung Kernstadt und aus Elsen den kombinierten Geh- und Radweg auf der Südseite der Paderborner nutzen. Bis zur Fertigstellung des Brückenbauwerks ist auch eine Regelung durch Ordnungskräfte denkbar.

Alle bereits vorhandenen Wegebeziehungen sind mit der Realisierung des neuen Sportkomplexes leistungsgerecht anzupassen. Zusätzlich ist eine neue Fußwegverbindung zu den im östlichen Planbereich angeordneten Parkplätzen erforderlich. Hierzu werden bereits vorhandene Wegeparzellen in städtischem Eigentum genutzt, die überwiegend parallel zur Trasse der späteren Stadionallee verlaufen.

Durch die günstige Lage des Stadions im Stadtgebiet ist zu erwarten, dass ein erheblicher Anteil der Besucher mit dem Fahrrad zum Stadion fährt. Insgesamt wird entsprechend der Ermittlung der Verkehrserzeugung von etwa 1.900 Fahrrädern ausgegangen. Die Flächen für Fahrradabstellanlagen sollten nahe an den Wegen der äußeren Erschließung für den Radverkehr liegen, so dass nur kurze Wege innerhalb des Bebauungsplangebiets zurückgelegt werden müssen. Außerdem sollten die Fahrradabstellanlagen möglichst nahe an den Eingängen des Stadions liegen, um einen möglichst großen Komfort für den Radverkehr anbieten zu können. Überschneidungen mit den übrigen Verkehrsarten, insbesondere dem Pkw An- und -Abreiseverkehr sollten möglichst vermieden werden.

Deshalb empfehlen die Gutachter die Anlage von ca. 1.900 Fahrradabstellplätzen unmittelbar vor dem Stadion. Im Zusammenhang mit der angestrebten Entflechtung der Verkehrsarten, erforderlichen Brückenrampen und nicht zuletzt einem ausreichend großen Bewegungsraum um das eigentliche Stadiongebäude ergibt sich nach dem Konzept der Gutachter eine völlig veränderte Aufteilung für die bislang überwiegend als Parkplatz vorgesehene Stadionvorfläche.

9.4 ÖPNV

Die Anbindung des Siedlungsbereichs an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist im täglichen Normalbetrieb mit dem bestehenden Netz von fünf innerhalb des Änderungsbereichs verkehrenden Linien und bislang sechs Haltestellen völlig ausreichend.

Anders stellt sich die Situation zu Zeiten des Stadionbetriebs dar, zu denen in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität höhere Taktraten bzw. zusätzliche Linien erforderlich werden. Dabei sind für den ÖPNV grundsätzlich zwei Benutzergruppen zu unterscheiden. Zum einen die Busnutzer aus dem Stadtgebiet und dem näheren und weiteren regionalen Umfeld, zum anderen die auswärtigen Fans der Gastmannschaften, die mit individuellen Fanbussen oder per Bahn anreisen.

9.4.2 Erweitertes ÖPNV-System

9.4.2.1 Anbindung Stadion an das städtische Nahverkehrsnetz

Das Zentralstadion an der Paderborner Straße soll nach den vom Ingenieur-Büro Schnüll-Haller ermittelten Modal Split pro Spiel von ca. 1.285 Besuchern mit dem ÖPNV erreicht werden. Laut Gutachten werden von der ermittelten ÖPNV-Nutzerzahl 40% in der zweiten bis ersten Stunde vor Spielbeginn eintreffen. Dies entspricht ca. 514 Fahrgästen.

In der Stunde unmittelbar vor Spielbeginn sollen 60% der ÖPNV-Nutzer am Stadion eintreffen. Dies entspricht ca. 771 Fahrgästen. Zur Abwicklung dieses Fahrgastvolumens werden bei einer Buskapazität von durchschnittlich 75 Personen (Solowagen) ca. siebzehn Fahrten benötigt.

In der folgenden Darstellung ist beispielhaft die Anbindung und Fahrzeugfrequenz des Busverkehrs, bezogen auf den Sonntag, als Wochentag mit dem geringsten Fahrtenangebot aufgeführt (Übernahme aus dem ÖPNV-Konzept):

ÖPNV-Verkehr zum Stadion:

Die Haltestelle ‚Almeaue‘, an der das Stadion liegt, wird sonntags von den Linien 6 und 68 bedient. Um die Anbindung an den regulären Nahverkehr zu verbessern, sollen zusätzlich die Linien 1, 8, 11 und 24 auf ihrem fahrplanmäßigen Weg Stichfahrten zum Stadion durchführen. Die Stichfahrten werden zwei Stunden vor Spielbeginn durchgeführt. Die nachfolgende Aufstellung zeigt exemplarisch die dann möglichen Ankunftszeiten an der Haltestelle ‚Almeaue‘:

	-> Elsen	-> Paderborn
Linie 6:	13:01	13:02
Linie 68:	13:29	13:36
Linie 8:	13:25	13:04
Linie 1:	12:58	13:33
Linie 11:	13:27	13:04
Linie 24:	12:52	12:41

Allein durch diese im Fahrplan dargestellten Fahrten können pro Stunde im Minimalfall ca. 900 Personen in Richtung Stadion befördert werden. Hiermit sind die Kapazitätsanforderungen von 514 bzw. 771 zu befördernden Personen sowohl für die zweite als auch erste Stunde vor dem Spiel erfüllt.

Die Anbindung an die verschiedenen Stadtteile ist wie folgt gewährleistet:

Linie 1

Fährt nach der Haltestelle ‚An der Kapelle‘ über den Heinz-Nixdorf-Ring und die Paderborner Straße zur Haltestelle ‚Almeaue‘ und danach auf dem gleichen Weg wieder zurück in Richtung Haltestelle ‚Wilhelmshöhe‘.

Anbindung an:

Ortsteil Sennelager und Innenstadtbereich

Linie 8

Fährt ebenfalls nach der Haltestelle ‚An der Kapelle‘ in Richtung Haltestelle ‚Almeaue‘ und bedient danach die Haltestelle ‚Heinz-Nixdorf-Ring‘.

Anbindung an:

Ortsteile Gesseln, Neuenbeken, Benhausen, Nordöstliche Innenstadt

Linie 11

Fährt ebenfalls nach der Haltestelle ‚An der Kapelle‘ über den Heinz-Nixdorf-Ring, Paderborner Straße zur Haltestelle ‚Almeaue‘, danach in Richtung Haltestelle ‚Padersee‘.

Anbindung an:

Ortsteil Schloß Neuhaus, Bereich Thuner Siedlung, Innenstadt

Linie 24

Fährt nach der Bedienung der Haltestelle ‚Barkhauser Str.‘ über den Heinz-Nixdorf-Ring, Paderborner Straße zur Haltestelle ‚Almeaue‘ und fährt danach zur Haltestelle ‚Damaschkestraße‘.

Anbindung an:

Ortsteile Wewer, Dahl, Südöstliche Innenstadt

Linien 6 und 68 (Regelfahrplan)

Anbindung an:

Ortsteile Sande, Elsen, Lieth, Kaukenberg, Schöne Aussicht

Alle aufgeführten Linien bedienen die Haltestellen am Hauptbahnhof. Somit ist auch die Erreichbarkeit des Bahnverkehrs sichergestellt. An der Haltestelle Hauptbahnhof und am Westertor sind zudem Umsteigemöglichkeiten für die Linien 2, 3, 5, 7, gegeben, die nicht zum Stadion umgeleitet werden.

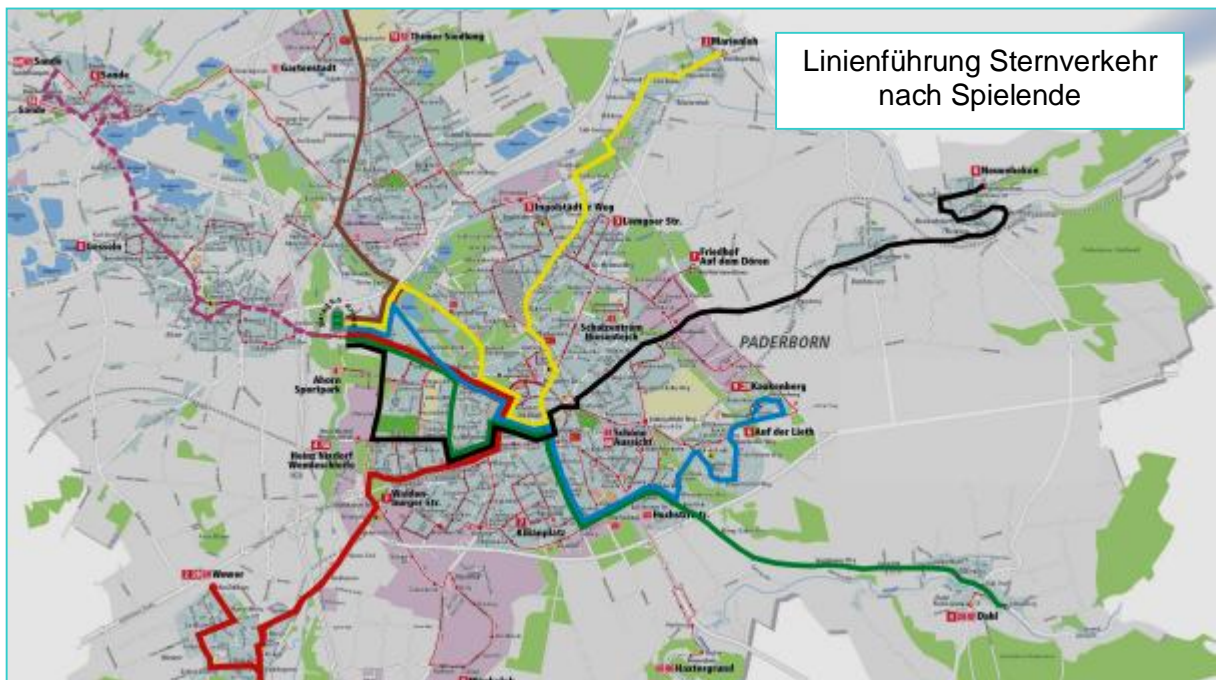
ÖPNV-Verkehr vom Stadion:

Für die Rückfahrt nach dem Spiel müssen laut Gutachten in der ersten Stunde nach Spielende 80 Prozent – dies entspricht ca. 1.030 Personen – vom öffentlichen Personennahverkehr befördert werden. Da nicht davon auszugehen ist, dass die Stadionbesucher längere Wartezeiten in Kauf nehmen wollen, sollen entsprechend der Besucherzahl im Stadion Einsatz-Fahrzeuge direkt von der Haltestelle ‚Almeaue‘ eingesetzt werden, die im Sternverkehr die stadionfernen Ortsteile bedienen.

Dabei konzentriert sich die Linienführung - wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt - auf die Bereiche Schloß Neuhaus, Thuner Siedlung, Sennelager, Wewer, Südoststadt, Dahl, Marienloh, Stadtheide, Neuenbeken, Benhausen, Kaukenberg, Lieth. Auch die Innenstadtbereiche werden im Rahmen der Sternverkehre mitbedient.

Um eine möglichst zügige Abfahrt der ÖPNV-Nutzer aus dem Stadion zu gewährleisten, fahren mit Ausnahme der Linien nach Sennelager und für den Bereich Elsen/Sande zunächst alle Fahrzeuge in Richtung Innenstadt.

Die einzelnen E-Wagen sind zwar bereits richtungweisend beschildert, es besteht aber die Möglichkeit, an einem Haltepunkt im Innenstadtbereich – hierfür bietet sich die Zentralstation an – umzusteigen. Erst danach wechseln die E-Wagen auf die restlichen Linienverläufe. Fahrgäste, die am Stadion in den falschen Bus eingestiegen sind, haben somit noch die Gelegenheit in die richtige Linie umzusteigen.



Für die Sternverkehre werden nur 15-Meter-Wagen bzw. Gelenkbusse eingesetzt, so dass pro Umlauf eine Kapazität von 700 Personen erreicht wird. Das heißt, in der ersten Stunde nach Spielende können maximal 1.400 Personen vom Stadion in die Ortsteile befördert werden.

In der zweiten Stunde nach Spielende stehen die regulären Linien 6 mit Fahrten in Richtung Elsen und Hauptbahnhof sowie die Linie 68 mit Fahrten in Richtung Sande und Schöne Aussicht zur Verfügung, deren Leistungsfähigkeit bei Minimal-Betrachtung 300 Personen, bei Maximal-Betrachtung 400 Personen beträgt. Diese Fahrzeuge haben in der Innenstadt Anschlussmöglichkeiten an die übrigen regulären Linien, womit auch in der zweiten Stunde nach Spielende ein Erreichen aller Stadtteile in Paderborn möglich ist.

Mit 1.700 bzw. 1.800 möglichen Beförderungsfällen werden die Anforderungen lt. Modal Split von 1.285 Personen erfüllt.

9.4.2.2 P+R-Shuttleverkehr Mönkeloh

Anfahrt zum Stadion

Für den Park+Ride-Platz Mönkeloh ist eine Kapazität von 1.700 PKW-Stellplätzen vorgesehen. Bei einem Besetzungsgrad von 2,5 Personen pro PKW entspricht dies einer zu befördernden Gesamtmenge von 4.250 Personen.

Zur Bewältigung dieser Verkehre werden 42 Fahrten notwendig sein. Die Fahrzeuge fahren im 3-Minuten-Takt zwei Stunden vor Spielbeginn ab P+R-Parkplatz Mönkeloh zum Stadion. Bei einer geschätzten Umlaufzeit von 30 Minuten inklusive Einstieg und Ausstieg können somit pro Stunde 20 Fahrten stattfinden, mit einer Gesamtkapazität pro Stunde von 2.000 Fahrgästen, so dass insgesamt in zwei Stunden 4.000 Personen befördert werden können. Eine bedarfsorientierte Erhöhung der Kapazität ist durch die Bereitstellung weiterer Fahrzeuge bzw. durch eine Reduzierung der Umlaufzeit möglich.

