Begründung

zum

Bebauungsplan Ap 202

- Verkehrsknoten "Am Gottesacker" -

...

Inhaltsverzeichnis

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Gegenwärtige Situation im Planbereich

3. Bestehendes Planungsrecht

4. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

5. Umweltverträglichkeitsprüfungen
5.1 Gesetzliche Grundlagen für die UVS zum Verkehrsknoten
5.2 Prüfrahmen
5.3 Umweltverträglichkeitsprüfungen zum Verkehrsknoten
5.3.1 Methodisches Vorgehen
5.3.2 Resümee – UVS
5.4 Umweltverträglichkeitsuntersuchung für den Ausbau der Stadtbahn
5.4.1 Gesetzliche Grundlagen
5.4.2 Prüfrahmen und Methodisches Vorgehen
5.4.2 Resümee der UVU

6. Verkehrskonzept – Zielsetzungen des Bebauungsplanes
6.1 Beschreibung der niveaufreien Führung der Bundesstraße 1 (B 1) im Bereich der Kreuzung mit der Straße „Am Gottesacker“
6.1.1 Vorhandener Zustand
6.1.2 Straßenbauliche Beschreibung
6.1.3 Notwendigkeit der Maßnahme
6.1.4 Technische Gestaltung der Maßnahme
6.1.5 Durchführung der Maßnahme
6.2 Innere Erschließung
6.3 Öffentlicher Personennahverkehr
6.4 Ruhender Verkehr
6.5 Fuß- und Radwege

7. Städtebauliches Konzept
7.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
7.1.1 Bebauung auf der Westseite der Straße „Am Gottesacker“
7.2 Wohnfolgeeinrichtungen
7.3 Nachfolgenutzung des ehem. Sportplatzes der Britischen Rheinarmee nördlich der B 1

8. Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen
8.1 Gesetzliche Grundlagen
8.2 Ökologische Voruntersuchungen und Gutachten zum Bebauungsplan - Methodik des landschaftspflegerischen Fachbeitrages
8.3 Bestandssituation
8.4 Bestandsbewertung sowie Beschreibung und Bewertung des Eingriffs
8.5 Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, Baumersatzpflanzungen
8.6 Kompensation der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild

9. Ver- und Entsorgung
9.1 Versorgung
9.2 Entsorgung
9.2.1 Schmutzwasser
9.2.2 Sammlung, Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser öffentlicher Flächen

10. Umweltbelange
10.1 Altlasten/Bodenverunreinigungen
10.2 Methanausgasungen
10.3 Bergbauliche Einwirkungen
10.4 Bodenaushub
10.5 Schalltechnische Beurteilung
10.6 Luftbelastung
10.6.1 Allgemeine Luftbelastung
10.6.2 Kfz-bedingte Luftbelastung
10.7 Überschwemmungsgebiete

11. Denkmalschutz

12. Bodenordnende Maßnahmen

13. Städtebauliche Zahlenwerte

14. Soziale und sonstige Maßnahmen

15. Kosten
15.1 Ausbau der Anschlussstelle B 1 / Am Gottesacker
15.2 Kosten für Entwässerungsmaßnahmen
15.3 Kosten für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen und Baumersatzpflanzungen
15.4 Kosten für Schallschutzmaßnahmen

Anlagen

Anlage 1 Umweltverträglichkeitsstudie zur Straßenplanung
Anlage 2 Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Stadtbahn
Anlage 3 Schalltechnische Beurteilung
Anlage 4 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag incl. Eingriffsbilanzierung

1. **Räumlicher Geltungsbereich**

Die Grenze des Planbereiches verläuft im Norden auf einer Länge von 250 m in einem Abstand von 10 m zur nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Bundesstraße (B 1) und wechselt dann in Höhe des Hauses Rütlistraße 107 auf die Nordgrenze der ehemaligen britischen Sportplätze, folgt dieser Grenze bis zur Westseite des Grundstückes Am Gottesacker 20 und verläuft von dort in nördlicher Richtung bis zur nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Straße „Auf dem Hohwart“, einschließlich der gesamten Verkehrsfläche der Straße „Auf dem Hohwart“ von der Ostseite des Grundstückes Auf dem Hohwart 51 bis zur Ostseite der Straße „Am Gottesacker“ . Im Osten verläuft der Änderungsbereich nördlich der B 1 entlang der östlichen Straßenbegrenzungslinie der Straße „Am Gottesacker“ bis zur Nordseite der B 1, folgt dieser in östlicher Richtung bis in Höhe des Gebäudes Westfalendamm 401 (B 1), wechselt dort auf die Südseite der B 1 und verläuft von dort in westlicher Richtung bis zur Westseite des Grundstückes Westfalendamm 399, entlang der Westseite dieses Grundstückes sowie dessen geradlinigen Verlängerung nach Süden bis zur Südseite der ehemaligen Werksbahn, entlang der Südseite der Werksbahn nach Westen bis in Höhe des Grundstückes Flimmweg 12, sowie entlang der Westseite des Bachlaufes Schnaukskuhle nach Norden bis zur Südseite des Flurstückes 23, Gemarkung Schüren, Flur 1 und der Westseite des Flurstückes 23 bis zur Nordseite des Flurstückes 22, entlang der Nordseite dieses Flurstückes bis zur Straße „Am Büter“ sowie entlang der Westseite der Flurstücke 10 – 12 westlich „Am Büter“ nach Norden bis zur Südseite der B 1 in Dortmund-Aplerbeck bzw. Schüren (siehe auch Übersichtsplan).

2. **Gegenwärtige Situation im Planbereich**

Das Plangebiet liegt im Bereich der östlichen Stadteinfahrt von Dortmund, östlich des Verkehrsknotens der B 1 mit der B 236 n. Es umfaßt nördlich der B 1 Teilflächen der ehemaligen Sportplätze der britischen Streitkräfte und die vorhandenen friedhofsbezogenen Gewerbebetriebe westlich der Straße "Am Gottesacker". Im Norden wird das Plangebiet durch die Straße "Auf dem Hohwart" begrenzt. Sie stellt eine Straßenachse dar, die zentral auf den Haupteingang des Hauptfriedhofes zuläuft und mit ihrem alleeartigen Baumbestand ebenso wie die baulichen Anlagen des Hauptfriedhofes unter Schutz gestellt ist. In dieses Ensemble hinein gehört auch die Straße "Am Gottesacker", die den Planbereich nördlich der B 1 auf der Ostseite begrenzt. Die Bundesstraße 1 stellt eine Zäsur zwischen dem nördlichen und südlichen Teilbereich des Bebauungsplanes Ap 202 dar. Südlich der B 1 beginnt der zusammenhängende Freiraum des "Schürener Feldes". Er fungiert als Bindeglied zwischen der großen Fläche des Hauptfriedhofes und dem Haus Rodenberg in Aplerbeck. Das Gelände fällt von der B1 nach Süden in Richtung Emschertal ab. Der Freiraum wird intensiv landwirtschaftlich genutzt und läßt daher weitreichende Blickbeziehungen zu. Von der B1 aus hat man einen Blick auf weite Teile des südöstlichen Stadtgebietes sowie auf das "Ardeygebirge". Der Übergang der natürlichen Landschaftseinheiten zwischen der Emscherniederung und den hügeligen Bereichen des "Niederbergischen-Märkischen Hügellandes" kann hier eindrucksvoll nachvollzogen werden. Das "Schürener Feld" gemeinsam mit der weiter südwärts verlaufenden Emscher besitzt wichtige Naherholungsfunktion, vor allem für die Bevölkerung des Ortsteiles Schüren. Die vorhandenen Wirtschaftswege sowie der im Süden vorhandene Rad- und Fußwanderweg auf der alten Eisenbahntrasse werden regelmäßig für eine landschaftsbezogene Erholung frequentiert.

3.

Bestehendes Planungsrecht

Für den direkt südlich der Bundesstraße B 1 bzw. westlich der Marsbruchstraße gelegenen Teilbereich befinden sich die Bebauungspläne Ap 154 (neu) - Marsbruchstraße - sowie Ap 190 - Verkehrsband Gottesacker/Marsbruchstraße - in der Aufstellung. Die übrigen südlich sowie nördlich der Bundesstraße B 1 gelegenen Flächen sind nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) zu beurteilen. Ferner ist für den Bereich südlich der B 1, d.h. für das ehemalige Kasernengelände der Bebauungsplan Ap 192 im Aufstellungsverfahren.

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan vom 27.06.1985 stellt für das Plangebiet Grünfläche - Dauerkleingärten - Wohnbaufläche, Fläche für die Landwirtschaft sowie Verkehrs- und Haupterschließungsstraßen und westlich der Einmündung Bundesstraße B 1/Marsbruchstraße einen Park- and Ride-Abstellplatz dar. Somit stehen die Flächennutzungsplandarstellungen den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes Ap 202 entgegen.

Für die erforderlichen Änderungen des Flächennutzungsplanes wird das Verfahren zur 94. Änderung - Stadtkrone Ost - des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren durchgeführt.

Für den Geltungsbereich nördlich der B 1 gelten die Aussagen des rechtskräftigen Landschaftsplanes Dortmund-Mitte. Im Planbereich existieren folgende geschützte Landschaftsbestandteile (LB) gemäß § 23 Landschaftsgesetz NW:

- LB Nr. 88 Allee aus 48 Silber-Linden westlich des Hauptfriedhofes auf dem Mittelstreifen der Straße "Auf dem Hohwart". Der östliche Teil liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

- LB Nr. 89 Baumreihe aus 37 Silber-Linden an den Parkplätzen beidseitig der Straße "Auf dem Hohwart" an der Westseite der Straße "Am Gottesacker". Die südliche Teilfläche liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Für den Bereich südlich der B 1 liegt der Landschaftsplan Dortmund-Süd im Entwurf (Offenlage) vor. Die geplante Verkehrslösung "Knoten Gottesacker" liegt demnach teilflächig im geplanten Landschaftsschutzgebiet Nr. 32 "Schürener Feld". Im Freiraum "Schürener Feld" sieht der Entwurf zum Landschaftsplan das Entwicklungsziel 2.1 – Anreicherung – vor. Zahlreiche Maßnahmen zur Entwicklung und Pflege von Natur und Landschaft finden sich im Entwurf zur Festsetzungskarte (siehe Kap. 8.5).

4. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes sowie allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Stadtentwicklung ist es, die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität der Stadt Dortmund als dem Oberzentrum im westfälischen Raum weiter zu verbessern. Dies zieht nach sich, dass die regionale Verkehrsachse der B 1 leistungsfähiger zu gestalten ist. Dementsprechend ist es Ziel, alle Verkehrsknoten der B 1 von Max-Eyth-Straße bis Ortsausgang niveaufrei zu gestalten.

Für die Verkehrskreuzung B 1/Am Gottesacker tritt die Aufgabenstellung hinzu, die stadtregional bedeutsamen Einrichtungen und Entwicklungszonen wie die Stadtkrone Ost, das neue Wohnquartier an der Straße "Auf dem Hohwart", die Rennbahn, das Finanzamt Ost und den Hauptfriedhof an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz anzubinden. Die Anbindung des Ortskernes von Aplerbeck über die Marsbruchstraße bedarf eines weiteren Bebauungsplanes Ap 190, der zu einem späteren Zeitpunkt fortgeführt werden soll.

Darüber hinaus ist dafür zu sorgen, dass die gefundene Verkehrskonzeption bzw. Verkehrsorganisation nicht attraktive Schleichwege in den Stadtbezirk Brackel und die Gartenstadt eröffnet.

Vor diesem Hintergrund sowie den städtebaulichen, ökologischen, verkehrstechnischen, stadtwirtschaftlichen und realisierungsorientierten Kriterien wurden aufbauend auf der gesetzlich erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung in einer Bandbreite von 3 möglichen Varianten als mögliche Planfälle die Alternativen A und B entwickelt.

Im Rahmen des Gutachtens zur Beurteilung der Knotenpunkts- und Oberflächengestaltung im Zuge der B 1/A 40 im Streckenabschnitt "Märkische Straße (Ophoff)" - "Marsbruchstraße" -, das vom Büro Steierwald Schönharting und Partner erstellt wurde, erfolgte eine Untersuchung und Bewertung der Alternativen A und B mit dem Ergebnis, dass noch die weiteren Alternativen C und D aufgezeigt wurden.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verkehrsgutachtens zum Verkehrsknoten wurde unter Beteiligung aller betroffenen Stadtämter der Bebauungsplan-Vorentwurf erarbeitet (Darstellung des Ablaufs der Variantenuntersuchung zum Verkehrsknoten "Am Gottesacker" siehe Anlage), der sodann Grundlage für den jetzigen Bebauungsplan geworden ist.

Im weiteren sichert der Bebauungsplan die vorhandene wohn- und friedhofsbezogene gewerbliche Nutzung westlich der Straße "Am Gottesacker". Südlich der Bundesstraße 1 werden im Bereich des "Schürener Feldes" Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gesichert. In diesem Zusammenhang werden auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft durch den Bau des Verkehrsknotens "Am Gottesacker" geregelt.

5. <u>Umweltverträglichkeitsprüfungen</u>

5.1 Gesetzliche Grundlagen für die UVS zum Verkehrsknoten

Nach § 38 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) dürfen Landes- und Kreisstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan festgestellt ist. § 38 Abs. 4 StrWG NW regelt, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches (BauGB) die Planfeststellung ersetzen. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Straßen ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Dabei ist § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 anzuwenden.

Nach § 17 UVPG wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt.

5.2 **Prüfrahmen**

Nach § 2 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf

1. Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen,
2. Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen. Die Kriterien und Bewertungsgrundlagen werden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie in der erforderlichen Intensität zum Bebauungsplan-Verfahren Ap 202 für die Entscheidungsfindung dargelegt.

5.3 **Umweltverträglichkeitsprüfungen für den Verkehrsknoten**

5.3.1 **Methodisches Vorgehen**

Im Vorfeld zum Planverfahren sowie während der Planerarbeitung und Variantendiskussion sind die Prüferfordernisse nach § 2 UVPG konsequent in die Untersuchungen integriert und abgearbeitet worden. Im Rahmen einer raumbezogenen Empfindlichkeitsanalyse wurden zunächst die spezifischen Raumwiderstände sowie das zu erwartende Konfliktpotential ermittelt. Diese Analyse konnte als Beurteilungsgrundlage für die einzelne Variantendiskussion herangezogen werden. Dabei wurde innerhalb der sogenannten Umweltverträglichkeitsstudie nach den einzelnen Fachressorts *Landschaft / Umwelt – Städtebau – Verkehr* differenziert.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung als verwaltungsinterner Prüfvorgang gliedert sich im vorliegenden Verfahren in zwei wesentliche Bearbeitungs- und Prüfphasen.

Die erste Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung beinhaltet die Analyse der Raumwiderstände sowie die Erarbeitung und Prüfung der ersten drei Verkehrsvarianten. Diese „UVP Teil 1“ ist verwaltungsintern durch das Stadtplanungsamt sowie das Umweltamt durchgeführt worden. Das Umweltamt hat hierzu ein gesondertes Fachgutachten (*Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) „Verkehrsknoten Gottesacker“ Fachbeitrag Landschaft, Juni 1997)* erstellt. Die Fachbeiträge Städtebau und Verkehr sind in Einzelbeiträgen und Fachstellungnahmen ergänzend eingearbeitet worden.

Aus den gesamten Voruntersuchungen haben sich zwei Verkehrsvarianten herauskristallisiert. Diese sind im Rahmen eines externen Gutachtens – „UVP Teil 2“ (*Gutachten zur Beurteilung der Knotenpunkts- und Oberflächengestaltung im Zuge der B 1/A 40 im Streckenabschnitt Märkische Straße – Marsbruchstraße, Steierwald Schönharting und Partner GmbH, Oktober 1998)* ebenfalls für die Prüfbereiche Verkehr, Städtebau und Umwelt sowie Bautechnik untersucht worden, so dass eine Kontinuität und Vergleichbarkeit in der Gutachtenabfolge gewährleistet ist.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudien sind als Anlage 1 zu dieser Begründung in den wesentlichen Punkten dargestellt.

5.3.2 **Resümee - UVS**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass für die Knotenpunktlösung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie - Teil 1 drei Varianten untersucht wurden. Als Ergebnis der weiteren Variantendiskussion wurden hieraus die Varianten A und B entwickelt und planerisch konkretisiert. Beide Varianten weisen südlich der B 1 die gleiche Verkehrslösung auf; nördlich der B 1 in dem Anschluß an die Straße "Auf dem Hohwart" bzw. Straße "Am Gottesacker" unterscheiden sie sich jedoch deutlich.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens vom Büro Steierwald Schönharting und Partner GmbH wurden die Varianten A und B nochmals detailliert vergleichend bewertet (UVP - Teil 2). Im Rahmen dieses Gutachtens arbeitete das Gutachterbüro zwei weitere Varianten, die Varianten "C" und "D" heraus.

Die Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen der unterschiedlichen Betrachtungsebenen - Umweltschutz - Städtebau - Verkehrsleistung und – Bautechnik-Bauablauf – führte in einem anschließenden Optimierungsprozeß im wesentlichen zu einer Kombination der Lösungsansätze "A" und "B" für den Bebauungsplan-Entwurf.

Aus städtebaulicher Sicht wird der Eingriff in das zusammenhängende Ortsbild im Bebauungsplan-Vorentwurf möglichst gering gehalten. Vorhandene Wohngebiete bleiben unangetastet. Denkmalbereiche und deren Umfeld werden nicht beeinträchtigt. Vorhandene, dem Friedhof zugeordnete Betriebe bleiben erhalten.

