Begründung

zum Bebauungsplan

Br 143 - Juchostraße -

Änderung Nr. 4

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1. Anlass und Zweck der Bebauungsplanänderung 1

2. Ziele der Planänderung 2

3. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation 3

4. Vorgaben und Bindungen 3

4.1 Regionalplan 3

4.2 Flächennutzungsplan (FNP) 3

4.3 Bebauungsplan 4

5. Planungsrechtliche Festsetzungen 4

6. Verkehrliche Erschließung 5

7. Veränderungen im Verkehrsnetz 6

8. Immissionsschutz 9

8.1 Verkehrslärmimmissionen 9

8.2 Verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastungen 12

9. Umweltbelange 13

10. Städtebaulicher Vertrag 14

11. Städtebauliche Zahlenwerte 14

12. Gutachten 15

1. Anlass und Zweck der Bebauungsplanänderung

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br 143 umfasst die im Wesentlichen gewerblich-industriell genutzten Flächen beidseits der Juchostraße im Stadtbezirk Brackel, Ortsteil Wambel. Im Norden grenzt der Planbereich an die Hannöversche Straße, im Osten an die Eichendorfstraße, im Süden an den Wambeler Hellweg (einschl. der südlich des Hellwegs gelegenen Straßenrandbebauung) und im Westen an eine stillgelegte Werksbahntrasse der früheren Hoesch-Hüttenwerke an. Der Bebauungsplan hat seit 1967 Rechtskraft und setzt für das überwiegende Plangebiet eine GE- und GI-Nutzung fest.

Innerhalb dieses Plangebiets werden größere Teilflächen östlich und westlich der Juchostraße von den Werksanlagen der Fa. KHS GmbH eingenommen. Die aus der bereits 1868 in Dortmund gegründeten Fa. Holstein & Kappert hervorgegangene Fa. KHS hat hier ihren Firmensitz und fertigt an diesem Standort Abfüll- und Verpackungsanlagen für die Getränke-, Food- und Non-Food-Industrie. Das weltweit agierende Unternehmen mit weiteren Produktionsstandorten in Deutschland und im Ausland beschäftigt weltweit ca. 4.400 Mitarbeiter und realisierte 2012 einen Umsatz von ca. 980 Mio. Euro. Damit ist das Unternehmen gleichzeitig einer der wichtigsten Industriebetriebe in der Stadt Dortmund.

Die Betriebsanlagen der Fa. KHS sind auf Teilflächen östlich und westlich der Juchostraße verteilt. Dieser Umstand führt im Produktions- und Organisationsablauf des Unternehmens zu weitgehenden Restriktionen, da kein geschlossener Betriebsablauf möglich ist. Sämtliche innerbetrieblichen Transportvorgänge sind nur unter ständiger Querung der als öffentliche Straßenverkehrsfläche gewidmeten Juchostraße möglich. Somit müssen beide Werksteile über jeweils eigene Zugangsanlagen gesichert werden. Gleichzeitig besteht durch die querenden Werksverkehre und Fußgängerquerungen zwischen den Werksteilen ein zusätzliches Unfallrisiko. Nach den Ergebnissen der unter Pkt. 7 dieser Begründung dargelegten Verkehrserhebung finden täglich ca. 1.650 Fußgängerquerungen zwischen den beiden Straßenseiten statt.

Besondere Bedeutung erlangt der zuvor beschriebene Umstand für das Unternehmen und dessen Standortsicherung vor dem Hintergrund veränderter Sicherheitsbestimmungen im Welthandel. Seit 2008 können europäische Unternehmen den Status "zugelassener Wirtschaftsbeteiligter" (AEO – Authorised Economic Operator) erhalten, um zollrechtliche Vereinfachungen in Anspruch nehmen und somit auf Kundenanforderungen zeitnah reagieren zu können. Den Status eines "zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten" erhalten sichere und zuverlässige Unternehmen, die im internationalen Handel tätig sind. Diese Unternehmen müssen hohen Sicherheitsnormen genügen und sich regelkonform verhalten, wodurch sie bei der Zollkontrolle als sehr vertrauenswürdige Handelspartner gelten. Dadurch sind weniger Warenkontrollen nötig und die Zoll-

verfahren werden zügiger erledigt, so dass Waren schneller zu ihrem Bestimmungsort befördert werden können. Die Fa. KHS liefert zu 90 % in den Export, so dass die Beschleunigung des internationalen Warenverkehrs für das Unternehmen eine außerordentliche Bedeutung hat. Dies gilt insbesondere für die schnelle Auslieferung von Ersatzteilen, um die Stillstandszeiten an Anlagen so gering wie möglich zu halten.

Der vorgenannte Status wird seitens der Zollverwaltung allerdings nur bei Einhaltung hoher Sicherheitsstandards gewährt. Hierzu gehören u.a. Wareneingangs- und Zugangskontrollen, welche den unbefugten Zugang zum Werksgelände verhindern. Die Aufteilung auf zwei, durch die Juchostraße getrennte Werksstandorte, führt hier zu einer erheblichen Erschwernis, da der Status "interner Warenverkehr" durch das Queren der öffentlichen Straße nicht erreicht werden kann. Bei dem Betriebsgelände handelt sich um gewachsene Strukturen, die sukzessive durch zusätzlichen Grunderwerb im Umfeld erweitert worden sind. Die Produktionseinheiten sind gesetzt. Innerbetriebliche Umorganisationen sind ausgeschöpft und demnach nicht möglich. Sie kämen einer wirtschaftlich nicht zu vertretenden Betriebsverlagerung gleich. Aufgrund der hohen Lasten, die bewegt werden müssen, bestehen keine technischen Möglichkeiten, die Juchostraße baulich anders zu queren. Vor diesem Hintergrund hat die Fa. KHS bei der Stadt Dortmund den Antrag auf Einbeziehung der Juchostraße in das Betriebsgelände beantragt. Da die Juchostraße im Bebauungsplan Br 143 als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt ist, wird eine Änderung des Bebauungsplanes sowie ein Einziehungsverfahren nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW erforderlich.