Rückfahrt zum P+R-Parkplatz Mönkeloh

Für die Rückfahrt werden 20 Fahrzeuge ab der Haltestelle ‚Almeaue‘ eingesetzt. Bei einer Umlaufzeit von einer halben Stunde ist damit eine Beförderungskapazität von 4.000 Personen in den ersten sechzig Minuten nach Spielende möglich (zwei Umläufe). Ein dritter Umlauf von 5 weiteren Fahrzeugen führt zu einer Gesamtkapazität von 4.500 Personen, wodurch die Gesamtzahl an Stellplatznutzern von 4.250 Personen gedeckt ist.

9.5 Rettungswege

Für die Feuerwehr steht eine primäre Zufahrt an der Südwestecke des Stadiongeländes zur Verfügung. Dort beginnt eine Umfahrt um das gesamte Stadion. Diese Umfahrt darf nicht zum Parken von Fahrzeugen genutzt werden, darf jedoch von Fahrzeugen befahren werden. Eine sekundäre Zufahrt ist über die Rampen der B 1, die Straße Am Quinhagen und über den Stadionvorplatz zur Umfahrt vorgesehen. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist die Straße Im Quinhagen südlich der Rampen der B 1 mit zwei Fahrstreifen im Querschnitt auszubauen.

9.6 Maßnahmen im Netz

9.6.1 Park+Ride-Platz im Industriegebiet Mönkeloh-Süd

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsqualität bei voller Auslastung für den Park+Ride-Platz Mönkeloh ist die Einrichtung eines zusätzlichen Linksabbiegestreifens aus Richtung Autobahn in die Pamplonastraße und eine Aufweitung der Knotenpunktausfahrt Pamplonastraße sowie die Erstellung eines Signalprogramms für die Stadionan- und -abreise erforderlich. Vorübergehend ist auch eine Regelung durch Ordnungskräfte denkbar.

9.6.2 Signalisierung AS Elsen

Im Rahmen Verkehrsgutachtens wurde deutlich, dass der Vorfahrt geregelte Knotenpunkt B 1/Westrampe der Anschlussstelle Elsen der A 33 bereits bei Ansatz der Analyseverkehrsstärke, d. h. im heutigen Zustand ohne Stadionverkehre in den Spitzenzeiten keine ausreichende Verkehrsqualität aufweist (Qualitätsstufe E). Deshalb empfehlen die Gutachter, diese Situation, durch die bereits heute Rückstaus auf die Autobahn auftreten können, durch eine so genannte unvollständige Signalisierung zu verbessern, bei der die Ströme im Zuge der B 1 kurzzeitig angehalten werden, sodass der Verkehr von der Rampe abfließen kann. Treten keine längeren Rückstaus in die Rampe auf, bleibt die Anlage inaktiv. Dabei kann über die Steuerungslogik festgelegt werden, ob die Anlage nur bei einem definierten Rückstau in die Rampe reagiert oder auch bei Überschreitung einer festgelegten Wartezeit an der Warteschlangenspitze. Zudem kann festgelegt werden, in welchen Zeiten die Anlage grundsätzlich aktiv ist.

Grundsätzlich sieht das Wegweisungskonzept für das Stadion in keinem der Belastungsfälle eine Führung von stadionbezogenen Verkehren über die BAB 33 und die Westrampe der AS Elsen vor. Die Knotenpunkte der AS Elsen wurden lediglich deshalb in die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Netzes mit aufgenommen, da städtische stadionbezogene Verkehre hauptsächlich aus Elsen die B 1 zur Stadionanreise nutzen können. Diese Verkehre treten aber nicht in der Westrampe der AS Elsen auf.

Im Rahmend der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Behörden wurde von der zuständigen Autobahnpolizeibehörde darauf hingewiesen, dass aufgrund der räumlichen Nähe der geplanten Stadionanlage zur Anschlussstelle (AS) Paderborn-Elsen der A 33 davon ausgegangen werden muss, dass trotz der Wegweisung zur AS Schloß-Neuhaus der überwiegende Teil der ortskundigen Stadionbesucher aus dem Regionalbereich die AS Paderborn- Elsen nutzt, um dann über die B 1 zum Stadion zu gelangen.

Da diese Abfahrt über keine Signalanlage verfügt, sind somit aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen Rückstaus auf die BAB möglich. Deshalb wird angeregt, den Knotenpunkt B 1/Westrampe mit einer Lichtsignalanlage zu versehen, die dem von der BAB kommenden Verkehr eine Vorrangschaltung einräumt.

Dieser Sichtweise erscheint durchaus realistisch, da die Besucherbilanz aus den aktuellen Spielen zeigt, dass ein Großteil der Zuschauer aus dem regionalen Umfeld anreist und somit über Ortskenntnis verfügt. Gleichzeitig steigt die Verbreitung von Navigationssystemen, so dass Verkehrsteilnehmer aus dem weiter entfernten Umfeld bei der Anreise trotz intensiver Lenkungsmaßnahmen eher der "digitalen" Führung folgen.

Dementsprechend ist die verkehrstechnische Optimierung der Westrampe der Abfahrt Elsen der A 33 mit einer Signalanlage im Hinblick auf die Vermeidung von Rückstau auf die Fernstraße aber auch im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Umfeld unabdingbar.

Da die bislang von den Gutachtern vorgeschlagene Teilsignalisierung unterschiedlich beurteilt wird und in den Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen zurzeit nicht verankert ist, wurde ergänzend zum bisherigen Gutachten durch ein weiteres Ingenieurbüro eine Vollsignalisierung des Anschlusspunktes konzipiert. Das Ingenieurbüro empfiehlt in diesem Fall die Stauräume in der Autobahnabfahrt und beide Fahrbahnen der B1 zwischen den Anschlussstellen A 33 Ost und West mittels Staudetektoren (Induktionsschleifen) zu überwachen und diese Werte in die neu entwickelte verkehrsabhängige Steuerungslogik zu integrieren. Um einen ungehinderten Verkehrsfluss aus Richtung Westen in den Kreisverkehr zu gewährleisten, wird weiterhin vorgeschlagen, an der östlichen Zufahrt von der B1 in den Kreisverkehr ein Vorsignal zu installieren.

Wird z.B. ein Stau in der westlichen Zufahrt in den Kreisverkehr detektiert, muss der Verkehr aus Richtung B1 (Ost) kurzfristig am Vorsignal anhalten, so dass für die Fahrzeuge von Westen ein konfliktfreies Einfahren in den Kreis möglich wird. In der Gegenrichtung erfolgt die Steuerung analog.

Für die Lichtsignalanlage an der Abfahrt A 33 West ergeben sich somit im Wesentlichen 3 unterschiedliche Zustände:

1. Normaler Verkehrsablauf mit Koordinierung (Grüne Welle) zur Lichtsignalanlage an der Kreuzung Paderborner Straße/B1.
2. Sehr hohes Verkehrsaufkommen mit Stautendenz zwischen der neuen Lichtsignalanlage und dem Kreisverkehr. In dieser Verkehrssituation wird die Koordinierung auf der B 1 eingeschränkt.
3. Beginnender Rückstau auf der Abfahrtsrampe West der BAB: Die Lichtsignalanlage wird nicht mehr koordiniert. Der Autobahnabfahrt wird im Hinblick auf einen schnellen Verkehrsabfluss von der Rampe der A 33 möglichst viel Grünzeit zugeteilt.

Im Rahmen einer Verkehrssimulation wurde die geplante vollständige Signalisierung einschließlich der Vorsignalvariante mit der bislang vorgeschlagenen unvollständigen Signalisierung verglichen. Es zeigten sich deutliche Vorteile bei einer vollständigen Signalisierung, sowohl beim Stauverhalten wie auch bei der Reisezeitanalyse, dem Zeitbedarf für das Durchfahren des gesamten Untersuchungsraumes.

Es wurde auch geprüft, inwieweit auf das Vorsignal am Kreisverkehr verzichtet werden kann. Als Ergebnis ist hier festzuhalten, dass die Einrichtung des Vorsignals einen deutlich besseren und gleichmäßigeren Abfluss des Verkehrs aus westlicher Richtung gewährleistet und einer kritische Verkehrsverdichtung zwischen den beiden Anschlussstellen entgegen wirkt.

Die Auswertung der Verkehrssimulation bei sehr hohem Verkehrsaufkommen ergab einen insgesamt befriedigenden Verkehrsablauf im Streckenabschnitt der B 1 zwischen der neuen Anschlussstelle Quinhagen (Holländische Rampen) und der Paderborner Straße. Überlastungen mit einem größeren Rückstau traten nur selten auf, in keinem Fall jedoch in den fließenden Verkehr der A 33.

Das Ordnungsamt der Stadt Paderborn als anordnende Straßenverkehrsbehörde und die Bezirksregierung in Detmold sind sich einig, dass die Vollsignalisierung des Knotenpunktes AS Elsen-West/B1 in Verbindung mit einem Vorsignal östlich des Kreisverkehrs die sachgerechte und anzustrebende Lösung des Verkehrsproblems darstellt. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung zu erteilen. Mit dieser Abstimmung kann im Rahmen des Bebauungsplanes die Lösung dieses Problems als gesichert angesehen werden.

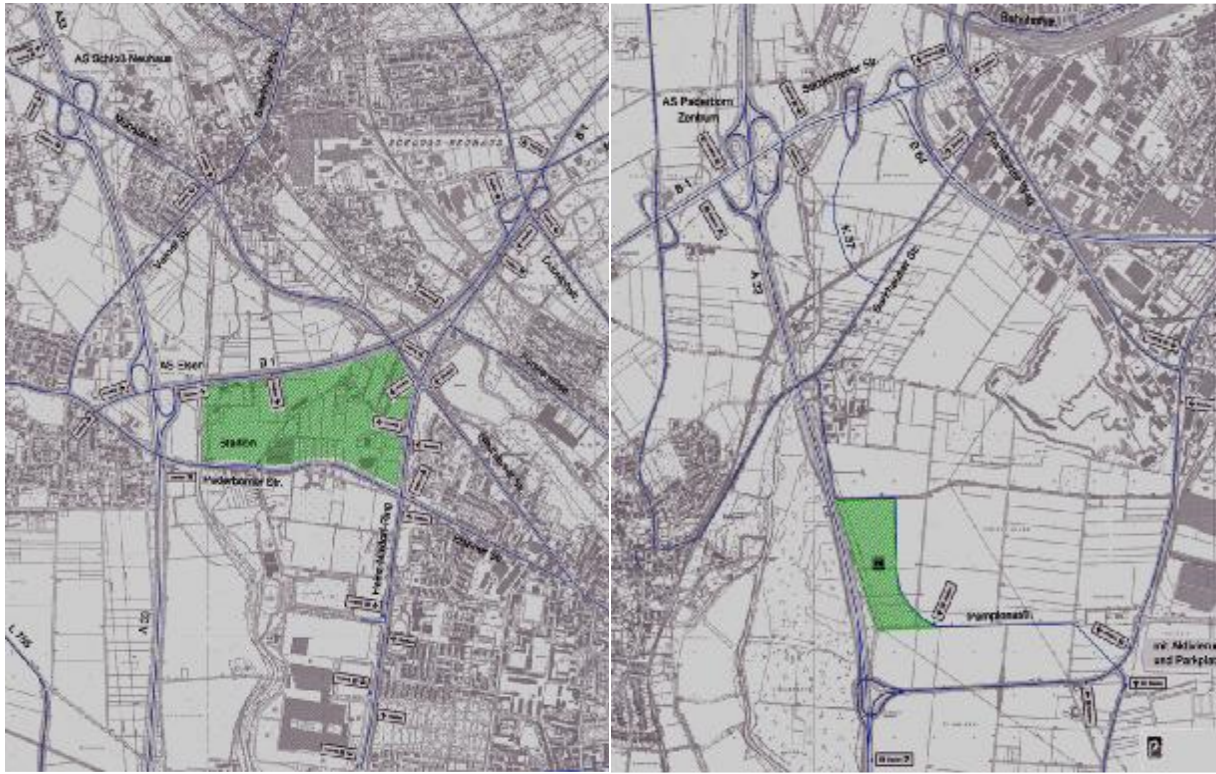
9.6.3 Wegweisung

Ziel des Wegweisungskonzeptes ist eine weitestmögliche Trennung der einzelnen Anreiseströme auf dem Weg zum Stadion, um Überlastungen des Straßennetzes zu vermeiden und die vorhandenen Kapazitäten günstig auszulasten.

Grundsätzlich ist zwischen einer Wegweisung zum Bebauungsplangebiet mit dem Ziel „Stadion“ und einer Wegweisung zum Park+Ride-Platz Mönkeloh, Ziel „Parkplatz Stadion“ zu unterscheiden. Während die Stadion-Wegweisung statisch anzulegen und immer sichtbar ist, ist die Park+Ride Wegweisung nur dann aktiv, wenn die Anlage genutzt wird.

Die Art der Wegweisung ist grundsätzlich von der zu erwartenden Zuschauerzahl im Stadion abhängig. Dabei wird zwischen zwei Szenarien unterschieden:

1. Spiele mit zu erwartenden Besuchern bis zu 9.660 Zuschauern
2. Spiele mit zu erwartenden Besuchern oberhalb 9.660 Zuschauern



Zu 1:

Bei Spielen mit einem Besucheraufkommen bis zu 9.660 Zuschauern werden die Zuschauer auf direktem Wege zum Stadion geführt.

Auf der Bundesautobahn aus Richtung Norden anreisende Besucher werden, wie im Verkehrsgutachten Schnüll Haller gefordert, an der Anschlussstelle Schloß Neuhaus von der BAB abgeleitet und über die Münsterstraße und Heinz-Nixdorf-Ring zum Parkhaus Ost geführt. Verkehr auf der Bundesstraße 64 aus westlicher Richtung nimmt den gleichen Weg.

Besucher aus dem östlichen Einzugsgebiet - Lippe, Schlangen, Bad Lippspringe -, reisen über die B 1 an und werden an der Anschlussstelle B1 / Schloß Neuhaus von der Bundesstraße abgeleitet und über den Heinz-Nixdorf-Ring zum Parkhaus Ost geführt.