Bezogen auf den Verkehr erfüllt die Verkehrslösung im Bebauungsplan-Entwurf südlich der B 1 die Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Komfort. Nördlich der B 1 stehen städtebauliche und landschaftsbezogene Anforderungen im Vordergrund, die der Bebauungsplan-Entwurf weitestgehend erfüllt.

Der Kreuzungsausbau erfordert eine Inanspruchnahme der bebauten Grundstücke Am Gottesacker 20 und 22.

Die Knotenpunktlösung stellt jedoch insbesondere südlich der B 1 einen großflächigen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild innerhalb des Landschaftsraumes "Schürener Feld" dar. Nach § 8 BNatSchG gilt es, diesen erheblichen Eingriff durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes auszugleichen, damit keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit den Belangen des Baumschutzes Rechnung getragen werden kann und ein Erhalt der Bäume an der Straße „Am Gottesacker“ möglich ist.

5.4 Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Stadtbahnausbau

5.4.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Ausbau der Stadtbahn beinhaltet den Ausbau der Stadtbahnstrecke, den Bau einer Haltestelle oberhalb des geplanten Brückenbauwerkes sowie den Rückbau der bestehenden Haltestelle „Hauptfriedhof“. Somit ist das Vorhaben als „wesentliche Änderung“ der Bestandssituation anzusehen. Nach § 28 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) des Bundes dürfen Stadtbahnstrecken nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan festgestellt ist. § 28 Abs. 2 PBefG regelt, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches (BauGB) die Planfeststellung ersetzen. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Stadtbahnstrecken ist nach Anlage zu § 3 UVPG die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Dabei ist § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 anzuwenden, da die Planfeststellung durch einen Bebauungsplan ersetzt wird.

Nach § 17 UVPG wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt.

5.4.2 Prüfrahmen und methodisches Vorgehen

Hinsichtlich des Prüfrahmens gelten die Bestimmungen des UVPG sowie die Ausführungen, wie sie unter dem Kapitel 7.1.1 beschrieben wurden. Die Kriterien und Bewertungsgrundlagen werden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) in der erforderlichen Intensität zum Bebauungsplan-Verfahren Ap 202 für die Entscheidungsfindung dargelegt.
Im Vorfeld zum Planverfahren sowie während der Planerarbeitung und Variantendiskussion sind die Prüferfordernisse nach § 2 UVPG konsequent in die Untersuchungen integriert und abgearbeitet worden. Im Rahmen einer schutzgutbezogenen Bestandsaufnahme, -bewertung und Konfliktanalyse wurden die zu erwartenden Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Schutzgüter samt ihrer Wechselwirkungen untersucht. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden Vorschläge zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich der Umweltwirkungen heraus gearbeitet. Die UVU schließt mit der Beurteilung der Umweltverträglichkeit ab.

5.4.3 Resumèe der UVU

Durch das Ingenieurbüro Umweltschutz (IGU, Bochum) wurde die UVU für den Ausbau der Stadtbahnstrecke im Planausschnitt erstellt. Die UVU kommt zum Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen der meisten Umweltschutzgüter als vergleichsweise gering anzusehen sind. Die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter werden nur gering oder gar unerheblich beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben beschränken sich auf den Eingriff in den Alleebaumbestand. Der Verlust von ca. 7 Linden und die Beeinträchtigungen der übrigen Bäume müssen durch Nachpflanzungen zur Vervollständigung der Allee kompensiert werden. Für die im Wurzel- und Kronenbereich beeinträchtigten Bäume konnte herausgestellt werden, dass sie unter Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen voraussichtlich keine bleibenden erheblichen Schädigungen erleiden werden. Somit ist der Gesamtbestand der Allee durch das Vorhaben nicht grundsätzlich gefährdet. Das Vorhaben ist damit insgesamt als umweltverträglich zu bezeichnen.

Die Ergebnisse der UVU sind als Anlage 2 zur Begründung hinzu gefügt und fließen in die Umweltverträglichkeitsprüfung als verwaltungsinterner Prüfvorgang und in die Abwägung mit ein.

6. Verkehrskonzept – Zielsetzungen des Bebauungsplanes

6.1 Beschreibung der niveaufreien Führung der Bundesstraße 1 (B 1) im Bereich der Kreuzung mit der Straße „Am Gottesacker“

6.1.1 Vorhandener Zustand

Die vorhandene Kreuzung liegt im Bereich der östlichen Stadteinfahrt von Dortmund und östlich des Verkehrsknotens mit der „B 1“ und der „B 236 n“.

Die bisherige militärische Nutzung hatte eine weitgehende Abschottung des Standortes gegenüber den umliegenden Stadtteilen zur notwendigen Konsequenz. Die B 1 wird heute angebunden:

- aus dem Westen über die „Freie-Vogel-Straße“;
- aus dem Norden über die Straße „Am Gottesacker/Rennweg“.

Der Bereich des Bebauungsplanes wird durch die Stadtbahnlinie U 47 Westerfilde – Aplerbeck an der Haltestelle „Hauptfriedhof“ im 10`-Takt (HVZ) an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Darüber hinaus wird mit der Buslinie 427 Scharnhorst – Hörde im 30`-Takt (HVZ) eine Verbindung in Nord-Süd-Richtung nach Hörde und zum Hellweg in Wambel sowie nach Scharnhorst hergestellt. Beide Linien sind direkt am Stadtbahn-Bahnhof „Hauptfriedhof“ miteinander verknüpft. Die Verknüpfung an der Haltestelle „Stadtkrone Ost“ wird kurzfristig mit Verlegung der Buslinie 427 zur inneren Erschließung des Stadtkrone Ost-Geländes aufgegeben.

6.1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Anschlussstelle erfolgt westlich der vorhandenen Straße „Am Gottesacker“ und verläuft über Flächen, die zur Zeit südlich der B 1 überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden. Nördlich der B 1 werden Flächen des ehemaligen Sportplatzes der britischen Rheinarmee in Anspruch genommen.

Die Maßnahme umfasst den Neubau der „Anschlussstelle B 1“ in Verbindung mit der verlängerten Straße „Am Gottesacker“ einschließlich der folgenden Bereiche:

- Ausbau der Straße „Am Gottesacker“ von „Auf dem Hohwart“ mit der Einmündung der „Querstraße“, der Unterführung an der „B 1“, der Kreuzung mit der „Einfahrtrampe Süd/Verlängerung Freie Vogel-Straße“ bis zur „Verlängerten Straße Am Gottesacker“.

- Der Ausbau der Straße „Am Gottesacker“ wird in erster Linie der Verbindung von Gemeindeteilen mit und ohne Zentrenfunktion dienen. Dies bedeutet, dass über die Straße „Am Gottesacker“ inner- und überörtliche Durchgangsverkehre fließen. Der Anteil des Erschließungsanteiles am Gesamtverkehrsaufkommen ist gering. Aus diesem Grunde ist der Ausbau der Straße „Am Gottesacker“ als Hauptverkehrsstraße einzustufen.

- Ein- und Ausfahrtrampen nördlich und südlich der „B 1“ mit den dazugehörigen Ein- und Ausfädelungsspuren.

- „Querstraße“ als Verbindung der Ein- und Ausfahrtrampe Nord mit der „Verlängerten Straße Am Gottesacker“.

- „Verlängerte Freie-Vogel-Straße“ bis zum Knotenpunkt mit der „Verlängerten Straße Am Gottesacker“.

- Gestaltung des Parkplatzes südlich „Auf dem Hohwart“ und westlich der vorhandenen Straße „Am Gottesacker“.

- Neubau des Park-and-ride-Platzes zwischen B 1 und Querstraße.

- Neue Haltestelle der Stadtbahnlinie U 47 in Mittellage der „B 1“ im Bereich des Bauwerks mit Treppen und Aufzügen, welche die Haltestelle mit der Unterführung der „Verlängerten Straße Am Gottesacker“ verbinden.

- Im Bereich südlich der „Verlängerten Freie-Vogel-Straße“ wird der Einmündungsbereich zu dem geplanten Erschließungsgebiet „Stadtkrone Ost“ (Stockholmer Allee) mitgebaut.

- Regenrückhaltebecken südlich der „B 1“ im Bereich des Vorfluters „Büter“.

Alle Knotenpunkte werden signalisiert. Die Radfahrer werden im Kreuzungs- und Einmündungsbereich straßenbegleitend geführt. Das Linksabbiegen erfolgt indirekt über einen separaten Linksabbieger.

Die Ein- und Ausfahrtsrampen sind gem. der RAS-K-2B konstruiert.
Das südlich der „B 1“ gelegene Gelände sollte soweit wie möglich in seiner leichten Hanglage erhalten, die Erdarbeiten minimiert werden.
Bei der Unterführung der „Verlängerten Straße Am Gottesacker“ erhalten die Fahrbahn und Randbereiche, Rad- und Fußweg, getrennte Höhenverläufe, um die Treppen und Rampenverbindungen mit möglichst geringen Maßen ausführen zu können. Das Bauwerk mit zurückgesetzten Widerlagern fügt sich in die gedachte Transparenz des Unterführungskörpers ein.
Für die vorhandene Bebauung der „Straße Am Gottesacker“ sowie für die Rütlistraße sind Lärmschutzmaßahmen vorzusehen.

6.1.3 Notwendigkeit der Maßnahme

Die vorhandene plangleiche Kreuzung „B 1 / Am Gottesacker / Freie-Vogel-Straße“ ist laut Polizeibericht seit Jahren als Unfallschwerpunkt ausgewiesen. Die B 1 zeichnet sich durch hohes Verkehrsaufkommen aus, welches ein häufiges Stauaufkommen nach sich zieht.
Mit der Entwicklung des angrenzenden Gebietes „Stadtkrone Ost“ ist die vorhandene Kreuzung nicht in der Lage, den zusätzlich prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Aufgrund dieser Tatsache muss dieses Vorhaben zu einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Kreuzung mit niveaufreier Verkehrsführung ausgebaut werden.Die neue Anschlussstelle stellt ein verkehrswichtiges Vorhaben dar und ist Bestandteil des Hauptnetzes der Stadt Dortmund.

6.1.4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

a) Trassierung

Für diese Maßnahme wurden die gültigen, einschlägigen, technischen Vorschriften und Richtlinien angewandt. Die Ein- und Ausfahrtrampen sind gemäß der RAS-K-2-B (95) konstruiert. Die Entwurfsgeschwindigkeiten betragen:

- „Bundesstraße 1“ Ve = 60 km/h
- Straße Am Gottesacker Ve = 50 km/h.

Linienführung im Grundriss

Ohne wesentliche Zwangspunkte stellt sich die erarbeitete Trasse optimal im Grundriss dar. Die Kreuzungs- und Einmündungspunkte sind orthogonal ausgebildet. Dadurch ist eine optimale fahrgeometrische und fahrdynamische Gestaltung in allen Bereichen erreicht worden, d. h. die Aspekte der Verkehrssicherheit sind voll und ganz erfüllt.

Linienführung im Aufriss

Auch hier stellen sich keinerlei Zwangspunkte dar, die die Gradientenausbildung beeinflussen würden. Allein das Bestreben, eine harmonische Einpassung des Straßenbauobjektes in die Geländestruktur zu erreichen, läßt die Elemente der Gradientengestaltung im unmittelbaren Kreuzungsbereich in die Nähe der minimal zulässigen Grenzwerte rücken.

b) Querschnitt

Die ungehinderte Ausbildung des Regelquerschnittes führt zu der getrennten Anordnung der verschiedenen Querschnittselemente (Trennung der Verkehrsarten, Straßenbegleitgrün usw.). Die erforderlichen Abbiegespuren sind ebenso bedarfsgerecht auszubilden wie die Haltestellenbereiche für die Buslinie. Besonders vorteilhaft stellt sich die Lösung im Hinblick auf die Verkehrszusammensetzung dar, da Grundstückszufahrten nicht vorhanden sind, Anliegerverkehr somit nicht auftritt und Probleme des ruhenen Verkehrs ebenfalls ausgeschlossen sind.

Nach den Verkehrsbelastungen (Anlage 26) wurden Querschnitte mit folgender Aufteilung gewählt:

- „Straße Am Gottesacker“

Gehweg		2,50 m	=	2,50 m
Radweg		2,50 m	=	2,50 m
Grünstreifen	2 *	2,50 m	=	5,00 m
Fahrbahn	2 *	3,25 m	=	6,50 m
Radfahrstreifen		1,50 m	=	1,50 m
Gesamtbreite				18,00 m

- „Verlängerte Freie-Vogel-Straße“ bis Einmündung Stockholmer Allee

Randstreifen			=	2,00 m
Fahrbahn	2 x	3,25 m	=	6,50 m
Radweg (incl. Sicherheitsstreifen)			=	2,00 m
Gehweg			=	2,00 m
Gesamtbreite				13,00 m

- „Verlängerte Freie-Vogel-Straße“ ab Einmündung Stockholmer Allee

Gehweg	2 *	2,00 m	=	4,00 m
Radweg	2 x	2,10 m	=	4,20 m
Fahrbahn	2 *	3,25 m	=	6,50 m
Gesamtbreite				14,70 m

Aus fahrdynamischer Sicht sind Aufweitungen in diesem Bereich erforderlich, daher ergeben sich Breiten > als 3,25 m.

– Querstraße (Auf- und Abfahrten nördlich B 1)

Gehweg	2 *	2,00 m	=	4,00 m
Radweg	2 *	2,00 m	=	4,00 m
Grünstreifen	2 *	2,00 m	=	4,00 m
Fahrbahn	2 *	3,25 m	=	6,50 m
Gesamtbreite				18,50 m.

- „B 1“

Die vorhandene „B 1“ wird im Bereich der A S entsprechend verbreitert und ist nach RAS-K-2-B geplant.

Die Verbindungsrampen sind als einstreifiger Querschnitt mit überbreiten Fahrbahnstreifen (Q 1) geplant. Die Breite der Fahrbahnen beträgt 4,75 m x 2 x 0,25 m und die Breite der Bankette 1,50 m.

Die Ausfahrttypen (A 1) mit Ausfädelungsstreifen oder subtrahierte Fahrbahnstreifen einschließlich Markierung betragen 3,50 m zuzüglich 0,50 m.

Die Grünstreifen sollen durchgehend mit Bäumen bepflanzt werden. Parkplätze im Straßenraum sind nicht vorgesehen. Es wird eine P + R-Anlage südlich der Rütlistraße vorgesehen. Der vorhandene Parkplatz südlich der Straße „Auf dem Hohwart“ wird neu gestaltet. Die Radwege sind fahrbahnseitig angeordnet.

Der Deckenaufbau der Fahrbahnen erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RstO 86/89).

Die Gehwege werden entsprechend der Richtlinien für den Straßenbau im Gebiet der Stadt Dortmund mit 0,30 m Oberbaustärke ausgebaut und erhalten graues Betonpflaster. Die geplanten Verbindungswege werden behindertengerecht ausgebaut.

c) **Kreuzungen und Einmündungen**

Die Kreuzungen und Einmündungen werden entsprechend der v. g. Richtlinien ausgebildet. Es wird eine Verkehrssignalisierung vorgesehen. Im Bereich der Kreuzung „Verlängerte Freie-Vogel-Straße / Verlängerte Straße Am Gottesacker / Rampen“ endet die Maßnahme „Straße Am Gottesacker“. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die „Verlängerte Straße Am Gottesacker“ weitergeführt werden und einen Anschluss an die heutige „Marsbruchstraße erhalten. Unter diesem Gesichtspunkt werden die Abbiegespuren vorsorglich ausgebaut.

d) **Baugrund/Erdarbeiten**

Die „Verlängerte Straße Am Gottesacker“ wird unter der jetzigen „B 1“ durchgeführt. Die Gradiente der Straße liegt ca. 7,00 m unterhalb der jetzigen „B 1“. Zur Beurteilung der Baugrundverhältnisse wurde ein Grundbauinstitut beauftragt, eine hydrogeologische Untersuchung durchzuführen. Die Ergebnisse können im Tiefbauamt engesehen werden.

e) **Entwässerung**

Entwässerung des Kanalbaus für die Anschlussstelle B 1 / verlegte Straße „Am Gottesacker“

Das Oberflächenwasser der Straßen und Randbereiche wird größtenteils durch zweireihige Rinnen gesammelt und durch Straßenabläufe in die neu zu verlegende Straßenkanalisation eingeleitet.

Für die Beseitigung der Hauptmenge des anfallenden Obeflächenwassers aus dem Bereich der Anschlussstelle B 1 / verlegte Straße „Am Gottesacker“ ist die Ableitung des Regenwassers über ein nach Süden verlaufendes geschlossenes Kanalsystem mit Nennweiten von DN 300 bis DN 700 auf FBS-Betonrohren geplant, das nördlich der ehemaligen Zechenbahn über ein Regenklärbecken in ein Regenrückhaltebecken eingeleitet und von dort dem Vorfluter „Büter“ zugeführt wird.

Die Oberflächenentwässerung in den Bereichen verlängerte Straße Am Gottesacker, südlich, Querstraße Nord, verlängerte Freie-Vogel-Straße und südliche Fahrbahnseite der B 1 erfolgt durch Straßeneinläufe in das Kanalsystem mit Fließrichtung nach Süden.