2. Ziele der Planänderung

Ziel der Planänderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br 143 ist die aufzuhebende Festsetzung der Juchostraße in deren südlichem Abschnitt als öffentliche Verkehrsfläche zugunsten einer Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "private Verkehrsfläche". Hierbei ist zu gewährleisten, dass die öffentliche Erschließung angrenzender ebenfalls gewerblich genutzter Grundstücke weiterhin in ausreichendem Umfang gegeben ist. Durch die geplante Aufhebung der Juchostraße als öffentliche Verkehrsfläche in einem Teilabschnitt zwischen der Einmündung Eichendorffstraße im Norden und dem Wambeler Hellweg im Süden werden sich bislang über diese Straßenverbindung verlaufende Verkehre anders im Verkehrsnetz verteilen. Hier galt es zu untersuchen und zu bewerten, ob die veränderte Verkehrsverteilung leistungsgerecht über das vorhandene Straßennetz im Umgebungsbereich abgewickelt werden kann. Damit einher geht auch das Erfordernis, die veränderte Immissionssituation im Straßennetz auf die Verträglichkeit mit den angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen zu bewerten (vgl. hierzu Kapitel 7 und 8 dieser Begründung).

3. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation

Der räumliche Geltungsbereich der Änderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br 143 umfasst die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Straßenverkehrsfläche der Juchostraße im Abschnitt Höhe der nördlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks 451 (Juchostraße 31) und der Einmündung Wambeler Hellweg im Süden. Hier werden auf der westlichen Seite der Juchostraßen Teilflächen der Flurstücke 403 und 888 (Wambeler Hellweg 18) in den Änderungsbereich integriert. In den räumlichen Geltungsbereich einbezogen wird ebenfalls eine Teilfläche des Flurstücks 1157 östlich der Juchostraße zur planungsrechtlichen Sicherung einer Wendefläche der künftig als Stichstraße verbleibenden Juchostraße in diesem Abschnitt südlich der Eichendorffstraße sowie eine Teilfläche des Flurstückes 490 westlich der Juchostraße in Höhe der geplanten Wendeanlage.

Wie bereits eingangs dargelegt, sind die Grundstücksflächen beidseits der Juchostraße im Abschnitt zwischen Wambeler Hellweg und Eichendorffstraße überwiegend im Besitz der Fa. KHS. Hiervon ausgenommen sind die Grundstücke Juchostraße 31, 33 und 53 im Abschnitt unmittelbar südöstlich der Eichendorffstraße sowie die beiden Eckgrundstücke Wambeler Hellweg 18 und 22.

4. Vorgaben und Bindungen

4.1 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg - Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil - (Dortmund, Kreis Unna, Hamm) stellt den Planbereich als "Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich" (GIB) dar.

4.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Der seit dem 31.12.2004 gültige Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Br 143 vollständig als Industriegebiet gem. § 9 BauNVO dar. Hiervon ausgenommen ist lediglich der nördliche Randbereich entlang des Wambeler Hellwegs, der als Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO dargestellt ist. Die beabsichtigte Änderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br 143 ist somit gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4.3 Bebauungsplan

Der Bebauungsplan Br 143 ist seit dem 21.07.1967 rechtsverbindlich und setzt die Juchostraße als öffentliche Verkehrsfläche fest, die sich im südlichen Abschnitt im Einmündungsbereich Wambeler Hellweg nach Westen hin aufweitet. Beidseitig der Juchostraße südlich der „Hannöversche Straße“ ist Industrie- und Gewerbegebiet festgesetzt.

5. Planungsrechtliche Festsetzungen

Der Entwurf der Änderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br. 143 setzt den Bereich der Juchostraße im Abschnitt zwischen der nordwestlichen Grundstücksecke des Flurstücks 176 (Juchostraße 27) im Norden und dem Wambeler Hellweg im Süden nunmehr als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "private Verkehrsfläche" fest. Die bisherige Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche verliert ihre Gültigkeit. Eine Einbeziehung der bisherigen Straßenverkehrsfläche in die überbaubare Grundstücksfläche wird allerdings mit der Planänderung nicht eröffnet. Im Bereich der Juchostraße liegen ein Mischwasserkanal der Stadt Dortmund sowie die Versorgungsleitungen weiterer Versorgungsträger. Zudem dient die Straße dem Überflutungsschutz. Es wird daher im Bereich der bisherigen Verkehrsfläche ein „Leitungsrecht“ zugunsten der Stadt Dortmund und der Versorgungsträger gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB festgesetzt.

Darüber hinaus wird eine mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche zugunsten der Dortmunder Energie- und Wasserversorgung GmbH festgesetzt. Diese haben auf dem Eckgrundstück Wambeler Hellweg 22 eine Elektroverteilerstation, die auch mit Schwerlastfahrzeugen aus anfahrbar sein muss. Des Weiteren liegen mehrere Leitungen (u.a. Erdgas, Wasser) der DEW21 in der Juchostraße, die somit gesichert werden.

