Begründung

zum Bebauungsplan Br 197
Autozentrum nördlich Stadtkrone-Ost

Satzung

Stadt Dortmund
Stadtplanungsamt

Inhaltsverzeichnis[1]

1 Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation 3
1.1 Räumlicher Geltungsbereich 3
1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet 3
2 Anlass und Ziele für die Aufstellung des Bebauungsplanes 3
3 Planungsrechtliche Situation 4
4 Städtebauliches Konzept, Beschreibung des Vorhabens 5
5 Art und Maß der baulichen Nutzung 7
5.1 Art der baulichen Nutzung 7
5.2 Maß der baulichen Nutzung 7
5.3 Baulinien und Baugrenzen 8
6 Gestaltungsfestsetzungen nach § 86 BauO NRW 9
7 Erschließung und ruhender Verkehr 10
7.1 Äußere Erschließung 10
7.2 Innere Erschließung und ruhender Verkehr 11
7.3 Öffentlicher Personennahverkehr 12
8 Umweltbelange 12
8.1 Umweltbericht unter Anwendung der Eingriffsregelung 12
8.2 Altlasten 15
8.3 Methangasaustritte 15
8.4 Lärmschutz 16
8.5 Schutz vor Luftschadstoffen 18
9 Ver- und Entsorgung 20
9.1 Versorgung 20
9.2 Entwässerung 20
10 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 21
11 Denkmalschutz und Denkmalpflege 21
12 Bergbau 21
13 Kosten 22
14 Flächenbilanz 22

[1] Verfasser: LEG Stadtentwicklung, Fachbereich Städtebau und Landschaftsplanung, Schanzenstraße 131, 40549 Düsseldorf und Stadt Dortmund, Stadtplanungsamt, Abteilung für Städtebau; Stand: 06. Dezember 2005

1 Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt nördlich der Bundesstraße 1 und westlich des neu ausgebauten Verkehrsknotens `Am Gottesacker´ in Dortmund-Brackel. Westlich des Geltungsbereiches verläuft - durch eine Grünfläche vom Plangebiet getrennt - die B 236 n. Im Norden erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes bis an die südlichen Gundstücksgrenzen der an der Rütlistraße liegenden Wohnbebauung. In Richtung Osten erstreckt sich der Geltungsbereich bis in Höhe der Zufahrt zur P&R Anlage `Am Gottesacker´ (siehe auch Übersichtsplan).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Flurstücke Nr. 1429, 1430, 1432, 1433, 1435, 1436, 1438, 14,39, 1440,1442, 1443, 1444, 1445, Teile aus den Flurstücken 977 und 1441, Gem. Wambel, Flur 4. Dies entspricht insgesamt einer Fläche von ca. 4,12 ha.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst außerdem zwei Kompensationsflächen in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens im Bereich südlich des Westfalendammes / Knoten Gottesacker.

Diese Flächen befinden sich in der Gemarkung Schüren, Flur 1, auf Teilen des Flurstückes 1201 und umfassen insgesamt eine Größe von ca. 2,5 ha.

Die größere der beiden Flächen ist 17.570 m² groß und grenzt im Norden direkt an die B 1 und ihre Auffahrtsspur in Richtung Osten. Im Süden wird der Geltungsbereich dieser Fläche entlang der geplanten Trasse der zu verlegenden Marsbruchstraße geführt und trifft im Osten rechtwinklig in einem Abstand von 12 m parallel zur bestehenden Bebauung auf seine nördliche Geltungsbereichsgrenze.

Die kleinere Fläche wird im Norden begrenzt von der Auffahrtspur auf die B 1 und der südlichen Straßenbegrenzung der geplanten Trasse der zu verlegenden Marsbruchstraße. Die westliche, südliche und östliche Grenze des Geltungsbereiches werden so geführt, dass eine nahezu rechtwinklig zugeschnittene Fläche von 7.535 m² entsteht.

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Bei dem Plangebiet handelt es sich um die ehemaligen Rasensportflächen der Britischen Rheinarmee, die hauptsächlich als Rugby-Spielfeld genutzt wurden. Heute liegt diese Fläche brach.