Die Entwässerung im Bereich der nördlichen Fahrbahnseite B 1 und den Rampen erfolgt über Mulden- bzw. Mulden-Rigolen-Systeme mit Überläufen in das Kanalnetz und weiter zum Vorfluter „Büter".

f) **Straßenausstattung**

Die Beschilderung erfolgt durch nach den einschlägigen Richtlinien und wird mit dem WSBA-Bochum als künftigem Straßenbaulastträger abgestimmt. Die Straße „Am Gottesacker" ist heute bereits bis zur „Freie-Vogel-Straße" mit einer Beleuchtung versehen. Die Unterführung unter der „B 1" ist ca. 55 m lang und muss, schon wegen der beidseitig geführten Geh- und Radwege, beleuchtet werden. Im Bereich der Einmündung ist mit einer Konzentration von Fahrbahnquerungen durch Fußgänger zu rechnen. Dabei kann der querende Fußgänger vom abbiegenden Kraftfahrzeug nur bei einer ortsfesten Beleuchtung erkannt und mit seinem Vorrang gemäß § 9 Abs. 3 StVO respektiert werden. Im Interesse der Fußgänger und Radfahrer sollte daher eine durchgehende Beleuchtung erfolgen. Die vorhandenen Seitenaufsatzleuchten werden wieder verwendet, daher wird kein Werterlöß erzielt.

Die neuen Beleuchtungsmasten werden auf dem Gehweg bzw. im Grünstreifen plaziert. Die „B 1" wird nicht beleuchtet.

Die Leiteinrichtungen auf der „B 1" und den Rampen werden mit dem künftigen Straßenbaulastträger abgestimmt. Im Bereich der städtischen Straßen werden diese aus Kaltplastik hergestellt.

g) **Brückenbauwerke**

Allgemeines

Die niveaugleiche Kreuzung Am Gottesacker / B 1 soll im Zuge der Erschließung der „Stadtkrone Ost" in eine niveaufreie Kreuzung umgestaltet werden. Es ist geplant die Straße „Am Gottesacker" in Tieflage die B 1 kreuzen zu lassen. Aus diesem Grunde wird die Bundesstraße 1 und die Stadtbahnlinie mittels Brückenbauwerken überführt.

Straßenplanung

Die Straße „Am Gottesacker" kreuzt die B 1 mit einem Radius von 140 m, sie wird mit drei Fahrspuren versehen und erhält beidseitig je einen Geh- und Radweg (siehe Straßenausbaupläne). Die kleinste Durchfahrtshöhe berägt 4,75 m. Die Geh- und Radwege liegen höher als die Fahrbahnoberkante und haben eine lichte Höhe von mind. 2,50 m. Die Stadtbahnhaltestelle „Hauptfriedhof" liegt teilweise im Bereich der Brückenbauwerke. Sie wird von der Ebene der Straße „Am Gottesacker" über Treppenanlagen und Aufzüge erreicht.

Brückenplanung

Mittels Brückenbauwerke müssen über den Gottesacker die südliche B 1 Fahrbahn, die zwei Stadtbahngleise und die nördliche B 1 Fahrbahn geführt werden. Außerdem ist zwischen den Stadtbahngleisen eine Bahnhofsbrücke anzuordnen. Es werden fünf getrennte Überbauten erstellt.

- Überbau B 1 Süd
- Überbau B 1 Nord
- Überbau Stadtbahn Süd
- Überbau Stadtbahn Nord
- Überbau für den Bahnhof

Die B 1 Überbauten werden gem. DIN 1072 für Brückenklasse 60/30 ausgelegt, die Stadtbahnüberbauten für aktuelle Stadtbahnlasten.
Die lichte Weite der Überbauten beträgt ca. 29,00 m, ihre Bauhöhe 1,50 m.

Herstellung und Bauzeit

Während der Ausführung der Brückenbauwerke werden die B 1 Spuren nach Norden bzw. Süden verschwenkt, so dass der Verkehr annähernd ungehindert den Baustellenbereich passieren kann. Der Stadtbahnverkehr wird teilweise eingleisig durch die Baustelle geleitet. Die notwendigen Schalgerüste werden an die Untergurte der Verbundträger angehängt. Während der Bauarbeiten bleibt die Straße „Am Gottesacker“ für den Verkehr geöffnet. Als Bauzeit für die Brückenbauwerke sind 24 Monate eingeplant.

6.1.5 **Durchführung der Maßnahme**

Durch die nach Westen verlagerte Position der neuen Kreuzung ist es möglich, während der Duchführung der Brückenbauarbeiten die Funktion des jetzigen „Knotenpunktes Gottesacker“ für die Dauer der Bauzeit voll und ganz zu gewährleisten. Die Stadt wird zuerst mit den Brückenbauarbeiten beginnen. Im Anschluss daran werden die Erdarbeiten, die Kanalbauarbeiten und anschließend die Straßenbauarbeiten durchgeführt.

Die voraussichtliche Bauzeit für die Maßnahme beträgt 3 Jahre. Es ist vorgesehen, mit der Bauausführung im 4. Quartal 2000 zu beginnen.

6.2 **Innere Erschließung**

Die Straße "Am Gottesacker" weist heute einen Gesamtquerschnitt von ca. 18,0 m auf, wobei ca. 8,0 m auf die Fahrbahnbreite entfallen. Die geplante Fahrbahnbreite soll 6,50 m betragen. Die Differenz zwischen altem und neuem Fahrbahnmaß soll auf beide Randbereiche aufgeteilt werden, wobei auf der Westseite ein Fuß- und Radweg und auf der Ostseite nur ein Fußweg geplant ist.

Auf der Straße "Am Gottesacker" besteht ebenfalls die Möglichkeit, den Fußgänger und Radfahrer zu führen. Aus dem nördlichen Auffahrtsohr des Verkehrsknotens "Am Gottesacker" heraus bietet sich eine Erschließung des Bereiches der ehemaligen britischen Sportplätze nördlich der B 1 an.

Diese verkehrliche Anbindung muss im Bebauungsplan Ap 202 noch nicht gesichert werden, da zur Zeit keine konkreten Überlegungen hinsichtlich einer Nachfolgenutzung dieses Bereiches vorliegen. Aus verkehrstechnischer Sicht bleibt festzuhalten, dass eine künftige Erschließung problemlos an das nördliche Auffahrtsohr angehängt werden kann, wobei jedoch eine Signalisierung dieses Bereiches notwendig werden wird.

6.3 **Öffentlicher Personennahverkehr**

Bisher verläuft die Stadtbahnstrecke zweigleisig im Mittelstreifen der B 1 aus westlicher Richtung bis zur Haltestelle „Am Rosenplätzchen“. Das nördliche Gleis verläuft zwischen den Baumreihen der Allee, während das südliche Gleis auf der südlichen Seite der Baumallee geführt ist. Östlich der Haltestelle verschwenkt das nördliche Gleis zwischen den Bäumen nach Süden. Ab hier verlaufen beide Gleise südlich der Baumallee zur Haltestelle „Hauptfriedhof“. Östlich der Haltestelle verschwenkt das nördliche Gleis nach Süden.

Die Stadtbahn wird im Mittelstreifen der B 1 künftig zweigleisig auf eigenem Gleiskörper mit betrieblich erforderlichem Gleiswechsel in Höhe der geplanten Park & Ride-Anlage in Ost-West-Richtung zwischen den Haltestellen „Stadtkrone Ost“ und „Hauptfriedhof“ geführt, wobei das nördliche Gleis innerhalb der Linden-Allee geführt wird und verläuft weiter über ein Brückenbauwerk bis östlich der heutigen Haltestelle „Hauptfriedhof“ und schließt in Höhe des Einganges zum Hauptfriedhof an den Bestand an.

Die niveaufreie Kreuzungslösung Gottesacker / B 1 sieht vor, dass die Position der Kreuzung, d. h. die Lage des Brückenbauwerkes der B 1 gegenüber dem Bestand ca. 60 m nach Westen verlegt wird. Die heutige Haltestelle „Hauptfriedhof“ muss verlegt werden, da durch den Wegfall der Überwege im Kreuzungsbereich Gottesacker / B 1 die vorhandene Haltestelle im Mittelstreifenbereich nicht mehr erreichbar sein wird. Die neuen Zugänge zur Haltestelle müssen von der Straßenunterführung aus angeordnet werden, so dass die neue Lage der Haltestelle im Bereich der Brücke geplant wird.

Eine Verknüpfung von Stadtbahn und Bus geschieht in der Weise, dass in unmittelbarer Nähe zum Brückenbauwerk, nördlich der Brücke die Bushaltestellen jeweils als Busbuchten ausgebildet werden.

Durch die Beseitigung der Straßenkreuzung wird die Pünktlichkeit und Sicherheit der Stadtbahn erheblich verbessert. Störeinflüsse und Gefahren für Fußgänger und Fahrgäste, verursacht durch den Individualverkehr sowie durch querende Radfahrer, werden beseitigt. Ziel ist eine fahrgastfreundliche und mobilitätsgerechte Bahnsteiganlage mit einer Bahnsteighöhe von 91 cm über Schienenoberkante für einen stufenlosen Zugang vom Bahnsteig zur Stadtbahn. Geplant ist ein ca. 75 m langer Mittelbahnsteig mit einer Breite von rd. 8,40 m.

Zugangsanlagen auf der westlichen und östlichen Seite der verlegten Straße Gottesacker ermöglichen einen kreuzungsfreien Zugang. Der Hauptzugang liegt am Westkopf des Bahnsteiges und wird, bedingt durch die Lage der geplanten P + R-Anlage und der Anbindung an die nördlich gelegene Schule sowie fußläufige Erreichbarkeit des Stadtkrone-Ost-Geländes mit einer festen Treppe und einem Aufzug versehen. Der östliche Zugang erhält eine feste Treppe. Für einen evtl. späteren Bedarf werden die baulichen Vorkehrungen für eine Aufzugsnachrüstung im Bahnsteigbereich getroffen. Östlich der Haltestelle laufen die Stadtbahngleise weiter im Mittelstreifen der B 1 auf den heutigen Bestand zu. Durch diese Haltestelle wird eine direkte Verknüpfung mit der Buslinie erzielt. Im Zuge der Umbaumaßnahme wird für die Stadtbahnstrecke Märkische Straße – Aplerbeck ein neues Unterwerk und Stellwerk vorgesehen, das östtlich des Gottesacker, im Bereich der Böschungsflächen errichtet werden soll.

Die bisherige Haltestelle „Hauptfriedhof“ wird rückgebaut. Die frei werdenden Flächen können zugunsten von Grünmaßnahmen (Baumpflanzung, Rasen) umgenutzt werden.

Die geplante Stadtbahnführung im Mittelbereich der B 1 wird nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Betriebsanlage für Straßenbahnen festgesetzt. § 28 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz eröffnet bei der Ausweisung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen die Möglichkeit der Ersetzung der Planfeststellung durch einen Bebauungsplan.

6.4 **Ruhender Verkehr**

Im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund vom 27.06.1985 ist im Bereich des Verkehrsknotens "Am Gottesacker" ein Park- and Ride-Parkplatz ausgewiesen. Nach dem "Nahverkehrsplan Dortmund", den der Rat der Stadt Dortmund am 15.05.1997 beschlossen hat, sind ca. 400 Pkw-Einstellplätze zu realisieren. Der Bebauungsplan-Vorentwurf setzt den erforderlichen Park- and Ride-Parkplatz nördlich der Bundesstraße 1 im Bereich des nördlichen Auffahrtsohres fest. Hier sollen insgesamt ca. 300 Stellplätze sowie 10 Behindertenstellplätze geschaffen werden.

Für den Hauptfriedhof sind im unmittelbaren Bereich des Haupteinganges bereits heute Pkw-Einstellplätze auf einem öffentlichen Parkplatz westlich Gottesacker vorhanden, der derzeit noch von der Straße „Am Gottesacker“ zugefahren wird. Dieser Parkplatz soll durch die Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche Parkplatz auf Dauer in seinem Bestand gesichert werden, wobei die Zu- und Ausfahrten auf der Südseite der Straße „Auf dem Hohwart“ liegen. Aufgrund der höheren Verkehrsbelastung wird die bestehende Ausfahrt auf der Westseite der Straße „Am Gottesacker“ künftig nur noch Rechtsabbiegeverkehren vorbehalten sein.

6.5 **Fuß- und Radwege**

Der Verkehrsknoten "Am Gottesacker" nimmt den Fuß- und Radverkehr auf. Unter dem Brückenbauwerk sieht der Querschnitt von der Fahrbahn getrennte Fuß- und Radwege vor. Diese finden südlich der Bundesstraße 1 ihre Fortführung im Zuge der Freie-Vogel-Straße und in das Gebiet der Stadtkrone Ost. Nördlich der B 1 ist eine Fuß- und Radwegeverbindung vorgesehen. Dabei wird der Fußweg im Bereich der Lärmschutzwand durch eine Schleuse geführt.

Der Fuß- und Radweg auf der Nordseite des nördlichen Auffahrtsohres endet etwa in Höhe des Wohngebäudes Rütlistraße 113. Die Fortführung nach Westen erfolgt über einen kombinierten Rad-Wanderweg, der an das vorhandene Wegesystem südlich der Bebauung Rütlistraße etwa in Höhe des Hauses Rütlistraße 41 angebunden werden soll. Für diesen Rad- und Wanderweg wird parallel zum Bebauungsplan Ap 202 ein Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB betrieben. Im Bereich der Straße "Am Gottesacker" besteht ebenfalls ein Angebot für Fußgänger und Radfahrer.

Der Wirtschaftsweg „Am Büter“ und die geplanten Wanderwege im „Schürener Feld“ werden an das Fuß- und Radwegesystem des Verkehrsknotens angeschlossen. Innerhalb der geplanten ökologischen Ausgleichsflächen sind ergänzende Wanderwege mit wassergebundener Wegedecke geplant. Der nordwestliche Weg verbindet das „Quartier“ Stadtkrone-Ost mit dem Wirtschaftsweg „Am Büter“. Der nordöstliche Weg verbindet das Klinikgelände mit dem Wanderweg auf der ehemaligen Zechenbahn.

7. Städtebauliches Konzept

Der Bebauungsplan stellt vorrangig die rechtliche Grundlage für die Realisierung der Verkehrsanlage "Verkehrsknoten Gottesacker" dar. Darüber hinaus regelt er die baulichen und sonstigen Nutzungen nördlich und südlich der Bundesstraße 1.

7.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

7.1.1 Bebauung auf der Westseite der Straße „Am Gottesacker“

Die Bebauung auf der Westseite der Straße „Am Gottesacker“ wird einschließlich der vorhandenen friedhofsbezogenen Gewerbebetriebe durch die Festsetzung eines Mischgebietes planungsrechtlich gesichert. Dabei erfolgt eine Gliederung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 4, 5 und 6 BauNVO. Durch textliche Festsetzung im Bebauungsplan werden Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten für nicht zulässig erklärt. Zulässig sind Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsberiebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungswerkes, nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltung sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Für Gartenbaubetriebe ist aufgrund der geringen Grundstücksgrößen eine Ansiedlung nicht denkbar. Tankstellen sind an diesem Standort nicht erwünscht und werden, weil für ihre Zulassung kein besonderes Bedürfnis vorliegt, ausgeschlossen. Vergnügungsstätten (Nachtlokale jeglicher Art, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen) werden im Hinblick auf die Nähe zur Schule und zum Wohnen wegen ihres zu erwartenden Störgrades ebenfalls ausgeschlossen. Diese Störung bezieht sich einerseits auf die möglichen Lärmbelästigungen von Vergnügungsstätten insbesondere in der Nachtzeit und die damit verbundene Beeinträchtigung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sowohl in den Mischgebieten als auch in den direkt benachbarten Wohngebieten.

Weiterhin können von Vergnügungsstätten negativ prägende Auswirkungen auf das Umfeld nicht ausgeschlossen werden und zu einer Milieuveränderung des Umgebungsbereiches führen. Dies ist mit den dargelegten allgemeinen städtebaulichen Zielen, die mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes verfolgt werden, nicht vereinbar.

Mit dem Ausschluss der v. g. Nutzungen wird die Eigenart des Baugebietes jedoch nicht beeinträchtigt. Die charakteristische Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe eines Mischgebietes bleibt gewahrt. Es bietet sich für die Flächen bevorzugt die Ansiedlung von friedhofsbezogenen Nutzungen an. Die Grundflächenzahl sowie die Geschoßflächenzahl werden entsprechend der BauNVO festgesetzt und liegen bei einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,8 bei 2 Vollgeschossen. Aufgrund der geringen Breite des Grundstückes am Gottesacker 24 wird hier auf der Südseite eine Baulinie zwecks Grenzbebauung festgesetzt. Bei einer baulichen Nutzung (z.B. Nebenanlagen) südlich davon wird die Lärmschutzwand auf Kosten der Stadt angepasst.

7.2 **Wohnfolgeeinrichtungen**

Nach der Spielflächenbedarfsberechnung werden im Bereich zwischen der Straße "Auf dem Hohwart", der Straße "Am Gottesacker", dem Westfalendamm und dem Nußbaumweg drei Spielplätze der Kategorie "B" und ein Spielplatz der Kategorie "A" benötigt. Diese Spielplätze außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Ap 202 decken gleichzeitig den Bedarf für diesen Bebauungsplan ab.

7.3 **Nachfolgenutzung des ehemaligen Sportplatzes der Britischen Rheinarmee nördlich der B 1**

Die in der Vergangenheit von der Britischen Rheinarmee genutzten Freiflächen sind von der Entwicklungsgesellschaft Stadtkrone Ost erworben worden. Derzeit bestehen keine Vorstellungen hinsichtlich einer Nachfolgenutzung für dieses Areal. Von daher besteht zur Zeit kein Planungsbedarf. Vielmehr ist nach Vorliegen konkreter Nutzungsvorstellungen zu überlegen, ob diese einen weiteren Bebauungsplan erforderlich machen. Die Anbindung dieses Areals an das nördliche Auffahrtsohr des Knoten Gottesacker / B 1 ist grundsätzlich bei entsprechender Signalisierung möglich, wie das auch unter Ziffer 7.2 dieser Begründung dargestellt worden ist.

