B e g r ü n d u n g 1. Ausfertigung

z u m

Bebauungsplan Br 150

- Graffweg -

		Seite
1.	Räumlicher Geltungsbereich und derzeitige Situation im Plangebiet	2
2.	Ziele und Zwecke der Planung	2
3.	Art und Maß der baulichen Nutzung	2
3.1	Besondere Maßnahmen zur äußeren Gestaltung von baulichen und sonstigen Anlagen	3
3.2	Wohnfolge- und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie Grünfl.	5
3.2.1	Wohnfolge- und Gemeinbedarfseinrichtungen	5
3.2.2	Öffentliches Grün	5
3.2.3	Privates Grün	6
4.	Verkehrliche Erschließung	6
4.1	Äußere Erschließung	6
4.2	Innere Erschließung	6
4.3	Ruhender Verkehr	8
4.4	Öffentlicher Nahverkehr	9
5.	Ver- und Entsorgung	9
6.	Denkmalschutz	9
7.	Bodenordnende Maßnahmen	9
8.	Umweltschutz	10
8.1	Bodenbelastung/Altlasten	10
8.2	Luftbelastung	10
8.2.1	Staubniederschlag	10
8.2.2	Schwefeldioxid	10
8.2.3	Bleibelastung	11
8.2.4	Cadmiumbelastung	11
8.2.5	Bewertung	11
8.3	Lärmbelastung	11
8.3.1	DB-Strecke Dortmund - Dorstfeld - Unna	12
8.3.2	Verlegter Graffweg	12
8.3.3	Oberdorfstraße	13
8.3.4	Parkplatz Oberdorfstraße/Schimmelstraße	13
8.3.5	Park and Ride-Anlage Haltepunkt Brackel	14
8.4	Schallschutzmaßnahmen	14
8.5	Belange der Landschaftspflege	15
9.	Städtebauliche Zahlenwerte	16
10.	Überleitungsvorschrift	16
11.	Kosten	17

1. Räumlicher Geltungsbereich und derzeitige Situation im Plangebiet

Der Planbereich liegt im Osten der Stadt Dortmund im Stadtgebiet Brackel. Im Norden wird er durch die Oberdorfstraße, im Osten durch die Schimmelstraße und im Süden durch die Bundesbahn S-Bahn-Strecke Dortmund - Unna begrenzt. Die westliche Planbereichsgrenze verläuft westlich der vorhandenen Bebauung an der Hulschedestraße 11 - 21 sowie westlich des Grundstückes Südstraße 1. Letztlich wird der Planbereich durch die Hörder Straße begrenzt.

Überwiegend findet im Planbereich eine Wohnnutzung statt mit Ausnahme entlang der Hörder Straße sowie der Oberdorfstraße, in denen vereinzelt im Erdgeschoßbereich Läden anzutreffen sind. Darüber hinaus befindet sich auf dem Grundstück Graffweg 11 eine Fernmeldevermittlungsstelle der Deutschen Bundespost. Letztlich ist der S-Bahnhof Brackel-in südlicher Verlängerung der Schimmelstraße unmittelbar an den Planbereich angrenzend-anzuführen.

2. Ziele und Zwecke der Planung

Das Plangebiet wird fast mittig durch den zwischenzeitlich ausgebaute Leni-Rommel-Straße geteilt. Durch diese Ausbaumaßnahme, die im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Betrieb Dortmund - Unna stand und unter anderem der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge diente, wird es erforderlich, für den gesamten Bereich westlich und östlich des verlegten Graffweges die Wohnquartiere bezüglich ihrer verkehrlichen Anbindung zu untersuchen und neu zu ordnen. Durch diese Neuordnung der Verkehrsführungen sowie durch die mittelfristige Aufgabe des Feuerwehrstandortes an der Oberdorfstraße/Schimmelstraße ist eine zukunftsorientierte Nutzungsfestsetzung der zur Disposition stehenden Grundstücke zwingend notwendig. Letztlich ist der Spielflächenbedarf für den gesamten Planbereich nicht gedeckt.

3. Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Ortsbild von Brackel wird in dem Bereich zwischen Oberdorfstraße, Schimmelstraße, Bundesbahnstrecke und Hulschedestraße durch überwiegend zweigeschossige Einzel- und Doppelwohnhäuser mit Satteldach geprägt. Die Planung orientiert sich an dieser Bauweise. Dementsprechend werden allgemeine Wohngebiete mit zwei- und dreigeschossigen Einzel- und Doppelhäusern bzw. Hausgruppen festgesetzt. In die danach zulässige Art der Nutzung fügt sich auch der auf dem Grundstück Oberdorfstraße 31 vorhandene Stein-

. . .

metzbetrieb ein.