Nördlich des Plangebietes liegen, durch den öffentlichen Fuß- und Radweg und den Rütligraben getrennt, die Gärten der Wohnbebauung Rütlistraße. Westlich schließt sich eine öffentliche Grünfläche an. Von dort aus kann über die Fußgängerbrücke, die die B 1 überspannt, das Gelände der Stadtkrone Ost sowie eine Stadtbahnhaltestelle erreicht werden. Südlich und östlich grenzt das Plangebiet direkt an die Straßenverkehrsflächen der Bundesstraße 1 und ihre Zufahrtspur an.

2 Anlass und Ziele für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Der städtebauliche Rahmenplan für die Gestaltung und Nutzung der die B 1 flankierenden Flächen zeigt auf, wie diese aufgewertet und entwickelt werden können. Für den Gesamtbereich der Stadtkrone Ost sieht der Rahmenplan die Umsetzung der Nutzungsstruktur „Mobilität, Büros und Dienstleistungen“ vor.

Mit den Ansiedlungen auf der Südseite des Westfalendammes wurde mittlerweile auf dem ca. 50 ha großen Areal der Stadtkrone Ost ein neues Stadtquartier für hoch-

wertige Dienstleistungs-, Büro- und Wohnflächen geschaffen. Im Rahmen der Konversion der ehemals militärisch genutzten Fläche wurde neben der neuen baulichen Nutzung auch die entsprechende verkehrliche Infrastruktur geschaffen, um das neue Areal direkt an Straße und Stadtbahn anzubinden.

Städtebaulich bildet das ADAC-Gebäude, das direkt am Rande der B 1 errichtet wurde, die Voraussetzung, eine attraktive Eingangstorsituation zur Stadt auszubilden. Mit seiner Nutzung als Hauptverwaltung mit integriertem Kundencenter hat der ADAC hier einen neuen Akzent als „Dienstleister rund um das Automobil“ gesetzt.

Direkt schräg gegenüber auf der nördlichen Seite des Westfalendammes befindet sich das Plangebiet. Für die Entwicklung dieser Fläche liegt nun ein Konzept vor, das die Möglichkeit bietet, diese Eingangssituation zu komplettieren. So besteht durch das konkrete Investitionsinteresse verschiedener Autohäuser die Chance, diese Idee umzusetzen.

Die Nutzung des Plangebietes soll die gegenüberliegende Nutzung mit dem Thema „Dienstleistung rund um das Automobil“ ergänzen. In besonderem Maße ist diese Fläche durch ihre optimale Anbindung an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz und ihre Lage an der meist frequentierten Straße in Dortmund für die Ansiedlung von Autohäusern geeignet, die hier ihre Modelle in adäquater Architektur präsentieren und verkaufen möchten.

Der Autohandel muss vor dem Hintergrund der Marktliberalisierung gerade im Hinblick auf die bauliche Präsentation der Marken neue Wege gehen. Während sich in der Vergangenheit einzelne Autohändler bevorzugt an Ausfallstraßen angesiedelt haben, sind dort mehr oder weniger zufällig „Automeilen“ ohne städtebauliches Konzept und abgestimmte Architektur entstanden. Die räumliche Nähe unterschiedlicher Anbieter am gleichen Standort eröffnet die Chance, dass der Kunde eine breite Palette von Angeboten in Augenschein nehmen kann. Je hochwertiger sich das neue „Handelszentrum Auto“ präsentiert, desto größer ist das Kundeninteresse. Mittlerweile hat sich das Konzept einer „Shopping mall“ bewährt, in der verschiedene Autohäuser auf Grundlage eines gemeinsamen Nutzungs- und Gestaltungskonzeptes automobilbezogene Dienstleistungen anbieten.

Diese Konzeption soll auch nördlich der Stadtkrone-Ost Grundlage zur Errichtung eines Autozentrums sein, in dem drei Autohäuser vier bis fünf Automarken präsentieren werden.

Diese Planung unterstützt das Ziel der Stadt Dortmund, eine attraktive und markante Nutzungsstruktur auf der derzeit brachliegenden Fläche zu etablieren.

Der Bebauungsplan wird in Verbindung mit entsprechenden vertraglichen Regelungen (Städtebaulicher Vertrag, Erschließungsvertrag) sicherstellen, dass auf Grundlage des abgestimmten städtebaulichen Konzeptes und den zugehörigen Gestaltungsfestsetzungen nach § 86 BauONW ein der Lage angemessenes Erscheinungsbild umgesetzt wird.