Ein weiteres leitungsrecht besteht für Telekom Deutschland GmbH, die in diesem Änderungsbereich Telekommunikationslinien betreibt.

Die Juchostraße verbleibt auf einer Länge von ca. 150 m im Abschnitt südlich der Eichendorffstraße als öffentliche Verkehrsfläche. Am südlichen Ende dieser Stichstraße wird eine Wendeanlage festgesetzt. Hierzu wird eine Teilfläche des im Eigentum der Fa. KHS befindlichen Flurstücks 1157 östlich der Juchostraße in die öffentliche Verkehrsfläche einbezogen.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Br 143 sieht einen Ausbau der Juchostraße im Einmündungsbereich zum Wambeler Hellweg mit separaten Abbiegespuren vor. Unabhängig von dieser Planänderung besteht für diesen Ausbau kein Bedarf mehr. Die in der Planänderung Nr. 4 nunmehr festgesetzte private Verkehrsfläche beschränkt sich daher auf die vorhandene Stra-

ßenparzelle. Die für den Straßenausbau nicht mehr benötigte Fläche wird daher dem westlich angrenzenden Gewerbegrundstück zugeordnet und entsprechend als Gewerbegebiet GE gem. § 8 BauNVO festgesetzt. Die Baugrenze wird in einem Abstand von 5m parallel zur künftigen Privatstraße festgesetzt und entspricht damit den im Planbereich üblichen Abständen.

6. Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Werksgeländes soll ausschließlich von Norden her erfolgen. Eine südliche Zufahrtsmöglichkeit wird demnach nur noch für Feuerwehr und Krankenwagen eingeräumt werden. Die Abbindung soll durch eine Toranlage mit Drehkreuz für eine fußläufige Erreichbarkeit (nur für Mitarbeiter und gesondert berechtigte Personen) erfolgen. Die öffentliche Erschließung der nicht zum Werksgelände der Fa. KHS gehörenden Grundstücke ist weiterhin gesichert. Allerdings ergeben sich Einschränkungen gegenüber der Ist-Situation. Die Juchostraße bleibt auf einer Länge von ca. 150 m südlich der Eichendorffstraße weiterhin öffentliche Verkehrsfläche, so dass die öffentliche Erschließung der in diesem Straßenabschnitt liegenden Gewerbegrundstücke gesichert ist. In diesem Abschnitt wird die Juchostraße zu einer Stichstraße. Dementsprechend wird am südlichen Ende dieser Stichstraße eine Wendeanlage als öffentliche Verkehrsfläche angeordnet und entsprechend als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die Dimensionierung dieser Wendeanlage entspricht dem Flächenbedarf und der Radienführung einer Wendeanlage für das dreiachsige Müllfahrzeug. Auf die Anordnung einer Wendeschleife für Lastzüge wurde wegen der hier nicht vorhandenen Fläche (fehlende Grundstücksverfügbarkeit) verzichtet. Dies ist vertretbar, da über diesen Abschnitt der Juchostraße lediglich drei kleinere Gewerbegrundstücke (Juchostraße 31,33 und 53) erschlossen werden. Sollte dennoch ein Lastzug in dieser Stichstraße wenden müssen, wird dies auf dem Gelände der Fa. KHS ermöglicht. An der geplanten Wendefläche wird die Fa. KHS die nördliche gesicherte Zugangsanlage mit Pförtnerbesetzung im 24 h-Dienst installieren, so dass die Wendemöglichkeit auf dem Grundstück KHS jederzeit gewährleistet werden kann. Diese Möglichkeit wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit der Fa. KHS vereinbart werden. Zusätzlich soll durch eine Beschilderung im öffentlichen Raum auf die „eingeschränkte“ Wendemöglichkeit hingewiesen werden.

Im Eckbereich Wambeler Hellweg / Juchostraße befindet sich auf der Westseite ebenfalls ein Gewerbebetrieb (Motoreninstandsetzung), der jedoch bereits heute ausschließlich über den Wambeler Hellweg erschlossen wird. Die Aufhebung der öffentlichen Verkehrsfläche in diesem Teil der Juchostraße hat somit auf diesen Betrieb keinen Einfluss. Die Erschließung des östlich gegenüberliegenden Grundstücks der DEW wird – wie oben dargelegt – über ein entsprechendes Geh-, Fahr und Leitungsrecht gesichert. Die genauen Zugangsmodalitäten werden bilateral zwischen der Fa. KHS und der DEW21 geklärt.

Mit der Aufhebung der durchgängigen Straßenverbindung zwischen dem Wambeler Hellweg im Süden und der Hannöverschen Straße im Norden wird die Erschließungsqualität der nördlich an das KHS-Gelände anschließenden Gewerbegrundstücke bis zur Hannöverschen Straße geringfügig gemindert. Dies ist jedoch vertretbar, da über die Hannöversche Straße als Hauptverkehrsstraße mit den entsprechenden Verbindungsstraßen zum Hellweg (Alte Straße und Rüschebrinkstraße) die Erreichbarkeit und Erschließung weiterhin umfänglich gesichert sind. Dies wird auch durch die Ergebnisse der nachfolgend dargelegten Verkehrserhebung gestützt. Danach fahren bereits heute die meisten Fahrzeuge von Norden über die Hannöversche Straße in die Juchostraße ein.