8. <u>Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen</u>

8.1 **Gesetzliche Grundlagen**

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne auch dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB bestimmt, dass bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. die Belange des Umweltschutzes, auch durch Nutzung erneuerbarer Energien, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen sowie das Klima zu berücksichtigen sind. Auf die Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung des Orts- und Landschaftsbildes weist § 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB hin. Zudem bestimmt § 1 a Abs. 1 BauGB, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist und dass Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind.

Konkretere Regelungen zu Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege treffen die entsprechenden Fachgesetze wie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Landschaftsgesetz von Nordrhein-Westfalen (LG NW).

Nach § 8 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 4 Abs. 1 LG NW gelten Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, als Eingriff in Natur und Landschaft.

Der Verursacher eines Eingriffes ist zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichspflicht) - § 8 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 4 Abs. 4 LG NW.

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft (im Sinne von § 4 Abs. 1 LG NW) sind nach § 1 a Abs. 2 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen. Im Rahmen der Abwägung sind somit geeignete Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und zum Eingriffsausgleich festzulegen.

Wenn der Eingriff nicht vollständig auszugleichen ist, können Ersatzmaßnahmen im Sinne von § 5 Abs. 1 LG NW durchgeführt werden.

Gegenüber der vorstehenden Regelung legt § 8 a Abs. 2 BNatSchG fest, dass die Geltung des § 8 BNatSchG für Bebauungspläne unberührt bleibt, die aufgrund gesetzlicher Vorschriften eine Planfeststellung ersetzen. Dies bedeutet, dass § 8 Abs. 4 BNatSchG bei planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanverfahren anzuwenden ist. Im Gegensatz zu § 1 a BauGB, nach dem Eingriffe der Abwägung unterliegen, legt § 8 Abs. 4 BNatSchG fest, dass bei "Eingriffen in Natur und Landschaft" aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes der Planungsträger die zum Ausgleich des Eingriffes erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im einzelnen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen hat. Entsprechend ist ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag zu erstellen, der Maßnahmen zur Minderung der Eingriffsfolgen sowie die für eine Vollkompensation erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen festlegt. Dieser Fachbeitrag einschließlich einer Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz wird als Anlage in Text und Karte Bestandteil des Bebauungsplanes.

8.2 Ökologische Voruntersuchungen und Gutachten zum Bebauungsplan – Methodik des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages

Durch das Umweltamt wurde eine **Umweltverträglichkeitsstudie** (UVS; Juni, 1997) für den Knoten Gottesacker erstellt, deren Methodik, Inhalte und Ergebnisse im Kapitel 5 der Begründung ausführlich dargestellt werden. Die UVS ist als Anlage 1 dem Bebauungsplan hinzugefügt. Die im Bebauungsplan dargestellte „Vorzugsvariante C“ entspricht wesentlich der in der ergänzenden Bewertung zur UVS untersuchten Variante 4. Die im Rahmen der UVS geleisteten Untersuchungen gelten somit gleichfalls für die „Vorzugsvariante C“, so dass keine zusätzlichen Untersuchungen erforderlich waren.

Durch das Ingenieurbüro Umweltschutz (IGU, Bochum) wurde eine **Umweltverträglichkeitsuntersuchung** (UVU; April 2000) für den Ausbau der Stadtbahnstrecke im Planausschnitt erstellt. Bestandteile des als „wesentlich“ zu bezeichnenden Ausbaus werden ein durchgängig zweigleisiger Ausbau, der Bau einer Haltestelle oberhalb des geplanten Brückenbauwerkes sowie der Rückbau der bestehenden Haltestelle „Hauptfriedhof“. Die UVU kommt zum Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen der meisten Umweltschutzgüter als vergleichsweise gering anzusehen sind. Die Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Kultur- und Sachgüter werden nur gering oder gar unerheblich beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben beschränken sich auf den Eingriff in den Alleebaumbestand. Der Verlust von ca. 7 Linden und die Beeinträchtigungen der übrigen Bäume müssen durch Nachpflanzungen zur Vervollständigung der Allee kompensiert werden. Für die im Wurzel- und Kronenbereich beeinträchtigten Bäume konnte herausgestellt werden, dass sie unter Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen voraussichtlich keine bleibenden erheblichen Schädigungen erleiden werden. Somit ist der Gesamtbestand der Allee durch das Vorhaben nicht grundsätzlich gefährdet. Das Vorhaben ist damit insgesamt als umweltverträglich zu bezeichnen. Die UVU ist als Anlage 2 dem Bebauungsplan hinzugefügt.

Das Plangebiet wurde vom Landschaftsarchitekturbüro Grünplan, Dortmund, kartiert, bewertet und es wurde in Verschneidung mit der Gesamtplanung eine **Eingriffsbilanz** (April 2000) erstellt. Diese Eingriffsbilanz umfaßt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Die eingriffsrelevanten Flächen werden gemäß § 9 (1a) BauGB differenziert in verursacherbezogenen Eingriffsflächen (E) und verursacherzugeordneten Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (A). Im Bebauungsplan dargestellt werden die Flächenbezüge

E 1 / A 1 - Verkehrsflächen des Knotens Gottesacker samt Park & Ride – Anlage, Stadt Dortmund, StA 66/S;
E 2 / A 2 - Entwässerungstechnische Anlagen, StA 66/3-1-5;
E 3 / A 3 - Ausbau der Stadtbahnstrecke, StA 69.

Innerhalb des genannten Gutachtens werden die mit dem Vorhaben einher gehenden Beeinträchtigungen ermittelt sowie Art und Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Die Bewertung der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie die Ermittlung des erforderlichen Kompensationsumfangs orientieren sich methodisch an dem von der ARGE EINGRIFF / AUSGLEICH NRW (1994) im Auftrag des MURL entwickelten Verfahrens zur Beurteilung straßenbaubedingter Eingriffe.

Die Biotoptypenbewertung erfolgt abweichend von diesem Verfahren nach dem im Rahmen der Eingriffsermittlung in der Bauleitplanung bei der Stadt Dortmund üblichen Methode von LUDWIG (FRÖHLICH & SPORBECK, 1991).

In tabellarischer Erfassung und Gegenüberstellung werden die zu fällenden Bäume erfaßt. Daraus wird das Erfordernis zum Pflanzen von Ersatzbäumen auf Grundlage der Baumschutzsatzung (1994) ermittelt.

Darüber hinaus wurde das Plangebiet und die angrenzende Gebietskulisse von der Freiraumplanung des Planungsamtes aus ökologischer, freiraumplanerischer und erholungsfunktionaler Sicht begutachtet. Diese Ergebnisse samt Kompensationskonzept fließen unter Einbezug der Eingriffsbilanz in einen **Landschaftspflegerischen Fachbeitrag** ein, der als fachlicher Begleitplan zum Bebauungsplan fungiert und als Anlage 4 diesem beigefügt ist.

Der Fachbeitrag ist als eigenständiger und vollständiger Begleitplan zum Bebauungsplan zu verstehen und kann bei Fragestellungen sowie bzgl. der Maßnahmenausführung herangezogen werden. Dieser Fachbeitrag kann im Planungsamt eingesehen werden. In ausführlicher Form beinhaltet der Fachbeitrag die Bestandsaufnahme und -bewertung, eine Eingriffsvermeidungsstrategie und - beschreibung, die Eingriffs- / Ausgleichsbilanz, den Kompensationsbedarf mit darauf abgestimmten Kompensationskonzept sowie den rechnerischen Kompensationsnachweis. Das Kompensationskonzept entspricht im wesentlichen den Inhalten des Landschaftspflegerischen Ziel- und Maßnahmenkonzeptes Schürener Feld – Abschnitt West. Dieses Konzept wurde als informelle Freiraumplanung vom Planungsamt erstellt. Es setzt sich zum Ziel, die benachbarten Flächennutzungen und –planungen mit der Sicherung und ökologischen Anreicherung der Freiraumstruktur „Schürener Feld / Marsbruch“ abzustimmen. Der Fachbeitrag setzt sich aus einem textlichen – und einem kartographischen Teil (Bestands- und Konfliktplan) zusammen. Die planungsverbindlichen Inhalte des Fachbeitrags, d.h. die Ausgleichsflächen und –maßnahmen, fließen in Form von Festsetzungen und Darstellungen in den Bebauungsplan ein. Der Bebauungsplan setzt die Flächen für Ausgleichsmaßnahmen fest und beinhaltet darüber hinaus die geplanten Ausgleichsmaßnahmen in Form einer Maßnahmendarstellung.

8.3 **Bestandssituation**

Die Bestandssituation wird im landschaftspflegerischen Fachbeitrag eingehend und nachvollziehbar, differenziert nach Flächen nördlich und südlich der B 1, beschrieben. Zudem existiert ein Bestands- und Konfliktplan, der vom Landschaftsarchitekturbüro Grünplan, begleitend zur Eingriffsbilanzierung, erstellt wurde. Daher wird an dieser Stelle auf die genannten Begleitplanungen hingewiesen.

8.4 **Bestandsbewertung sowie Beschreibung und Bewertung des Eingriffs**

Die Bestandsbewertung sowie Beschreibung und Bewertung des Eingriffs wird im landschaftspflegerischen Fachbeitrag eingehend und nachvollziehbar, differenziert nach Vorhabenflächen, beschrieben. Daher wird an dieser Stelle auf den Fachbeitrag verwiesen. Die für die Abwägung relevanten Ergebnisse werden an dieser Stelle gebündelt wieder gegeben:

Eine Unterlassung der resultierenden Eingriffe, d.h. ein Verzicht auf die geplanten Verkehrsflächen kann aus den folgenden Gründen nicht erfolgen:

- Für die Verkehrskreuzung B 1/Am Gottesacker resultiert der Bedarf in besonderer Weise aus dem Stadtquartier der „Stadtkrone Ost“, aber auch aus den benachbarten Flächennutzungen und Planungsabsichten, wie der künftigen Anbindung der im FNP dargestellten Wohnbaufläche südlich "Auf dem Hohwart", die Rennbahn, das Finanzamt Ost, den Hauptfriedhof, das Gelände der Städtischen Kliniken "Klinikbereich Westfalendamm", das Staatliche Materialprüfungsamt sowie den Ortskern Aplerbeck über die Marsbruchstraße verkehrsgerecht an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz anzubinden. Die UVS hatte ergeben, dass der letztendliche Planentwurf als die umweltverträglichste Lösung anzusehen ist. Zudem ist die kreuzungsfreie Verkehrslösung nachfragegerecht und verkehrstechnisch gesehen die leistungsfähigere - sowie vor dem Hintergrund zu vermeidender Ampelanlagen mitsamt Beschleunigungs- und Stillstandphasen die emissionsgünstigere Lösung.

- Die Park & Ride – Anlage wird mehr als 300 Stellplätze zur Verfügung stellen. Aus verkehrstechnischer und emissionsbezogener Sicht ist die Zuordnung der Anlage auf Höhe der B 1 zwingend erforderlich. Zudem eröffnet die Park & Ride – Anlage die Möglichkeit, Fahrgemeinschaften zu schaffen sowie das ÖNV-Angebot zu nutzen, was nachfragegerecht und umweltpolitisch begründet ist.

Eine Unterlassung der Eingriffe, d.h. ein Verzicht auf den geplanten Ausbau der Stadtbahnstrecke mitsamt Verlegung der Haltestelle und den Gleisausbau kann aus folgenden Gründen nicht erfolgen:

- Die bisherige Haltestelle „Hauptfriedhof“ wird deckungsgleich mit dem geplanten Brückenbauwerk gebracht. Hierdurch ist die Erreichbarkeit der Haltestelle und eine optimale Anbindung an die bestehende Wohnbebauung, an die „Stadtkrone-Ost“ sowie an die Park & Ride – Anlage vollzogen. Zudem bringt der Verkehrsknoten neue Wegeanschlüsse und –verbindungen mit sich, in deren Kontext die Verlegung steht.

- Der Ausbau der Gleise ist unvermeidbar, da erst dies eine durchgängige und zügige Verbindung zwischen den Haltestellen im öffentlichen Nahverkehr sicherstellt. Die neue Haltestelle als Mittelbahnsteig geplant. Somit werden Gleisverschwenkungen entbehrlich, was sich positiv auf den Fahrgastkomfort, die Taktfrequenz und die Betriebsicherheit auswirkt.

Eine Unterlassung des Eingriffs, d.h. ein Verzicht auf das Entwässerungskonzept und die Lage der Entwässerungsanlage nördlich des „Büter“ kann aus folgenden Gründen nicht erfolgen:

- Das Niederschlagswasser ist ortsnah zu versickern oder einzuleiten. Um das Niederschlagswasser möglichst ortsnah der Vorflut und dem Grundwasser zuzuführen, soll das RHB so in die Landschaft eingebunden werden, dass der Regenwasserkanal im Freifluß geführt wird, was den Einsatz einer Pumpe erspart, und dass die Ablaufstrecke zum „Büter“ kurz bleibt. Aus diesen Zwangspunkten heraus, ist der Eingriff unvermeidbar.

Für die Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen werden im wesentlichen ackerbauliche Fläche in Anspruch genommen. Eine Unterlassung der Teilinanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen zugunsten von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen kann aus den folgenden Gründen nicht erfolgen:

- Die Realisierung der Verkehrsplanung genießt eine hohe Priorität. Hinsichtlich der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche ist zu begründen, dass die mit der Planrealisierung einher gehenden Eingriffe auf geeigneten Flächen planintern auszugleichen sind. Aus räumlicher Sicht sind in erster Rangfolge benachbarte Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu suchen, damit die durch die Planung eingeschränkten Umweltfunktionen und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes eingriffsnah ausgeglichen werden. Erst wenn dies begründet nicht möglich ist, ist auf anderweitige Flächen im Stadtbezirk, und wenn dies begründet nicht möglich ist, im Stadtgebiet auszuweichen. Diese fachliche Sicht spiegelt sich auch in Beschlüssen der Bezirksvertretungen wieder, dass Eingriffe im Stadtbezirk durch Ausgleichsmaßnahmen im Stadtbezirk zu kompensieren sind. Erschwerend kommt hinzu, dass die Ressource Freiraum im Stadtbezirk Aplerbeck knapp geworden ist und darüber hinaus geeignete Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang (Verbund) zu suchen sind.

Dieser Zusammenhang ist gefunden, da südlich an das Bebauungsplangebiet angrenzend bereits mehrere Ausgleichsflächen, u.a für den Ap 158 und den In O 210 gesichert und realisiert sind. Aus fachlich funktionaler Sicht sind Flächen mit ökologischem Aufwertungspotential zu suchen. Beides trifft auf die Ackerflächen, die bislang intensiv landwirtschaftlich genutzt wurden, zu. Diese können durch Maßnahmen der Extensivierung (Grünlandbrachen, Ackersäume) und Bepflanzung ökologisch sinnvoll aufgewertet werden.

Bei der Gewichtung der entgegen stehenden Belange von Boden, Natur und Landschaft zum Wohnbedarf und zur Verkehrsplanung wird als Ergebnis der Abwägung entschieden und für gerechtfertigt gehalten, dem Belang der Bereitstellung von Flächen für die o.g. Planung aus den dargelegten Gründen Vorrang einzuräumen. Somit sind die zu erwartenden ökologischen Beeinträchtigungen unvermeidbar und deshalb auszugleichen. Die konkreten Regelungsmöglichkeiten ergeben sich aus § 1a Abs. 3 BauGB.

Als Fazit kann zusammengefaßt werden, dass die Planung "Verkehrsknoten Gottesacker" die Qualität der Umweltmedien im Umfeld des Knotens sowie die Freiraumqualität des "Schürener Feldes" erheblich schwächen wird. Bedingt durch die verkehrstechnische Ausdehnung des Knotens ins "Schürener Feld" hinein werden nicht ausgleichbare Freiraumfunktionen, wie z. B. der Biotopverbund oder die stadtteilübergreifende Fernsicht, gefährdet bzw. erheblich eingeschränkt. Besonderer Wert muß hierbei auf die Qualität der Ausgleichsmaßnahmen im „Schürener Feld“ gelegt werden, um die unvermeidbaren Eingriffe qualifiziert und eingriffsnah ausgleichen zu können.

8.5 **Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, Baumersatzpflanzungen**

Die Eingriffsvermeidungsstrategie wird dem gesetzlichen Auftrag der §§ 1a Abs. 2 Nr. 2 BauGB und § 8 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gerecht. Parallel zu den Planungsprozessen sind seitens der Freiraumplanung Potentiale zur Eingriffsvermeidung aufzuzeigen und in den Abwägungs- und Planungsprozeß einzustellen. Auf das Planergebnis bezogen leistet eine erfolgreiche Vermeidungsstrategie einen wertvollen Korrekturfaktor, um die Belange von Boden, Natur und Landschaft wirkungsvoll und nachhaltig in die Bauleitplanung einfließen zu lassen.