3 Planungsrechtliche Situation

Der **Regionalplan Regierungsbezirk Arnsberg,** Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil (früher GEP) vom 09.08.2004 legt für das Plangebiet Allgemeinen Siedlungsbereich fest.

Der rechtswirksame **Flächennutzungsplan** vom 31.12.2004 stellt den Bereich als Sondergebiet „Büro und Verwaltung“ dar. Aus diesem Grund muss der gültige Flächennutzungsplan geändert werden. Das dargestellte Sondergebiet erhält die neue Bezeichnung „Autohäuser“.

Ein Teil des Plangebiets liegt im rechtsverbindlichen **Bebauungsplan** Ap 202 – Am Gottesacker -. Für die Teilfläche (Anbindung des Autozentrums an den Knoten, sowie die Sicherung der Fußwegeverbindung durch die bestehende Lärmschutzwand) ist der Bebauungsplan AP 202 entsprechend zu ändern und wird somit teilweise durch die Festsetzungen des B-Planes Br 197 ersetzt. Zur Sicherung der Ausgleichsflächen wird der B-Plan Ap 202 ebenfalls teilweise geändert und durch die Festsetzungen des B-Planes Br 197 ersetzt. Betroffen sind hiervon zwei Flächen südlich des Verkehrsknotens `Am Gottesacker´.

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des **Landschaftsplanes Dortmund-Mitte**. Die Entwicklungskarte stellt für den Bereich das Entwicklungsziel 8 – Beibehaltung der Funktion, hier Entwicklungsraum 8/3 – Grün- und Sportflächen `Auf dem Hohwart/Westlich Am Gottesacker´ dar. In der Festsetzungskarte zum Landschaftsplan sind für den Planbereich keine Festsetzungen getroffen.

Die Lage des Plangebietes im Geltungsbereich des Landschaftsplanes macht eine Aufhebung der Darstellungen des Landschaftsplanes Dortmund-Mitte erforderlich. Hierzu wurde im Verfahren das Einvernehmen mit der unteren Landschaftsbehörde als Trägerin der Landschaftsplanung hergestellt. Die Darstellungen des Landschaftsplanes werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes mit Inkrafttreten gemäß § 29 Abs. 4 Landschaftsgesetz NW ersetzt werden. Daraus resultiert eine gleichzeitige Anpassung des Landschaftsplanes.

Aufgrund des zeitlich parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Br 197 laufenden **Planfeststellungsverfahrens `Neubau der A 40´** ist ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen notwendig.

Der Entwurf der Planfeststellungsunterlagen sieht für das Plangebiet die Errichtung eines 6 m hohen Walles entlang der künftigen A 40 vor. Die Unterlagen zur Planfeststellung `Neubau der A 40´ sind im 4. Quartal 2005 offengelegt worden. Im Zuge der Offenlegung sind seitens der Anwohner zahlreiche Anregungen vorgetragen worden, die den Beibehalt der Planung eines Lärmschutzwalles an der künftigen A 40 fordern. Ziel des Lärmschutzwalles sei es, den Eingriff durch den Autobahnbau in das Orts- und Landschaftsbild zu minimieren.

Dies entspricht jedoch nicht den städtebaulichen Zielsetzungen, die die Stadt Dortmund für das Plangebiet verfolgt. So dokumentiert u.a. der städtebauliche Rahmenplan zur B 1 deutlich die Absicht, den Stadteingang im Westen Dortmunds mit einer baulichen Nutzung zu dokumentieren. An dieser Stelle soll bewusst auf ein Freilassen bzw. eine grünordnerische Gestaltung der bislang unbebauten Flächen verzichtet werden. Durch das Anlegen eines Lärmschutzwalles ist zudem die Errichtung der geplanten Autohäuser auf der dahinterliegenden Fläche wegen der fehlenden Flächen nicht mehr möglich. Die Stadt Dortmund hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine entsprechende Stellungnahme abgegeben.

In Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Bezirksregierung Arnsberg, Landesbetrieb Straßen NRW) wird eine Harmonisierung zwischen Bebauungsplan- und Planfeststellungsverfahren angestrebt, die zu einer zeitnahen Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes und einer Genehmigung der Bauvorhaben führt.