In Abstimmung mit dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt und aufgrund einer Betriebsbesichtigung ist der Steinmetzbetrieb als ein sonstiger nicht störender Gewerbebetrieb i. S. v. § 4 Abs. 2 BauNVO anzusehen und somit weiterhin zulässig. Um die vorhandenen Baustrukturen in ihrem Bestand zu sichern und die Einfügung und Anpassung neuer Bauvorhaben in ihre Umgebung zu gewährleisten, wurde überwiegend von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Geschoßzahl zwingend festzusetzen. Darüber hinaus wurde diesbezüglich für das Wohngebiet östlich der vorhandenen Bebauung an der Hulschedestraße westlich der Leni-Rommel-Straße die Traufhöhe der geplanten Wohnbebauung begrenzt, so daß das zweite Vollgeschoß nur im Bereich des Dachgeschosses verwirklicht werden kann.

Auf dem Grundstück Graffweg 11 befindet sich eine Fernmeldevermittlungsstelle; nördlich des Grundstückes Südstraße 22 ist eine VEW-Trafostation vorhanden. Beide Nutzungen sollen zukünftig beibehalten und im Bebauungsplan entsprechend als Gemeinbedarfsfläche und Versorgungsfläche gesichert werden.

Entsprechend der vorhandenen Siedlungsstruktur sind bauliche Ausnutzungsziffern gewählt worden, die größtenteils unter den Maximalwerten des § 17 Baunutzungsverordnung liegen. Hierdurch soll eine über das vorhandene Maß hinausgehende Verdichtung in der städtebaulich gewachsenen Randzone des Stadtbezirkszentrums Brackel vermieden werden. So führen auch die festgesetzten Baugrenzen dazu, daß auf den einzelnen Baugrundstücken relativ große Gartenflächen verbleiben.

3.1 <u>Besondere Maßnahmen zur äußeren Gestaltung von baulichen und sonstigen Anlagen</u>

Die in den Bebauungsplan aufgenommenen textlichen Festsetzungen sollen einerseits städtebauliche Gestaltungspunkte in gewachsenen Siedlungsbereichen aufnehmen, erhalten und ergänzen, andererseits aber auch die mögliche Neubebauung integrieren. Ferner sollen sie ihren Beitrag zu einer hohen Aufenthaltsqualität innerhalb der Baugebiete leisten. Neben der stadtgestalterischen Funktion beinhalten die Festsetzungen aber auch einen Ausgleich der durch die Bodenversiegelung bedingten negativen ökologischen Auswirkungen. Dabei soll insbesondere zur Erhöhung

. . .

der Wohnqualität eine Verbesserung der Schadstoffausfilterung, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit sowie eine Temperaturminderung erreicht werden. Letztlich wird in allen Baugebieten entsprechend den vielfältig vorhandenen Dachformen die Festsetzung getroffen, daß alle Dachformen außer Flachdach zulässig sind. Eine Ausnahme von dieser Festsetzung bleibt jedoch nach § 21 (1) BBauG zulässig. Insgesamt werden Maßnahmen festgesetzt, mit denen v. g. Ziele ohne bzw. nur mit geringfügigen Mehrkosten erreicht werden können.

Im einzelnen werden nachstehende Gestaltungsfestsetzungen getroffen:

- Es sind alle Dachformen außer Flachdach zulässig.
- Die Dachform Flachdach ist ausnahmsweise zulässig bei untergeordneten Gebäudeteilen, Vordächern, Garagen, Carports u. ä..
- Fassaden von Einzel- und Sammelgaragen sowie Umfassungsbauteile und Stützen von Carports und Pergolen sind artengerecht in ausreichend großen Plfanzflächen bzw. Pflanzscheiben mit Kletterpflanzen zu begrünen.
- Private Kfz-Stellplätze, Garagenzufahrten und private Wege sind ausschließlich in wassergebundener Decke, Rasengittersteinen oder Schotterrasen herzustellen.

Neben den eingangs genannten städtebaulichen Ansprüchen tragen diese Gestaltungsfestsetzungen damit nicht zuletzt zu einer Wohnumfeldverbesserung im jeweiligen Bereich bei.

...

Letztlich soll in den Bebauungsplan als Verpflichtung für die Baugenehmigungsbehörde in Anlehnung an vorstehende Festsetzungen zur Verbesserung der Grundwassersituation folgender Hinweis aufgenommen werden:

- "Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist in jedem Einzelfall unter Hinzuziehung der Satzung der Stadt Dortmund vom 09.10.1986 zurÄnderung der Satzung über die Entwässerung der Grundstücke in der Stadt Dortmund (§ 1) zu überprüfen, ob das Niederschlagswasser - Dachentwässerung von Gebäuden aller Art sowie die Flächenentwässerung von Grundstücken oder Grundstücksteilen - nicht in die Kanalisation eingeleitet, sondern über eine geeignete Maßnahme dem Grundwasser oder einem Gewässer zugeführt werden kann. Soweit diese Möglichkeit besteht, ist hiervon Gebrauch zu machen."