Im folgenden werden die Inhalte der Eingriffsvermeidungsstrategie dokumentiert. Bezüglich der Flächen nördlich und mittig der B 1 sind dies:

- Bauliche Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil (LB) Nr. 89 werden durch den bisher vorgelegten Straßenentwurf vermieden;

- Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil (LB) Nr. 88 werden auf einen unverzichtbaren Teil reduziert. Lediglich zwei bis drei jüngere Linden müssen entfallen;

- Eingriffe in den Alleebaumbestand der Straße „Am Gottesacker“ konnten letztendlich auf ein Minimum im Einfädelungsbereich reduziert werden. Gleiches gilt für den reduzierten Ausbau der Straße. Die Ausbauplanung verzichtet auf einen beidseitigen Fuß- und Radweg. Um den Baumbestand erhalten zu können, wird entlang der Friedhofsmauer ein Radweg und entlang der westlichen Straßenbegrenzungslinie ein Fußweg eingerichtet. Insgesamt sind weniger als zehn Bäume betroffen;

- durch den kreuzungsfreien Knoten werden zusätzliche Eingriffe in den Baumbestand im potentiellen Kreuzungsbereich „Am Gottesacker / B 1“ vermieden. Hiervon profitiert der Altbaumbestand (Platanen) südwestlich des Hauptfriedhofes;

- Eingriffe in den Alleebaumbestand des B 1 - Mittelstreifens können im Zuge des Ausbaus der Stadtbahnstrecke laut UVU durch zahlreiche Maßnahmen reduziert werden, z.B. durch eine baumabgestimmte Gleisführung und Maststellung, wie auch durch verkehrstechnische Maßnahmen zur Gründung des zusätzlichen Gleises. Diesbezüglich wurde verkehrstechnisch geprüft, inwieweit der Gleisaufbau innerhalb der Allee auf bestehendem Niveau aufgestockt werden kann. In Abgleich mit den Höhenanschlüssen an das Brückenbauwerk wurde vereinbart, die Schienenoberkante bis maximal 0,3 m über derzeitiger Geländeoberkante herzustellen, um letztendlich die Eingriffe in den Wurzelbereich durch Auskoffern und Verdichten so gering wie möglich zu halten. Darüber hinaus kann die Drainage mittig zwischen den Bäumen tiefer unter dem vorhandenen Niveau verlegt werden;

- bei der Bauausführung ist im Wurzelbereich (= Kronentraufe plus 1,5 m) in Handschachtung zu arbeiten. Auftretende Fein- und Schwachwurzeln sind glatt abzuschneiden und mit Wundverschlußmittel zu belegen. Grob- und Starkwurzeln sind zu erhalten. Sie sind mit Sand abzudecken, auf dem die Schotterung aufgebracht werden kann. Im Kronenbereich der Bäume ist lediglich das Lichtraumprofil im Umfeld des geplanten Fahrdrahtes freizuschneiden. Dabei ist darauf zu achten, dass fachgerecht geschnitten wird, d.h., dass jeweils auf einen untergeordneten Ast abgeleitet wird. Zudem sind die Bäume während der Baumaßnahme nach DIN 18 920 und der RAS-LG 4 zu schützen;

- zudem wird die geplante Park- & Ride-Fläche nördlich der B 1 eingerichtet, so dass eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme im ökologisch sensibleren Schürener Feld vermieden werden;

- im Verlauf des „Rütligrabens“ finden keine baulichen Eingriffe statt. Die notwendige Lärmschutzmauer wird südlich und der geplante Rad- und Gehweg nördlich angrenzend vorgesehen.

Bezüglich der Flächen südlich der B 1 sind dies:

- Auf Erdaufschüttungen und Gehölzpflanzungen innerhalb der Flächeninseln des Knotens wird unter Bezug auf die Bedeutung der bestehenden Sichtbeziehungen verzichtet;

- die geplanten Wanderwege sind so geplant, dass keine Eingriffe in den Gehölzbestand stattfinden;

- Eingriffe in das Grundwasserdargebot werden durch ein vorflutorientiertes Regenwasserableitungskonzept vermieden;

- Verschlechterungen der Gewässergüte von „Büter“ und „Archenbecke“ durch Einleitung von belastetem Niederschlagswasser werden durch Zwischenschaltung eines Regenklärbeckens weitestgehend reduziert;

- RKB und RHB liegen außerhalb der als schutzwürdig angesehenen Biotoptypen und oberhalb der grundwasserbeeinflußten Bodentypen. Die Flächeninanspruchnahme reduziert sich auf Ackerfläche. Zudem wird das RHB in Erdbauweise errichtet. Mit Bezug auf die Baumaßnahmen werden im Fachbeitrag vorsorglich Maßnahmen zum Schutz der Umweltbelange beschrieben.

  Die Gestaltungsmaßnahmen sind ausführlich im landschaftspflegerischen Fachbeitrag beschrieben, weshalb an dieser Stelle auf den Fachbeitrag hingewiesen wird.

  Im Plangebiet nördlich der B1 stehen keine Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung. Lediglich Baumersatzpflanzungen finden statt.

  Der Großteil der bisher ackerbaulich genutzten Flächen südlich des Knotens, sprich der östliche Teilraum des "Schürener Feldes", soll im wesentlichen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die planungsrechtliche Sicherung erfolgt durch Festsetzungen im Bebauungsplan. Damit wird gewährleistet, dass die mit der Flächenumnutzung einhergehenden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft eingriffsnah und qualifiziert ausgeglichen werden. Mit Ausnahme der Flächen zur Regelung des Wasserabflusses sieht der Bebauungsplan für den verbleibenden Freiraum großflächig die Festsetzung gemäß § 9 (1) 20. BauGB „Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ vor.

  Hintergrund dieses Planungszieles ist, dass bereits seit Mitte der 80iger-Jahre Planungsvorbereitungen zur Sicherung und ökologischen Aufwertung des „Freiraums Aplerbeck-Nord“ eingeleitet wurden. Das „Schürener Feld“ ist ein Flächenbestandteil dieses Freiraumkonzeptes. Zwischenzeitlich wurden bereits Einzelmaßnahmen zur ökologischen Aufwertung und Nutzungsextensivierung auf den vormals intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen getätigt. Die „Archenbecke“ wurde unter Verwendung öffentlicher Gelder renaturiert. Am südlichen Ufer des „Büter“ wurde eine Erlen-Baumreihe gepflanzt. Südöstlich der ehemaligen Zechenbahn wurden Flächen zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen bereitgestellt. Westlich der „Marsbruchstraße“ wurden Flächen extensiviert und teilweise bepflanzt.

  Die funktionalen Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes orientieren sich wiederum an dem landschaftspflegerischen Ziel- und Maßnahmenkonzept „Schürener Feld“, das den aktuellen Planungsstand des o.g. Konzeptes darstellt. Die informellen Konzeptziele können im Freiraum Aplerbeck-Nord mittel- bis langfristig sukzessive nach erfolgtem Grunderwerb und/oder der Schaffung von Planungsrecht umgesetzt werden soll. Das Konzept beinhaltet konkretisierende Maßnahmenvorschläge für eine ökologische Aufwertung des Freiraums. Maßgeblich hierfür ist der Landschaftsplan. Die o.g. ökologischen Ausgleichs-, wie auch die Aufwertungsmaßnahmen wurden daher deckungsgleich mit den Entwicklungszielen des Landschaftsplanes entwickelt, d.h. aufbauend auf den Festsetzungsentwurf des Landschaftsplanes Dortmund-Süd (Offenlage), als für das “Schürener Feld“ vorgesehen sind:

- Extensivierung von Ackerfläche, u.a. Umwandlung zugunsten von Grünland;

- Flächensicherung und ökologische Aufwertung entlang der Fließgewässer;

- Extensivierung entlang des z.Z. grabenartigen „Büters“;

- gezielter Einsatz von Gehölzen zur Gliederung und Belebung des Freiraumes.

Hinsichtlich der Erfassung der schutzwürdigen Bäume, die unter die Baumschutzsatzung fallen und durch das Planvorhaben in ihrem Bestand gefährdet sind, leistet die Eingriffsbilanzierung zum landschaftspflegerischen Fachbeitrag eine genaue Dokumentation.

Die 101 Bäume der Kategorie < 0,8 m STU sind auf Grundlage der Baumschutzsatzung nicht zwingend zu ersetzen. Aus Gründen der Stadtbildpflege ist dies allerdings zu empfehlen, da allein 71 Linden nördlich und südlich der B 1 entfallen werden. Bezüglich der zweiten, schutzwürdigen Kategorie > 0,8 m STU ist der 1:1-Baumersatz zu leisten, wovon 44 Bäume auf die Verkehrsplanung und 5 Bäume auf den Stadtbahnausbau zurückzuführen sind. Hinsichtlich der dritten Kategorie > 1,5 m STU ist der 1:2-Baumersatz zu leisten, wodurch insg. 32 Bäume (Verkehrsplanung) zu pflanzen sind.

Im Bebauungsplan werden die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB zu erhaltenden und die zu pflanzenden (Ersatz-) Bäume festgesetzt.

Der landschaftspflegerische Fachbeitrag kommt zum Ergebnis, dass insgesamt 81 Bäume gemäß Baumschutzsatzung zu pflanzen sind und dass zugunsten der Stadtbildpflege mindestens weitere 82 Bäume im Bebauungsplangebiet gepflanzt werden sollten. Pflanzvorschläge liefert der landschaftspflegerische Fachbeitrag.

Die planungsverbindlichen und ökologiebezogenen Aussagen des **Gesamtkonzeptes**, d.h. die Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen incl. der Pflanzgebote für Bäume, fließen in Form von **Festsetzungen** in den Bebauungsplan ein.

Eine **Reduzierung des Versiegelungsgrades gemäss § 9 (1) Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 51 a Landeswassergesetz NW** wird aus Gründen des Bodenschutzes und zugunsten der Grundwasserspende auf den Flächen der öffentlichen Park & Ride – Anlage sowie auf den neu zu schaffenden Wartungs- und Wanderwegen im Schürener Feld festgesetzt. Die Flächen sind mit Rasenpflaster, Rasengittersteinen, offenfugiger Pflasterung (Fugenbreite ca. 20 mm) oder mit vergleichbaren wasserdurchlässigen Materialien zu befestigen. Die Wanderwege werden in Form einer wassergebundenen Wegedecke hergestellt.

Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäss § 9 (1) Nr. 20 BauGB

Im Bebauungsplan werden südlich des Knotens im „Schürener Feld“ Flächen zur Realisierung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag eingehend beschrieben und abgegrenzt. Das Kompensationskonzept setzt sich aus den folgenden ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zusammen – die Flächen sind im Bebauungsplan abgegrenzt:

- Entlang der Gebietskulissen, d.h. in Richtung Stadtkrone-Ost, wie auch in Richtung Klinikbereich / Materialprüfungsanstalt werden dort **Gehölzpflanzungen** vorgesehen, wo sich aus einem mangelhaften Eingrünungsgrad heraus Handlungsbedarf begründet;

- die angrenzenden Flächen südlich des Knotens werden bis auf Höhe der beibehaltenen Ackerfläche als brachliegendes Grünland mit dem Sukzessionsziel - **Hochstaudenflur** - (drei- bis fünfjährige Mahd) entwickelt. Hierdurch wird ein „Offenhalten“ des Freiraumes zugunsten der Sichtbeziehungen ermöglicht. Zudem wird angestrebt, dass sich kurz- bis mittelfristig Hochstaudenfluren behaupten, die zur Blüte das nördliche „Schürener Feld“ ästhetisch beleben. Sobald diese Flächen langfristig durch die konkurrenzstärkeren Gräser dominiert werden, empfiehlt sich ein Umbrechen der Fläche, um den ökologischen Wert der Hochstaudenflur wieder herzustellen;

- im Übergang zwischen den Hochstaudenfluren und der südlich angrenzenden Ackerfläche kann durch intervallhaftes Pflanzen von **Niederhecken** eine sinnvolle räumliche Gliederung geschaffen werden;

- entlang der geplanten Wege werden **Acker- oder Gehölzsäume** geschaffen und die Ackerfläche östlich des geplanten Regenrückhaltebeckens wird zugunsten einer Grünlandbrache extensiviert;

- die zentrale **Ackerfläche** nördlich des Regenrückhaltebeckens bleibt erhalten, weil sie typischer Flächenbestandteil der landwirtschaftlichen Nutzung im „Schürener Feld“ war und bleiben soll. Dennoch dient die Fläche künftig primär den Belangen von Boden, Natur und Landschaft, weshalb sie gemäß § 9 Abs. 1 Nr.20 festgesetzt wird. Sekundär dient sie künftig dem Ackerbau. Durch die Festsetzung wird sichergestellt, dass ein Vertragsackerbau unter Berücksichtigung der Belange von Boden, Natur und Landschaft möglich wird. Somit können künftig ackerbaulich bedingte, negative Beeinträchtigungen, z.B. auf die südlich angrenzenden Naßbrachen und die offene Vorflut, vorsorglich vermieden werden;

- im Bestand erhalten bleiben das schutzwürdige **Weiden-Wäldchen** mit offener Wasserfläche westlich des Materialprüfungsamtes sowie die schutzwürdige **Naßgrünlandbrache** nördlich der ehemaligen Zechenbahn. Innerhalb der letztgenannten Brachfläche entlang der „Schnaukskuhle“ können zum Eindämmen des Herkulesstaudenbestandes Stillgewässer angelegt und die Pflanzung von Kopfbäumen (Weide, Esche) vorgesehen werden.

  Zusammengefaßt setzt sich der beschriebene Teil des östlichen Schürener Feldes zukünftig aus einer zentralen Ackerfläche und umgebenden Extensivierungsflächen zusammen. Der gesamte Freiraum wird als Fläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt. Dies schließt auch die Ackerfläche nicht aus, die sich nutzungsbezogen zukünftig an den Entwicklungszielen des Freiraums „Schürener Feld“ orientieren soll. Die Ackerbewirtschaftung wird an vertragliche Auflagen geknüpft sein, die die Stadt als künftige Eigentümerin der Flächen mit dem Vertragslandwirt zu vereinbaren wird.
  Die o.g. Planungsbausteine werden sich positiv auf die Qualität des Landschaftsbildes und das ökologische Potential auswirken. Gleichzeitig gewinnt der Teilraum an Erholungs- und Anschauungswert (z.B. für Schulen).

- Um den Alleebaumbestand im Mittelstreifen der B 1 im Zuge der Verlegung eines neuen Gleises zwischen den Baumreihen dauerhaft zu schützen und erhalten zu können, sind die folgenden eingriffsvermeidenden Maßnahmen zu treffen. 1.) Das Schotterbett ist zum Schutz der oberflächennahen Baumwurzeln derart anzuheben, daß die Schienenoberkante max. 0,3 m über Geländeoberkante zu planen ist. 2.)

Zum Schutz der oberflächennahen Baumwurzeln ist sicherzustellen, dass die mittig im Gleiskörper einzubauende Dränage tiefer unter dem vorhandenen Niveau zu verlegen ist. 3.) Bei der Bauausführung ist im Wurzelbereich (= Kronentraufe plus 1,5 m) in Handschachtung zu arbeiten. Auftretende Fein- und Schwachwurzeln sind zu erhalten. Sie sind mit Sand abzudecken, auf den die Schotterung aufgebracht werden kann. 4.) Im Kronenbereich der Bäume ist lediglich das Licht-raumprofil freizuschneiden. Dabei ist darauf zu achten, dass fachgerecht geschnitten wird, d.h., dass jeweils auf einen untergeordneten Ast abgeleitet wird.

Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäss § 9 (1) Nr. 25 a BauGB

Bedingt durch die Verkehrsplanung und den Ausbau der Stadtbahn finden Eingriffe in den Baumbestand statt, die ortsnah durch Neupflanzungen gemäß Darlegung im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag und Festsetzung im Bebauungsplan ausgeglichen werden können. Diese Maßnahmen kommen u.a. der Verkehrsführung, der Stellplatzbegrünung und der Stadtbildpflege im Kontext mit einer durch Alleebäumen gesäumten B 1 zugute.

- Straße „Am Gottesacker“: Im mittleren Abschnitt der Straße sind zwei Berg-Ahorne (Acer pseudoplatanus) und im südlichen Verlauf fünf Berg-Ahorne zur Komplettierung der Allee zu pflanzen;

- Straße „Auf dem Hohwart“: In dem geschützten Landschaftsbestandteil Nr. 88 sind drei Silber-Linden (Tilia tomentosa) zur Komplettierung der Allee zu pflanzen;

- die Park & Ride-Anlage sowie in Verlängerung der bestehenden Platanen - Baumreihe südlich des Friedhofes sind mit Platanen (Platanus acerifolia) einzugrünen;

- entlang der Knotenauf- und -abfahrten nördlich der B 1 sind mit Winter-Linden (Tilia cordata, ca. 12 m Abstand) zu bepflanzen;

- u.a. im Bereich der rückgebauten Stadtbahnhaltestelle und der ehemaligen Straßenkreuzung sind auf den wiederhergestellten Flächen im Verlauf der Baumallee Holländische-Linden (Tilia cordata, ca. 12 m Abstand) zu pflanzen;

- südlich der B 1 sind innerhalb der Verkehrsgrünflächen des Knotens einzelne Baumgruppen und entlang der südlichen Verkehrsfläche eine Baumreihe aus hochstämmigen, kleinkronigen Bäumen oder Bäume mit Säulenhabitus mit einem Pflanzabstand von mindestens 30 m zu pflanzen. Die Pflanzung ist derart vorzunehmen, dass die Sichtbeziehungen zum „Ardey“ dauerhaft erhalten bleiben;

- die Fläche zur Regelung des Wasserabflusses ist naturnah einzugrünen. Während das Regenrückhaltebecken mittels Landschaftsrasen einzusäen ist, sind die umgebenden Flächen, die nicht zur Wartung und Pflege benötigt werden, durch zu pflanzende Sträucher und niedrige Bäume in die Landschaft einzubinden. Östlich des Abflußgrabens in Richtung „Büter“ sind auf ganzer Länge mit maximal 12 m Abstand Kopfbäume zu pflanzen, um durch das Wurzelwachstum dauerhaft eine Böschungssicherung herzustellen. Zudem wird durch den Wurzelfilz eine dränende Wirkung des Grabens auf die angrenzende, schutzwürdige Naßwiese reduziert.

Für die Baumpflanzungen gilt, dass gemäß Baumschutzsatzung ausreichend hochstämmige Laubbäume mit einem Stammmindestumfang von 20 – 25 cm, gemessen in 1,0 m Höhe, zu verwenden sind. Die Artauswahl orientiert sich am benachbarten oder ortstypischen Bestand der Alleen.