4 Städtebauliches Konzept, Beschreibung des Vorhabens

Ziel der Planung ist es, die Errichtung eines Autozentrums in Gestalt einer kleinen „Shopping mall“ umzusetzen, wo drei Autohäuser vier bis fünf Automarken präsentieren können.

Bei den Autohäusern handelt es sich um Gebäude, die unter Berücksichtigung der markeneigenen Corporate-Identity-Konzepte für den Standort entwickelt werden. Die

Positionierung der Gebäudekörper wird so gewählt, dass sowohl entlang der B 1 als auch im östlichen Eckbereich des Autozentrums die „Schaufensterseiten“ liegen.

Das städtebauliche Konzept sieht vor, diese drei Baukörper an einer Fluchtlinie parallel zur B 1 auszurichten. Hierbei werden städtebauliche Vorgaben zur Einhaltung einer einheitlichen Gebäudehöhe, Überdachung und zu gleichen Abständen zwischen den Gebäuden gemacht, die sowohl im Bebauungsplan festgesetzt als auch in einem zugehörigen städtebaulichen Vertrag konkretisiert und vereinbart werden.

So muss die Höhe der Gebäude zur B 1 durchgängig 12 m betragen. Die Gebäude sind ebenso einheitlich mit einem Flugdach (mattiertes Aluminium) als „architektonische Klammer“ zu versehen. Obwohl Autohäuser für die ausgeübte Nutzung nicht zwingend eine Gebäudehöhe von 12 Metern benötigen, ist eine solche Festsetzung erforderlich, um nördlich der B 1 eine dem Standort entsprechende Raumkante auszubilden, die zugleich einen Beitrag zur Ausbildung der Stadteingangssituation leistet. Die Bereiche zwischen den Autohäusern, die 30 m breit sein werden, sollen durch transparente Wandsysteme (mindestens 7 Meter bzw. maximal 8 Meter hoch) geschlossen und verbunden werden. Durch diese baulichen Vorgaben in Gestalt von festgesetzter Gebäudestellung, Höhe und Verbund wird ein wesentlicher Beitrag zum Lärmschutz für die dahinter liegende Wohnbebauung an der Rütlistraße geleistet. Dieser bauliche Schallschutz soll einen 6 m hohen Lärmschutzwall ersetzen, der im Rahmen des Ausbaues der B 1 zur künftigen A 40 die Anwohner vor dem Verkehrslärm schützen soll. Darüber hinaus wird durch das Festsetzen eines Mindestglasanteils von 33 % in den südlichen Fassaden gewährleistet, dass sich die Autohäuser zur B 1 hin weitgehend transparent und einladend darstellen.

Das Konzept einer einheitlichen städtebaulichen Positionierung wird auch auf die Nutzung der Gebäude- und der Freiflächen übertragen. Die Ausstellungsbereiche innerhalb der Gebäude sind nach Süden bzw. Osten orientiert. Dahinter befindet sich die Nutzungszone der Service- und Werkstattbereiche. Die Anlieferungszone, die Aufstellplätze für Reparaturfahrzeuge und weitere Parkplätze werden nördlich der Firmengebäude angeordnet. Da durch die Anwohner die Befürchtung geäußert worden ist, durch die maximal 12 Meter hohen Gebäude unzumutbaren Verschattungen ausgesetzt zu werden, ist für die nördlichen Teilabschnitte der Baufelder eine Reduzierung der maximal zulässigen Gebäudehöhen erfolgt. Diese dürfen noch 8,30 m betragen. Aufgrund der Gebäudehöhenbeschränkung werden sogar zum Zeitpunkt der Wintersonnenwende (tiefster Sonnenstand im Jahr) in der Mittagsstunde weder die Gärten noch die Fassaden der Wohnbebauung verschattet.

Das Plangebiet soll über die neue Kreuzung `Am Gottesacker´ erschlossen werden; die Erschließung erfolgt im Zweibahnverkehr über eine neue Straße, die östlich und südlich an den Frontseiten der Autohäuser vorbeiführt und in einer Wendeanlage endet. Entlang der südlichen Erschließung, die parallel zur B 1 verläuft, werden auf nördlicher Seite Besucherstellplätze angelegt werden. Zur Ver- und Entsorgung der Autohäuser mit Liefer- und Müllfahrzeugen besteht im Einfahrtsbereich zum Autozentrum die Maßgabe, direkt den nördlichen Bereich anzufahren. Durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen (Beschilderung) wird dafür gesorgt, dass kein Kundenverkehr diese Zone direkt anfahren kann. Dieses Erschließungssystem minimiert insbesondere die Belastung für die nördlich angrenzende Wohnnutzung.

