BEGRÜNDUNG

ZUM
BEBAUUNGSPLAN
BR 192

1. AUSFERTIGUNG

Planungsamt
Stadt Dortmund

1. Ausfertigung

B E G R Ü N D U N G
zum Bebauungsplan Br 192
- Ostenschleifweg -

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

1. Räumlicher Geltungsbereich und derzeitige Situation im Plangebiet

2. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes, Ziele und Zwecke

2.1 Planerfordernis

2.2 Ziele und Zwecke der Planung

3. Erläuterungen zum Planinhalt

3.1 Querschnitt des Straßenraumes

3.2 Baumtore im Straßenraum

3.3 Nutzung des Straßenraumes

3.4 Wohnumfeldverbesserung

3.5 Erschließung

3.6 Art und Maß der baulichen Nutzung

4. Umweltschutz

5. Kosten/bodenordnende Maßnahmen

6. Städtebaulicher Zahlenspiegel

1. Räumlicher Geltungsbereich und derzeitige Situation im Plangebiet

Der Planbereich verläuft im Westen von der Einmündung des Ostenschleifweges/Eschenwaldstraße zur Straße "Am Hagedorn", im Norden entlang der nördlichen Straßenbegrenzungslinie des Ostenschleifweges über den östlichen Knickpunkt hinaus in Richtung Norden unter Einschluß der Straßenbegrenzungslinien. Im Osten grenzt er an den Beisemannskamp, im Süden verläuft er von der Südgrenze des Flurstückes 916 entlang der südlichen Grenzen der Flurstücke 78, 77, 76, 75, 74, 73, 581 sowie entlang der Grenze des Flurstückes 504 bis zum Schnittpunkt der Flurstücksgrenze 886 mit der Straßenbegrenzungslinie der Rübenstraße sowie entlang der südlichen Straßenbegrenzungslinie des Ostenschleifweges bis zur Einmündung "Am Hagedorn" in Dortmund-Asseln.

Beim Ostenschleifweg handelt es sich um eine reine Anliegerstraße, die lediglich im Bereich zwischen der Straße "Am Hagedorn" und der "Rübenstraße" endgültig ausgebaut ist. Die weiter östlich gelegene Verkehrsfläche - von der Einmündung der "Rübenstraße" bis zur Bebauung Ostenschleifweg 42/44 - ist nur teilweise mit einer bituminösen Decke befestigt, große Restflächen sind unbefestigt.

2. Anlaß für die Planaufstellung sowie Ziele und Zwecke der Planung

Eine klare Verkehrsführung, sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer und Kraftfahrzeuge, ist nicht vorhanden.

Randbefestigungen, wie z. B. Bordsteine und Rinnenbahnen, sind kaum bzw. nur in Teilbereichen vorhanden. Eine Oberflächenentwässerung bereitet deshalb Schwierigkeiten, weil die bei Regen und Tauwetter anfallenden Wassermengen nicht in ausreichendem Maße abgeführt werden können.

Dies führt zu erheblichen Beeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmer. Insbesondere während der Winterzeit ist die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet. Reparaturarbeiten sind unwirtschaftlich, deshalb soll die Straße endgültig ausgebaut werden.

...

2.2 Ziele und Zwecke der Planung

Es ist geplant, den Ostenschleifweg endgültig herzustellen. Aufgrund seiner Erschließungsfunktion für die Anlieger soll innerhalb des reinen Wohngebietes der funktionsgerechte Ausbau als Wohnstraße erfolgen. So ist beabsichtigt, im westlichen Teilbereich des Ostenschleifweges - von der Straße "Am Hagedorn" bis etwa 10 m östlich der "Rübenstraße" - zwar die Ausbauform in Funktionstrennung beizubehalten, durch zwei Baumtoren sowie die Anordnung und Gestaltung der öffentlichen Stellplätze jedoch bereits hier optisch auf den Charakter als reine Anliegerstraße hinzuweisen.

Der östliche Teilbereich des Ostenschleifweges - der von der Straße "Am Hagedorn" bis südlich Haus Nr. 42 - soll als Mischverkehrsfläche mit entsprechenden Stellplätzen hergestellt werden.

Durch diese Maßnahmen soll nicht zuletzt die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraumes stärker betont werden; gleichzeitig findet der ruhende Verkehr durch die vermehrte Anlage öffentlicher Stellplätze stärkere Berücksichtigung. Die Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes wird durch Baumpflanzungen und eine teilweise Durchgrünung mit Pflanzbeeten angestrebt, die jedoch gleichzeitig den Verkehrsteilnehmer zur erhöhten Aufmerksamkeit anhalten und die Orientierbarkeit innerhalb der Verkehrsfläche erleichtern.