7. Veränderungen im Verkehrsnetz

Mit der Aufhebung der Verbindungsfunktion der Juchostraße zwischen der Hannöverschen Straße und dem Wambeler Hellweg, ergeben sich zwangsläufig Veränderungen im Verkehrsnetz im Hinblick auf die Verkehrsbelastung. Wesentliche Anteile der Verkehrsbelastung auf der Juchostraße sind Ziel- und Quellverkehre der Fa. KHS. Der Anteil der Durchfahrtsverkehre wird sich allerdings auf andere Straßen des umgebenden Verkehrsnetzes neu verteilen. Zur Beurteilung dieser geänderten Verkehrssituation wurde daher eine verkehrsgutachterliche Untersuchung durchgeführt.[1] Um eine verlässliche Datengrundlage zu erhalten, wurde am 19. November 2009 eine ganztägige Verkehrszählung (5.00 – 20.00 Uhr) mit Kennzeichenerfassung an sechs Erhebungsstellen in der Juchostraße durchgeführt. Die meisten Fahrzeuge fahren von Norden über die Hannöversche Straße in die Juchostraße ein- bzw. aus. Die nördliche Ein- und Ausfahrt (Hannöversche Straße) hat mit 5.500 Kfz/Tag eine deutlich höhere Querschnittsbelastung als die südliche Zufahrt vom Wambeler Hellweg mit 3.700 Kfz/Tag. Von den im Erhebungszeitraum erfassten Fahrzeugen sind dabei 47 % dem Durchgangsverkehr (entsprechend einer Tagesbelastung von 2.950 Kfz) und 53 % dem Ziel- und Quellverkehr (3.280 Kfz/Tag) zuzurechnen. Der Ziel- und Quellverkehr ist fast ausschließlich auf die Fa. KHS ausgerichtet.[2]

Dementsprechend verbleibt ein Verkehrsaufkommen in einer Höhe von 2.950 Kfz/Tag im Durchgangsverkehr, welches sich bei Aufhebung der Juchostraße auf das umliegende Straßennetz verteilen wird. Die Planung sieht vor, dass die Zufahrt zur Fa. KHS künftig ausschließlich von Norden über die Hannöversche Straße erfolgt und der südliche Abschnitt als Privatstraße in das Werksgelände einbezogen wird. Die bisherige Zufahrt über den Wambeler Hellweg entfällt somit. Der vierarmige Knotenpunkt Wambeler Hellweg / Juchostraße / Ewaldstraße

[1] Planersocietät: Verkehrsgutachten zur Juchostraße bzw. 4.Änderung des Bebauungsplanes Br 143, Dortmund, April 2011

[2] Zum Erhebungszeitpunkt befand sich an der Juchostraße an der Zählstelle 3 noch ein zwischenzeitlich aufgegebener Gewerbebetrieb; dieses Grundstück (Juchostraße 25) wurde von der Fa. KHS übernommen. Die auf diesen Betrieb bezogenen Quell- und Zielverkehre entfallen somit.

wird somit zu einem dreiarmigen Knotenpunkt rückgebaut. Unter dieser Randbedingung wird sich das Verkehrsaufkommen im Planfall wie folgt im Umgebungsnetz verteilen (siehe Abbildung):

Anmerkung:
Im Verkehrsgutachten ist auch der Prognose-Planfall mit den Prognosewerten für 2015 betrachtet worden. Hierin sind die allgemeinen Veränderungen enthalten, die sich aufgrund von neuen Entwicklungen im Stadtgebiet (z.B. Entwicklung Westfalenhütte) bzw. im Verkehrsnetz (z.B. Verlängerung Semerteichstraße) ergeben. Inzwischen liegt das aktuelle Prognoseverkehrsmodell für das Jahr 2025 bei der Stadt Dortmund vor, welches im Umfeld der Juchostraße weiter abnehmende Verkehrsbelastungen zeigt. Die unterstellten Verkehrsdaten für das Jahr 2015 stellen somit den ungünstigeren Fall dar. In Klammern sind die Angaben zum Prognose-Planfall benannt.

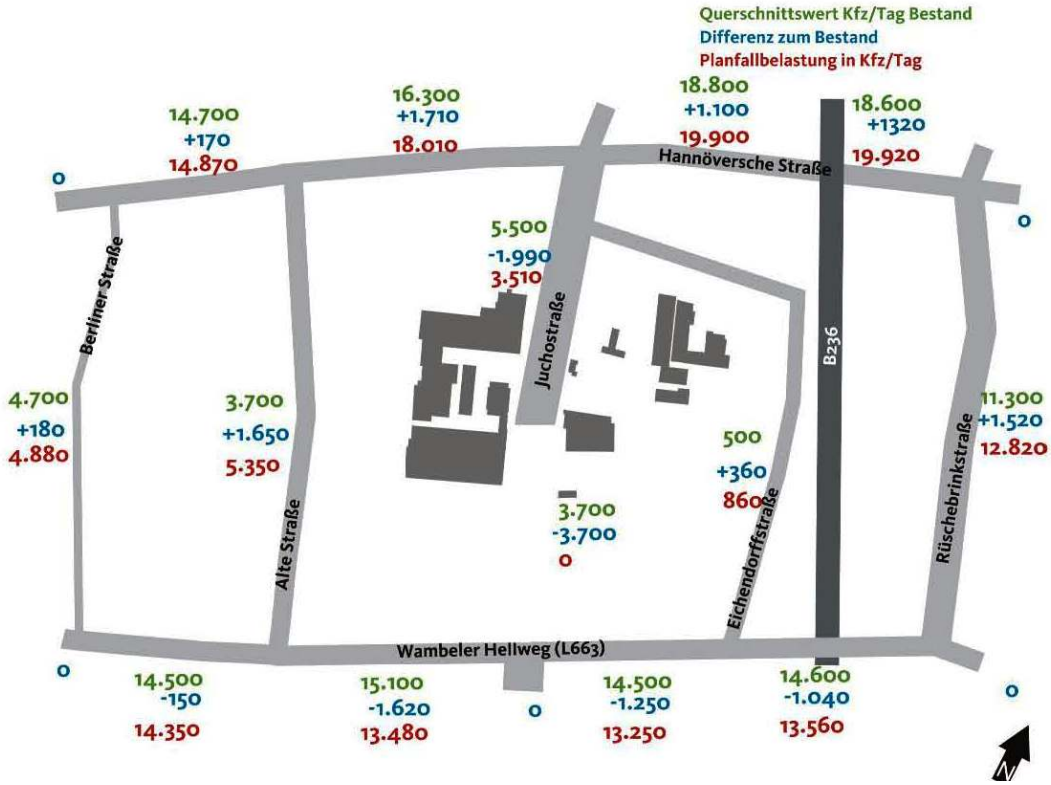
Die Verkehrsbelastung der Alte Straße nimmt von 3.700 Kfz auf 5.350 Kfz/Tag (4.380 Kfz/Tag) zu,