Die gesamten Außenanlagen sollen mit einheitlichen Pflastermaterialien, Pflanzflächen und Beleuchtungseinrichtungen gestaltet werden, um einen abgestimmten und hochwertigen Gesamteindruck zu erzielen.

5 Art und Maß der baulichen Nutzung

5.1 Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird für das Baugebiet ein Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauGB mit der Zweckbestimmung „Autohäuser“ festgesetzt.

Das Sondergebiet dient ausschließlich der Unterbringung von Autohäusern mit ergänzenden Nutzungen.

Die Autohäuser sollen in ihren Gebäuden Neu- und Gebrauchtfahrzeuge sowie Autozubehör präsentieren und verkaufen können. Neben den Verkaufsflächen sind auch Flächen für die Übergabe von Fahrzeugen und Flächen für die Ersatzteilausgabe bzw. den Ersatzteilverkauf zulässig.

Des Weiteren ist die Errichtung von Werkstattflächen mit folgenden Nutzungen zulässig:

- Reparatur-, Prüf- und Service-Ständen
- Teilelager
- Lagerflächen
- Entsorgungsstationen
- betriebsinterne Wasch- und Pflegeeinrichtungen
- Direktannahme von Kraftfahrzeugen

Als ergänzende Nutzungen sind Flächen für das Abstellen von Fahrzeugen in Form von Parkpaletten innerhalb der Gebäude zulässig. Außerdem wird die Errichtung von Büros für allgemeine Büroarbeiten und Sozialräume für die Mitarbeiter zugelassen.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird im sonstigen Sondergebiet durch die Grundflächenzahl (GRZ) sowie durch die Geschossflächenzahl (GFZ) und durch die Gebäudehöhe bestimmt.

Die höchstzulässige Grundflächenzahl wird mit 1,0 festgesetzt. Hiermit liegt sie über dem Maximalwert der gemäß § 17 BauNVO zulässigen GRZ für Sonstige Sondergebiete von 0,8. Die Einhaltung der nach BauNVO maximal zulässigen GRZ von 0,8 wird nicht festgesetzt, weil ein weitgehend versiegelter Boden eine Grundvoraussetzung für die zweckentsprechende Nutzung ist. So werden die nicht überbaubaren Grundstückflächen von den Autohausbetreibern nahezu flächendeckend für Stellplätze und Zufahrten benötigt. Die Einhaltung der GRZ - Obergrenze von 0,8 würde hier zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen. Zusätzlich lassen die Bodenverhältnisse keine Versickerung zu, so dass es nicht möglich ist, Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser auf den Grundstücken vorzuhalten, die bei der Berechnung der GRZ zu einem niedrigeren Wert führen würden. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse hierbei nicht beeinträchtigt, da eine ausreichende Belichtung und Belüftung (siehe auch 8.5 Schutz vor Luftschadstoffen) gegeben ist.

Die städtebauliche Zielsetzung sieht vor, dass die Höhe der Attika der potenziellen Gebäude in der Flucht parallel zur B 1 einheitlich zu gestalten ist. Für alle Gebäudekörper werden eine zwingende Gebäudehöhe von 140,30 m ü. NN und einheitlich auszuführende Flugdächer festgesetzt. Die Flugdächer sollen von unten beleuchtet und in Aluminium, mattiert, ausgeführt werden. Sie sind in einer Höhe von

141,0 m ü. NN zu errichten und müssen 1,5 m über die Attika hinausragen. Als zukünftige Geländeoberkante, von der aus alle Höhenangaben einzuordnen sind, wird im Bebauungsplan eine Höhe von 129,00 m ü. NN festgesetzt. Nach Realisierung der Vorhaben beträgt die reale Baukörperhöhe einschließlich Flugdach somit 12 m.