Der Anreiseverkehr aus Richtung Salzkotten wird über die A 33, die Anschlussstelle Elsen und die Rampe an der B 1 zum Parkplatz West geleitet. Gleiches gilt für den Anreiseverkehr von Süden, der die BAB benutzt.

Besucher aus östlicher Richtung - Bad Driburg / Höxter bzw. Lichtenau / Warburg - die über die Bundesstraßen 64 und 68 anreisen, werden ebenfalls über die Bundesstraße 1 und die Bundesautobahn / Anschlussstelle Elsen zum Parkplatz West geleitet.

Zu 2:

Bei einem Besucheraufkommen über 9.660 wird der Park+Ride-Platz Mönkeloh benötigt. In diesem Fall erfolgt eine andere Wegweisung. Für die Bundesautobahn bedeutet dies, dass die Besucher aus Richtung Norden nicht an der Anschlussstelle Schloß-Neuhaus von der BAB abgeleitet werden sondern unmittelbar zur Anschlussstelle Mönkeloh geführt werden. Die von Süden über die BAB anreisenden Besucher werden ebenfalls direkt an der Anschlussstelle Mönkeloh von der BAB abgeleitet und zum Park+Ride-Platz geführt. Auch die

Besucher aus Richtung Osten - Bad Driburg / Höxter bzw. Lichtenau / Warburg - werden über die B 64, B 1, BAB zur Anschlussstelle Mönkeloh zum Park+Ride-Platz geführt.

Sollten sich Verkehrsprobleme auf der Bundesstraße 1 im Bereich der Anschlussrampen ergeben, wird der Verkehr bis zur Anschlussstelle B 1 / Schloß Neuhaus weitergeführt und über den Heinz-Nixdorf-Ring zum Parkhaus Ost geleitet. Sollten sowohl der Parkplatz West als auch das Parkhaus Ost belegt sein erfolgt eine Weiterführung über den Heinz-Nixdorf-Ring, die B 1 und die BAB zum Park+Ride-Platz Mönkeloh.

An allen relevanten Knotenpunkten des Streckennetzes sind entsprechende Wegweiser vorgesehen. Lediglich an den Stellen, an denen bedarfsabhängig Richtungsänderungen bei Betrieb des Park+Ride-Platz erforderlich sind, sind automatische Wechselverkehrszeichen vorgesehen.

9.6.4 Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung im Umfeld

Die aus dem Verkehrsgutachten und der Beteiligung unterschiedlichster Fachbehörden und nicht zuletzt der Verkehrsbetriebe resultierenden Maßnahmen zur Regelung und Überwachung des Verkehrs im direkten und näheren Umfeld des Stadions erfordert ein detailliertes Regelungskonzept. Darin enthalten sind neben Maßnahmen für Radfahrer-, Fußgänger- und motorisierten Verkehrs auch die ÖPNV-Führung sowie die Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere zur Wahrung der Anliegerinteressen im unmittelbaren und weiteren Umfeld.

Schon der Verkehrsgutachter hat in seinen Empfehlungen/Stellungnahme auf möglichen Parksuchverkehr in angrenzenden Wohngebieten und die daraus möglicherweise entstehenden Probleme hingewiesen. Deshalb wurde im Gutachten als eine Lösung die konsequente Zufahrtsbeschränkung solcher Gebiete durch Ordnungskräfte empfohlen.

In Umsetzung dieser Empfehlung wurde von den zuständigen Fachdienststellen Polizei, Ordnungsamt und Rettungsdienste in Abstimmung mit dem Stadionbetreiber ein Verkehrsicherungs- und Regelungskonzept erstellt. Dieses beinhaltet eine Reihe gestaffelter Maßnahmen von einfachen Regelungen bis hin zur Sperrung von ganzen Straßenzügen, wobei sich die

Umsetzung an der tatsächlichen Betriebsituation orientiert. Das Konzept wird anhand der gewonnenen Erfahrungen angepasst und fortgeführt.

Zusammen mit dem ÖPNV-Konzept wird das Verkehrsicherungs- und Regelungskonzept Bestandteil eines Städtebaulichen Vertrages mit dem Stadionbetreiber.

9.6.5 Erreichbarkeit bestehender Wohngebäude und Betriebe

Zu Zeiten des Spielbetriebs im Stadion sind zur Sicherung eines reibungslosen Verkehrsablaufs im Umfeld für einen begrenzten Zeitraum Verkehrsregelnde Maßnahmen einschließlich der Sperrung von Straßenzügen für den Individualverkehr erforderlich. Dies betrifft vor allem:

- Almeaue – nördliches Teilstück -
Sperrung zwischen Paderborner Straße und Im Quinhagen
- Almeaue – südliches Teilstück -
Sperrung zwischen Ahornsportpark und Paderborner Straße für den Individualverkehr
- Im Quinhagen
Sperrung in Höhe Haus Nr.: 80 für den Verkehr von/zum Stadion

Zufahrtsmöglichkeiten für die Anlieger am südlichen Teil der Alme Aue, Am Hoppenhof und das Haus Im Quinhagen 80 sind jedoch jederzeit gewährleistet. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit des landwirtschaftlichen Handelsbetriebes an der Straße Almeaue/Im Quinhagen. Hier ist die Zu- und Abfahrt über B 1/Rampen/Quinhagen sowie die Erreichbarkeit über Stedener Feld/Am Hoppenhof/Almeaue auch bei Spielbetrieb grundsätzlich gegeben. Verkehrliche Einschränkungen sind jedoch aufgrund der Verkehrsmenge und Situation möglich, die aber nur einen Zeitraum von ca. 2 Stunden vor Spielbeginn bis 1 Stunde nach Spielschluss betreffen. Detaillierte Zu- und Abfahrtregelungen - auch in Bezug auf konkrete Grundstücksein- und -ausfahrten – werden vom Ordnungsamt der Stadt und der Polizei im Rahmen des Verkehrsicherungs- und Regelungskonzepts mit den betroffenen Anliegern abgestimmt.

9.7 Fazit verkehrlicher Belange

Verkehrserzeugung

Aus der Literatur und unter Berücksichtigung der spezifischen Situation in Paderborn wird ein Modal Split abgeleitet. Daraus wird ein Pkw-Anteil von 75 %, ein Radfahreranteil von 12,5 %, ein Fußgängeranteil von 2,7 %, ein ÖV-Anteil von 8,4 % und ein Reisebusanteil von 1,4 % abgeleitet. Aus den Berechnungen ergibt sich ein Flächenbedarf für ca. 4.600 Pkw-Stellplätze, ca. 1.900 Stellplätze für Fahrräder, 30 Stellplätze für P+R Busse sowie 16 Stellplätze für Busse mit auswärtigen Fans.

Zeitliche Verteilung und Ableitung einer maßgebenden Belastung

Ausgehend von im Rahmen des Gutachtens durchgeführten Verkehrszählungen wurde für verschiedene Zeitbereiche der Regelverkehr mit dem zu erwartenden Stadionverkehr überlagert und eine allgemeine Verkehrszunahme (Prognose) berücksichtigt. Daraus lässt sich als maßgebende Spitzenstunde der Zeitraum zwischen 17.00 und 18.00 Uhr an einem Freitag ableiten.

Stellplatzkonzepte für alle Verkehrsarten unter Berücksichtigung externer Parkplätze und betrieblicher Konzepte

Grundlegendes Ziel des Stellplatzkonzeptes für den Pkw-Verkehr ist es, innerhalb des B-Plan-Gebietes so viele Stellplätze anzubieten, wie bei der überwiegenden Anzahl der Spiele benötigt werden (ca. 2.900 Stellplätze). Die übrigen 1.700 Stellplätze, die bei einem vollbesetzten Stadion notwendig sind, werden auf einem externen Parkplatz im Industriegebiet Mönkeloh-Süd (Park+Ride-Konzept) angeboten.

Konzepte für An- und Abreise für alle Verkehrsarten für unterschiedliche Belastungskonstellationen

Außer der Vollaustattung sind weitere Belastungssituationen (Teilaustattungen ohne Nutzung des Park+Ride-Platzes) zu berücksichtigen, die zu anderen Belastungskonstellationen führen. Für die An- und Abreise des Pkw-Verkehrs sind Konzepte zur Führung der Verkehrsströme zu den beiden Zufahrten zum B-Plan-Gebiet (Zufahrten „Nord“ und „Ost“) unter Berücksichtigung der Kapazitäten des vorhandenen Netzes und der Sensibilität des Umfeldes erarbeitet worden. Grundlegendes Ziel ist es außerdem, eine Überschneidung der An- und Abreisewege der verschiedenen Verkehrsarten möglichst zu vermeiden und im Pkw-Verkehr eine Entflechtung der Verkehrsströme zu erreichen.

Nachweis der Leistungsfähigkeit des betroffenen Netzes

Die Leistungsfähigkeit von Strecken und Knotenpunkten wird sowohl mit den Berechnungsverfahren nach dem HBS als auch unter Verwendung eines mikroskopischen Verkehrsmodells (VISSIM) nachgewiesen.

Ableitung flankierender Maßnahmen für die äußere und innere Erschließung

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität und –sicherheit sind verschiedene flankierende Maßnahmen erforderlich. Hierzu gehören Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität an vorhandenen Verkehrsanlagen wie

- zusätzlicher Linksabbiegestreifen am Knotenpunkt Borchener Str./Pamplonastraße
- unvollständige Signalisierung an der Westrampe der AS Elsen
- Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radweges auf der Südseite der Paderborner Straße
- Schaffung einer planfreien Quermöglichkeit über die Paderborner Straße an der Straße Almeaue
- Ausbau der Straßen Almeaue (nördlicher Teil) und südliches Teilstück Im Quinhagen bis zur B 1

Des Weiteren sind Maßnahmen zur Verkehrslenkung notwendig:

- statische und dynamische Wegweisung
- temporäre Zufahrtsbeschränkungen für angrenzende Bereiche
- Nutzungsbeschränkungen einzelner Straßen für Fußgänger und Radfahrer

Vom Stadionbetreiber der Sportanlage ist in Abstimmung mit dem beauftragten Verkehrsbetrieb ein ÖPNV-Konzept erstellt worden (siehe hierzu Ifd. Nr. 13 - Städtebaulicher Vertrag).

10. Planungsrechtliche Festsetzungen

10.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

10.1.1 SO₁-Gebiet Zentralstadion

Zur planungsrechtlichen Absicherung des Stadions mit seinen ergänzenden Einrichtungen wird ein „Sondergebiet für Zentralstadion und sonstige sportliche Anlagen“ festgelegt. In den textlichen Festsetzungen wird aufgeführt, dass Sportanlagen, sonstige sportliche und gastronomische Einrichtungen sowie für die Nutzung notwendige ebenerdige Stellplätze und/oder Parkhäuser zulässig sind. Darüber hinaus sind auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsleiter genehmigungsfähig.

Dabei ist die Hauptnutzung „Stadion einschließlich sonstiger sportlicher Anlagen sowie bis zu 1900 Fahrradstellplätzen“ auf den südlichen Teil des Sondergebietes beschränkt.

Im nördlichen Teilbereich des Sondergebietes wird durch Festsetzung einer „Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung“ (eine sog. „Knötellinie“) geregelt, dass hier Flächen für den ruhenden Verkehr mit maximal 1600 Stellplätzen und 16 Busstellplätzen sowie Nebenanlagen zulässig sind. Auch ist im Bereich eines bereits vorhandenen Gebäudes eine Bauzone mit maximal II-geschossiger Bebauung festgesetzt, in der zukünftig eine Vereinsnutzung, wie Klubhaus, Betriebsleiterwohnung, Stadionverwaltung etc. möglich sind. Inwieweit hierfür Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, bleibt dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Daneben wird zur besseren Lesbarkeit des Bebauungsplanes eine weitere Abgren-

zungslinie definiert (X-Linie), die zur Verbesserung der Lärmschutzsituation festlegt, dass im Norden die Fahrwege nicht im besonderen Maße ausgebaut und im Süden in ungeriffelten Asphalt oder Pflastereindeckung erstellt werden müssen (gem. §9 Abs.1 Nr. 24 BauGB). Im Bereich der Shuttleparkplätze ist für Zu- und Abfahrten ausschließlich ungeriffelter Asphalt zu verwenden.

Die Ausweisung eines Sondergebietes ist getroffen worden, da die geplanten baulichen Anlagen bzw. die besonderen Nutzungen sich wesentlich von den üblichen Baugebieten gem. §§ 2 bis 10 BauNVO unterscheiden. Zwar lässt der Gesetzgeber für Sportplätze auch gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 die Ausweisung von Grünflächen zu, aber in diesem Fall müssten sie zu einem großen Teil tatsächlich aus Grünflächen bestehen. Der Charakter des geplanten Stadions ist aber ein gänzlich anderer. Hierbei handelt es sich um eine überregionale Einrichtung, die auch die Richtlinien und Auflagen der DFL berücksichtigen muss. Daher unterscheiden sich die jetzt geplanten sportlichen Nutzungen deutlich von sportlichen Einrichtungen innerhalb einer Grünfläche, sondern stellen mit dem Stadion zusammen eher gewerblich freizeitorientierte Nutzungen dar. Aus diesem Grund ist auch der Begriff „Zentralstadion“ gewählt worden. Damit soll deutlich gemacht werden, dass es sich nicht um eine übliche wohnungsnaher Sportanlage, sondern um eine Einrichtung mit besonderer Bedeutung für die Allgemeinheit handelt.

Die Größe und Komplexität der Sportanlage mit seinen Nebeneinrichtungen könnte die ständige Anwesenheit von Aufsichts- und Bereitschaftspersonen bzw. des Betriebsleiters erfordern. Dementsprechend wird für diesen Personenkreis das Wohnen im SO₁-Gebiet zugelassen.