Hinsichtlich der Anlage von Verkehrsgrünflächen gelten die folgenden Festsetzungen:

- Die Verkehrsgrünflächen nördlich des Knotens sind in Abhängigkeit von der geplanten Topographie mit Landschaftsrasen einzusäen und mit Gehölzen zu bestocken. Es sind standortgerechte und heimische Arten zu verwenden. Die geplanten Flächen werden in der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz berücksichtigt;

- die Verkehrsgrünflächen südlich des Knotens sind gemäß Fachbeitrag mittels Landschaftsrasen unter Beimengung eines hohen Krautanteils einzugrünen. Zuvor sind die Vegetationsflächen durch Verwendung geeigneten Bodenaushubs angemessen abzumagern. Die flächendeckende Verwendung von Gehölzen ist aus Gründen der Sichtbeziehung unzulässig.

Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen und für die Erhaltung von Gewässern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)

Auf den mit Erhaltungsgebot festgesetzten Flächen ist der Gehölzbestand, mit Ausnahme der Regelungen der Baumschutzsatzung, aus Gründen der Stadtbildpflege und der Ökologie dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Durch den Erhalt der aufgeführten Gehölze werden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft vermieden. Hierunter fallen die folgenden Bäume:

- Straße „Am Gottesacker“: Eine Berg-Ahorn – Allee, bestehend aus 35 Bäumen;

- Wohngebiet „Am Gottesacker“: 10 markante Solitärbäume verschiedener Art;

- 5 Solitär-Platanen südöstlich der Einmündung „Am Gottesacker“ / B 1, d.h. südlich der Friedhofsmauer;

- die Allee aus insgesamt 74 Holländischen-Linden innerhalb des Mittelstreifens der B 1;

- die 52 stadtbildprägenden Gehölze (dominierend Winter-Linden), die die B 1 entlang des südlichen Fahrbahnrandes säumen;

- Auch die im Plangebiet liegenden Fließgewässer „Rütligraben“, „Büter“ und „Schnaukskuhle“ werden samt Schutzstreifen zugunsten der Ökologie und Vorflutverhältnisse mit einem Erhaltungsgebot festgesetzt.

Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts (§ 9 Abs. 6 BauGB i.V.m. § 23 LG NW)

Die folgenden Festsetzungen des rechtskräftigen Landschaftsplanes Dortmund-Mitte werden nachrichtlich übernommen:

- Geschützter Landschaftsbestandteil Nr. 88 in der Straße „Auf dem Hohwart“ (Silber-Linden – Allee)

- und der Geschützte Landschaftsbestandteil Nr. 89 im Kreuzungsbereich der Straßen „Auf dem Hohwart“ und „Am Gottesacker“ (Silber-Linden - Karreé).

8.6 Kompensation der Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild

Die Grundlagen zur Eingriffs- / Ausgleichsbilanz zum vorliegenden Bebauungsplan, zum Kompensationserfordernis für die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild, zur planinternen Kompensation sowie zum Nachweis des Mindestumfangs der Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Fachbeitrag ausführlich beschrieben.

Im Ergebnis hervorzuheben ist, dass die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes die des Naturhaushaltes überwiegen. Eingriffsbezogen ergeben sich die folgenden Ergebnisse. Im Zuge der Realisierung der Verkehrsplanung werden 36.310 m^2, im Zuge des Entwässerungsvorhabens 502 m^2 und im Zuge des Stadtbahnausbaus 820 m^2 Ausgleichsfläche notwendig. Bezugsgrundlage ist eine mögliche Kompensationsaufwertung um 11 ÖW (ökologische Wertpunkte), d.h. eine Aufwertung von derzeit 6 ÖW (Acker) zu 17 ÖW (Hochstaudenflur).

Das Ausgleichserfordernis kann im Sinne einer Vollkompensation zu 100 % im „Schürener Feld“ erfolgen. Das hierfür zugrunde liegende Kompensationskonzept ist im landschaftspflegerischen Fachbeitrag ausführlich beschrieben und begründet worden. Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan durch Festsetzungen im „Schürener Feld“ Flächen für künftige Ausgleichsmaßnahmen zugunsten des kommunalen Ausgleichsflächenpools. Somit können künftige Ausgleichserfordernisse im Stadtbezirk Aplerbeck, z.B. im Zuge der Realisierung der Anbindung der Marsbruchstraße an den Knoten, im Kontext des Kompensationskonzeptes für das „Schürener Feld“ ausgeführt werden. Der Bebauungsplan Ap 202 sichert hierfür ökologisch geeignete Vorhalteflächen.

Hinsichtlich der Eingriffe in den schutzwürdigen Baumbestand gemäß Baumschutzsatzung stellt die Eingriffsbilanzierung heraus, dass insgesamt 81 Bäume zu ersetzen sind. Diesbezüglich setzt der Bebauungsplan Pflanzgebote in mindestens gleicher Anzahl fest. Auch diesbezüglich wird der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Zeitliche Bindung für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, die nicht im unmittelbaren Trasenbereich liegen, sind bei Baubeginn des Straßenausbaus herzustellen. Die Maßnahmen in unmittelbarer Trassennähe sind spätestens in der vegetationsfreien Zeit, die der Inbetriebname des Knotens folgt, durchzuführen. Die Abnahme der Ausgleichsmaßnahmen hat durch das Umweltamt zu erfolgen. Ein Abnahmeprotokoll ist der Bezirksregierung vorzulegen.

9. Ver- und Entsorgung

9.1 Versorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und elektrischer Energie wird durch die zuständigen Entsorgungsträger sichergestellt. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind im Planbereich so konzipiert, dass sie von Fahrzeugen der EDG befahren werden können.

9.2 Entsorgung

9.2.1 Schmutzwasser:

Grundsätzlich ist die Ableitung des Schmutzwassers im Planbereich nördlich der B 1 durch die vorhandenen Mischwasserkanäle in der Straße „Am Gottesacker“ gesichert.

9.2.2 Sammlung, Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser öffentlicher Flächen:

Das Oberflächenwasser der Straßen und Randbereiche im Bereich des Knotenbauwerkes wird größtenteils durch zweireihige Rinnen gesammelt und durch Straßenabläufe in die neu zu verlegende Straßenkanalisation eingeleitet.

Die Ableitung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen des Verkehrsknotens erfolgt durch einen geplanten, geschlossenen Regenwasserkanal mit Nennweiten von DN 300 bis DN 700 aus FBS-Betonrohren (ca. 550 l/s), der seine tiefste Geländelage unterhalb der Tunnelsohle haben wird und im Freifluß in Richtung „Büter“ ableiten wird. Im B-Plan wird eine "Fläche zur Regelung des Wasserabflusses" samt Belastungsfläche Kanal festgesetzt.

Im südlichen Planbereich wird der Regenwasserkanal in ein offenes Beton-Regenklärbecken (RKB) von ca. 200 m^2 Fläche münden, das die mechanische Vorklärung leistet und Abscheidevorrichtungen für Öl und Schwebstoffe beinhaltet. Der Bereich ist auf ca. 500 m^2 Fläche befestigt (Schotter) und wird eingezäunt. Die Beckenreinigung und Entleerung der im Becken befindlichen Restwassermenge erfolgt über eine Druckrohrleitung DN 100, die an dem in ca. 200 m vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen wird. Zu diesem Zweck wird eine entsprechend „Belastungsfläche“ in Richtung des Staatlichen Materialprüfungsamtes in den Bebauungsplan aufgenommen.

Nachgeschaltet ist ein Regenrückhaltebecken (RHB) in Erdbauweise von ca. 0,3 ha Größe und mit einem Fassungsvermögen von ca. 2.000 m^3, das gemäß ATV A-117 für ein 5-jähriges Regenereignis bemessen wird. Das Becken ist mit einem halb umlaufenden Schotterweg gesäumt. Beckensohle und –böschungen sind mittels Landschaftsrasen einzusäen und dauerhaft extensiv zu pflegen.

Die technischen Anlagen werden durch einen 3 m breiten Unterhaltungsweg (wassergebundene Decke), der aus Richtung Osten der ehemaligen Zechenbahn heran führt wird, erschlossen. Die Kosten für das RHB belaufen sich auf ca. 250.000,- DM. Das RKB wird voraussichtlich ca. 500.000,- DM kosten.

Das RHB leitet mit Hilfe eines naturnah ausgebauten Ablaufgrabens gedrosselt in Richtung Vorflut („Büter“) ab. Die Vorflut "Büter" ist im B-Plan als zu erhaltenes Gewässer festgesetzt. Nördlich dieses Bachlaufes wird das RHB liegen. Der "Büter" mündet südlich des Planbereichs in die bereits mit öffentlichen Geldern renaturierte "Archenbecke", die in südlicher Richtung in Richtung Emscher entwässsert.

Da die Verkehrsflächen des Entwässerungsgebietes, gemäß Stellungnahme von StA 60/3-2, den Charakter einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße und Durchgangsstraße mit überregionaler Bedeutung haben, sind die Niederschlagseinleitungen als stark verschmutzt einzuordnen. Im RKB erfolgt daher eine Vorklärung des Regenwasserabflusses der Verkehrsflächen.

Die geplanten Anlagen zur Regelung des Wasserabflusses liegen in einem Landschaftsbereich, der empfindlich gegenüber Standortveränderungen ist. Die Gesamtanlage ist zur landschaftlichen Einbindung außerhalb des Zaunes auf mindestens 3 m Tiefe gemäß Darstellung im B-Plan und gemäß Landschaftspflegerischen Fachbeitrag mit heimischen und standortgerechten Sträuchern einzugrünen. Im Vorfeld der Realisierung der Erdarbeiten sind nach DIN 18916 geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um z.B. das im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag dargestellte und südwestlich angrenzende, nach Naturschutzrecht geschützte Seggenried, vor Baueinwirkungen zu schützen. Die schutzwürdige Naßwiese ist daher vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Umweltamt kenntlich zu machen und abzugrenzen. Darüber hinaus ist die Sohle des Abflußgrabens technisch so flach, wie möglich auszuformen, damit die benachbarten schutzwürdigen Flächen durch den Abflußgraben nicht entwässert werden. Eher ist eine temporäre Überflutung der benachbarten, schutzwürdigen Flächen aus Naturschutzsicht tolerierbar. Nachbarbelange wären hiervon nicht betroffen, da die östlich angrenzenden Flächen als Ausgleichsflächen festgesetzt werden.

Die Oberflächenentwässerung in den Bereichen verlängerte Straße Am Gottesacker, südlich, Querstraße Nord, verlängerte Freie-Vogel-Straße und südliche Fahrbahnseite der B 1 erfolgt durch Straßeneinläufe in das Kanalsystem mit Fließrichtung nach Süden.

Die Entwässerung im Bereich der nördlichen Fahrbahnseite B 1 und den Rampen erfolgt über Mulden- bzw. Mulden-Rigolen-Systeme mit Überläufen in das Kanalnetz und weiter zum Vorfluter „Büter“.

10. Umweltbelange

10.1 Altlasten/Bodenverunreinigungen

In der Karte der Altstandorte und Altablagerungen liegt in der landwirtschaftlichen Nutzfläche östlich der Straße „Am Rosenplätzchen“ eine kleinräumige Kennzeichnung als Abgrabung vor. Im Zusammenhang mit der Gefährdungsabschätzung für die ehemaligen britischen Kasernen an der B 1 wurde auch die Abgrabung untersucht.

Anhaltspunkte für Verunreinigungen der angetroffenen Auffüllungsmaterialien konnten durch den Gutachter nicht festgestellt werden. Spezielle Kennzeichnungen und Hinweise für den Bebauungsplan sind nicht erforderlich. Im Bedarfsfall sind die rechtlichen Vorgaben vom Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie des Landesbodenschutzgesetzes zu beachten.

10.2 **Methanausgasungen**

Der Planbereich liegt nach der Arbeitskarte der potentiellen Methanaustritte im Stadtgebiet der Stadt Dortmund in Zone 1. Danach sind Methangasaustritte in diesem Bereich wenig wahrscheinlich. Hinzu kommt, dass im gesamten Bereich südlich der B 1 ausschließlich Ausgleichsflächen festgesetzt sind. Demnach ist präventiv in den Bebauungsplan-Entwurf ein textlicher Hinweis aufgenommen worden, wonach in Genehmigungsverfahren Auflagen (z. B. Installation einer gutachterlich ausgelegten Gasflächendrainage) und Hinweise definiert werden.

10.3 **Bergbauliche Einwirkungen**

Eine Beteiligung des Landesoberbergamtes sowie der Deutschen Steinkohle AG für die Ruhrkohle AG hatte zum Ergebnis, dass sich Teile des Planbereiches auf dem Areal inzwischen erloschener Bergwerksfelder befinden. Ferner befindet sich ein Flöz im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (ausgehendes Flöz Mausegatt). Dieses ist in den Bebauungsplan als vorläufiger Gefährdungsbereich übernomen und nach § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet worden. Ferner ist der folgende Hinweis vorsorglich in den Bebauungsplan aufgenommen worden:

„Bergbauliche Einwirkungen/Bergschadensicherungsmaßnahmen

Der Bereich des Bebauungsplanes Ap 202 – ist in den Unterlagen des Landesoberbergamtes nicht als Bergaufsicht gekennzeichnet. Allerdings liegt das Plangebiet zum Teil über den auf Steinkohle verliehenen Begwerksfeldern „Vorwärts“, „Freie Vogel und Unverhofft“, Freie Vogel und Unverhofft Abspliss“, „Ver. Schürbank und Charlottenburg“ sowie über den auf Eisenstein verliehenen, inzwischen erloschenen Bergwerksfeldern „Vertrauen“ und „Gute Aussicht“. Eigentümerin dieser auf Steinkohle verliehener Bergwerksfelder ist mit Ausnahme des Feldes „Vorwärts“ die Ruhrkohle AG, hier vertreten durch die Deutsche Steinkohle AG, Shamrockring 1, 44623 Herne. Das Bergwerksfeld „Vorwärts“ steht im Eigentum der EBV AG mit Sitz in 52134 Herzogenrath, Roermonder Straße 63, sowie weiterer 133 Teileigentümer.

Im Plangebiet befindet sich ein Flöz, das als vorläufiger Gefährdungsbereich in den Bebauungsplan übernommen und als Fläche nach § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet worden ist. Maßnahmen innerhalb dieses Bereiches sind mit dem Bergewerkseigentümer zwecks ggf. notwendig werdender Bergschadensicherungsmaßnahmen abzusprechen.

Beim Landesoberbergamt in Dortmund, Goebenstraße 25, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Einsichtnahme in das amtliche Grubenbild zu beantragen. Mit den Bergwerkseigentümern sind evtl. notwendig werdende Bergschädensicherungen abzusprechen.“

10.4 **Bodenaushub**

Entsprechend einer Empfehlung des Umweltamtes ist der nachfolgend zitierte Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen worden:

„Bodenaushub: Es ist darauf zu achten, dass Bodenaushub nicht als Abfall anfällt. Der notwendige Bodenaushub sollte auf dem jeweiligen Gelände verbleiben. Notwendige Verfüllungsmaßnahmen und Geländemodellierungen sollten nur mit unbelastetem natürlichem Material erfolgen. Der Einsatz von Recyclingbaustoffen oder belastetem Bodenaushub ist vorher mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen."

Hinsichtlich des vorbeugenden Bodenschutzes wird auf den § 202 BauGB – Schutz des Mutterbodens – hingewiesen. Überschüssiger Mutterboden sollte im Plangebiet zugunsten der Schaffung neuer Vegetationsflächen verbaut werden. Der Einsatz von Recyclingbaustoffen oder belastetem Boenaushub ist vorher mit der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

10.5 **Schalltechnische Beurteilung – Zusammenfassung der einzelnen Ergebnisse -**

Die Schalltechnische Beurteilung ist dieser Begründung als Anlage 3 beigefügt. Sie beinhaltet die Darstellung der Ergebnisse der Untersuchung nach der Verkehrslärmschutzuntersuchung und des Gutachtens über die Geräuschsituation im Bereich des Bebauungsplanes Ap 202, die vom Büro Schwetzke erstellt worden ist.
Nachfolgend ist die Summation wiedergegeben.

Zusammenfassende Schlussbetrachtung – Abwägung der Belange und Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen

Mit dem Bebauungsplan Ap 202 hat sich das Erfordernis ergeben, eine Lärmsituation zu beurteilen, die durch die B 1/A 40 als dem Verkehrsweg mit der höchsten Verkehrsbelastung im Stadtgebiet geprägt wird.

Nach § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die in § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz geforderte Trennung von störender und störempfindlichen Nutzungen konnte bei der Planung nicht weitergehend greifen, da der hochbelastete Verkehrsweg B 1 und auch die nördlich vorhandene Wohnbebauung sowohl an der Rütlistraße als auch an der Straße Am Gottesacker zunächst als gegebene Situation im Verfahren betrachtet werden müssen.

Im vorliegenden Fall werden durch die geplanten und bestehenden Verkehrswege und Trassen die Orientierungswerte der DIN 18005 bezüglich der schutzempfindlichen Nutzung in allen Baugebieten überschritten.

Zunächst ist festzuhalten, dass die schützenswerte Wohnbebauung westlich Gottesacker und südlich Rütlistraße sowie die nördlich daran angrenzenden Wohnquartiere erheblichen Immissionen durch die B 1 und die Verkehre auf der Straße Am Gottesacker ausgesetzt sind. Die jetzt vorgesehene Veränderung der verkehrlichen Situation besteht „lediglich“ in der Niveaufreimachung des Knotens Gottesacker/B 1, der damit nördlich und südlich geplanen Zu- und Abfahrten und die Einfädelspuren parallel zur B 1 sowie in der Anlegung eines P + R-Platzes. Wenngleich diese Planung eine wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung ist, die bei alleiniger Betrachtung der Neubau- und Änderungsstrecken bauliche Schallschutzmaßnahmen erfordert, wirkt sie sich dennoch nach den Untersuchungen des Büros Schwetzke nur marginal auf die heutige Situation aus. Gleiches gilt für den prognostizierten Zuwachs der Verkehrsmenge bis zum Jahre 2010 auf 107 000 Fahrzeuge. Die marginale Erhöhung der Geräuschbelastung hängt damit zusammen, dass die Zuwächse quasi in der heutigen Belastung untergehen und Zuwächse unter 3 dB(A), die eine Verdoppelung der Verkehrsmenge erfordern würde, akustisch nicht wahrgenommen werden können.