3.2 Wohnfolge- und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie Grünflächen

3.2.1 Wohnfolge- und Gemeinbedarfseinrichtungen

Schulen und Tageseinrichtungen für Kinder sind im Umfeld des Planbereiches in ausreichendem Maße vorhanden. Das Grundstück Graffweg 11 wird nach Abstimmung mit der Deutschen Bundespost entsprechend der derzeitigen und künftigen Nutzung als Gemeinbedarfsfläche - Fernmeldevermittlungsstelle - festgesetzt.

3.2.2 Öffentliches Grün

Im Bereich östlich der vorhandenen Bebauung Hulschedestraße auf dem Grundstück Südstraße 14 sowie auf dem städtischen Grundstück (Flurstück 1525, östlich Oberdorfstraße) und südlich der vorhandenen Bebauung Graffweg 24/Schimmelstraße 37 sind Spielplätze der Kategorie B (vorzugsweise für schulpflichtige Kinder) und Kleinkinderspielplätze der Kategorie C geplant. Sie sollen den Bedarf an Spielflächen im Bereich des aufzustellenden Bebauungsplanes decken. Der Bedarf ist auf der Grundlage des

...

Runderlasses des Innenminsiters NW vom 31.07.1974 - VC 2 - 901.11 "Hinweise für die Planung von Spielflächen", geändert durch den Runderlaß des Innenministers NW vom 29.03.1978 berechnet.

Die Gliederung der Einzugsbereiche der Kinderspielplätze ist aus der Anlage zur Begründung ersichtlich. In die Berechnungen sind eingegangen unter anderem die Spielmöglichkeiten bzw. Freiflächen auf den privaten Grundstücken.

3.2.3 Privates Grün

Wie schon unter Punkt 3 - Art und Maß der baulichen Nutzung - eingehend erläutert, soll eine weitergehende Verdichtung der Bebauung im Planbereich möglichst vermieden werden. Die dadurch verbleibenden und für eine Bebauung nicht vorgesehenen Gartenflächen sollen dementsprechend in ihrem Bestand gesichert und als private Grünflächen - Gärten - festgesetzt werden.

4. Verkehrliche Erschließung

4.1 Äußere Erschließung

Die Leni-Rommel-Straße ist die südliche Verlängerung der Flughafenstraße und ist im Süden an die Bundesstraße 1 (B 1) angeschlossen. Dieser Straßenzug soll im Norden mit der geplanten L 663 n (OW III a) verknüpft werden. Die Leni-Rommel-Straße ist 1986 im Abschnitt zwischen der Stadtgärtnerei und der Oberdorfstraße auf der Grundlage des § 125 (2) BBauG mit Zustimmung der Höheren Verwaltungsbehörde ausgebaut worden. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Landschaftsgesetz sind außer im Bereich der Böschungsflächen der Leni-Rommel-Straße südlich der S-Bahn-Strecke, westlich des Straßenneubaues durchgeführt worden. Die mit dem Straßenausbau erforderlichen Schallschutzwände sind ebenfalls errichtet worden.

4.2 Innere Erschließung

Durch den erfolgten Ausbau der Leni-Rommel-Straße muß der Graffweg in nördlicher Richtung an die Oberdorfstraße neu angebunden werden. Die kurzzeitig vorgenommene verkehrliche Erschließung der Grundstücke am Graffweg

...

über die Schimmelstraße und den Bahnhofsvorplatz zeigte deutliche Verkehrsprobleme, wie z. B. eine verkehrliche Mehrbelastung der Anwohner der Schimmelstraße sowie eine schlechte Orientierbarkeit für den Besucherverkehr auf. Nunmehr soll die Anbindung des Graffweges an die Oberdorfstraße unmittelbar westlich des Hauses Oberdorfstraße 49 erfolgen.

Die durch den vorgenommenen Ausbau der Leni-Rommel-Straße unterbrochene Südstraße soll nunmehr beiderseits der neuen Straße in einer Wendeanlage enden. Darüber hinaus wird die Südstraße - westliches Teilstück - über eine Rampenanlage für den Fußgänger und Radfahrer mit dem "verlegten Graffweg" verbunden.

Über die vorhandene Hulschedestraße und deren östliche Verlängerung soll ein neues Wohngebiet mit ca. 10 Wohnungseinheiten erschlossen werden. Der durch diese Planung zu erwartende Ziel- und Quellverkehr stellt keine wesentliche und unzumutbare Mehrbelastung für die vorhandene Hulschedestraße bzw. Südstraße dar. Die projektierte Straße soll entsprechend ihrer Funktion als Mischverkehrsfläche - Wohnstraße - ausgebaut werden.

Ebenso wie der Fuß- und Radweg zwischen der Hulschedestraße und der Leni-Rommel-Straße soll die vorhandene Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der v. g. Straße und dem Graffweg durch entsprechende Festsetzungen gesichert werden.