Zudem sollen die südlichen Fassaden der Autohäuser den baulichen Schallschutz zum Schutz der Anwohner an der Rütlistraße übernehmen. Aus diesem Grund wird im südlichen und östlichen Bereich entlang der B 1 und im Kreuzungsbereich Richtung Parkplatz Gottesacker die Gebäudehöhe in einer Gebäudetiefe von 18,0 m als zwingend festgesetzt. Hierdurch wird gewährleistet, dass zur B 1 eine deutlich wahrnehmbare Raumkante ausgebildet wird. Ausnahmsweise kann von dieser Festsetzung abgewichen werden, wenn weiterhin gewährleistet ist, dass die geschlossene Raumkante wahrnehmbar und der Lärmschutz gewährleistet ist. Diese Möglichkeit resultiert aus der konkreten Projektplanung für das östliche Baufenster und soll als Option auch für die anderen Baufenster Geltung haben.

Für die nördlichen Bereiche der überbaubaren Flächen wird die Gebäudehöhe auf 140,30 m ü. NN bzw. 137,30 m ü. NN als maximal zulässiges Maß festgesetzt, um den Bauherren zu ermöglichen, bei den Gebäudehöhen und der Kubatur zu variieren und möglichen Verschattungen der nördlich angrenzenden Wohngrundstücke weitestgehend vorzubeugen.

Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird für die gesamte Bebauung mit 1,0 festgesetzt. Hier wird die gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO) maximal zulässige Obergrenze nicht ausgeschöpft und orientiert sich an der gewünschten städtebaulichen Nutzung.

5.3 Baulinien und Baugrenzen

Um das einheitliche Erscheinungsbild des Autozentrums umsetzen zu können, werden im Bebauungsplan die überbaubaren Flächen gezielt festgesetzt. So werden zur Umsetzung der einheitlichen Stellung der Gebäude auf der Südseite in Richtung B 1 die überbaubaren Flächen durch Baulinien begrenzt. Ausnahmsweise zulässig sollen nur Abweichungen für geringfügige Vor- und Rücksprünge von der Fassade sein, z.B. für Eingangsüberdachungen. Hierbei ist immer die durchgängige Attika beizubehalten. Nach der gestalterischen Überarbeitung der Fassadenabwicklung ist für das Bauvorhaben `Toyota / Lexus´ ein Abweichen von dieser Regelung vorgesehen, um eine deutliche Betonung der Ecksituation ausbilden zu können (s. u.).

Auch die seitlichen Flanken der vorgesehenen Gebäude werden durch Baulinien gefasst und in eine Tiefe bis 18 m geführt (Ausnahme östliches Baufeld - Schauseite zur B 1). An dieser Stelle soll zwischen den überbaubaren Flächen der parallel zur südlichen Baugrenze verlaufende Schallschutz in Form einer transparenten Wand anschließen. So können auch die Forderungen des Immissionsschutzes zur Realisierung einer geschlossenen Lärmschutzwand für die Wohnbebauung an der Rütlistraße umgesetzt werden. Diese Wände müssen mindestens 7 m hoch sein, können konstruktionsbedingt jedoch eine Höhe von bis zu 8 m aufweisen.

Für die Eckausbildung des östlichen Baukörpers werden unter Beachtung des Lärmschutzes ausnahmsweise Abweichungen von den festgesetzten Baulinien zugelassen, damit die Gebäudeecke architektonisch anspruchsvoll gestaltet werden kann. Dieser Festsetzung liegt die konkrete Objektplanung für den östlichen Baukörper zugrunde, der eine prägende Ausgestaltung in Form einer Rotunde für diese Ecksituation vorsieht. Aus diesem Grund werden hier im Sockelgeschoss Rücksprünge von der vorderen Baugrenze bis zu einer Tiefe von 5,0 m zugelassen. Weiterhin kann die zwingend festgesetzte Gebäudehöhe in den Obergeschossen bis

zu einer Tiefe von 22 m bzw. 26 m zurückspringen, wenn die Attika durchgängig in der zwingend festgesetzten Höhe errichtet wird. Die unterschiedliche Geschossigkeit wird als Gestaltungsmerkmal eingesetzt und die Ecksituation somit besonders betont. Ein aus dem durchgängigen Flugdach abgeleitetes markantes und unterleuchtetes Dach in 12 m Höhe wird diese Rotunde überspannen und somit ein besonderes Augenmerk auf die Einfahrt zum Autozentrum und der Stadteingangssituation lenken.