Die gutachterliche Beurteilung der vorbeschriebenen wesentlichen Änderungen der Tiefbauverwaltung hatte zum Ergebnis, dass diese Änderungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung aktiven Schallschutz durch eine Wall-/Wandkombination in Höhe von ca. 3,0 m sowie passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen. Diese Maßnahmen sind zunächst in jedem Fall als zwingendes gesetzliches Erfordernis für den Bebauungsplan Ap 202 zugrundezulegen. Die vorbeschriebene Verkehrsplanung hätte vom Grundsatz her eine Planfeststellung nach den Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes NW erforderlich gemacht, da eine übrige bauliche sonstige Nutzung nicht zu regeln war. Die Bebauung westlich Gottesacker ist lediglich zur Festschreibung einer vorhandenen Situation und zum Zwecke einer deutlichen Planbereichsabgrenzung in den Bebauungsplan Ap 202 aufgenommen worden, weil die Knotenplanung Veränderungen in der heutigen Straße Am Gottesacker mit sich bringt. Wäre ein Planfeststellungsverfahren für die beschriebene Verkehrsplanung durchgeführt worden, so wäre der schalltechnische Prüfumfang mit der Prüfung auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung beendet gewesen.Da jedoch ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan aufgestellt wird, bedarf es einer weitergehenden Prüfung und Belangeabwägung der Gesamtsituation, d. h. der Gesamtlärmbetrachtung und deren Auswirkungen auf bestehende und geplante schützenswerte Bebauung. Dabei ist es unerheblich, ob die schützenswerte Bebauung innerhalb oder außerhalb des Planbereiches liegt, weil die Aufgabenstellung eines Bebauungsplanes darin besteht, sämtliche bewältigungsbedürftigen Spannungen auszugleichen. Somit besteht auch die Notwendigkeit, die Lärmauswirkungen auf die außerhalb des Planbereiches liegenden Wohnquartiere an der Rütlistraße zu untersuchen.

Das Büro Schwetzke hat die Gesamtgeräuschsituation untersucht und dabei das Ergebnis erzielt, dass die heutige Verkehrsbelastung der B 1 die Wohnbebauung an der Rütlistraße mit einem Wert von ca. 64 dB(A) tags und einem Nachtwert von ca. 57 dB(A) beschallt. Für den Bereich Am Gottesacker liegt der Tagwert bei 64 bis 68 dB(A) und der Nachtwert bei 56 bis 60 dB(A). Diese Belastungen stellen die heutige Situation des Nebeneinander bestehender Wohnbebauung und eines mit ca. 100 000 Fahrzeugen hochfrequentierten Verkehrsweges dar. Diese Werte sind sicherlich erhebliche Überschreitungen der DIN 18005 und auch der Verkehrslärmschutzverordnung, erfordern jedoch mit Ausnahme des Hauses Gottesacker 24 noch keine Lärmsanierung, die dort einsetzt, wo Tag-/Nachtwerte 70/60 dB(A) erreichen.

Der Gutachter hat bei Berücksichtigung der Prognose für das Jahr 2010 und der geplanten Maßnahmen nördlich der B 1 ermittelt, dass sich der Tagwert im Bereich Rütlistraße um 0,5 dB(A) und im Bereich Am Gottesacker um 0,2 bis 1 dB(A) erhöhen wird. Diese Werte typisieren den Zuwachs für die gesamte angesprochene Bebauung. Zu diesem Zuwachs ist festzustellen, dass er lediglich eine marginale Größe darstellt und akustisch nicht wahrgenommen werden kann. Lediglich das Grundstück Am Gottesacker 24 erfährt eine Erhöhung um 3,1 dB(A), die zu einem Topwert von ca. 71 dB(A) und einen Nachtwert von 63 dB(A) führt. Dieser Ausreißer ist darauf zurückzuführen, dass die Verschwenkung der Straße Am Gottesacker im Zuge des Kreuzungsausbaues bis an das Gebäude Am Gottesacker 24 heranreicht. Eine Minderung durch die nach der Verkehrslärmschutzverordnung erforderlich werdende Wand in Höhe von 3,0 m kann allerdings auch nur eine geringe Dämpfung erzielen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich folgende Vorgehensweise:

Die Bebauung westlich der Straße Am Gottesacker bzw. südlich der Straße Auf dem Hohwart kann definitiv nicht aktiv geschützt werden, weil keine Grundstücksflächen für eine Wand zur Verfügung stehen. Somit muss diese bestehende Bebauung in diesem vorbelasteten Bereich passive Schallschutzmaßnahmen bei allen Neu-, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen ergreifen, die im Baugenehmigungsverfahren festzulegen sind. Es handelt sich hier nahezu ausschließlich um eine bauliche Änderung im Rahmen der Lärmvorsorge an der Straße „Am Gottesacker“, die ohne Auswirkungen auf die Erhöhungen der Immissionspegel für die tangierten Wohngebäude ist. Außerdem muß die Erschließung der angrenzenden Immobilie gesichert sein.

Die Bebauung auf der Südseite der Rütlistraße bzw. die Südseite des Grundstückes Am Gotteacker 24 können durch eine Lärmschutzwand aktiv geschützt werden, wodurch sich auch ein Schallschutz für die nördlich daran angrenzende Bebauung ergibt. Wenngleich die Bebauung südlich der Rütlistraße nur eine marginale und akustisch nicht wahrnehmbare Erhöhung des Geräuschpegels erfährt, gilt für den Bebauungsplan das Verbesserungsgebot.
Eine vom Gutachter gerechnete 5,00 m hohe Lärmschutzwand kann im Durchschnitt eine Dämpfung der Geräuschemissionen von über 3 dB(A) für die Wohnbebauung südlich Rütlistraße erzielen, wodurch sich Tagwerte von 64,7 dB(A) auf 59,3 dB(A) und Nachtwerte von 57,8 dB(A) auf 52,6 dB(A) reduzieren. (Beispielhaft dargestellt am Grundstück Rütlistraße 113 – Immissionsaufpunkt IP 13-). Auch hierdurch werden die Werte der DIN 18005 weiterhin überschritten. Allerdings sagt die DIN selbst, dass die Einhaltung der Werte wohl wünschenswert ist, deren Einhaltung allerdings in vorbelasteten Bereichen bei vorhandener Bebauung und bestehenden Verkehrswerten oft nicht möglich ist. Konkret dieser Fall ist hier gegeben. Bei einer Bauleitplanung an der B 1, dem höchstbelasteten Verkehrsweg im Ruhrgebiet müssen planerisch Extremsituationen bewältigt und im Rahmen der Abwägung noch tragbare planerische Lösungen unter entsprechender Gewichtung der extremen Gegebenheiten gefunden werden.
Dies gilt insbesondere dann, wenn keine Wohnbebauung an die B 1 heranrückt, sondern lediglich bestehender Wohnbebauung bei verkehrlichen Veränderungen Rechnung getragen werden muss. Im vorliegenden Fall empfiehlt sich, den Vorschlag des Gutachters zu folgen und die 5,0 m hohe Lärmschutzwand zu wählen. Dadurch wird nicht nur dem Zuwachs an Lärm durch die verkehrlichen Veränderungen Rechnung getragen, sondern auch eine akustisch spürbare Verbesserung der heutigen Situation für den Bereich südlich Rütlistraße erreicht.

Konkret bedeutet dies, dass nördlich der Lärmschutzwand in einer Bautiefe ein Bereich entsteht, der eine spürbar geringere Belastung aufweist, als dies heute der Fall ist. Die Reduzierung der Lärmimmissionen erfolgt damit in einem Bereich, in dem sich Gartenbereiche befinden und somit Freiraumnutzungen stattfinden. Die Belastung von ca. 71 dB(A) tags und ca. 60 dB(A) nachts im Bereich des Grundstückes Am Gottesacker 24 bezieht sich lediglich auf die Ostfassade dieses Grundstückes. Die angesprochene 5 m hohe Wand hat für die Westseite dieses Gebäudes und die Freibereiche die gleiche Entlastungswirkung wie für die Wohnbebauung südlich Rütlistraße. Festzuhalten bleibt, dass mit der 5 m hohen Wand eine Verbesserung der heutigen Situation für den Bereich südlich der Rütlistraße erreicht werden kann. Die heutige Beschallung von 64, 7 dB(A) tags erfäht eine Reduzierung auf 59,3 dB(A). Die nächtliche Belastung von 57,8 dB(A) reduziert sich auf 52,6 dB(A), wenngleich die Werte der DIN 18005 überschritten werden, stellt die Planung mit der 5 m Wand eine erhebliche Verbesserung der heutigen Situation dar. Legt man bei analoger Anwendung die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung zugrunde, liegen die durch die 5 m Wand erreichbaren Werte unerhalb der 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts unterhalb der Werte, die für Mischgebiete gelten. Die hilfsweise Heranziehung der Mischgebietswerte resultiert daraus, dass in Mischgebieten auch Wohnen zulässig und damit möglich ist. Von daher vertreten Lärmgutachter die Auffassung, dass die Mischgebietswerte der Verkehrslärmschutzverordnung quasi die maximale Lärmbelastung darstellen, die eine Wohnnutzung noch vertretbar erscheinen lässt.

Die 5 m hohe Lärmschutzwand sollte bis in Höhe des Grundstückes Rütlistraße 105 geführt werden. Hierdurch werden die Emissionen der Auf- und Abfahrten des Knotenpunktes noch wirksam abgefangen. Die Kosten für die Erhöhung der ohnehin notwendigen Lärmschutzanlage nach Verkehrslärmschutzverodnung von 3,0 m auf 5,0 m liegen auch von der Kostenseite her mit 725 000,00 DM noch in einem vertretbaren Rahmen. Eine Erhöhung auf 7,0 m würde weitere Kosten in Höhe von 580 000,00 DM verursachen. Diese Erhöhung hätte lediglich zum Vorteil, dass die Obergeschosse weitergehend geschützt würden, ohne das auch hie rdie Orientierungswerte eingehalten würden. Diese Kosten stehen in keinem Verhältnis zu dem erzielten Erfolg.

Der Gutachter hat ebenfalls eine Wand direkt nördlich der B 1 auf dem Kreuzungsbauwerk untersucht. Eine solche Wand, auch 5 m hohe Wand, würde konstruktionsbedingt weitaus höhere Kosten verursachen, die etwa mit ca. 2 000 000,00 DM zu beziffern sind. Hinzu kommen 600 000,00 DM für die ohnehin zusätzlich zu bauende Wand nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Da eine 5 m hohe Wand auf dem Kreuzungsbauwerk in etwa die gleichen Lärmminderungswirkungen wie die 5 m beschriebene Wand nördlich des Kreuzungsbauwerkes entfallen würde, jedoch weitaus höhere Kosten verursacht, so ist der Wand nördlich des Kreuzungsbauwerkes der Vorrang einzuräumen.
Eine Einhaltung der Richtwerte nach der DIN 18005 könnte erst bei einer 10 m hohen Wand nördlich des Kreuzungsbauwerkes erreicht werden. Eine solche Wand würde bei ca. 2,2 Mio. DM plus 600 000,00 DM für die nach Verkehrslärmschutzverordnung liegen. Eine solche Lösung kann weder aus städtebaulichen Aspekten heraus ernsthaft in Erwägung gezogen werden.
Diese würde das gesamte städtebauliche Erscheinungsbild negativ verändern und zu einer wesentlichen Verschattung der angesprochenen Freibereiche führen. Letztlich ist zu einer Lärmschutzwand östlich Gottesacker nördlich B 1 im Bereich des Hauptfriedhofes festzustellen, dass der Friedhof und die nördlich der B 1 bestehende Friedhofsmauer unter Denkmalschutz stehen und damit eine Lärmschutzwand an dieser Stelle unmöglich machen.

Bei Abwägung aller Belange gegeneinander und untereinander wird empfohlen, nicht nur eine 3,0 m hohe Wand nach dem gesetzlichen Erfordernis der 16. BimSchV festzusetzen, sondern eine 5,0 m hohe Wall-/Wandkombination zu wählen, durch die sogar die heutige Geräuschsituation zugunsten der bestehenden Wohnbebauung verbessert wird.

Zum Abschluss bleibt festzuhalten, dass hinsichtlich der Berechnungen der Tiefbauverwaltng zu den Lärmbelastungen auf der Südseite der B 1 der Empfehlung der Tiefbauverwaltung gefolgt werden sollte. In Anbetracht der bis 2003 ohnehin vorgesehenen Verlagerung der Krankenhausbereiche sollte hier auf aktiven Schallschutz verzichtet werden. Derartige Maßnahmen würden auch lediglich einen Bereich schützen, in dem keine Freiraumnutzung stattfindet.

In Ergänzung der aufgezeigten aktiven Schallschutzmaßnahmen sind passive Maßnahmen vorzusehen.
Durch passiven Lärmschutz werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in angemessener und geeigneter Weise gewährleistet.
In den Fällen, in denen ein angemessener Schallschutz nur durch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden erreicht werden kann, sind die in der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 genannten oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel für die Lärmdämmung von Fenstern zugrundezulegen. Das Fenster ist nämlich als das Außenbauteil anzusehen, welches die geringste Dämmwirkung gegen Lärmimmissionen aufweist.

Durch textliche Festsetzung wird im Bebauungsplan vorgegeben, dass die Gebäude in allen Baugebieten bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten mit schallschützenden Außenbauteilen zu versehen sind, die die Einhaltung der Tag- und Nachtwerte gewährleisten. Die Festsetzung eines konkreten resultierenden Schalldämmaßes der gesamten Außenfläche eines Raumes kann nicht getroffen werden, weil vor Realisierung von Bauvorhaben, nämlich im Rahmen des Planverfahrens wesentliche Parameter auch zur Abschätzung dieses Schalldämmaßes gerade für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten nicht bekannt sind. Dazu gehören vor allem die nach den DIN 2719, Punkt 6,4, genannten Parameter

- vom Raum aus gesehene Gesamtaußenfläche in qm und

- äquivalente Absorptionsfläche des Raumes in qm (In der Regel ist die Absorptionsfläche ca. 0,8 x Grundfläche).

Diese beiden Parameter hängen somit von den konkreten Bauabsichten ab und sind erst bei Konkretisierung der jeweiligen Bauvorhaben erkennbar.

Es könnte für spätere Bauvorhaben ansonsten ein Übermaß entstehen, wenn z. B. Schallschutzfenster der Klasse III oder IV festgesetzt würden, obwohl die o. g. Parameter bei dem konkreten Bauvorhaben eine geringere Schallschutzfensterklasse zuließen.

Ebenso berücksichtigt die textliche Festsetzung den Tatbestand, dass das Schalldämmaß der Außenhaut eines Gebäudes von der zukünftigen Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung abhängig ist. Von daher werden nur schallschützende Außenbauteile gefordert, wenn bei dem konkreten Bauvorhaben die Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung so ausgerichtet ist, dass der geforderte Schallschutz nicht erreicht wird, d. h. der zulässige Innenschallpegel überschritten wird.

Wie oben bereits erwähnt, kann, um ein Übermaß zu vermeiden, die letztendliche Feststellung der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall nur im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller erbracht werden.

Die Nachweispflicht ergibt sich aus dem Runderlaß vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1348).

In den Bebauungsplan wird daher folgende textliche Festsetzung aufgenommen:

Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

In den mit der Ziffer gekennzeichneten Baugebieten sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Dabei dürfen Innenschallpegel, wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, nicht überschritten werden.

Die Tabelle ist nur insoweit anwendbar, als die dort genannten Raumarten nach den Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung zulässig sind:

Raumart		**Mittelungspegel**
1.	Schlafräume nachts	
1.1	in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebiete	30 dB(A)
1.2	in allen übrigen Gebieten	35 dB(A)
2.	Wohnräume tagsüber	
2.1	in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebiete	35 dB(A)
2.2	in allen übrigen Gebieten	40 dB(A)
3.	Kommunikations- und Arbeitsräume tagsüber	
3.1	Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen, Aulen	40 dB(A)
3.2	Büros für mehrere Personen	45 dB(A)
3.3	Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräume, Läden	50 dB(A)

Sofern diese Werte nicht schon durch Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden können, sind schallschützende Außenbauteile, wie z. B. Schallschutzfenster (entsprechend der VDI-Richtlinie 2719), Außentüren, Dachflächen, Wände etc. zu verwenden.

Nach dem Runderlaß vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1348) des nordrhein- westfälischen Ministers für Bauen und Wohnen betreffend DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller auf den Einzelfall abgestellt der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen.

Bezüglich der Kosten für Schallschutzfenster ist jedoch darauf hinzuweisen, dass bereits moderne Doppelscheibenfenster, welche die Anforderungen der Wärmeschutzverordnung erfüllen (dicht schließende Rahmen und Isolierverglasung) ein Schalldämmaß von 30 - 34 dB (A) gewährleisten und damit Fenstern der Schallschutzklasse 2 entsprechen, deren Einbau bei Neubauten und Modernisierungen bereits im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren aus wärmetechnischen Gründen gefordert wird.