Im gesamten Planbereich reichen - wie bereits beschrieben - bis auf wenige Ausnahmen die vorhandenen Verkehrsflächen aus, um die Wohngebiete zu erschließen. Entsprechend der Funktion der Straßen und unter Berücksichtigung z. B. des maßgebenden Begegnungsfalles (Pkw - Pkw bzw. Pkw - Lkw), der Nutzungsansprüche sowie der vorgefundenen gewachsenen Siedlungsstruktur ist beabsichtigt, die Wohnstraßen in Einmündungsbereichen mit anderen Wohnstraßen überwiegend als Mischverkehrsflächen zu gestalten. Soweit es sich nicht um eine Neubaumaßnahme einer Straße handelt, soll die Umgestaltung der Wohnstraßen im Rahmen von notwendigen Reparaturarbeiten erfolgen.

...

4.3 Ruhender Verkehr

Die öffentlichen Stellplätze für Besucher und Lieferanten der Baugebiete im Planbereich können innerhalb der Straßen, außerhalb der Fahrgassen bzw. Gehwege angelegt werden.

Das Eckgrundstück südlich Oberdorfstraße, westlich Schimmelstraße wird derzeit von der Feuerwehr genutzt. Es ist beabsichtigt, diese an den Asselner Hellweg zu verlagern. Als Folgenutzung - möglich etwa ab 1992 - ist für das genannte Grundstück ein öffentlicher Parkplatz vorgesehen und im Bebauungsplan festgesetzt. Die fahrtechnische Erschließung erfolgt von der Oberdorfstraße; eine fußläufige Anbindung ist darüber hinaus auch von den angrenzenden Straßen vorgesehen. Diese öffentliche Parkfläche ist geeignet, ca. 36 Stellplätze, 2 Stellplätze für Behinderte sowie eine Abstellfläche für Fahrräder aufzunehmen. Durch diese Maßnahme kann im mittelbaren Nahbereich der Geschäfte des Stadtbezirkszentrums der Fehlbedarf von öffentlichen Stellplätzen gemindert werden. Darüber hinaus ist anzunehmen, daß dadurch die öffentlichen Stellplätze in den Straßenräumen des südlich angrenzenden Wohngebietes entlastet und durch die Anwohner genutzt werden können.

Zur Gewährleistung der städtebaulichen Einfügung des Parkplatzes und unter Berücksichtigung der angrenzenden Wohngrundstücke wird im Bebauungsplan die max. Höhenlage festgesetzt.

Letztlich werden durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan die Belange der Deutschen Bundesbahn, ausreichenden Parkraum in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof zur Verfügung zu stellen, berücksichtigt. Die Park and Ride-Anlage soll im Zusammenhang mit dem sog. Bahnhofsvorplatz - Verbindungsstraße zwischen dem Graffweg und Schimmelstraße - mit einheitlichen städtebaulichen Gestaltungselementen ausgebaut werden. Auf dieser Grundlage basieren auch die Stellplatzanordnungen sowie die gewählten Baumstandorte. Berücksichtigung

...

fand die erforderliche Zufahrt zu einem gewerblichen Betrieb, der sich außerhalb des Planbereiches auf dem DB-Gelände befindet.

Die P + R-Anlage kann auf der Grundlage der Darstellungen des Bebauungsplanes 30 Stellplätze, 2 Stellplätze für Behinderte sowie eine Abstellfläche für Fahrräder aufnehmen. Im Zusammenhang mit der geplanten Überdachung der Fahrradständer besteht die Möglichkeit, die Stellplätze für Behinderte ebenfalls zu überdachen. Eine Überdachung der "Behindertenstellplätze" würde den erheblich längeren Aus- und Einstiegszeiten der Behinderten, insbesondere an regnerischen Tagen, Rechnung tragen.

4.4 Öffentlicher Nahverkehr

Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinie 403 und durch die Buslinie 467 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. Ferner verbindet die S-Bahn-Strecke Dortmund-Dorstfeld - Unna das Plangebiet mit der City und mit der Nachbargemeinde Unna. Der Haltepunkt ist auch über die Straße "verlegter Graffweg" für den Fußgänger und Radfahrer zu erreichen und darüber hinaus sind Wege und Übergänge behindertengerecht ausgebaut bzw. geplant.

5. Ver- und Entsorgung

Der überplante Bereich kann an die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen angeschlossen werden. Soweit Leitungen über nicht öffentliche Flächen bzw. Grundstücke verlaufen, beinhaltet der Bebauungsplan Festsetzungen von Leitungstrassen (Belastungsflächen).

6. Denkmalschutz

Im Planbereich befinden sich keine baulichen Anlagen, die unter Denkmalschutz stehen. Die erhaltenswerten Gebäude wurden als solche gekennzeichnet.

7. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Die Grundstücke sollen möglichst auf freiwilliger Basis den im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen zugeführt werden. Andernfalls ist nach dem ersten Kapitel, vierter Teil - Bodenordnung - und fünfter Teil - Enteignung - Baugesetzbuch zu verfahren.