die Belastung auf der Rüschebrinkstraße nimmt von 11.300 auf 12.820 Kfz/Tag (16.310 Kfz/Tag) zu,

die Zunahme auf der Hannöverschen Straße schwankt von 170 bis 1.710 Kfz/Tag (je nach Abschnitt),

Demgegenüber reduziert sich die Belastung auf dem Wambeler Hellweg um 150 bis 1.620 Fahrzeuge/Tag (je nach Abschnitt), da die bisherigen Verkehre des südlichen Abschnitts der Juchostraße nunmehr über die anderen Parallelstraßen fahren werden.

Verkehrssituation nach Abbindung der Juchostraße:



Im Weiteren wurde untersucht, welche Auswirkungen sich durch die Verkehrsverlagerung auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Umgebungsnetz ergeben. In der Bestandssituation (Analysefall) weisen die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte mit den Qualitätsstufen A – C in der Spitzenstunde insgesamt eine gute Verkehrsqualität auf. Dieses Ergebnis verändert sich nur unwesentlich unter Berücksichtigung der geplanten Verkehrsverlagerung aus der Juchostraße (Planfall). Die hohe Leistungsfähigkeit bleibt an allen Knotenpunkten mit den Qualitätsstufen A – C erhalten. Lediglich am Knotenpunkt Hannöversche Straße / Alte Straße verschlechtert sich die Leistungsfähigkeit auf die Qualitätsstufe C herabgesetzt. Der Knotenpunkt weist damit aber auch weiterhin einen stabilen Verkehrszustand auf. Mit Aufgabe des Betriebshofs der Entsorgung Dortmund GmbH (EDG) in diesem Bereich Anfang 2013 hat sich die Verkehrssituation nochmals deutlich entspannt.

Unter dem Aspekt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes stehen somit einer Aufhebung der Juchostraße als Verbindungsstraße zwischen Wambeler Hellweg und Hannöverscher Straße keine Restriktionen entgegen. Die Planänderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br 143 kann somit ohne weitere Anpassungen im Verkehrsnetz umgesetzt werden.

8. Immissionsschutz

8.1 Verkehrslärmimmissionen

Mit der zuvor beschriebenen Umverteilung der Verkehre im Umgebungsnetz ergeben sich Mehrbelastungen insbesondere auf den beiden Straßenzügen Alte Straße und Rüschebrinkstraße. Unabhängig von der vorgenommenen Bewertung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sind daher die Immissionsauswirkungen dieser Zusatzbelastung auf die angrenzende Wohnnutzung und sonstige schutzbedürftige Einrichtungen zu untersuchen und zu bewerten. Dabei wurden vier Varianten untersucht:

Analyse 0:	Die Ist-Situation
Analyse 1:	Veränderung der Ist-Situation durch die Abbindung der Juchostraße
Prognosefall 0:	Situation 2015 ohne Abbindung der Juchostraße
Prognosefall 1:	Situation 2015 mit Abbindung der Juchostraße

Das hierzu aufgestellte Lärmschutzgutachten kommt zu folgenden Ergebnissen.[3]

Bereits die Betrachtung der Ist-Situation lässt erkennen, dass im gesamten Untersuchungsraum die Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau für Allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) tags/nachts aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens deutlich überschritten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59/49 dB(A) tags/nachts können in der Bestandssituation nicht eingehalten werden. Im Planfall mit der veränderten Verkehrsverteilung nach Einziehung der Juchostraße ergeben sich unterschiedliche Beurteilungen der Verkehrslärmsituation auf den einzelnen Straßenzügen.