3. Erläuterungen zum Planinhalt

3.1 Querschnitt des Straßenraumes

Der Querschnitt des Straßenraumes, d. h. die Fläche innerhalb der Straßenbegrenzungslinie beträgt in Höhe des Grundstückes Ostenschleifweg Nr. 1 an seiner weitesten Stelle ca. 13 m und an seiner engsten Stelle in Höhe des Grundstückes Nr. 31 ca. 5,50 m. Die Breite der Fahrgasse liegt durchschnittlich bei ca. 5,0 m, um den ungestörten Verkehrsfluß auch im Begegnungsfall Pkw/Lkw zu gewährleisten.

3.2 Baumtore im Straßenraum

Es werden 2 Baumtore mit Fahrgassenverengungen auf 3,50 m jeweils an den Stellen des Ostenschleifweges gepflanzt, an denen der Charakterwechsel der Straße sichtbar werden soll. Eine dieser Torsituationen - die östliche - wird in ihrer verkehrsbremsenden Wirkung durch die Aufpflasterung der zwischen den Baumscheiben liegenden Fläche unterstützt und soll auf das Fahrverhalten insbesondere der Kfz-Fahrer verlangsament einwirken.

...

3.3 Nutzung des Straßenraumes

Im Straßenraum bleibt das Prinzip der Funktionstrennung zwischen den Baumtoren, also zwischen den Grundstücken Ostenschleifweg Nr. 1 bis Nr. 9 erhalten. Der Straßenraum befindet sich in diesem Abschnitt in einem relativ guten Zustand. Der Einmündungsbereich der Rübenstraße erhält auf der nördlichen Seite einen Parkstreifen mit öffentlichen Stellplätzen, um den für die vorhandene Wohnbebauung erforderlichen Bedarf von öffentlichen Stellplätzen nachzuweisen.
Im Zuge der Neuordnung des Straßenraumes östlich der Einmündung "Rübenstraße" wird eine "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" (hier: Mischverkehrsfläche) festgesetzt, die sich bis in Höhe der Grundstücke Ostenschleifweg 42/44 erstreckt.

In diesem Zusammenhang sind zur Deckung des öffentlichen Stellplatzbedarfes insgesamt 13 Stellplätze in Queraufstellung, sowie 7 in Längsaufstellung vorgesehen, die durch die Pflanzung von 11 Straßenbäumen gestaltet werden sollen.

3.4 Wohnumfeldverbesserung

Die Gestaltung des Straßenraumes trägt der Verbesserung des Wohnumfeldes Rechnung. Die Wohnumfeldverbesserung erfolgt in dieser Form, um einerseits die verkehrsbedingten Ansprüche, andererseits die sich aus der Wohnnutzung ergebenden Nutzungsanforderungen städtebaulich zu integrieren.

3.5 Erschließung

Der Ostenschleifweg weist als Anliegerstraße eine seiner Funktion entsprechend geringe durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (dtV) auf. An einem Tag im Jahr erhöht sich diese dtV durch die Zu- und Abfahrtsbewegungen bei einer Großveranstaltung eines in unmittelbarer Nachbarschaft nördlich angrenzenden Reitsportvereines. Die einmalige verkehrsbedingte Mehrbelastung wird für die geplante Verkehrsfunktion und -abwicklung der Straße als verträglich erachtet. Die Einmaligkeit ihrer störenden Auswirkungen für die Wohnbebauung stellt keine regelungsbedürftige Beeinträchtigung der Wohnruhe dar. Die Straße endet im Bereich der Grundstücke Ostenschleifweg 38 - 44 in einer Wendeanlage. Von dort aus findet sie ihre Fortsetzung als Wirtschaftsweg. Zur Erschließung der bebauten Grundstücke Nr. 38 - 44, die den Abschluß der besiedelten Flächen bilden, wird ein Wendehammer angelegt, der die Wendemöglichkeiten der Müllabfuhr und Anlieger verbessern soll.

3.6 Art und Maß der baulichen Nutzung

Der durch den Bebauungsplan Br 192 teilweise überlagerte Bebauungsplan Br 132 (Rechtskraft seit 09.09.1966) setzt für die Grundstücke auf der Südseite des Ostenschleifweges "Reines Wohngebiet" mit einer ein- bzw. zweigeschossigen Bebauung in offener Bauweise fest.

...