Indizien, die für das Erfordernis der Anwendung des § 13 a BBauG - Grundsätze für soziale Maßnahmen, Sozialplan - hinweisen, sind nicht bekannt. Diese Vorschrift ist weiterhin durch die Überleitungsvorschrift des § 233 (1) BauGB anwendbar.

8. Umweltschutz

8.1 Bodenbelastung/Altlasten

Nach den derzeitigen Kenntnissen und auf der Grundlage des Planes über Altstandorte und Altablagerungen liegen im Planbereich keine Bodenverunreinigungen vor.

8.2 Luftbelastung

Die zur Zeit verfügbaren Luftbelastungsdaten stammen aus dem Jahr 1985. Diese wurden der Bewertung zugrunde gelegt. Der Untersuchungsbereich umfaßt die Einheitsflächen mit den Gauß-Krüger-Koordinaten Rechts 3399/Hoch 5709 und Rechts 3399/Hoch 5710.

8.2.1 Staubniederschlag

Langzeitwirkung

Der Planbereich gehörte 1985 hinsichtlich der Staubniederschlagsbelastung zum relativ gering belasteten Teil des Stadtbezirks Brackel. Die Belastungsraten lagen im Planbereich bei 40 % des geltenden Grenzwertes der TA-Luft. Verglichen mit der Gesamtstadt waren rund 65 % der Bevölkerung mindestens ebenso hoch belastet wie die Bevölkerung des Untersuchungsbereiches.

Kurzzeiteinwirkung

Die Werte für die Kurzzeitbelastung lagen bei 45 % bzw. 48 % des Grenzwertes, was eine mittlere Belastung darstellt. Rund 25 % der Dortmunder Bevölkerung wurden 1985 derart beeinträchtigt.

8.2.2 Schwefeldioxid

Langzeiteinwirkung

Im Planungsraum wurde eine Belastungsrate von 57 % ermittelt. Über 80 % der Dortmunder Bevölkerung wurden in gleicher Weise belastet.

. . .

Kurzzeiteinwirkung

Die Kurzzeitwerte lagen bei 60 % bzw. 70 % des Grenzwertes. Damit lagen sie im Mittelfeld des Dortmunder Belastungsspektrums für Schwefeldioxid. Die Situation im Untersuchungsgebiet gibt die Situation in der Gesamtstadt gut wieder.

8.2.3 Bleibelastung

Für die Bleibelastung wird nach der TA-Luft nur ein Wert für die Langzeiteinwirkung genannt. Dieser Richtwert wird im Untersuchungsgebiet zu 44 % erfüllt. Damit liegen die Werte im mittleren Bereich des Belastungsspektrums der Gesamtstadt. Die Belastungssituation ist für die Bevölkerung im Planbereich günstiger als für die Gesamtstadtbevölkerung.

8.2.4 Cadmiumbelastung

Auch für die Cadmiumbelastung nennt die TA-Luft nur einen Immissionsrichtwert für die Langzeiteinwirkung. Dieser Wert wird im nördlichen Planungsraum zu 30 % und im Süden zu 32 % erreicht. Damit kann die Cadmiumbelastung als relativ gering eingestuft werden. Wie bei der Bleibelastung, so liegen diese Werte im mittleren Bereich aller in Dortmund gemessenen Immissionswerte. 75 % der Dortmunder leben in Bereichen, die mindestens ebenso beeinträchtigt sind.

8.2.5 Bewertung

Die Belastungsdaten der Luftschadstoffe, Staubniederschlag, Schwefeldioxid, Blei und Cadmium zeigen für 1985, daß die allgemeine Luftbelastungssituation kein Hindernis für städtebauliche Maßnahmen darstellt, da sie nicht mit erheblichen Immissionszunahmen verbunden sind.

8.3 Lärmbelastung

Der Siedlungsbereich ist bereits heute schon Lärmbelastungen ausgesetzt (Straße, Schiene). Dieser Bereich gilt als vorbelastet nach dem Runderlaß des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 23. 05. 1984 - VI/A1, VI/A3 - 13 - 34(30) - 17/84

. . .

Anlage 3, Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Landstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände.

Diese Vorbelastung ergibt sich durch den alten Graffweg, Oberdorfstraße und durch die DB-Strecke Dortmund - Dorstfeld - Unna.

In der DIN 18 005 - Schallschutz im Städtebau - Entwurf 76 werden als schalltechnische Orientierungswerte bzw. Beurteilungspegel bei WA-Gebieten tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) genannt.

Durch die Vorbelastung des Gebietes dürfen die og. Werte tags bzw. nachts um 3 dB(A) auf tags 58 dB(A) und nachts 48 dB(A) erhöht werden.