Die Grundflächenzahl (GRZ) innerhalb des Sondergebietes ist aufgrund der Zweckbestimmungen mit 1,0 festgesetzt worden. Die geplanten Nutzungen und die daraus resultierende hohe Anzahl an Stellplätzen und weiteren Nebenanlagen machen eine hohe GRZ erforderlich. Eine Überschreitung ist aus städtebaulichen Gründen vertretbar, da die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden und auch sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Die Höhe der Stadion-Tribüne einschließlich Überdachung muss mindestens 23 m, höchstens 24 m über Spielfeldniveau betragen und umlaufend geschlossen sein. Diese Höhenbegrenzung resultiert aus den Anforderungen des Lärmschutzes, des Lichtimmissionsschutzes und den städtebaulichen Erwägungen.

Aufgrund der Größe des Baukörpers wird eine besondere Bauweise „b“ festgesetzt, in der die Bestimmungen der offenen Bauweise gelten, aber Gebäude über 50 m Länge zulässig sind.

Der überbaubare Bereich für den eigentlichen Stadionkomplex, sowie die für sonstige Vereinszwecke vorgesehene Fläche ist im Bebauungsplan durch Baugrenzen eindeutig bestimmt. Die übrigen Bereiche des Sondergebietes sind für die interne Erschließung, Rettungswege und zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs vorgesehen. Dabei sind für die unterschiedlichen Nutzungsziele entsprechend dem Verkehrsgutachten einzeln abgegrenzte Bereiche dargestellt. Dabei wurde auch eine spätere Änderung der inneren Erschließung (Bau der Stadionallee) berücksichtigt. Im Einzelnen sind dies Flächen für:

- 1.900 Abstellplätze für Fahrräder
- 16 Abstellplätze für Busse

- 1.600 PKW-Stellplätze

Einzelhandelsnutzungen beschränken sich im festgesetzten SO₁-Gebiet auf den Verkauf von Fanartikel etc. Sonstiger Einzelhandel ist aufgrund der Zweckbestimmung des Sondergebietes ausgeschlossen.

In den textlichen Festsetzungen werden zum Schutz der Umgebung und aus Umweltschutzgründen Rahmenbedingungen für die Belange der Schall- und Lichttechnik getroffen - siehe lfd. Nr. 10.7 und 10.8 -. Dies betrifft im Einzelnen:

- Ausbildung der Tribünen und Überdachung in Bezug auf schalltechnische Belange und Absorptionsverhalten
- Lautsprecheranlagen
- Ausleuchtung

10.1.2 Aufschiebende Bedingung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB

Die Stadt Paderborn hat zur Realisierung des Stadionprojektes verschiedene Flächen angekauft, so auch Flächen im Norden des Stadions, auf denen zurzeit in den bestehenden Gebäuden noch Wohnnutzung ausgeübt wird.

Zum Zeitpunkt der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ist die Stadt davon ausgegangen, dass diese Wohnnutzung bis zum Satzungsbeschluss aufgegeben wird; die notwendigen Schallgutachten sind daher unter dieser Prämisse erarbeitet worden. Mittlerweile ist deutlich geworden, dass die Anwohner einen längeren Zeitraum benötigen, um adäquaten neuen Wohnraum zu finden. In einem ergänzenden Schallgutachten wird deutlich, dass die für die o.g. Bestandsnutzung einzuhaltenden Immissionsrichtwerte bei einer Realisierung der dort nach dem Bebauungsplanentwurf vorgesehenen Nutzung (Sondergebiet Zentralstadion), insbesondere in Gestalt von KFZ-Stellplätzen, nur eingehalten werden könne, wenn Mindestabstände berücksichtigt werden.

In den Grundstücks-Kaufverträgen sowie in weiteren notariellen Erklärungen ist seitens der Anwohner gegenüber der Stadt verbindlich zugesagt worden, die Wohnnutzung bis zu einem bestimmten Zeitpunkt (31.12.2008) bzw. bis 15 Monate nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. SN 260 aufzugeben.

Damit besteht für einen begrenzten Zeitraum ein Konflikt zwischen der bestehenden und der planerisch vorgesehenen Nutzung. Die infolge der Planung zu erwartenden Auswirkungen auf die Grundstücke sind mit den Mitteln der Bauleitplanung einem gerechten Ausgleich zuzuführen. Auf der einen Seite ist dabei der o.g. Immissionskonflikt zu berücksichtigen, gleichzeitig ist aufgrund der Dringlichkeit des Bauprojektes und des städtebaulichen Missstandes des begonnenen Stadionbaues aber ein weiteres Hinausschieben des Inkraftsetzens des Bebauungsplanes unzumutbar.

Zunächst wurde daher untersucht, ob mit mobilen und demontierbaren Schallschutzwänden eine städtebaulich verträgliche Lösung gefunden werden könnte. Allerdings wurde deutlich, dass die Wände je nach Nähe der Parkplätze und Fahrwege eine Höhe von mehr als 5 m betragen müssten. Dies ist aus städtebaulicher Sicht auch für einen geringen Zeitraum nicht sinnvoll und aufgrund der notwendigen Länge der Lärmschutzwand auch wenig realistisch. Auch eine Konfliktbewältigung mit passivem Lärmschutz erscheint aufgrund der Außenbereiche und dem Kosten – Zeit – Verhältnis nicht sachlich vertretbar. Es wurde daher vom Lärm-

schutzgutachter die zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte notwendigen Mindestabstände von Parkflächen und Fahrwegen zur bestehenden Wohnbebauung berechnet und dargestellt, in der folgenden Abbildung mit P1 bezeichnet -.



Danach kann ein bestimmter Teilbereich im Nordwesten des Geltungsbereiches für einen begrenzten Zeitraum der geplanten Nutzung nicht zugeführt werden. Aufgrund der kurzen und definierten Zeitspanne ist es aber auch nicht notwendig, diesen Teilbereich aus dem Bauleitplanverfahren herauszunehmen und in einem anschließenden Verfahren planungsrechtlich zu sichern.

Aus den oben genannten Gründen ist es folgerichtig und im Sinne des § 9 Abs. 2 BauGB städtebaulich gerechtfertigt, die planungsrechtlich vorgesehene Nutzung eines Teilbereiches des Sondergebietes unter eine aufschiebende Bedingung (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB) zu stellen.

Mit der aufschiebenden Bedingung kann die bedingt zulässige Nutzung erst bei Eintritt eines bestimmten Umstandes aufgenommen werden. Das bedeutet im vorliegenden Zusammenhang, dass die durch den Bebauungsplan SN 260 planungsrechtlich zulässigen Nutzungen des Sondergebietes in der gekennzeichneten Fläche erst bei Aufgabe der o.g. Wohnnutzung ausgeübt werden können. Die Bedingung ist in der textlichen Festsetzung als „Aufgabe der Wohnnutzung“ definiert (*Aufschiebend bedingte Nutzung: Die festgesetzten Nutzungen auf der gekennzeichneten Teilfläche im Nordwesten des Geltungsbereiches werden mit der Aufgabe der Wohnnutzung zulässig*). Sie ist damit hinreichend bestimmt, da diese Tatsache äußerlich ohne weiteres überprüfbar ist und auch seitens der Meldebehörde bestätigt werden kann. Aufgrund der vorliegenden Verträge und notariellen Erklärungen ist der Bedingungseintritt auch hinreichend gewiss. Er wird in einem überschaubaren und klar definierten Zeitraum erfolgen und kann nicht durch autonome Entscheidungen Dritter unmöglich gemacht werden. Der Stadt steht ein durchsetzbarer Anspruch auf Aufgabe der Wohnnutzung zu.

Aufgrund der Tatsache, dass der Zeitraum bis zum Bedingungseintritt eng begrenzt ist und die derzeitigen Grundstücksnutzer nur eine befristete Weiternutzung im bisherigen Umfang beabsichtigen, ist die Festsetzung einer Zwischennutzung entbehrlich. Auch eigentumsrechtliche Belange sind in diesem Zusammenhang nicht beachtlich, da das Eigentum an den Grundstücken bereits auf die Stadt Paderborn übergegangen ist.

Daher ist aus Sicht der Stadt Paderborn eine Lösung des oben beschriebenen Nutzungskonfliktes auf der Grundlage einer aufschiebend bedingten Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB möglich und städtebaulich sinnvoll. Im Bebauungsplan sind die Flächen, die unter der aufschiebenden Bedingung stehen, zeichnerisch gekennzeichnet. Dabei handelt es sich um folgende, vom Lärmschutzgutachter in seinem Schreiben vom 27.11.2006 definierten und von der Nutzung freizuhaltenden Flächen in Flur 2, Gemarkung Schloß Neuhaus:

- Flurstücke 180, 181 und 184 vollständig
- Flurstücke 161, 178, 179, 182, 183, 185, 331, 430, 795 und 1063 teilweise

Eine entsprechende textliche Festsetzung ist in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

10.1.3 SO₂-Gebiet Parkhaus/Stellplatzanlagen

Die Voruntersuchungen haben gezeigt, dass bei Realisierung des Stadions die Flächen des SO₁ ‚Sondergebiet für Zentralstadion und sonstige sportliche Anlagen‘ für den gesamten Stellplatznachweis nicht ausreichen und zur besseren Organisation der Verkehrsflüsse eine Kontingentierung der Stellplätze an unterschiedliche Stellen im Geltungsbereich notwendig ist. Aus diesem städtebaulichen und verkehrlichen Erfordernis wird im östlichen Planbereich nördlich der Straße Stedener Feld ein Sondergebiet für Parkhaus/Stellplatzanlagen ausgewiesen.

Die Ausweisung eines Sondergebietes begründet sich dadurch, dass diese Parkhäuser/Stellplatzanlagen ausschließlich dem Stadion bzw. dem Veranstaltungszentrum dienen und die Kapazitäten nicht für das angrenzende Gewerbegebiet oder der Öffentlichkeit benötigt werden. Somit liegt die Voraussetzung für die Ausweisung eines Sondergebietes vor, da diese nicht als öffentliche Stellplätze, sondern ähnlich einer Nebenanlage, dem Sondergebiet „Zentralstadion“ zugeordnet werden.

Innerhalb des Sondergebietes ist die Anlage eines Parkhauses/einer Parkpalette auf maximal 2 Ebenen oder oberirdische Stellplätze mit einer maximalen Kapazität von 950 Fahrzeugen möglich. Auch hier wird das Maß der baulichen Nutzung zur optimalen Flächennutzung mit 1,0 festgesetzt und die besondere Bauweise „b“ bestimmt.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung sind Zu- und Abfahrt zum Parkkomplex ausschließlich auf den südwestlichen Grundstücksbereich beschränkt. Dementsprechend wird für den übrigen Grundstücksteil ein „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt, Verbot zur Anlage von Zugängen und Zufahrten“ festgesetzt. Ebenfalls sind beim Bau eines zweigeschossigen Parkhauses/Parkdecks zum Schutz angrenzender Bereiche schalldämmende Maßnahmen für die Südseite der unteren Parkebene erforderlich, die in den textlichen Festsetzungen in Einzelnen bestimmt werden. Sollten im SO₂-Gebiet nur oberirdische Stellplätze angelegt werden, sind die Aussagen der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls zu beachten.

Grundsätzlich sind aus Schallschutzgründen die Fahrwege oberirdischer Stellplätze mit einem Fahrbahnbelag aus ungeriffeltem Asphalt herzustellen.

Da das SO₂-Gebiet ausschließlich für die Errichtung eines Parkhauses/einer Stellplatzanlage vorgesehen ist, wird jegliche Wohnnutzung ausgeschlossen.

Eine ca. 0,5 ha große Teilfläche des neu ausgewiesenen SO₂-Gebietes ist bislang Teil eines im Bebauungsplan Nr. SN 189 A ausgewiesenen Gewerbegebietes (GE). Diese Festsetzung entfällt durch die Neuplanung.

10.1.4 SO₃ ruhender Verkehr

Dieses Sondergebiet dient ebenfalls der Kontingentierung der Stellplätze für den Stadionbetrieb auf unterschiedliche Flächen, um eine bessere Organisation der Verkehrsflüsse zu erreichen. Demnach ist das Sondergebiet SO₃ ausschließlich zur Anlage von maximal 350 ebenerdigen Stellplätzen vorgesehen. Auch in diesem Fall erfolgt eine Zuordnung zum Sondergebiet „Zentralstadion“. Bauliche Anlagen sind im Sondergebiet SO₃ nicht zulässig.

Auch für dieses Gebiet sind nach den Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung die Fahrwege oberirdischer Stellplätze mit einem Fahrbahnbelag aus ungeriffeltem Asphalt herzustellen.

Mit der Neubestimmung der Nutzung ändern sich die bislang für diese Fläche gültigen städtebaulichen Ziele. Das im städtischen Eigentum befindliche Grundstück liegt zurzeit im Bebauungsplan Nr. SN 189 B, der insgesamt ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel, Möbeleinrichtungshaus und Lager ausweist. Mit der Aufnahme der Fläche in den vorliegenden Bebauungsplan wird der Standort des großflächigen Möbeleinzelhandels nicht beeinträchtigt. Zwar wird mit der Neuplanung die im Bebauungsplan Nr. SN 189 B eröffnete Baumöglichkeit für eine Parkpalette flächenmäßig reduziert, die ausgewiesene maximale Bauhöhe ermöglicht jedoch die Ausbildung mehrerer Ebenen.

Auch die verkehrlichen Belange des Möbelhandels sind nicht betroffen, da sowohl die Zufahrt vom Stedener Feld wie auch die Hauptzufahrt an der Paderborner Straße uneingeschränkt nutzbar bleiben. Zudem wird diese Straße mit dem neuen Erschließungskonzept vom Stadionverkehr entlastet.

10.1.5 Planungsrechtliche Festsetzungen für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Neben den unter Punkt 10.1.1 bis 10.1.3 beschriebenen Festsetzungen werden für das gesamte Plangebiet zur Reduzierung der Lichtimmissionen (siehe hierzu Ifd. Nr.: 10.8) Regelungen zur Ausleuchtung der baulichen Anlagen/Stellplatzanlagen getroffen, die Teil des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Paderborn und dem Stadionbetreiber werden.