Die überbaubaren Flächen nördlich der Schallschutzmaßnahmen werden mit Baugrenzen festgesetzt. Hier ist es möglich, die Kubaturen der Gebäude entsprechend den Bedürfnissen der Bauherren anzupassen.

6 Gestaltungsfestsetzungen nach § 86 BauO NRW

Die hochwertig gestalteten Autohäuser sollen sich entlang der B 1 mit einem gemeinsamen und abgestimmten Erscheinungsbild präsentieren. Dabei spielen die Fassadengestaltung, die notwendige Integration der Lärmschutzwände und letztlich auch die Gestaltung des gesamten Außenbereiches eine wichtige Rolle.

Um dies zu gewährleisten, werden im Rahmen von Gestaltungsfestsetzungen weitere Regelungen getroffen, die über das Bauordnungsrecht abgesichert werden.

Allgemeine Werbeanlagen

Eine nicht reglementierte Zulässigkeit von Werbeanlagen könnte den Gesamteindruck des architektonischen und städtebaulichen Konzeptes stark beeinflussen und die Grundgedanken der übrigen Gestaltungsfestsetzungen unverhältnismäßig in den Hintergrund drängen. Aus diesen Gründen werden Art, Ausbildung und Anordnung der Werbeanlagen in Bezug auf ihre Zulässigkeit präzise festgesetzt und teilweise auch ausgeschlossen.

Dabei gilt hier die Vorgabe, den unterschiedlichen Interessenlagen zwischen den Gewerbetreibenden (Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich ziehen) einerseits und denen der Allgemeinheit (Vermeidung von Verunstaltung und Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) andererseits gerecht zu werden. Dabei ist davon auszugehen, dass die „Anlagen der Außenwerbung“ in besonderem Maße durch ihre Anordnung, Größe und Häufigkeit neben einer Verzerrung des gewünschten Gesamtbildes ganz wesentlich die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer für das Verkehrsgeschehen auf der B 1 beeinträchtigen könnten.

Folgende Festsetzungen werden getroffen: Eine temporäre Nutzung in Form von Klebefolien an der Fassade ist nicht zulässig. Werbeanlagen auf Dächern von Gebäuden, Werbepfannen, Masten, Werbetürme und Werbebänder an Spannvorrichtungen sowie vergleichbare Einrichtungen und Lichtbänder sind nicht zulässig. Ebenfalls nicht zugelassen sind dynamische und bewegte Werbungen.

Anträge auf Genehmigung zur Errichtung von Anlagen der Außenwerbung, die dazu geeignet sind, den Verkehrsteilnehmer auf der B 1 anzusprechen, sind dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein Westfalen, Niederlassung Bochum, zur Zustimmung bzw. Genehmigung gemäß § 9 FStrG zu übersenden. In dem zum Bebauungsplan gehörenden städtebaulichen Vertrag wird vereinbart, dass Werbeanlagen vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen sind.

Einfriedungen und Begrünung der Grundstücke

Im Plangebiet sind zur Wahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes Grundstückseinfriedungen wie Zäune, Mauern und dergleichen nicht zulässig, um eine Integration in das Ortsbild zu gewährleisten sowie Trenn- und Barrierewirkungen innerhalb des Autozentrums zu vermeiden. Ausnahmsweise sind Einfriedungen bis

zu einer Höhe von 1,8 Metern zulässig, wenn sie in Hecken und Pflanzungen integriert werden. Hierdurch wird die vorgenannte Absicht, eine Integration des Gesamtvorhabens in das Ortsbild zu gewährleisten, weiterhin sichergestellt. Zudem ist eine Einfriedung des Autozentrums möglich, falls dies aus betrieblichen Gründen erforderlich werden sollte.

Materialien für Außenanlagen

Alle PKW-Zufahrten- und Fußwegeflächen sowie PKW-Stellplätze und sonstigen Außenanlagen sollen sich in die Gestaltung des gesamten Autozentrums einfügen, damit ein geordnetes, einheitliches Erscheinungsbild in Gestaltung und Materialwahl entsteht. Aus diesem Grunde werden im Bebauungsplan der Pflasterbelag und die zu wählende Steingröße festgesetzt.