8.3.1 DB-Strecke Dortmund - Dorstfeld - Unna

Der schalltechnischen Untersuchung liegt ein Gutachten von Prof. Dr.-Ing. W Teichgräber - Uni-Bochum - zugrunde mit dem Titel: "Die schalltechnischen Auswirkungen baulicher und betrieblicher Änderungen auf dem Streckenabschnitt Dortmund-Dorstfeld bis Dortmund-Wickede".

Für das im Bebauungsplan befindliche Teilstück des og. Streckenabschnittes wurde ein Mittelungspegel Tag/Nacht von 61,6 bzw. 57,1 dB(A) berechnet.

Die zur Zeit vorliegenden Untersuchungen befürworten einen sogenannten Schienenbonus, der ermöglicht, den zulässigen Emissionspegel um weitere 5 dB(A) anzuheben. Dieses wird damit begründet, daß der Schienenverkehrslärm als weniger lästig empfunden wird und im Gegensatz zum Straßenlärm geringere Einwirkzeit und daher größere Ruhezeitanteile, geringe Ereignishäufigkeit, geringeren Informationsgehalt und eine andere Frequenzverteilung besitzt. Bezüglich des Emittenten Bundesbahnstrecke sind somit im vorliegenden Beurteilungsabschnitt schalltechnische Orientierungswerte bzw. Beurteilungspegel von 63 bzw. 53 dB(A) tags/nachts einzuhalten.

8.3.2 Leni-Rommel-Straße

Für die Leni-Rommel-Straße liegt eine Diagnose nicht vor. Diese neue Verbindungsstraße wurde im Dezember 1986 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

. . .

Die Lärmprognose wurde für das Jahr 1987 hochgerechnet. Dabei hat sich für den verlegten Graffweg ein durchschnittlicher Tagesbelastungswert von 16.100 Kfz/24h ergeben. Daraus errechnet sich ein Mittelungspegel tags zwischen 54,0 und 67,9 und nachts zwischen 48,2 und 60,5 dB(A).

8.3.3 Oberdorfstraße

Für den südlich an die Oberdorfstraße angrenzenden Bereich ergeben sich nachstehende diagnostizierte bzw. prognostizierte Verkehrsbelastungen:

Diagnose: 7450 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) Kfz/24h - westlich Graffweg, 2480 DTV Kfz/24h - östlich Graffweg

Prognose: 2000 DTV Kfz/24h - westlich Graffweg, 1400 DTV Kfz/24h - östlich Graffweg

Dieses ergibt bei der Diagnose unter Berücksichtigung der örtl. Verhältnisse westlich des verlegten Graffweges einen Tageswert von 61,9 dB(A) und einen Nachtwert von 52,6 dB(A) bzw. für den Bereich östlich des Graffweges die Tag- und Nachtwerte von 57,2 dB(A) bzw. 47,8 dB(A). Bei der Prognose - hierbei wurde der Bau der Straße OW III a berücksichtigt - ergeben sich folgende Mittelungspegel: 55,2 dB(A) tags und 46,5 dB(A) nachts für den Bereich westlich des verlegten Graffweges und 53,7 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts östlich des verlegten Graffweges.

8.3.4 Parkplatz Oberdorfstraße/Schimmelstraße

Der Parkplatz erhält 32 Einstellplätze mit großkronigen Bäumen und einer Randbepflanzung aus Laubgehölzern.

Die Ermittlung des Mittelungspegels ergibt für die Prognose 62 dB(A).

Die Stellplätze sind in unmittelbarer Nähe des Einkaufsbereiches der Brackeler City geplant. Da die im Bereich des Parkplatzes wohnende Bevölkerung ausreichend mit Einstellplätzes versorgt ist, wird eine Lärmbelästigung nach Geschäftsschluß, also insbesondere nachts ausgeschlossen.

Bei einer Überlagerung der beiden Emissionsquellen Oberdorfstraße und Parkplatz ergibt sich ein Mittelungspegel tags von 64 dB(A).

. . .

8.3.5 Park and Ride-Anlage Haltepunkt Brackel

Die östlich der Schimmelstraße und nördlich der DB-Strecke geplante Park and Ride-Anlage trägt zu keiner erhöhten Lärmbelastung aufgrund der vorhandenen Immissionen der DB-Strecke bei und ist aus diesem Grund zu vernachlässigen.

8.4 Schallschutzmaßnahmen

Die errechneten Isophonlinien zeigen, daß die schalltechnischen Orientierungs- bzw. Beurteilungswerte im gesamten Planbereich überschritten werden. Lediglich geringe Bereiche westlich der Hulschedestraße und östlich des alten Graffweges liegen außerhalb der Isophonlinie für die Prognosewerte (Tag). Die Osophonlinie für die Prognosewerte (Nacht) liegen gänzlich außerhalb des Planbereiches (s. Darstellung im Bebauungsplan). Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist es wegen der teilweise geringen Grundstückstiefen und aus städtebaulichen Gesichtspunkten nur im Bereich des verlegten Graffweges möglich, aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzwand) entlang des verlegten Graffweges wurden zwischenzeitlich realisiert. Darüber hinaus sind aus vorstehenden Gründen passive Maßnahmen anzuwenden, bzw. erforderlich. Die Festsetzung einer bestimmten Gebäudestellung über Baugrenzen ist nur in Teilbereichen möglich, da lediglich östlich der Hulschedestraße die Festsetzung eines neuen Wohngebietes zur Abrundung des Wohnquartieres Hulschedestraße vorgesehen ist. Darüber hinaus lassen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes lediglich eine Baulückenschließung zu.