Die Immissionssituation auf dem **Körner und Wambeler Hellweg** erfährt keine relevanten Veränderung. Durch die geringfügige Abnahme des Verkehrs ergeben sich ebenfalls geringfügige Abnahmen der Immissionsbelastung unter 0,5 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum. Allerdings weist dieser Hauptstraßenzug bereits in der Ist-Situation Belastungswerte über 70/60 dB(A) tags/nachts auf. Für Gebäude, die unmittelbar am Hellweg positioniert sind, wird im Prognoseplanfall die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung tagsüber um bis zu 1,2 und nachts um bis zu 4 dB(A) überschritten. Die beabsichtigte Planänderung des Bebauungsplanes Br 143 hat auf diese Immissionssituation jedoch keinen Einfluss. Es ergibt sich keine Verschärfung der Belastungssituation. Zudem befindet sich teilweise eine gewerbliche Nutzung in den Erdgeschossen. Anspruchsberechtigte in diesem Bereich können unabhängig von diesem Planverfahren auf das kommunale Schallschutzfensterprogramm der Stadt Dortmund (Ratsbeschluss vom 15. November 2012) zurückgreifen.

[3] afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik: Lärmschutzgutachten für den B-Plan Br 143, 4.Änderungen "Einziehung Juchostraße", Haltern am See, 05. Mai 2011

Auf der **Hannöverschen Straße** wird sich eine geringfügige Zunahme der Immissionsbelastung um 0,2 dB(A) tags/nachts einstellen. Diese Pegelzunahme bedarf allerdings keiner besonderen Beachtung, da entlang der Hannöverschen Straße beiderseits ausschließlich gewerbliche Nutzungen liegen. Der Immissionsrichtwert von 69 dB(A) tags der 16. BImSchV für Gewerbegebiete wird eingehalten. Da hier eine ausschließlich gewerbliche Nutzung vorliegt, bedarf der Nachtzeitraum keiner besonderen Berücksichtigung. Die Planänderung hat somit keine immissionsrelevanten Auswirkungen auf Nutzungen an der Hannöverschen Straße.

Anders beurteilen sich die durch die Planänderung ausgelösten Veränderungen der Immissionssituation auf der Rüschebrinkstraße und der Alte Straße.

Im nördlichen Abschnitt der **Alte Straße** grenzen östlich gewerbliche Nutzungen und westlich Kleingartennutzungen an. Im Hinblick auf das Gewerbegebiet gelten die zuvor getroffenen Aussagen. Die Kleingartennutzung hat den Schutzanspruch analog eines Wohn- oder Mischgebietes für den Tageszeitraum. Für den Nachtzeitraum besteht kein Schutzanspruch. Tagsüber erhöhen sich die Immissionspegel um 0,9 bis 1,4 dB(A), so dass Beurteilungspegel bis zu 63 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten erreicht werden. Der Immissionsrichtwert nach der 16. BImSchV für eine hier analog anzuwendende Mischgebietsnutzung beträgt 64 dB(A) im Tageszeitraum. Die geringfügigen Auswirkungen der Planänderung auf die Immissionssituation der Kleingartennutzung sind daher hinnehmbar. Hier ist insbesondere zu beachten, dass die Immissionsbelastung deutlich unter dem Immissionspegel von 70 dB(A) zur Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegt.

Im südlichen Abschnitt der Alte Straße schließen beidseits wohnbauliche Nutzungen an. Durch die Verkehrszunahme ergeben sich hier Beurteilungspegel an den nächst gelegenen Immissionsorten von 67 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Auch hier werden somit die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts deutlich überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird allerdings nicht erreicht. Unabhängig hiervon ist jedoch festzustellen, dass bereits in der Ist-Situation eine hohe Immissionsbelastung vorhanden ist, die durch die planbedingte Verkehrszunahme auf der Alte Straße um 1 bis 2 dB(A) weiter erhöht wird. Im Prognosefall fällt die Zunahme mit bis zu 1,2 dB(A) etwas niedriger aus, weil die Verkehrszunahme auch etwas geringer prognostiziert wurde.

> Maßnahmen Alte Straße

Aktive Schallschutzmaßnahmen in diesem Bereich kommen aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Lärmschutzwände, die ein jedes Geschoss schützen müssten, beeinträchtigten das städtebauliche Erscheinungsbild erheblich. Aufgrund der nahen Positionierung der Gebäude im südlichen Abschnitt der Alte Straße wäre keine ausreichende Belichtung und Besonnung der Wohnungen mehr gewährleistet. Im Rahmen der Abwägung wird deshalb auf aktiven Schall-

schutz verzichtet. Da es sich bei der Alte Straße um eine Tempo 30-Zone handelt, ist auch der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt, nicht zielführend. Dieser zeigt seine Wirkung erst bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h.

Gemäß der 16. BImSchV liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor, wenn eine Erhöhung es Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erfolgt. . Die Zunahme der Pegel beträgt im Analyse-Fall 1 bis 2 dB(A) und im Prognosefall max. 1,2 dB(A), so dass dieses Kriterium als Indikator bzw. Erfordernis für künftige Maßnahmen nicht herangezogen werden kann. Das Schallschutzfensterprogramm der Stadt Dortmund greift erst, wenn die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht werden. Auch dies ist hier aber nicht der Fall. Letztendlich werden die Orientierungswerte bei näherer Betrachtung für Mischgebiete bzw. die Werte der 16. BImSchV nur im südlichen Teil der Alte Straße an 8 Gebäuden. An allen anderen Gebäuden werden sie eingehalten bzw. findet dort eine gewerbliche Nutzung statt. In diesem südlichen Bereich existieren nur bei Haus-Nr. 12a Außenwohnbereiche. Hier werden die 60 dB(A) nur um weniger als 1 dB(A) überschritten. Weiterhin sei erwähnt, dass Fenster der Schallschutzklasse 2 (also normale Fenster mit Doppelverglasung) bei Pegeln von bis zu 63 dB(A) nach DIN 4109 einen ausreichenden Schutz gewährleisten. Ein Lkw-Fahrverbot bzw. Sperrung für den gesamten Kfz-Verkehr (Anlieger frei) in der Alte Straße würde zu zusätzlichen Belastungen in der Berliner Str. führen, an der ebenfalls die Wohnnutzung überwiegt und wäre somit nicht zielführend.