Entsprechend der tatsächlichen baulichen und sonstigen Nutzung wird die Geschoßflächenzahl der beiden Baugebiete nach § 3 BauNVO (WR-Gebiet) am Bestand orientiert. Eine nachträgliche bauliche Verdichtung auf den tiefen Gartengrundstücken wird nicht angestrebt, um die für den Ortsteil Dortmund-Asseln typische Form aufgelockerter Wohnbebauung im Übergang zum Außenbereich beizubehalten. Zwar schreibt die BauNVO 1990 die Festsetzung von Geschoßflächenzahlen nicht mehr explizit vor, jedoch stellt eine solche Festsetzung auch weiterhin ein geeignetes Regulativ im Zusammenhang mit der Grundflächenzahl dar, um eine maßvolle Bebauung der Grundstücke zu gewährleisten.

4. Umweltschutz

Die Untersuchung der Luftbelastungssituationen wurden im Meßzeitraum 1987 für

Staub, Schwefeldioxid, Cadmium und Blei durchgeführt.

Staub

Der bei Staub festgesetzte Grenzwert der Langzeiteinwirkung von 0,35 G/(qm x T) wird mit gemessenen 0,14 bzw. 0,28 G nicht erreicht.

Schwefeldioxid

Der bei Schwefeldioxid festgesetzte Grenzwert für die Langzeiteinwirkung von 0,14 Mg/cbm und die Kurzzeitwirkung von 0,40 Mg/cbm wird mit gemessenen 0,04 Mg bzw. 0,15 Mg nicht erreicht.

Cadmium

Der mit 5 ug/(qm x T) festgesetzte Belästigungsgrenzwert wird mit 1 ug unterschritten.

Blei

Der mit 250 ug/(qm x T) festgesetzte Belästigungsgrenzwert wird mit 60 ug/(qm x T) weit unterschritten. Gesundheitsschädigende Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Bodenuntersuchung

Im Übersichtsplan für Altstandorte und Altablagerungen aus dem Jahre 1985 sind für den Bebauungsplan-Bereich keine Angaben gemacht.

Es ist davon auszugehen, daß keine Bodenbelastungen vorhanden sind.

---

g = Gramm
Mg/cbm = Milligramm/cbm
qm x T = qm x Tag
ug = Nanogramm

...

5. Kosten/bodenordnende Maßnahmen

- überschläglich ermittelt, Stand 1989 -

Maßnahme	Gesamtkosten in DM	Anliegerbeiträge in DM	Städt. A teil in
Straßenausbau von "Am Hagedorn" bis Beginn d. Mischverkehrsfl. (ber. realisiert)	100 000,00	90 000,00	10 000,(
Straßenbau Mischverkehrsfläche (übriger Planbereich)	430 000,00	387 000,00	43 000,(
Kanalausbau	400 000,00	-	400 000,(
	930.000,00	477.000,00	453.000,(

Kosten für Grunderwerb fallen voraussichtlich nicht an, da die für den Wendehammer südlich Ostenschleifweg 42/44 benötigten Flächen durch Austausch innerhalb der Verkehrsfläche erworben werden können. Sollte wider Erwarten ein Erwerb auf freiwilliger Basis nicht möglich sein, ist nach dem ersten Kapitel, fünfter Teil des Baugesetzbuches (Enteignung) zu verfahren.

Entschädigungsansprüche im Sinne des § 42 Abs. 1 BauGB aufgrund einer veränderten zulässigen Nutzungsmöglichkeit gegenüber dem für einen Teilbereich rechtskräftigen Bebauungsplan Br 132 (Rechtskraft seit 09.09.1966) entstehen nicht.

6. Städtebaulicher Zahlenspiegel

6.1 Verkehrsfläche

- Verkehrsfläche mit Funktionstrennung

gesamt		1 160 qm
Gehwege	ca.	480 qm
öffentl. Stellplätze	ca.	92 qm
Baumscheiben	ca.	50 qm
Fahrbahn	ca.	538 qm
Anzahl der Stellplätze		3 St.

- Mischverkehrsfläche 2 613 qm
  Stellplätze 207 qm
  Baumscheiben incl. Pflanzstraße 153 qm
  restl. Mischverkehrsfläche 2 253 qm
  Anzahl der Stellplätze 20 St.

- Verkehrsfläche

  gesamt 3 773 qm

...

6.2	Wohnbaufläche	11 226 qm
6.3	Summe 6.1 und 6.2	14 999 qm

Dortmund, den 22. JUNI 1990

Gü 12/7

G ü n t h e r
Ltd. Städt. Baudirektor