Aus diesem Grunde werden für geplante Gebäude mit Wohnungen im gesamten Planbereich Festsetzungen nach § 9 Abs. 1, Nr. 24 BBauG getroffen.

Danach ist der Grundriß von Gebäuden so zu gestalten, daß Öffnungen von Schlafräumen auf der lärmabgewandten Seite des Gebäudes liegen. Balkone und Loggien sind ebenfalls auf der lärmabgewandten Seite des Gebäudes anzulegen. Darüber hinaus ist durch den Einbau von Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse 2 entsprechend der VDI-Richtlinie 1719 - ggf. mit Lüftungseinrichtungen - sicherzustellen, daß der Mittelungspegel in Räumen, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen

...

dienen, 35 dB(A) tags und insbesondere in Schlafräumen 30 dB(A) nachts bei geschlossenen Fenstern und Außentüren nicht überschritten wird.
Nach § 31 Abs. 1 BBauG ist ausnahmsweise auch der Einbau von Schallschutzfenstern einer niedrigeren Schutzklasse gem. VDI-Richtlinie 2719 zulässig, wenn vom Antragsteller nachgewiesen wird, daß der geforderte Schutzzweck, also die Einhaltung der angegebenen Mittelungspegel gewährleistet ist.

8.5 Belange der Landschaftspflege

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) liegt für den Bereich des Bebauungsplanes nicht vor. Hierauf wurde im Rahmen der Aufstellung dieses Planes verzichtet, da es sich um ein Gebiet handelt, in dem die Bebauung überwiegend als abgeschlossen anzusehen ist. Daneben wird der erfolgte Eingriff in die Landschaft durch die Leni-Rommel-Straße mittels geeigneter Maßnahmen außerhalb bzw. südlich des Planbereiches ausgeglichen - siehe hierzu Punkt 4.1 der Begründung -.

Letztlich wird aber auch die Gestaltung und Bepflanzung der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen nicht nur der Gliederung des Siedlungsbereiches und des Straßenraumes dienen, sondern auch einen Ausgleich für die durch Bodenversiegelung bedingten negativen ökologischen Auswirkungen leisten. Dies ist insbesondere dadurch möglich, daß Fuß- und Radwege in öffentlichen Grünflächen mit wassergebundener Decke und z. B. die öffentliche Parkfläche an der Oberdorfstraße, Ecke Schimmelstraße mit "getrommeltem Betonpflaster" und offenen Fugen (kein Euro-Pflaster) ausgebaut werden sollen. Eine derartige Ausbauweise wird darüber hinaus aus städtebaulicher Sicht befürwortet, weil dadurch das historische Erscheinungsbild des Gebietes Berücksichtigung findet.

Neben der beabsichtigten ökologischen und gestalterischen Wirkung der öffentlichen Flächen tragen die geplanten und im Plan dargestellten Baumpflanzungen dazu bei, auch eine stärkere Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnquartier, eine Erlebbarkeit des Jahreszeitenrhytmusses sowie eine Verbesserung der Orientierbarkeit zu erreichen.

...

9.	Städtebauliche Zahlenwerte für den Bebauungsplanbereich		
9.1	Bauland ca.		
9.1.1	Allgemeine Wohngebiete	3,89 ha	
9.1.2	Fläche für den Gemeinbedarf	0,20 ha	
9.1.3	Versorgungsfläche	0,01 ha	
	Summe Bauland	4,10 ha	57,7 %
9.2	Grünflächen ca.		
9.2.1	Öffentliches Grün	0,30 ha	
9.2.2	Privates Grün	0,20 ha	
	Summe Grünflächen	0,50 ha	7,0 %
9.3	Verkehrsflächen ca.		
9.3.1	Fuß- und Radwege	0,06 ha	
9.3.2	Mischverkehrsflächen	0,50 ha	
9.3.3	Verkehrsgrün	0,44 ha	
9.3.4	Parkflächen	0,30 ha	
9.3.5	Sonstige Verkehrsflächen	1,20 ha	
	Summe Verkehrsflächen	2,50 ha	35,3 %
9.4	Gesamtfläche des Bebauungsplan-bereiches ca.	7,10 ha	100 %
9.5	Wohnungseinheiten - Zugang inner-halb des Planbereiches ca. - einschl. Baulückenschließung -	30 WE	

10. Überleitungsvorschriften

Nach der Überleitungsvorschrift des § 233 (1) Baugesetzbuch (BauGB) richten sich die im Bebauungsplan Br 150 getroffenen Festsetzungen nach dem Bundesbaugesetz (BBauG).