10.2 Straßenverkehrsflächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in unmittelbarer Nähe zur Autobahnanschlussstelle Paderborn-Elsen und im Schnittpunkt der wichtigsten überörtlichen Hauptverkehrsstraßen A 33, B 1, B 64, L 756 und L 813.

Wie bereits unter der Ifd. Nr. 9.2 dargelegt, erhält der Bereich Almeaue-Hoppenhof zur Optimierung der verkehrlichen Erschließung einen direkten Anschluss an die B 1 über zwei „Holländische Rampen“ mit Anbindung an die Straße „Im Quinhagen“.

Die im Geltungsbereich liegenden Verkehrsflächen sind entsprechend des Verkehrsgutachtens mit den notwendigen Straßenprofilen in den Bebauungsplan eingeflossen. Im Wesentlichen betrifft dies die Straßen Almeaue und Im Quinhagen, deren Profil auf insgesamt 16 m Breite ausgeweitet wird. Das von der Paderborner Straße abzweigende nördliche Teilstück der Straße Almeaue wird während des Spielbetriebes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Außerhalb der Veranstaltungszeiten bleibt diese Verkehrsverbindung jedoch unverändert geöffnet.

Im Bereich Stedener Feld sind die vorhandenen Verkehrsflächen für die Neuaufteilung ausreichend dimensioniert. Neu in den Bebauungsplan aufgenommen wird ein erstes ca. 15 m breites Teilstück der künftigen Stadionallee, in westlicher Verlängerung des heutigen Straßenzuges Stedener Feld.

Wesentliches Element des Verkehrssystems ist die durch den Bebauungsplan neu konzipierte fußläufige Verbindung zwischen den Parkplätzen im östlichen Planbereich und dem Stadionkomplex (siehe lfd. Nr. 9.3) sowie die im Gutachten vorgeschlagene planfreie Querung der Paderborner Straße für die starken Radfahrer- und Fußgängerströme.

Die neue Fußwegverbindung zu den im östlichen Planbereich angeordneten Parkplätzen hat eine Breite von bis zu 5 m und nutzt vorhandene Wegeparzellen in städtischem Eigentum. Für die Wegeführung wird im Bereich des vorhandenen Landhandels ein Teilstück der Straße Almeaue genutzt, das in diesem Teilstück auch den Zu- und Abfahrtsverkehr zu den stadionnahen Stellplätzen aufnimmt (ca. 290 Fahrzeuge). Deshalb ist vorgesehen, vorübergehend bis zum Bau der Stadionallee die vorhandene Verkehrsfläche durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen in einen Fußgängerbereich und eine Fahrfläche für Einbahnverkehr aufzuteilen.

Im Rahmen des noch zu erstellenden Wegweisungskonzeptes wird die Erreichbarkeit bestehender Nutzungen wie Landhandel und Wohnen am Hoppenhof während des Spielbetriebes sichergestellt.

Zur gefahrlosen Querung der Paderborner Straße für die erheblichen Radfahrer- und Fußgängerströme wurden im Verkehrsgutachten folgende Alternativen vorschlagen:

- Planfreie Führung mit einem Tunnel oder einer Brücke.
- Bau eines Geh- und Radweges auf der Nordseite der Paderborner Straße, um die Zahl der notwendigen Überquerungen wesentlich zu verringern. Lediglich die Radfahrer aus Elsen müssten dann noch die Paderborner Straße queren.

Da jedoch auf der Nordseite der Paderborner Straße keine ausreichenden Flächen zum Ausbau eines kombinierten Geh- und Radweges in angemessener Breite zur Verfügung stehen und um eine vollständige Trennung vom Individualverkehr zu erreichen, wird jetzt der Neubau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer notwendig. Die Planungsvariante mit

Ausbau einer Unterführung wird aufgrund der erheblichen technischen Probleme durch bestehende Leitungen und Kanäle und die damit verbundenen hohen finanziellen Aufwendungen verworfen.

Mit dem Neubau der Überführung und der erforderlichen Verbreiterung des Geh- und Radweges auf der Südseite der Paderborner Straße ist im Bereich des Knotenpunktes Paderborner Straße/Almeaue eine Neuaufteilung und ein entsprechender Umbau der Verkehrsflächen erforderlich.

10.2.1 Straßenverkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung

Zur Anbindung an den ÖPNV ist auf den Flächen zwischen dem Stadionbaukörper und der Paderborner Straße ein zentraler Busbahnhof vorgesehen, der sowohl von den regulären Linien der lokalen und regionalen Verkehrsbetriebe wie auch von den Shuttle- und Ergän-

zungsbussen angefahren werden soll, die zu den Betriebszeiten des Stadions bedarfsabhängig eingesetzt werden (siehe hierzu lfd. Nr.: 9.4 ÖPNV).

Für diese Verkehrsanlage setzt der Bebauungsplan eine Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Zentrale Bushaltestelle“ fest.

Zur Abschirmung der Shuttle-Busparkplätze gegenüber der südlich angrenzenden Wohnbebauung ist entsprechend den Ergebnissen der Schalltechnische Untersuchung eine Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 4,0 m über dem Niveau des Shuttle-Busparkplatzes zu errichten. Die Lärmschutzwand muss auf der Westseite bis an die vorhandene südwestliche Zu- und Ausfahrt herangeführt werden. Sie ist unmittelbar südlich im Anschluss an den Shuttle-Busparkplatz zu errichten und muss auf der Ostseite gegenüber dem Shuttle-Bus-Parkplatz eine Überstandslänge von 15 m aufweisen. Die Oberfläche ist aus dichten Bauelementen zu errichten, dabei sind die Wandelemente untereinander und gegen den Erdboden dicht schließend auszubilden.

Über die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung verläuft künftig auch die Brücke für Fußgänger und Radfahrer, die den Stadionkomplex mit dem Fußweg auf der Südseite der Paderborner Straße verbindet. Der Verlauf der Brücke und die nördliche Rampen- und Basisfläche sind im Bebauungsplan als „Verkehrsfläche für Brücke, Fußgänger und Radfahrer“ dargestellt.

10.3 Grünflächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ liegt in unmittelbarer Nähe zur Alme, die das Plangebiet im Westen begrenzt. Das Fließgewässer Alme und seine Aue ist als ökologisch besonders sensibel und schutzwürdig zu betrachten. Bei der Alme handelt es sich um einen schottergeprägten Karstfluss des Deckgebirges. Der Gewässerlauf einschließlich seiner Überschwemmungsbereiche sind nach § 62 LG NRW geschützt.

Deshalb ist vorgesehen die ökologisch bedeutsamen Grünflächen der Almeaue auf Grundlage qualifizierter Fachplanungen anzureichern, zu entwickeln und mit einem entsprechend dimensionierten Grünkorridor parallel zur Bundesstraße 1 als Trittsteinbiotop mit den umfangreichen Biotopflächen südlich der Neuhäuser Straße und bis zur Paderaue zu vernetzen und an den regionalen Grünzug entlang des Pader-Alme-Kanals anzubinden.

Im Bebauungsplan wird diesen Planungszielen mit der Festsetzung entsprechender „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ Rechnung getragen und ein erster Teilabschnitt des Grünkorridors entlang der B 1 planungsrechtlich gesichert

Das vom Staatlichen Amt für Umwelt und Arbeitsschutz OWL mit Verordnung vom 06.02.2006 neu festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Alme ist als nachrichtliche Darstellung in den Bebauungsplan eingeflossen und liegt vollständig innerhalb der neu ausgewiesenen Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

Am Übergang zum Sondergebiet Zentralstadion wird eine dreireihige Hecke mit heimischen, standortgerechten Pflanzen vorgesehen als Abschirmung und Übergang zum Schutzbereich der Auenlandschaft.

Die im Bebauungsplan ausgewiesenen „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ werden nicht als gebietsinterne Kompensationsflächen in die Ausgleichbilanzierung aufgenommen, sondern als Zusatzmaßnahmen in das Grünordnungskonzept einfließen.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden durch die zuständige untere Landschaftsbehörde künftig baulich genutzte Flächen aus dem Landschaftsschutzgebiet entlassen. Die Flächen entlang der Alme im westlichen Planbereich sowie entlang der B 1 im nördlichen Planbereich, die im Planentwurf als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt werden sollen, verbleiben aufgrund ihrer Verbindung zum Außenbereich gemäß § 16 (1) Landschaftsgesetz im Landschaftsschutzgebiet; dieses ist in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt.

10.4 Ver- und Entsorgung

Für die Entwässerung des Gebietes ist ein Trennsystem vorgesehen, bei dem die Ableitung des Schmutzwassers aufgrund des vorhandenen leistungsfähigen Sammlers zum Hauptklärwerk problemlos möglich ist. Zur Behandlung des im Gebiet anfallenden Regenwassers sind zwei unterschiedliche Systeme vorgesehen:

Im Bereich der neuen großflächigen Parkplätze westlich der Straßen Almeaue/Im Quinhagen soll durch entsprechende Ausführung eine gezielte Ableitung des Regenwassers vermieden und eine Versickerung der Niederschläge erreicht werden. Um die mit einer Flächenversiegelung einhergehenden nachteiligen Veränderungen des natürlichen Wasserkreislaufs möglichst gering zu halten, eine ökologisch orientierte Niederschlagswasserbeseitigung zu ermöglichen, den Oberflächenabfluss des Regenwassers wesentlich zu reduzieren und damit verbunden die Neubildung von Grundwasser zu fördern, wird im Bebauungsplan geregelt, dass Niederschlagswasser dieser Teilflächen zu versickern ist.

Bebaute und befestigte Flächen im östlichen Plangebiet (Parkhaus/Stellplatzanlagen Hoppenhof), bei denen eine Versickerung aufgrund der Bodenverhältnisse nicht möglich ist, sowie alle Straßenflächen sind jedoch an die öffentliche Regenwasserkanalisation anzuschließen. Bei den Straßenflächen ist so die Option für eine zentrale Regenklärung gewährleistet.

Für das kanalisierte Regenwassersystem ist eine ortsnahe offene und großzügige Einleitung in die Alme ohne Reduzierung des Retentionsraumes und mit weitgehendem Verzicht auf technische Bauwerke geplant. Hierzu soll das Kanalsystem für Regenwasser zum Nordrand der Parkplatzfläche zusammengeführt werden. Sollte seitens der Wasserbehörde vor der Einleitungsstelle ein Regenrückhaltebecken (RRB) gefordert werden, ist hierzu ein gesonderter wasserrechtliches Verfahren (§ 58 LWG) mit Landschaftspflegerischem Begleitplan erforderlich. Ob für die Einleitungsstelle Alternativen zum RRB wie z. B. Strukturverbesserung an der Alme bestehen, wird ebenfalls im Rahmen des Wasserrechtsverfahrens geprüft. Die Eingriffsregelung zum Wasserrecht wird dann an dieser Stelle näher betrachtet.

Zusätzlich ist an der B 1 ein Standort für ein unterirdisches Regenklärbecken vorgesehen, dessen Bau jedoch von der späteren Nutzungsstruktur der angrenzenden Gebiete abhängig ist. Zur Leitungsführung an die geplante Einleitungsstelle an der Alme ist im Bebauungsplan parallel zum Nordrand der Parkplatzfläche eine Zone mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu Gunsten von Unternehmen der Ver- und Entsorgung in einer Breite 3,00 m eingetragen.

Textliche Festsetzungen im Bebauungsplan:

Bebaute und befestigte Flächen im östlichen Plangebiet (Sondergebiet SO₂ und SO₃) sowie öffentliche Straßenverkehrsflächen sind an die öffentliche Regenwasserkanalisation anzuschließen. Das Niederschlagswasser der Flächen westlich der Straßen Almeaue / Im Quinhagen (SO₁) ist zu versickern. Flächen mit bestehender wasserrechtlicher Erlaubnis sowie die Bundesstraße B1 sind von dieser Festsetzung ausgenommen.

10.5 Trassensicherung, Geh- und Fahrrechte

Zur Sicherung bereits bestehender und durch die Neuplanung ausgelöster Leitungstrassen und Erschließungsführungen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zwei unterschiedliche Trassierungen festgesetzt:

- „Mit Leitungsrechten zu belastende Flächen zugunsten der Stadt Paderborn und der Versorgungsträger“ für die Gas-, Wasser- und Elektroversorgung sowie für die Trasse des Hauptregenerwassersammlers
- „Mit Geh- Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche zugunsten der Allgemeinheit“ für die bestehende nördliche Anbindung der Parkplätze des großflächigen Möbeleinzelhandels an die Straße „Stedener Feld“

10.6 Denkmal- und Bodendenkmalpflege

Gegen die neuen Nutzungsziele bestehen aus Sicht der Bodendenkmalpflege keine Bedenken, da im Rahmen von Suchschnitten deutlich wurde, dass sich die eisenzeitliche Siedlungsanlage, die bei ersten Ausgrabungen im Rahmen der Errichtung der Paragon-Arena aufgefunden wurde, nicht auf die Flächen nördlich des bisherigen Stadiongeländes ausdehnt.

10.7 Altlasten

Es sind keine Altlasten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes SN 260 bekannt. Außerdem ist nicht bekannt, dass die im Umfeld vorhandenen Altablagerungen negative Auswirkungen auf das Plangebiet haben.

10.8 Lärmschutz

10.8.1 Allgemeine schalltechnische Belange

Die Stadt Paderborn hat nach Beratung des Masterplanes in den politischen Gremien bereits eine schalltechnische Untersuchung für den Gesamtbereich durch das Ingenieurbüro Prof. Beckenbauer erstellen lassen (Schalltechnische Untersuchung vom 15.08.2006). In diesem Gutachten sind alle Nutzungen abgedeckt, die durch die 101. Änderung des Flächennutzungsplanes planungsrechtlich vorbereitet werden.