Aufgrund der geringen Erhöhung, die akustisch nicht wahrnehmbar sein wird, werden im Bereich Alte Straße passive Lärmschutzmaßnahmen für nicht erforderlich erachtet. Somit wird die zusätzliche Lärmbelastung im Bereich Alte Straße im Rahmen der Abwägung wegen der Geringfügigkeit der Zunahme als zumutbar angesehen.

Die Wohnnutzungen an der **Rüschebrinkstraße** sind ebenfalls durch die planbedingte Verkehrsverlagerung von einer erhöhten Lärmbelastung betroffen. Bereits in der Ist-Situation wird im Nachtzeitraum mit bis zu 61,5 dB(A) der kritische Wert von 60 dB(A) an der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Im Tageszeitraum wird eine Belastung von bis zu 68,9 dB(A) erreicht. Diese Belastungswerte erhöhen sich durch die Planänderung um 0,9 dB(A) im Tages- und Nachtzeitraum. Eine weitere Verschärfung der Immissionssituation ergibt sich im Rahmen der Prognoseverkehrsbelastung. Es werden dann – unter Berücksichtigung der planbedingten Verkehrsverlagerung – Beurteilungspegel an den nächstgelegenen Immissionsorten der Rüschebrinkstraße von bis zu 71 dB(A) tags und über 63 dB(A) nachts erreicht. Die planbedingten Auswirkungen durch die Einziehung der Juchostraße tragen jedoch – auch bereits im Planfall ohne Beachtung der Prognoseverkehrsbelastung – zu einer weiteren Erhöhung der über den Immissionsrichtwerten der 16. BImSchV liegenden Beurteilungspegel bei und liegen

bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich. Somit besteht in der Rüschebrinkstraße das planbedingte Erfordernis zu Lärmschutzmaßnahmen.

> Maßnahmen Rüschebrinkstraße

Aktive Maßnahmen scheiden wie bei der Alte Straße aus städtebaulichen Gründen aus. Es ist deshalb vorgesehen, unter finanzieller Beteiligung der Fa. KHS, in der Rüschebrinkstraße zwischen Wambeler Hellweg und Hannöversche Straße stadtseitig lärmoptimierten Asphalt einzubauen, da die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung bereits heute und auch im Prognosenull-Fall/-Planfall überschritten werden. Hierdurch können Pegelminderungen in Höhe von 3 bis 5 dB(A) erzielt werden, so dass die Schwellenwerte unterschritten werden. Die Gesamtmaßnahme wird mit 250.000 Euro beziffert. Die Kostenvereinbarung wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages geregelt.

> Gesamtbewertung

In der Gesamtbewertung ist festzuhalten, dass die planbedingte Verkehrsverlagerung zu einer Erhöhung der Immissionspegel an den Immissionsorten der bereits stark belasteten Rüschebrinkstraße und Alte Straße führt. Die Planänderung ist in der Abwägung zwischen den privaten Belangen der Fa. KHS, den öffentlichen Belangen der Standortsicherung eines für die Stadt Dortmund bedeutenden Industriebetriebs und den Schutzbelangen der an den vorgenannten Straßenzügen lebenden Wohnbevölkerung dann vertretbar, wenn Lärmschutzmaßnahmen in den Bereichen durchgeführt werden, in denen planbedingt die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Dieses wird in diesem Verfahren gewährleistet, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen.

8.2 Verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastungen

Seitens des Umweltamtes der Stadt Dortmund wurde eine Abschätzung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung vorgenommen. Zur Beurteilung der berechneten Belastungen wird die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) herangezogen. Die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung PM 10 werden in allen Straßen des Untersuchungsbereichs für das Jahresmittel sicher eingehalten. Ebenso sind keine Überschreitungen der maximal 35 erlaubten Überschreitungstage des Mittelwertes zu erwarten.

Beim Stickstoffdioxid wird auf der Hannöverschen Straße und dem Wambeler Hellweg bereits heute der Grenzwert von 40 $\mu g/m^3$ punktuell überschritten. Unter Beachtung der Verkehrsverlagerung durch die Aufgabe der Juchostraße kommt es zu einer leichten Erhöhung der NO_2 – Konzentrationen um max. 1,1$\mu g/m^3$. Die durchgeführten Berechnungen berücksichtigen allerdings nicht die nach dem Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen, wodurch sich eine Re-

duzierung der Luftschadstoffbelastung ergeben wird. Für den Zeitraum ab 2015 werden für den Untersuchungsraum keine Grenzwertüberschreitungen mehr erwartet. Die planbedingten Auswirkungen im Hinblick auf die Luftqualität erfordern daher keine zusätzlichen Minderungsmaßnahmen. Da ohnehin noch ein formales straßenrechtliches Einziehungsverfahren sowie der Abschluss eines Erschließungsvertrages erforderlich wird, ist davon auszugehen, dass mit einer Umsetzung der Maßnahme erst ab 2015 zu rechnen ist.