11. Kosten - überschläglich ermittelt - Stand April 1987

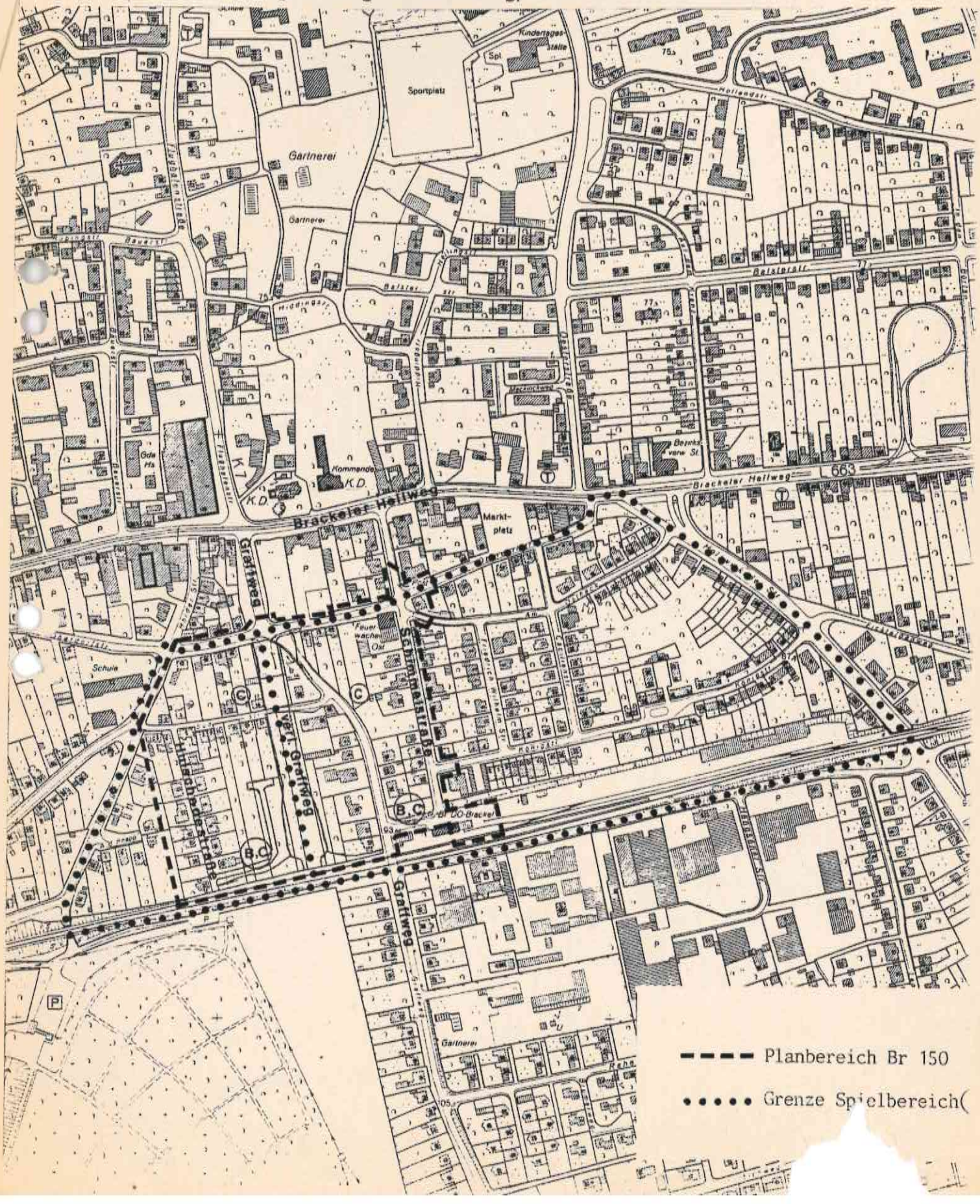
Maßnahmen	Gesamtkosten ca. DM	Erschließungsbeiträge ca. DM	Kostenanteil Stadt Dortmund ca. DM
Grunderwerb für Straßen	390 000,--	136 000,--	254 000,--
Grunderwerb für öffentliche Grünflächen	150 000,--	75 000,--	75 000,--
Ausbau öffentlicher Grünflächen	215 000,--	-	215 000,--
Kanalausbau	320 000,--	-	320 000,--
Straßenbau	1 215 000,--	415 000,--	800 000,--
Gesamtkosten aller Maßnahmen	2 290 000,--	626 000,--	1 664 000,--

Dortmund, - 7. DEZ. 1989

von der Mühlen
Städt. Baudirektor

Spielflächenbedarfsplan Bebauungsplan Br 150

Anlage zur Begründung d. Bebauungplanes Br 150



---- Planbereich Br 150

•••• Grenze Spielbereich(