Für den jetzt vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes Nr. SN 260 wurde eine mit dem Verkehrsplanungsbüro abgestimmte, modifizierte Untersuchung im Hinblick auf die für den

Stadionbetrieb notwendigen Parkflächen und den stadionbedingten Besucherverkehr vorgelegt. In der Untersuchung wurden zwei Alternativen bei Vollausslastung des Stadions berechnet:

- ungünstigster Fall tagsüber
- lauteste Nachtstunde nach 22.00 Uhr

Dabei wurden im Wesentlichen die Abfahrten der Stadionbesucher nach 22.00 Uhr und die Geräuschabstrahlungen durch den Zu- und Abgang der Besucher auf öffentlichen Flächen und Straßen im Umfeld betrachtet. Folgende örtliche Gegebenheiten wurden in die Untersuchung einbezogen:

- sämtliche ebenerdigen Parkplätze einschließlich der VIP-Parkplätze
- Parkdeck Stedener Feld
- Fahrradfahrer
- Busparkplätze
- Fußgänger

Durch das Fußballstadion zu erwartende Geräuschimmissionen wurden der bereits vorliegenden Untersuchung vom 24.11.2004 entnommen.

Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass in beiden Berechnungsalternativen alle vorgegebenen Richtwerte eingehalten werden. Dabei wurden Abfahrten der Besucher während der Nachtzeit nach 22.00 Uhr als seltenes Ereignis in Sinne der 18. BImSchV angesehen, die an nicht mehr als 18 Tagen/Jahr auftreten. An keinem betrachteten Immissionsort sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Ebenfalls bleiben die auf den tangierenden Straßen ermittelten Pegelsteigerungen deutlich unter der gesetzlich definierten 3 dB(A) Schwelle. Weitergehende Untersuchungen sind deshalb nicht mehr erforderlich.

Zur Einhaltung der prognostizierten Immissionsgrenzwerte sind jedoch folgende Randbedingungen und Schallschutzmaßnahmen zu beachten:

- Stadion: Schallschutzmaßnahmen entspr. schalltechnischer Untersuchung v. 24.11.2004
- Parkdeck im Sondergebiet 2: Schließung der Südseite der unteren Ebene
- Parkplätze P2 – P4 u. VIP: Fahrgassen in ungeriffeltem Asphalt ausbilden
- Shuttle-Busbahnhof: Zu- und Abfahrt aus ungeriffeltem Asphalt
- Ausbildung der Fahrwege auf dem Stadionvorfeld in ungeriffeltem Asphalt oder in Form von Pflastereindeckung

Zur Abschirmung der Shuttle-Busparkplätze an der Südseite des Stadions ist eine Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 4,0 m über dem Niveau des Shuttle-Busparkplatzes zu errichten. Die Lärmschutzwand muss auf der Westseite bis an die vorhandene südwestliche Zu- und Ausfahrt herangeführt werden. Sie ist unmittelbar südlich im Anschluss an den Shuttle-Busparkplatz zu errichten und muss auf der Ostseite gegenüber dem Shuttle-Busparkplatz eine Überstandslänge von 15 m aufweisen. Bei der Materialwahl sind dichte Bauelemente mit einem Flächengewicht von $m' \geq 10 \text{ kg/m}^2$ zu verwenden. Die Elemente müssen untereinander sowie gegen den Erdboden dicht abschließen. Beeinträchtigungen für die gegenüberliegende Wohnbebauung an der Paderborner Straße durch Reflexion sind nach Aussage des Schallschutzgutachters nicht zu erwarten, da die mögliche Pegelerhöhung deutlich unterhalb von 3 dB(A) bleibt und somit gemäß der 18. BImSchV nicht das Kriterium für weitere organisatorische Maßnahmen erreicht.

10.8.2 Schalltechnische Belange des Fußballstadions

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für das neue Fußballstadion wurden in einer schalltechnischen Untersuchung vom 24.11.2004 die durch das Stadion zu erwartenden Geräuschemissionen und die daraus resultierenden Maßnahmen bestimmt. Diese Aspekte haben für den eigentlichen Stadionbaukörper nach wie vor Gültigkeit und werden somit in die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes bzw. den städtebaulichen Vertrag übernommen.

Im Gutachten wurden drei Situationen betrachtet:

- I. Spiel in der Normalzeit
- II. Spiel in der zweistündigen Ruhezeit
- III. Spielbetrieb erfolgt nur eine Stunde in der zweistündigen Ruhezeit

Daraus ergeben sich:

- zu I. keine Richtwertüberschreitung und keine Überschreitung des Maximalpegels
- zu II: keine Richtwertüberschreitungen, aber an der Paderborner Straße wird der Immissionsrichtwert IRW erreicht
- zu III. keine Richtwertüberschreitung und keine Überschreitung des Maximalpegels

Ein Fußballbetrieb während der Nachtzeit, also nach 22.00 Uhr, wurde im Gutachten nicht detailliert untersucht, da bereits der Vergleich der berechneten Maximalpegel mit den nachts zulässigen Maximalwerten zeigt, dass an allen Immissionsorten mit erheblichen Richtwertüberschreitungen auch bei so genannten seltenen Ereignissen zu rechnen ist, so dass ein Spielbetrieb nach 22.00 Uhr eigentlich nicht möglich ist.

Der Gesetzgeber hat allerdings am 09.02.2006 eine Änderungsverordnung erlassen, in der der zuständigen Behörde ein Ermessen eingeräumt wird zugunsten einer internationalen oder nationalen Sportveranstaltung von herausragender Bedeutung eine Überschreitung der Höchstwerte gem. §5 Abs.5 der 18. BImSchV zuzulassen.

Darüber hinaus kann die Behörde auch eine Erhöhung der nach Nr. 1.5 des Anhangs aufgeführten höchstens 18 Kalendertage im Jahr für seltene Ereignisse zulassen. Außerdem kann eine Ausnahme hinsichtlich der Berücksichtigung des Lärms von Zu- und Abgangsverkehr der Besucher vorgenommen werden. Auch können die Ruhezeiten nach § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 der Verordnung ausnahmsweise reduziert, aufgehoben oder den Beginn der Nachtzeit nach § 2 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 der 18. BImSchV hinausgeschoben werden.

In der Änderungsverordnung ist keine Definition, was unter einer internationalen oder nationalen Sportveranstaltung von herausragender Bedeutung zu verstehen ist. Durch die Einbeziehung auch nationaler Sportveranstaltungen wird aber deutlich, dass nicht nur Fußballweltmeisterschaften, Europacup-Spiele und Olympische Spiele gemeint sein können, sondern auch Pokalendspiele und Bundesligaspitzenspiele.

Die Zulassung einer Ausnahme steht im Ermessen der Baugenehmigungsbehörde, wobei kein Anspruch auf Zulassung, sondern lediglich ein Anspruch auf pflichtgemäße Ausübung des Ermessens besteht. Die Wahrung des öffentlichen Interesses ist dabei zu berücksichtigen. In diesem Rahmen sind selbstverständlich auch die privaten Belange, den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, zu beachten. Solche Ausnahmen können deshalb auch nur Einzelfall bezogen getroffen werden.

In der geänderten Sportanlagenlärmschutzverordnung vom 09.02.2006 sind allerdings Ausnahmen geregelt, die im Einzelfall zu prüfen sind.

Zur Einhaltung der prognostizierten Immissionsgrenzwerte sind folgende Randbedingungen und Schallschutzmaßnahmen zu beachten:

- Schallabsorbierende Ausbildung der Unterseite der Tribünenüberdachung und Rückseite der Tribüne
- Tribüne umlaufend geschlossen
- Dachkante der Überdachung 23 m über Spielfeldniveau
- Sitzplatzanordnung gem. einer Anlage
- Lautsprecheranlage in dezentraler Ausführung
- Begrenzung der maximalen Gesamtschalleistungspegel
- Festlegung der maximalen Höhe der Lautsprecher über Spielfeldniveau

10.9 Lichtimmissionen

Für das Stadion sind eine Berechnung der Lichtimmissionen sowie eine Blendbewertung erfolgt. Aufgrund der Forderungen des DFB zur Nutzung des Stadions in der 2. Bundesliga muss eine kamerataugliche Ausleuchtung des Stadions gem. DIN/EN 12193 erfolgen. Gleichzeitig ist die störende Beeinflussung durch das ausgestrahlte Licht künstlicher Lichtquellen auf ein Minimum zu reduzieren. Die Aufhellung wird lichttechnisch durch die Beleuchtungsstärke beschrieben. Bei der Blendung hingegen sind Leuchtedichte der Lichtquelle und des Umfeldes sowie der Raumwinkel der Lichtquelle, jeweils vom Betroffenen aus gesehen, maßgebend. Das Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport hat zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft den Erlass „Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung (II A4-850.1-v. 13.09.2000)“ herausgegeben. Der Erlass dient zur Beurteilung der Wirkung von Lichtimmissionen auf Menschen durch Licht emittierender Anlagen. Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Lichtimmissionen als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen durch Lichteinwirkungen ist daher anhand von Regelwerken sachverständiger Organisationen oder von Einzelfall bezogenen Gutachten vorzunehmen. Eine wesentliche Erkenntnisquelle ist die von der Deutschen Lichttechnischen Gesellschaft Berlin herausgegebene Publikation. „Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen künstlicher Lichtquellen“. Hierauf aufbauend hat der Länderausschuss für Immissionsschutz im Mai 2000 „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“ beschlossen. Diese Hinweise bilden die Basis für den oben aufgeführten Erlass und geben Richtwerte zur Beurteilung von möglichen Belästigungen in den unterschiedlichen Gebietstypen an.

Die angrenzenden und im Geltungsbereich befindlichen Gebäude sind zurzeit planungsrechtlich dem Außenbereich zuzuordnen und sind daher einem Misch- oder Dorfgebiet gleichzusetzen.

Empfohlene Werte

Immissionsort (Einwirkungsort)	Beleuchtungsstärke in lx		
	06.00 bis 20.00 Uhr	20.00 bis 22.00 Uhr	22.00 bis 06.00 Uhr
Gebietsart nach BauNVO			
Dorfgebiet	3	3	1
Mischgebiet	5	3	1

Bei der Unterschreitung der Grenzwerte ist die Lichteinwirkung als nicht erheblich belästigend anzusehen. Die maximale vertikale Beleuchtungsstärke von $E_v \max = 3 \text{ Lux}$ wird mit dem angestrebten Beleuchtungssystem eingehalten. Zur weiteren Reduzierung der Lichteinwirkungen werden Maßnahmen wie Festlegung von Abschattern zur Lichtlenkung und Lichtpunkthöhen in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes und im Städtebaulichen Vertrag mit dem Stadionbetreiber definiert.

Für den gesamten Geltungsbereich ist zum Schutz der Umgebung festgesetzt worden, dass zur Ausleuchtung der baulichen Anlagen nur Strahler verwendet werden dürfen, die mit Abschattern zur Lichtlenkung ausgerüstet sind. Alternativ sind auch asymmetrisch-strahlende Scheinwerfer zulässig. Weitere Ausführungen zum Thema Lichtimmissionen sind auch dem Umweltbericht zu entnehmen.

11. Baugestalterische Festsetzungen

Im Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ sind gestalterische Festsetzungen im Rahmen einer Örtlichen Bauvorschrift gem. § 86 BauO NW integriert.

Mit den Festsetzungen zu den Werbeanlagen soll einerseits den Betreibern ermöglicht werden, auf sich aufmerksam zu machen und entsprechend der geplanten Nutzung Werbemaßnahmen vorzunehmen und andererseits das Landschaftsbild nicht über den Maßen hinaus zu beeinträchtigen. Darum sind freistehende Werbeanlagen und solche Anlagen ausgeschlossen, die für das Landschaftsbild besonders dominant wirken oder deren Lichtemissionen besonders hoch sind, wie z.B. Laserstrahlen und Spacecanon.

Im Einzelnen wurden folgende Festsetzungen getroffen:

Sondergebiet „Zentralstadion“

- Ausschluss von freistehenden Werbeanlagen.
- Werbeanlagen an Gebäudefassaden nur als Einzelbuchstaben bis zu 1/3 der Fassadenlänge zulässig.
- Höhenbegrenzung der Werbeanlagen auf max. 3,50 m.
- Werbeanlagen nicht auf Dächern oder über die Fassaden nach oben oder seitlich hinausragend .
- An der Außenfassade der Gebäude sind Werbeanlagen für Wechselwerbung, Laufbildwerbung, Lichtblitzwerbung und in ihrer Helligkeit und ihrer Farbgebung wechselnde Werbung sind nicht zulässig.
- Werbung mit Laserstrahlen, Spacecanon oder ähnliches ist unzulässig.

Ebenfalls sind Anlagen der Außenwerbung, die die Verkehrsteilnehmer auf den freien Strecken der Bundesautobahn 33, der Bundesstraße 1 und der Landesstraße 813 (Heinz-Nixdorf-Ring, Münsterstraße) ansprechen, unzulässig.

Sondergebiete Parkhaus/Stellplatzanlagen/ruhender Verkehr

Innerhalb der Sondergebiete „Parkhaus/Stellplatzanlagen“ und „ruhender Verkehr“ besteht keine Notwendigkeit für Werbeanlagen aller Art und wird dementsprechend ausgeschlossen.

12. Belange von Natur und Landschaft

12.1 Grünflächengestaltung

Mit der Einbeziehung des Gesamtbereichs zwischen der Paderborner Straße und der Bundesstraße 1 in die Bauleitplanung können die ökologisch bedeutsamen Grünflächen der Almeaue dauerhaft im Bestand gesichert und auf Grundlage qualifizierter Fachplanungen angereichert und entwickelt werden. Weiterhin ist über einen entsprechend dimensionierten Grünkorridor parallel zur Bundesstraße 1 ein erster Teilabschnitt der im Masterplan vorgesehenen Vernetzung der Almeaue mit den umfangreichen Biotopflächen südlich der Neuhäuser Straße bis hin zur Paderaue sowie die Anbindung an den regionalen Grünzug entlang des Pader-Alme-Kanals möglich. Die entsprechenden Bereiche der Almeaue und der Grünkorridor an der B 1 werden deshalb im Bebauungsplan als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt.