9. Umweltbelange

Die Änderung Nr. 4 des Bebauungsplans Br 143 ist mit einer Änderung der Festsetzung der Juchostraße im südlichen Teilabschnitt als „öffentliche Straßenverkehrsfläche“ in eine "private Verkehrsfläche" verbunden. Durch diese veränderte Festsetzung im Bebauungsplan werden die Grundzüge der Planung geändert. Die Änderung des Bebauungsplans kann allerdings gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren entsprechend den Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB erfolgen. Die Änderung des Bebauungsplanes auf der Grundlage des § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung ist sachgemäß, da die genannten Voraussetzungen erfüllt werden. Mit einer Größe des Änderungsbereiches von 0,5 ha liegt dieser deutlich unter dem Prüfschwellenwert in Höhe von 20.000 m². Darüber hinaus handelt es sich nicht um ein UVP-pflichtiges Vorhaben gemäß Anlage 1 UVPG. Entsprechende Änderungen von Bebauungsplänen unterliegen keiner förmlichen Umweltprüfung. Auch von der Erstellung eines Umweltberichts ist nach §13 Abs. 3 BauGB abzusehen.

Über die bereits in den Kapiteln 7 und 8 dieser Begründung dargelegten umweltrelevanten Auswirkungen hinaus, die sich durch die Verkehrverlagerung im umgebenden Straßennetz ergeben, sind gegenüber der Bestands- bzw planungsrechtlichen Situation keine weiteren umweltrelevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu erkennen. Es kommt zu keiner weiteren Versiegelung oder sonstigen Beeinträchtigung von Flächen, so dass auch keine Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen erkennbar sind. Artenschutzrechtliche Belange werden ebenfalls – wie von der Unteren Landschaftsbehörde am 27.04.2010 bestätigt - erkennbar nicht berührt.

Der von den Änderungen betroffene Bereich des Bebauungsplanes Br 143 ist im Kataster der Stadt Dortmund über Altlasten und Altlastenverdachtsflächen in Teilen als Schüttungsfläche gekennzeichnet. Im Bebauungsplan ist der betroffene Bereich aus Vorsorgegründen entsprechend § 9 BauGB als Fläche mit erheblichen Bodenbelastungen gekennzeichnet. Eine Gefährdung relevanter Schutzgüter war und ist wegen der vorhandenen Oberflächenbefestigung nicht zu besorgen. Einschränkungen für die künftige Nutzung (Betriebsstraße) sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht erkennbar. Aus Vorsorgegründen wird in den textlichen Hinweisen die Auflage

aufgenommen, dass bei Eingriffen in den Untergrund die Untere Bodenschutzbehörde im Vorfeld zu beteiligen ist.
Zudem liegt der Änderungsbereich in einem Bombenabwurfgebiet. Ein Antrag auf Luftbildauswertung für die entsprechende Fläche wurde bisher beim Ordnungsamt nicht gestellt. Insofern ist rechtzeitig vor Baubeginn ein entsprechender Antrag auf Luftbildauswertung zu stellen. Die Luftbildauswertung erfolgt durch die Bezirksregierung in Arnsberg. Sich aus dem Ergebnis der Luftbildauswertung ergebende Erfordernisse zur Kampfmittelbeseitigung werden dabei vorgegeben und vor Baubeginn umgesetzt. Der Plan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Die Änderung Nr. 4 des Bebauungsplanes Br 143 kann somit – unter der Voraussetzung schallmindernder Maßnahmen in den betroffenen Straßenabschnitten der Alte Straße und Rüschebrinkstraße – umweltverträglich umgesetzt werden.

10. Städtebaulicher Vertrag

Die Stadt Dortmund wird zur Sicherung der Planung mit der Fa. KHS einen städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB u.a. mit folgenden Inhalten abschließen:

- Erschließungsarbeiten für die Realisierung einer Wendeanlage im Bereich der Juchostraße südlich der Hannöverschen Straße,
- Abriegelung Juchostraße / Umgestaltung des Einmündungsbereiches Wambeler Hellweg / Juchostraße sowie Anpassung der vorhandenen Signalanlage im o.g. Einmündungsbereich,
- Kostenbeteiligung am Einbau von lärmoptimiertem Asphalt in der Rüschebrinkstraße,
- Installation von Firmenwegweisern,
- Regelung von Zu- und Durchgangsberechtigungen,
- Monitoring der künftigen Verkehrsbelastungen.

11. Städtebauliche Zahlenwerte

Die im Änderungsplan festgesetzten Flächen weisen folgende Größen auf:

Gesamtfläche des 4. Änderungsbereiches	**4.840 m²**	**100 %**
Gewerbegebiet	385 m²	8 %
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	745 m²	15 %
Private Verkehrsfläche	3.710 m²	77 %

12. Gutachten

Zu diesem Bebauungsplan gehören folgende Gutachten:

- Planersocietät: Verkehrsgutachten zur Juchostraße bzw. 4. Änderung des Bebauungsplanes Br 143, Dortmund, April 2011
- afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik: Lärmschutzgutachten für den B-Plan Br 143, 4.Änderungen "Einziehung Juchostraße", Haltern am See, Mai 2011

Dortmund, 05.12.2014

Ludger Wilde
Ltd. Städt. Baudirektor
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Geschäftsbereich 61
Burgwall 15, 44135 Dortmund

Verfasser:
Planquadrat Dortmund
Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur
Gutenbergstraße 34,
44139 Dortmund
☎ 0231 / 55 71 14 -0
Fax: 0231 / 55 71 14 99
E-Mail: info@planquadrat-dortmund.de