10.6 **Luftbelastung**

10.6.1 **Allgemeine Luftbelastung**

Eine Auswertung der Standarddaten von Staubniederschlag, Blei und Cadmium im Staubniederschlag, Schwefeldioxid und der an den TEMES-Stationen gemessenen Stoffe ergab, dass die allgemeinen Immissionen im Geltungsbereich des Bebauungslanes in den letzten 10 Jahren insgesamt zurückgegangen sind und bezüglich der TA-Luft-Werte auf einem geringen Niveau liegen.

Die gewerblichen und industriellen Nutzungen, die westlich des Geltungsbereiches im Areal des Hüttenwerkes der Krupp-Hoesch AG, Werksteil Phoenix in Dortmund-Hörde liegen und die Luftbelastungssituation im Bebauungsplangebiet beeinflussen, wurden in die Untersuchung einbezogen.

Die allgemeine, nicht nach Emittentengruppen spezifizierte Luftbelastung steht den unterschiedlichen geplanten schutzbedürftigen Nutzungen im Planbereich nicht entgegen. Maßnahmen sind aus großräumiger lufthygienischer Sicht nicht zu treffen.

10.6.2 **Kfz-bedingte Luftbelastung**

Aufgrund der Nähe zu den Hauptverkehrsstraßen, d. h. die Bundesstraße B 1 und die B 236 n hat eine Ermittlung der Kfz-bedingten Immissionen für den Bebauungsplanbereich stattgefunden. Die vom Umweltamt (60/1 – 4) durchgeführte Untersuchung ist nachfolgend wiedergegeben.

Bedingt durch die komplexe Situation war eine Berechnung der zu erwartenden Immissionskonzentrationen mit den vorhandenen Mitteln nicht möglich, so dass auf Grundlage vorhandener Gutachten zu vergleichbaren Situationen die Belastung abgeschätzt werden musste.

1997 wurden die kfz-bedingten Immissionen für den Bereich der „Stadtkrone Ost“ abgeschätzt. Dieser nur wenig westlich des Knotens Am Gottesacker gelegene Bereich war als Grundlage der Abschätzung gut geeignet.

Dieses Gutachten kam auf Basis von Verkehrsdaten aus dem Jahre 1998 zu dem Ergebnis, dass die maximalen Immissionskonzentrationen an (zukünftigen) Gebäudefassaden erreicht werden, die sich hinter einem Wall in einem Abstand von ca. 100 m von der B 1 mit einer Verkehrsstärke von 76 000 Kfz/Tag befinden. Die maximal erreichten Werte betrugen:

Schadstoff	Konzentration	Prüfwert/Grenzwert
NO2; Jahresmittelwert	70	80
NO2; 98 %-Wert	150	160
Benzol; Jahresmittelwert	5,5	10
Dieselruß; Jahresmittelwert	7	8

In einer jüngeren Untersuchung wurden die Immissionskonzentrationen im Bereich des VEP – Intückenweg – abgeschätzt. Der dort untersuchte Planbereich liegt in einer Entfernung von 50 – 100 m von der BAB 45. Auch im Rahmen dieser Untersuchung wurden trotz erheblicher Verkehrsstärken deutliche Unterschreitungen von Grenz- oder Prüfwerten ermittelt.

Für den hier interessierenden Bereich werden Verkehrsstärken von 15 100 Kfz/Tag für die Straße „Am Gottesacker“ und von 11 300 Kfz/Tag für die B 1-Zu-/Ausfahrt angegeben. Berücksichtigt man neben den Verkehrsstärken zusätzlich die zumindest einseitig sehr lockere Bebauung, wird keine Überschreitung der bestehenden Prüf- bzw. Grenzwerte erwartet.

10.7 **Überschwemmungsgebiete**

Bezogen auf das B-Plangebiet dokumentiert die Fließgewässerkarte der Stadt Dortmund (1991) die Fließgewässer „Rütligraben“ im Norden des Knotenbauwerks und „Büter“ sowie „Schnaukskuhle“ im südlichen „Schürener Feld“. Hinsichtlich dieser Fließgewässer wurde der Belang des § 32 – Überschwemmungsgebiete – (Wasserhaushaltsgesetz) geprüft und negativ beurteilt.

Der „Rütligraben“ ist im Plangebiet auf ca. 250 m Fließstrecke erfaßt. Der Graben ist auf ca. 150 m Länge im Bereich der bestehenden Gärtnereifläche verrohrt. Über dessen Einzugsbereich ist nichts bekannt. In Richtung der westlichen Fließstrecke wurde unabhängig von der Jahreszeit keine Wasserführung festgestellt. Vermutlich entwässerte der Graben das ehemals sportlich genutzte, südlich angrenzende Grünland mittels Dränsträngen. Die somit offen geführten ca. 100 m Fließstrecke werden von der Verkehrsplanung nicht überplant, sondern im B-Plan mittels Erhaltungsgebot festgesetzt.

Die südliche B-Plangrenze tangiert die Fließgewässer „Büter“ und „Schnaukskuhle“. Beide Gewässerläufe sind von der Planung „baulich“ nicht betroffen, lediglich ca. 20 m nördlich des „Büters“ ist das Regenrückhaltebecken geplant. Dagegen sind im Umfeld der Gewässer ökologische Ausgleichsmaßnahmen, wie im LBF beschrieben, geplant. Beide Fließgewässer werden im B-Plan mittels Erhaltungsgebot festgesetzt.

11. **Denkmalschutz**

Seit dem Jahre 1987 steht die gesamte Anlage des Hauptfriedhofes unter Denkmalschutz. Sie wird begrenzt durch eine S-Bahn-Linie im Norden, die Pferderennbahn und die Straße "Am Gottesacker" im Westen, durch die Leni-Rommel-Straße im Osten sowie die B 1 im Süden.

Der Hauptfriedhof gilt als einer der größten Friedhöfe Deutschlands und stellt ein bedeutendes Denkmal der Friedhofskultur dar. Er wurde im Oktober 1920 nach Durchführung eines Wettbewerbs unter Federführung des damaligen Stadtrats Strobel angelegt, bereits 1921 eingeweiht und 1924 mit sämtlichen baulichen Anlagen fertiggestellt. Die Anlage entspricht noch heute im wesentlichen dem damaligen Ausführungsentwurf. Das Friedhofsgelände bildet einen geschlossenen Komplex. Die Anlage, die durch zwei Hauptachsen gegliedert wird und fächerartig aufgebaut ist, zeichnet sich durch eine landschaftsbezogene Gestaltung sowie eine große Übersichtlichtkeit aus. Sie ist in der Formensprache der neuen Sachlichkeit mit neobarocken Elementen ausgebildet.

Zunächst wurden nur die Gebäude unter Denkmalschutz gestellt. Mittlerweile steht seit 1987 jedoch die gesamte Friedhofsanlage mit ihrer spezifischen Wegeführung, der Feldeinteilung einschließlich Park- und Teichflächen sowie den baulichen Anlagen unter Denkmalschutz. Neben seiner städtebaulichen, historischen und künstlerischen Bedeutung übernimmt der Hauptfriedhof eine wichtige landschaftsbezogene Erholungsfunktion für die Dortmunder Bevölkerung.

Am Gottesacker befindet sich der westliche Haupteingang mit Torbogenhäusern und dahinter liegenden Trauerhallen und Krematorium.

Die Straßen "Auf dem Hohwart" und "Am Gottesacker" gehören ebenfalls zur Strobelschen Friedhofsplanung und stehen in diesem Zusammenhang unter "Umgebungsschutz". Es wird angenommen, dass die Straße "Auf dem Hohwart" als eine Verbindung zum westlichen Nußbaumweg planmäßig mit der Anlage des Friedhofes gebaut worden ist. Hierbei wurde eine platzartige Aufweitung im Kreuzungspunkt mit der Straße "Am Gottesacker" vorgesehen.

Die Straßenzüge sind als Linden-Alleen ausgebildet. Die Baumreihe auf dem Mittelstreifen der Straße "Auf dem Hohwart" an der Westseite der Straße "Am Gottesacker" prägen das städtebauliche Umfeld und sind im Zusammenhang mit dem gesamten Friedhofsensemble zu sehen. Im Landschaftsplan Dortmund-Mitte sind die 80 bis 100jährigen Baumbestände als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen.
Das Westfälische Amt für Denkmalpflege hat darauf hingewiesen, dass bauliche Veränderungen in der engeren Umgebung von Baudenkmälern gemäß § 9 Abs.1 b Denkmalschutzgesetz NW erlaubnispflichtig sind, um nachteilige Veränderungen des Erscheinungsbildes zu vermeiden. Ein entsprechender Hinweis ist in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Die Belange der Bodendenkmalpflege sind durch diesen Hinweis im Plan berücksichtigt.

12. **Bodenordnende Maßahmen**

Die Grundstücke sollen möglichst auf freiwilliger Basis der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzung zugeführt werden, andernfalls kann nach Teil IV (Umlegung, Grenzregelung) bzw. Teil V (Enteignung) des BauGB verfahren werden.

13. **Städtebauliche Zahlenwerte**

Verkehrsflächen:

• B 1 / A 40	28.560 qm
• Stadtbahn-Gleiskörper	14.640 qm
• Verkehrsknoten	17.010 qm
• Verkehrsgrün	26.500 qm
• P+R-Anlage	9.600 qm
• Parkplatz	2.130 qm
• Verkehrsfläche im Separationsprinzip	8.160 qm
• Fuß- und Radwege	4.040 qm
• Wirtschaftswege	2.600 qm
• Wanderwege	950 qm
• **Summe**	**114.190 qm**

Lärmschutzanlage:

• Wall-Wandanlage	**1.840 qm**

Versorgungsflächen:

• Stadtbahn-Unterwerk	**320 qm**

Entsorgungsflächen:

• Regenrückhaltebecken/Regenklärbecken	8.210 qm
• zu erhaltendes Gewässer (Graben)	700 qm
• **Summe**	**8.910 qm**

Baugebiete:

• Mischgebiete	6.840 qm
• **Summe**	**6.840 qm**

Freiraum:

- Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 124.790 qm
- ehem. Zechenbahn/Gärtnerische Anlage 2.800 qm
- **Summe 127.590 qm**

Gesamter Planbereich 259.690 qm

14. Soziale und sonstige Maßnahmen

Die Realisierung des Bebauungsplanes Ap 201 greift in die Strukturen der vorhandenen Grundstücksnutzungen ein und wird sich auf die persönlichen Lebensumstände der hier wohnenden und arbeitenden Menschen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich auswirken. Die Grundsätze allgemeiner Vorstellungen gemäß § 180 Abs. 1 BauGB für die zu ergreifenden sozialen Maßnahmen der Gemeinde, um die nachteiligen Auswirkungen der Planung möglichst zu vermeiden oder zu mildern, sind durch Kapitel 1, Teil 5.2 Abschnitt „Entschädigung“ und Kapitel 2, Teil 4 „Sozialplan und Härteausgleich“ des Baugesetzbuches vorgegeben.

Danach ist für die mögliche Enteignung gemäß Teil V, 1. Abschnitt Baugesetzbuch durch die Gemeinde dem Betroffenen eine Entschädigung zu leisten. Die Entschädigung wird für den durch die Enteignung eintretenden Rechtsverlust und für andere durch die Enteignung eintretenden Vermögensnachteile gewährt.

Die Entschädigung wird in Geld geleistet und kann auf Antrag des Eigentümers in geeignetem Ersatzland festgesetzt werden, wenn er zur Sicherung seiner Berufstätigkeit und seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung seiner Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist.

Darüber hinaus wird die Gemeinde auf Antrag einen Geldausgleich (Härteausgleich gemäß Kapitel 2, Teil 4 Baugesetzbuch) insbesondere den Betroffenen gewähren, für die die Maßnahmen zur Realisierung des Bebauunsplanes besondere Härte im wirtschaftlichen und sozialen Bereich bedeuten und eine Ausgleichs- oder Entschädigungsleistung nicht zu gewähren ist.

Ein Härteausgleich kann dem Antragsteller nicht gewährt werden, wenn er die ihm aus der Planung erwachsenden wirtschaftlichen Nachteile nicht durch zumutbare Maßnahmen, insbesondere durch eigene oder fremde Mittel abzuwenden versucht.

Ein Härteausgleich (Geldausgleich) kann Mietern oder Pächtern sowie gekündigten Vertragsparteien gewährt werden, wenn das Miet- oder Pachtverhältnis mit Rücksicht auf die Durchführung der geplanten städtebaulichen Maßnahmen aufgehoben oder enteignet worden ist bzw. aufgehoben wird. Härteausgleich kann auch einer Vertragspartei gewährt werden, wenn ohne Beendigung des Miet- oder Pachtverhältnisses die entsprechenden Räume ganz oder teilweise vorübergehend im Hinblick auf die alsbaldige Durchführung städtebaulicher Maßnahmen unbenutzbar sind.

Bereits während des Bebauungsplanverfahrens wurden Gespräche mit Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden sowie den Trägern öffentlicher Belange geführt, um allgemeine Vorstellungen entwickeln zu können, wie nachteilige Auswirkungen im Einzelfall möglichst vermieden oder gemildert werden können.

Nachdem der Bebauungsplan seine Rechtskraft erlangt hat, wird gemäß § 180 BauGB die Gemeinde mit den von der Realisierung des Planes unmittelbar Betroffenen erörtern, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Das Ergebnis dieser Erörterungen und Prüfungen sowie die voraussichtlich in Betracht zu ziehenden Maßnahmen der Gemeinde und die Möglichkeit ihrer Verwirklichung werden in einem Sozialplan dargestellt.

15. Kosten

Überschläglich ermittelt – Stand März 2000 -.

15.1 Ausbau der Anschlussstelle B 1 / Am Gottesacker

Die Gesamtkosten betragen ca. 52 Mio. DM.
In den Gesamtkosten sind folgende Kosten für Grunderwerb etc. enthalten:

Grunderwerb für Verkehrsflächen	rd. 2 440 000,00 DM
Grunderwerb für Verkehrsgrün	rd. 1 350 000,00 DM
Grunderwerb für Wasserabflussflächen	rd. 75 000,00 DM
Gebäudeentschädigung	rd. 50 000,00 DM
Grunderwerb für Ausgleichsflächen	rd. 1 880 000,00 DM
Abbruchkosten	rd. 40 000,00 DM
insgesamt	rd. 5 835 000,00 DM

Von den Gesamtkosten entfallen ca. 78 % auf die Verkehrsfläche und 22 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsfläche beträgt die Förderung mit Landesmitteln 85 % der zuwendungsfähigen Kosten. Beim ÖPNV beträgt die Förderung 90 %. Danach ergibt sich folgende Aufteilung:

überschlägige Gesamtkosten ohne ÖPNV	52 Mio. DM
zuwendungsfähige Kosten – kommunaler Straßenbau -	40,5 Mio. DM
zuwendungsfähige Kosten – ÖPNV -	9,0 Mio. DM
nicht zuwendungsfähige Kosten	

– kommunaler Straßenbau -	1,0 Mio. DM
nicht zuwendungsfähige Kosten – ÖPNV -	1,5 Mio. DM
Eigenanteil der Stadt Dortmund – Kommunaler Straßenbau -	6,5 Mio. DM
Eigenanteil der Stadt Dortmund – ÖPNV -	2,5 Mio. DM.
Die der Stadt entstehenden Kosten für den Knotenausbau betragen somit	**11,5 Mio. DM**

15.2 **Kosten für Entwässerungsmaßnahmen**

a) Regenrückhaltebecken = ca. 250 000,00 DM
b) Regenklärbecken = ca. 500 000,00 DM.

15.3 **Kosten für die ökologische Ausgleichsmaßnahmen und Baumersatzpflanzungen**

Im Sinne einer Kostenschätzung können auf Grundlage stadtgebräuchlicher Erfahrungswerte hieraus abgeleitet werden:

- für die Ausgleichsmaßnahmen:	38.100 m^2 x 15,- DM/ m^2 =	571.500,- DM;
- für den Grunderwerb:	38.100 m^2 x 10,- DM/ m^2 =	381.000,- DM;
ZWISCHENSUMME		**952.500,- DM**.
- sonstiger Grunderwerb (x 10,- DM/ m^2) für:		
- *46.240 m^2 für den Ausgleichsflächenpool:*		*462.400,- DM**
- 31.500 m^2 für die festgesetzte Ackerfläche:		315.000,- DM
- 13.500 m^2 für die schutzwürdige Naßwiese / Wäldchen:		135.000,- DM
SUMME		**1.402.500,- DM**

*Anm.: Der Flächenerwerb zugunsten des kommunalen Ausgleichsflächenpools geht kostenbezogen nicht zulasten der Verkehrsknotenplanung, sondern kann aus Mitteln ökologischer Ersatzgeldzahlungen finanziert werden.

- durchschnittlich je zu pflanzenden Baum* ca. 1.400,- DM
(* = Stammmindestumfang von 20 – 25 cm, gemessen in 1,0 m Höhe)

- Baumersatz (gemäß Grünplan): 81 Stck. x 1.400,- DM =	**113.400,- DM**;
- sonstige Baumpflanzungen: insg. 163 Stck. minus 81 Stck. = 82 Stck. x 1.400,- DM =	**114.800,- DM**.

15.4 **Kosten für Schallschutzmaßnahmen**

Die Kosten für die 3,0 m hohe Lärmschutzmaßnahme nach Verkehrslärmschutzverordnung betragen 600 000,00 DM. Hiervon werden 85 % bezuschusst, so dass 90 000,00 DM bei der Stadt verbleien. Hinzu kommen ca. 725 000,00 DM für die Erhöhung der Lärmschutzanlage auf 5,0 m. Die Kosten für die passiven Maßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung betragen 120 000,00 DM.

Dortmund, den 15.08.2000

W i l d e
Stv. Leiter des Stadtplanungsamtes