Weiterhin ist vorgesehen, die Auenbegrenzung durch die natürliche Geländetrasse optisch zu betonen und den zwischen Flusslauf und der Grenze des Überschwemmungsgebietes gelegenen Bereich vollständig von baulichen Nutzungen freizuhalten.

Weitergehende Planungen von Grünflächen und die Grünordnung der Parkplätze regelt der Grünordnungsplan.

In einem Scoping-Termin wurden die Zielsetzungen der Bauleitplanverfahren und die Umweltbelange mit den am Verfahren beteiligten Fachbehörden diskutiert. Zur Untersuchung der potentiellen Auswirkungen und erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist ein Fachbüro beauftragt worden, das die Ergebnisse im Rahmen des Umweltberichtes darstellt.

12.2 Bodenschutz

Nach der Karte der schutzwürdigen Böden in NRW konzentrieren sich Böden mit einer besonderen Bedeutung für die natürlichen Bodenfunktionen unter anderem im Gebiet der westlichen Kernstadt, vor allem im Bereich der Auen von Alme und Pader mit besonders schutzwürdigen Böden. So sollte gerade in diesem Bereich sparsam und flächenschonend geplant werden. Der Boden des gesamten Untersuchungsraumes unterliegt aber bereits heute vielfältigen Vorbelastungen durch Auffüllungen und Versiegelungen im Bereich der Straßen, Parkflächen und Gebäude sowie durch Bodenbearbeitung und Nähr- und Schadstoffeinträge im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Durch den Straßenverkehr erfolgen ebenfalls Einträge in den Boden. Weitgehend ungestörte Bodenverhältnisse kommen nur kleinflächig vor, hier sind die Gehölzflächen und die weitgehend naturnahe Almeaue zu nennen. Diese Böden weisen im Gegensatz zu den reinen Ackerböden eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Grundwasserabsenkung und Versiegelung auf, da charakteristische Bodeneigenschaften dadurch nachhaltig verändert werden.

Demgegenüber stehen die Wünsche und Verpflichtungen des Oberzentrums Paderborn nach ausreichenden und attraktiven Infrastruktureinrichtungen für die wiederum zentrale Lage, Erreichbarkeit sowie die Nähe zu gleichartigen Einrichtungen Standort entscheidend ist. Bei der Bewertung des Schutzanspruchs ist festzuhalten, dass bei der Neuplanung der unmittelbare Randbereich der Alme nicht direkt betroffen ist und das Überschwemmungsgebiet und die innere Auenterrasse erhalten bleiben. Somit sind für diesen sensiblen Bereich keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten.

Näher gehende Betrachtungen siehe unter der lfd. Nr.: 3.4.3 Schutzgut Boden in der Umweltprüfung.

12.3 Flächenbilanz

Eingriffsbilanzierung			
Eingriff in Natur und Landschaft	Fläche	Faktor	Summe
Zuordnungsnummer 1			10,000 ha
Sondergebiet Zentralstadion SO1 entspricht dem alten Planbereich SN 250 Zuordnung bleibt unverändert mit einer Ausgleichsfläche in Marienloh „Im Lippborn“ Zusätzlich werden Unterhaltungsmaßnahmen an der Alme finanziert. Die Maßnahmen sind mit dem Wasserverband Oberen Lippe abgestimmt.	6,320 ha		10,000 ha
Zuordnungsnummer 2			6,568 ha
Sondergebiet Zentralstadion SO1 - nördlicher Teil – Eingriffsflächen und Faktoren wurden im Rahmen der UP ermittelt.	0,151 ha	0	0
	4,961 ha	1	4,961 ha
	0,330 ha	1,5	0,495 ha
	0,308 ha	0,5	0,154 ha
	0,479 ha	2	0,958 ha
Zuordnungsnummer 3			0,033 ha
Fläche für Versorgungsanlagen – Regenklärbecken -	0,066 ha	0,5	0,033 ha
Zuordnungsnummer 4			0,699 ha
Verkehrsflächen - Holländische Rampen -	0,233 ha	3	0,699 ha
Zuordnungsnummer 5			0,191 ha
Verkehrsflächen - Erweiterung Im Quinhagen -	0,191 ha	1	0,191 ha
Zuordnungsnummer 6			0,151 ha
Verkehrsflächen - Fußweg Stadionareal - Stedener Feld -	0,156 ha	1	0,151 ha
Zuordnungsnummer 7			1,352 ha
Sondergebiet Parkhaus/Stellplatzanlagen SO2	1,352 ha	1	1,352 ha
Zuordnungsnummer 8			0,166 ha
Verkehrsflächen – Stadionallee -	0,166 ha	1	0,166 ha
Zuordnungsnummer 9			0,907 ha
Sondergebiet ruhender Verkehr SO3	0,907 ha	1	0,907 ha
Zuordnungsnummer 10			0,563 ha
Verkehrsflächen Stedener Feld	0,563 ha	1	0,563 ha
Gesamtausgleichsbedarf			20,630 ha
Ausgleichsflächen in Marienloh „Im Lippborn“ Zuordnung 1			10,000 ha
Ausgleichsflächen in Marienloh „Im Lippborn“ Zuordnung 2	4,529 ha	0,5	2,265 ha
Ausgleichsflächen in Sande „Beindelhof“	1,700 ha	0,38	6,500 ha
Ausgleichsflächen in Dahl „Am Eschenberg“	2,500 ha	1	2,500 ha
Ausgleichsflächen in Dahl „Langes Feld“	4,085 ha	0,8	3,268 ha

12.4 Kompensationsmaßnahmen

Für den Geltungsbereich des unwirksamen Bebauungsplanes Nr. SN 250 „Zentralstadion“ wurden die von der baulichen Nutzung ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft in entsprechenden Vereinbarungen mit dem Stadionbetreiber bereits zugeordnet und geregelt und werden vollständig in das Verfahren SN 260 übertragen.

Nach wie vor ist soll eine im Bereich der Marienloher Lippewiesen gelegene Fläche in der Größe von 100.000 m² über den bestehenden Grundschutz hinaus in ihren Nutzungen extensiviert werden. Zusätzlich ist die Anreicherung der Kulisse durch moderate Bepflanzung entlang des Senneweges und durch Anlage einer Blänke vorgesehen. Nach den seinerzeit getroffenen Vereinbarungen mit der Bezirksregierung und dem Wasserverband Obere Lippe war zusätzlich eine Finanzierung kurzfristig realisierbarer Unterhaltungsmaßnahmen an der Alme geplant. Die hierfür veranschlagten Kosten haben eine Größenordnung von 80.000 Euro. Dem Wasserverband wird damit ermöglicht, durch Unterhaltungsmaßnahmen an den Uferbereichen der Alme ökologische und wasserwirtschaftliche Verbesserungen, wie zum Beispiel die Entnahme von technischen Verbauerelementen, umzusetzen. Die Maßnahmen werden durch Zuordnung im Bebauungsplan und dem dazugehörigen Grünordnungsplan sowie im städtebaulichen Vertrag geregelt und gesichert.

Teilflächen des vorliegenden Bebauungsplanes waren Bestandteil der Bebauungspläne SN 189 A und SN 189 B. Die Zuordnung und Realisierung der in diesen Plänen getroffenen Kompensationsmaßnahmen war aber noch nicht vollständig umgesetzt. Deshalb werden in der Bilanzierung sowie der Zuordnung des Bebauungsplanes Nr. SN 260 diese Flächen mit aufgenommen und entsprechend detailliert neu zugeordnet.

Alle Kompensationsmaßnahmen finden vollständig außerhalb des Plangebietes auf städtischen Liegenschaften statt. Die innerhalb des Plangebietes vorgesehenen Grünordnungsmaßnahmen fließen nicht in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ein. Sie dienen einer grünordnerischen Qualitätssicherung und legen Gestaltungsstandards für die Begrünung fest. Im Zusammenhang mit der westlich, parallel zur Alme verlaufenden Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen die Begrünungsmaßnahmen insgesamt der Minderung des Eingriffs und sind Teil der Grünordnung (GOP).

12.5 Zuordnung und Beschreibung der Maßnahmen

Dem Neubau des Zentralstadions im Bebauungsplan Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ werden folgende Ausgleichsflächen zugeordnet:

Zuordnungsfläche	Fläche in qm	Ausgleichsfläche	Fläche in qm	Faktor	Nachweisbare Fläche in qm	Gesamtfläche in qm
1	100.000	Im Lipphorn	100.000			100.000
2	65.680	Am Eschenberg	24.669	1,0	24.669	
		Langes Feld	40.851	0,8	32.681	
		Im Lipphorn	16.660	0,5	8.330	65.680
3	330	Am Eschenberg	330	1,0		330
4	6.990	Holzweg	9.986	0,7		6.990
5	1.910	Holzweg	2.729	0,7		1.910
6	1.510	Holzweg	2.157	0,7		1.510
7	13.520	Im Lipphorn	27.040	0,5		13.520
8	1.660	Holzweg	2.371	0,7		1.660
9	9.070	Im Lipphorn	1.595	0,5	798	
		Beindelhof	17.000	0,38	6.500	
		Dubelohgraben	3.544	0,5	1.772	9.070
10	5.630	Holzweg	8.043	0,7		5.630
Summe						206.300

Beindelhof

Gemarkung Sande, Flur 5, Flurstück 451 tlw. (Kataster-Nr. 150)

Einsetzbare Fläche: 6.500 qm

Aufwertungsfaktor: 0,3 / 0,4, Nachzuweisende Fläche daher 17.000 qm!

Maßnahmen:

- Ökologische Aufwertungsmaßnahmen Renaturierung der Teichanlage
- Umwandlung eines Fichtenbestandes in standortgerechten Laubwald

Im Lipphorn

(Übernahme der Ausgleichsverpflichtung aus dem Bebauungsplan SN 250)

Gemarkung Marienloh, Flur 1, Flurstücke 2061, 2062 u. 2326 teilweise (Kataster-Nr. 165)

Nachzuweisende Fläche 100.000 qm!

Maßnahmen:

- Ökologische Aufwertungsmaßnahmen
- Flächenextensivierung
- Strukturanreicherung durch Pflanzung wegbegleitender Baum- und Strauchreihen
- potentielle Verlegung eines offenen Gewässers in Abhängigkeit von wasserrechtlichen Verfahren
- Anlage einer Blänke

Im Lipphorn

Gemarkung Marienloh, Flur 1, Flurstücke 2326 teilweise (Kataster-Nr. 165)

Einsetzbare Fläche 22.647 qm

Aufwertungsfaktor: 0,5, Nachzuweisende Fläche daher 45.295 qm!

Maßnahmen:

- Ökologische Aufwertungsmaßnahmen

- Flächenextensivierung
- Strukturanreicherung durch Pflanzung wegbegleitender Baum- und Strauchreihen
- potentielle Verlegung eines offenen Gewässers in Abhängigkeit von wasserrechtlichen Verfahren
- Anlage einer Blänke

Dahl – Langes Feld -

Gemarkung Dahl, Flur 14, Flurstück 102 (noch keine Kataster-Nr.)

Einsetzbare Fläche: 32.681 qm

Aufwertungsfaktor: 0,8, Nachzuweisende Fläche daher 40.851 qm!

Maßnahmen:

- Ökologische Aufwertungsmaßnahmen – Umwandlung von Acker in extensives Grünland
- Anlage von Hecken u. weiteren Gehölzstrukturen - extensive Bewirtschaftung

Dahl – Am Eschenberge -

Gemarkung Dahl, Flur 14, Flurstück 148 (noch keine Kataster-Nr.)

Einsetzbare Fläche: 24.999 qm

Aufwertungsfaktor: 1,0, Nachzuweisende Fläche entspricht der einsetzbaren Fläche!

Maßnahmen:

- Ökologische Aufwertungsmaßnahmen – Umwandlung von Acker in extensives Grünland
- Anlage von Hecken u. weiteren Gehölzstrukturen - extensive Bewirtschaftung

Elsen – Holzweg -

Gemarkung Elsen, Flur 15, Flurstück 152 (noch keine Kataster-Nr.)

Einsetzbare Fläche: 17.700 qm

Aufwertungsfaktor: 0,7, Nachzuweisende Fläche daher 25.286 qm

Maßnahmen:

- Extensive Bewirtschaftung
- Renaturierung des auf der Fläche vorhandenen Quellbereichs und seines Abflusses
- Pflanzung von Stieleichen und Kopfweiden entlang der Nordseite der Fläche

Paderborn – Dubelohgraben -

Gemarkung Paderborn, Flur 76, Flurstück 33 tlw. (Kataster-Nr. 111)

Einsetzbare Fläche: 1.772 qm

Aufwertungsfaktor: 0,5, Nachzuweisende Fläche daher 3.544 qm

Maßnahmen:

- Extensive Bewirtschaftung

12.6 Grünordnung im Plangebiet

Die innerhalb des Plangebietes vorgesehenen Grünordnungsmaßnahmen fließen nicht in die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ein. Sie dienen einer grünordnerischen Qualitätssicherung und legen Gestaltungsstandards für die Begrünung fest. Im Zusammenhang mit der westlich, parallel zur Alme verlaufenden Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen die Begrünungsmaßnahmen insgesamt der Minderung des Eingriffs und sind Teil der Grünordnung (GOP).

Im Einzelnen sind vorgesehen:

- Baumpflanzung auf dem Stadionvorplatz, jeweils ein großkroniger, hochstämmiger Laubbaum je 15 Fahrradstellplätze, Schutz der Baumstandorte durch geeignete Einbauten
- Platzgestaltung durch gestalterische Gliederung der Funktionsbereiche
Pflasterauswahl, Ausstattung, Baumpflanzung/Baumart
Zusammenfassung von Ver- und Entsorgungseinrichtungen an zentralen Punkten
Begrenzung der voll versiegelten Fläche auf max 60 %
- Pflanzung einer einseitigen Laubbaumreihe auf d. Parkplatz zwischen Stadion + B1 und entlang der Erschließung Stadion/Fan-Busparkplatz mit durchgehendem Grünstreifen von min 3,00 m Breite - einheitliche Baumart als Hochstamm, Pflanzabstand max 10m, Schutz des Grünstreifens und der Baumstandorte
- Eingrünung der Zaunanlage am Fan-Busparkplatz mit Laubbäumen einheitlicher Baumart
- Baumpflanzung an der zentralen Bushaltestelle und Schutz der Baumstandorte durch geeignete Einbauten, Hochstamm, Erhalt vorhandener Laubbäume entlang der Paderborner Straße
- Begrünung der Lärmschutzwand durch Rankpflanzen und Grünstreifen von min 2,00 m Breite
- Pflanzung einer 3-reihigen Baum- und Strauchhecke entlang der Grenze und zur Eingrünung der B1, Pflanzenarten entsprechend der potentiell natürlichen Vegetation, Rückbau vorhandener Zäune und Einbauten
- Pflanzung von Einzelbäumen und Gruppen
- extensive Pflege und Bewirtschaftung des Grünland
- Maßnahmen zur ökologischen und Wasserwirtschaftlichen Verbesserung der Alme
- Erhalt vorhandener naturnaher Grünstrukturen
- Eingrünung der Wasserwirtschaftlichen Einrichtungen entsprechend der Auflagen aus den Wasserwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren

12.7 Konsequenzen aus dem Umweltbericht

Durch die im Bebauungsplan geplanten Maßnahmen sind Auswirkungen auf alle Schutzgüter zu erwarten. Besonders sensibel zu betrachten sind die Auswirkungen durch Verkehr und Lärm sowie der Verlust und die Beeinträchtigung von Lebensräumen. Hier sind erhebliche Auswirkungen zu erwarten, die aufgrund der bereits vorhandenen Vorbelastungen zwar als ausgleichbar einzustufen sind, aber durch geeignete Minderungsmaßnahmen in ihrer Erheblichkeit deutlich reduziert werden können.

Der Umweltbericht zeigt Minderungsmaßnahmen auf, die durch geeignete Festsetzungen im Bebauungsplan und durch städtebauliche Verträge oder sonstige geeignete Maßnahmen umgesetzt werden. Dies sind im Einzelnen:

- Fäll- und Abbrucharbeiten sind zum Schutz der Fauna in der Zeit der Vegetationsruhe und außerhalb der Brut- und Jungenaufzuchszeit durchzuführen
- Baumfällung und Gehölzrodungen zum Schutz der Vogelwelt vom 01. März bis 30. Sept. untersagt.
- Der Bau des Regenrückhaltebeckens im Bereich der sensiblen Almeaue soll nur im Winter bei trockener Witterung erfolgen
- Naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens, Sukzession auf den Böschungen (gesonderte wasserrechtliche Genehmigung nach § 58 LWG mit Landschaftspflegerischem Begleitplan)
- Grünflächen entlang der Alme sind während der gesamten Bauzeit zu erhalten und durch einen Zaun gegen Befahren und Betreten sowie Lagerung von Baumaterialien zu schützen
- Untersuchung der zu fällenden Bäume auf Fledermausquartiere / Wochenstuben und Vogelneester zum Schutz der nach § 42 BNatSchG geschützten Tierarten und Rote-Liste-Arten
- Neupflanzung von Bäumen und eines Schutzstreifens im Rahmen eines Grünkonzeptes. Integration von vorh. / altem Baumbestand (GOP)
- Bepflanzung und Bewirtschaftung der Grünflächen (Almeaue, Korridor an der B 1) sollte nach ökologischen Gesichtspunkten erfolgen. Für die Abgrenzung zwischen Almeaue und angrenzenden SO ist eine Gehölzpflanzung aus heimischen, standortgerechten Gehölzen festgesetzt worden. Parkplatzflächen sind mit heimischen, standortgerechten Laubbäumen zur Minderung der Lebensraumbeeinträchtigung und Verbesserung des Landschaftsbildes zu bepflanzen (Umsetzung im GOP)
- Im Rahmen eines Beleuchtungskonzeptes ist auf die Verwendung von insektenschonenden Natriumdampf-Niederdrucklampen und entsprechende Ausleuchtung zu achten.
- Beleuchtung durch Lampen und Werbung sollte auf ein Mindestmaß reduziert werden

13. Städtebaulicher Vertrag

Für diverse Maßnahmen, die nicht durch Festsetzungen des Bebauungsplanes geregelt werden können, sind Zusatzvereinbarungen in einem städtebaulichen Vertrag zu regeln.

14. Kosten

In der Sitzungsvorlage 0299/06 zur frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vom 2.11.2006 wurden die Kosten für die notwendigen Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen zur Inbetriebnahme des Stadions im Rahmen einer vorläufigen Schätzung mit 16.170.000 EUR beziffert.

Erst im Ergebnis der weitgehend abgeschlossenen Ausführungsplanungen sowie der noch vorzunehmenden Ausschreibungen wird sich ein vollständiges Kostenbild ergeben können.

Dabei ist auch zu differenzieren zwischen den Erschließungsmaßnahmen, die von der Stadt Paderborn zu tragen sind und denjenigen Maßnahmen, die vom Vorhabenträger, also der Stadiongesellschaft, zu finanzieren sind. Diese werden aktuell wie folgt beziffert:

a) Erschließungsmaßnahmen (von der Stadt Paderborn zu tragen):

Hauptmaßnahmen	Kosten
Rampen + Ablösesumme	920.000,00 €
Im Quinhagen	210.000,00 €
Hoppenhof Ergänzung	40.000,00 €
Almeaue	270.000,00 €
Fußweg vom Stedener Feld	80.000,00 €
Brücke Neubau	500.000,00 €
Erweiterung Geh- und Radweg Paderborner Straße	190.000,00 €
Abstellfläche Fanbusse	150.000,00 €
Zufahrtsstraße Parkflächen Stedener Feld	100.000,00 €
Shuttleparkplatz Mönkeloh einschließlich Erschließung	1.800.000,00 €
2. Linksabbiegespur	120.000,00 €
Verkehrsausstattung	350.000,00 €
Verkehrslenkung	410.000,00 €
Planungskosten	370.000,00 €
	5.510.000,00 €

Zur Realisierung des Stadions sind ferner Ausgleichsflächen vorzuhalten, die bereits im städtischen Eigentum stehen und deren Wert mit einem Gesamtbetrag von **1.165.000,00 €** anzusetzen ist.

Die beantragten Förderungen durch das Land NRW sowie Einnahmen aus Erschließungsbeiträgen sind in dieser Aufstellung noch nicht berücksichtigt.

b) Kosten, die grundsätzlich vom Vorhabenträger zu finanzieren sind:

Hauptmaßnahmen	Kosten
Parkplatzflächen nördlich des Stadions	2.300.000,00 €
Shuttlebusse	200.000,00 €
Lärmschutzwand	180.000,00 €
P2 Parkhaus	3.600.000,00 €
P3 ebenerdige Parkplatzflächen	140.000,00 €
P4 ebenerdige Parkplatzflächen	250.000,00 €
An- und Abfahrt Fanbusse	150.000,00 €
Stadionvorplatz einschl. Fahrradbügel und Beleuchtung	1.700.000,00 €
	8.520.000,00 €

Die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Paderborn bzw. für die Stadiongesellschaft werden in einer Finanzierungsvereinbarung geregelt. Dabei ist festzuhalten, dass ein Teil der auf die Stadt Paderborn entfallenden Kosten bereits über die Haushalte 2005 und 2006 finanziert wurde.

Die noch nicht finanzierten Kosten für Erschließungsmaßnahmen sowie eine etwaige Beteiligung an den grundsätzlich von der Stadiongesellschaft zu finanzierenden Maßnahmen durch die Stadt Paderborn werden über den Nachtragshaushalt 2007 bereitgestellt, der ab dem 18.05.2007 während der Dauer des Beratungsverfahrens zur Einsichtnahme öffentlich ausliegt und am 12.06.2007 dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

15. Monitoring

Die in § 4c BauGB bestimmte Überwachungspflicht der erheblichen Umweltauswirkungen - Monitoring - orientiert sich daran, welche Annahmen, Prognosen und Bewertungen hinsichtlich erheblicher Umweltauswirkungen Gegenstand der Umweltprüfung und der Abwägungsentscheidung waren und inwieweit eine spätere Überprüfung im Hinblick auf die künftige tatsächliche Entwicklung angezeigt ist.

In einem Monitoringkonzept wird die Stadt Paderborn daher Maßnahmen zur Überprüfung von Umweltauswirkungen vorsehen, die Gegenstand der jeweiligen Umweltprüfung waren. Sollten sich Abwägungsentscheidungen und Planfestsetzungen auf solche Prognosen stützen, werden entsprechende Maßnahmen zur Überwachung speziell der Umweltauswirkungen dieser Planentscheidungen vorgesehen.

Für den vorliegenden Bebauungsplan betrifft dies

- Verkehrliche Belange (Aussagen des Verkehrsgutachtens)
- Lärmprognosen
- Lärminderungsmaßnahmen
- Maßnahmen zum Schutz vor Lichtimmissionen (Fauna Almeaue)
- Ausgleichsmaßnahmen für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.

So ist im Einzelnen zu prüfen, ob sich etwa die Verkehrsbelastung der tangierenden Straßen anders entwickelt, als man bei der Berechnung der der Abwägung und der Festsetzung der

jeweiligen Lärmschutzmaßnahme zu Grunde gelegten Lärmwerte angenommen hat. Ebenfalls ist die Wirksamkeit der Lärminderungsmaßnahmen bzw. die Einhaltung der zulässigen Gesamt-Schalleistungspegel, die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen vor Lichtimmissionen sowie die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zu überprüfen.

Vom Monitoring nicht betroffen sind Maßnahmen, die im bauaufsichtlichen Verfahren geprüft werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die aufgeführten Maßnahmen und die für das jeweilige Monitoring zuständigen Fachbehörden benannt und Zeitpunkt und Zeitraum der Überprüfung bestimmt.

Umweltauswirkung	Prüfmaßnahme	Zuständige Behörde	Prüftermin/Zeitraum
Verkehrliche Belange	Überwachung der Verkehrsmenge, des Verkehrsflusses und der Verkehrsführung. Wegstrecke, Dichte und Verhalten der Fußgänger- und Fahrradverkehre, Funktion und Belastung der Knotenpunkte	Amt für öffentliche Ordnung in Zusammenarbeit mit dem Straßen- und Brückenbauamt	
Lärmprognosen	Schallpegelmessungen im Stadionumfeld, auf den Parkplätzen und an den im Gutachten bestimmten Immissionspunkten	Bauordnungsamt	
Lichtimmissionen		Amt für Umweltschutz und Grünflächen	
Ausgleichsmaßnahmen Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.	Prüfung der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.	Amt für Umweltschutz und Grünflächen	

Mit dem Monitoring können somit Basisdaten der Untersuchungen überwacht und kontrolliert werden. Gleichzeitig kann rechtzeitig Fehlentwicklungen durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden. Die Erkenntnisse des Monitorings sind auch Grundlage für die Arbeit eines künftigen Fachgremiums, in dem die Dienststellen der Polizei, des Ordnungsamtes und der Rettungsdienste in Abstimmung mit dem Stadionbetreiber das Verkehrsicherungs- und Regelungskonzept erstellen und bedarfsgerecht anpassen und fortführen.

16. Fazit

Mit der modifizierten Version des Bebauungsplanes Nr. SN 260 „Almeaue-Hoppenhof“ können unter Beachtung der in den schall- und verkehrstechnischen Gutachten erarbeiteten Rahmenbedingungen alle Stadionbelange planungsrechtlich auf den der Stadt zur Verfügung stehenden Flächen gesichert werden.

Die unterschiedlichen verkehrlichen Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die aus der angenommenen Nutzungsintensität resultierenden zusätzlichen Verkehre vom inneren und äußeren Straßensystem nach entsprechenden Modifizierungen der Anbindungen/Knotenpunkte mit der vorgeschlagenen signaltechnischen Ausstattung leistbar sind.

Aus dem Simulations- und Analysemodell wird deutlich, dass vor allem der kritischen Abschnitt der B1 zwischen der Paderborner Straße und der neuen Stadionanbindung einschließlich der Knotenpunkte unter Einsatz der beschriebenen verkehrstechnischen Anlagen für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend leistungsfähig ist. Das gewählte

System gewährleistet vor allem jederzeit einen schnellen Verkehrsabfluss von der Rampe der A 33, deshalb sind hier wie auch in den benachbarten Knotenpunkte Rückstaus nicht zu erwarten. Ebenfalls wird in der Simulation deutlich, dass die Verkehrsverflechtung auf den parallel verlaufenden Spuren zwischen dem Kreisverkehr und den Holländischen Rampen trotz der zusätzlich über den Bypass der Abfahrt A 33 Ost einfahrenden Fahrzeuge problemlos erfolgt.

Das Stellplatzkonzept mit einem für über 9.000 Besucher ausreichenden Grundangebot im unmittelbaren Stadionumfeld und einem Shuttlesystem für Spitzenzeiten stellt eine angemessene und benutzerfreundliche Planung dar. Von besonderer Bedeutung sind die in den Gutachten vorgeschlagenen und durch den Bebauungsplan umzusetzenden Regelungen zur Fuß- und Radwegführung, der Anordnung des zentralen Busbahnhofs mit direktem Zugang zum Stadion und die organisatorische und gestalterische Qualität des Stadionvorfeldes.

Den schalltechnischen Belangen kann ausreichend Rechnung getragen werden mit den im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen und Rahmenbedingungen.

Für wesentliche Inhalte der Entwurfsplanung ist bereits eine Abstimmung mit den betroffenen Behörden, Fachdienststellen und der Polizei erfolgt. Insgesamt ist mit den zurzeit verfügbaren Flächen ein städtebauliches Konzept entwickelt worden, das eine verträgliche Stadionnutzung am Standort Almeaue-Hoppenhof zulässt und gleichzeitig die Weiterentwicklung der gesamten Fläche im Sinne des Masterplanes ermöglicht.

Aufgestellt:

Paderborn, 10.05.2007

Stadtplanungsamt

i. A.

gesehen:

Brinkmann

Schultze