Materialien für die Fassadengestaltung

Für eine einheitliche Gestaltung der südlichen Schaufassaden werden die Materialien Aluminium und Glas festgesetzt. Hierbei soll der Glasanteil mindestens ein Drittel der Gesamtfassaden betragen. Einerseits trägt dies zu einem hochwertigen Erscheinungsbild zur B 1 bei. Andererseits wirken die Gebäudekörper offen und einladend.

Transparente Lärmschutzwandsysteme

Neben der Hauptfunktion der Lärmschutzwände, einen geschlossenen baulichen Lärmschutz zum Schutz vor Verkehrslärm zu gewährleisten, sollen diese Wände Gestaltungselemente sein, die sich dem städtebaulichen Konzept unterwerfen sollen. Daher sollen die Bereiche zwischen den Baukörpern durch ein transparentes Wandsystem verbunden und geschlossen werden. Die Höhe der Wände beträgt zur Gewährleistung des erforderlichen Lärmschutzes mindestens 7,0 m. Konstruktionsbedingt ist jedoch auch eine Höhe von bis zu 8 m möglich.

Die Schallschutzwände aus Glas stellen keine exponierte Gefährdung für anfliegende Vögel dar, weil die einzelnen Glassegmente nach Aussage der Vorhabenträgerin vergleichsweise klein sind und die dahinterliegende Stahlkonstruktion entsprechend engmaschig. Die Wände werden von den Vögeln also nicht als "durchfliegbarer" Raum wahrgenommen.

Für die großen Schaufensterflächen der Gebäude wird sich die Problematik in der gleichen Art darstellen wie an vergleichbaren anderen Gebäuden in Dortmund auch. Da sich für die Vögel hinter den Glasscheiben aber keine "Natur"bilder zeigen, sondern lebhaft gestaltete Räume, werden Kollisionen eher die Ausnahme bilden. Eine Beklebung mit Raubvogelumrissen ist vergleichsweise ineffektiv, da sich die Aufkleber als zu statisch darstellen, als dass sie einen Vogel erschrecken/warnen könnten.

7 Erschließung und ruhender Verkehr

7.1 Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die östliche B 1 Zufahrt - Anschlussstelle „Am Gottesacker“ - im Osten des geplanten Autozentrums.

Zur Überprüfung der verkehrlichen Erschließung und Anbindung des Vorhabens, zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen und zur Verkehrsverträglichkeit ist eine Verkehrsuntersuchung[2] durchgeführt worden:

Durch die Ansiedlung des Autozentrums wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich erzeugt. Die durchgeführten Kapazitätsüberprüfungen mit den Bemessungsverkehrsstärken (Spitzenstundenverkehre) zeigen, dass sich dieser zusätzliche Verkehr am Anschlussknotenpunkt mit guter Verkehrsqualität bewältigen lässt.

Für den Ausbau des Knotenpunktes wird für die südliche Zufahrt von der B 1/A 40 (aus Richtung Unna) die Anlage einer gesonderten Linksabbiegespur (neben der Geradeausspur) empfohlen, um einen Rückstau auf der B 1 möglichst auszuschließen. Für die Ausfahrt aus dem Autozentrum werden – zur Gewährleistung eines zügigen Verkehrsablaufes – getrennte Rechts- und Linksabbiege- bzw. Geradeausspuren vorgeschlagen. Für die Zufahrt zum Autozentrum aus nördlicher Richtung (von der Straße „Am Gottesacker“) ist eine gemischte Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur ausreichend.

Insgesamt stellt der Gutachter fest, dass das geplante Autozentrum an der B 1 /A 40 als „verkehrsverträglich“ eingestuft werden kann.

7.2 Innere Erschließung und ruhender Verkehr

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Erschließungsstraße, die östlich vom Knoten kommend, an den Frontseiten der Autohäuser vorbeigeführt wird, im Süden parallel zur B 1 verläuft und in einer Wendeanlage endet. Diese Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche in einer Regelbreite von 6,0 m ausgewiesen und im Zweibahnverkehr geführt. Der ruhende Verkehr wird in privaten Abstellanlagen auf den Grundstücken untergebracht. Zur Strukturierung der südlichen Schauseite werden einige Besucherparkplätze in einem Parkstreifen von 5,0 m Tiefe im Bereich der südlichen Verkehrsfläche als Senkrechtparkplätze angelegt und im Zwischenraum zwischen Gebäudefassade / Boulevard und Straße platziert. Dieser Parkstreifen soll rhythmisch und in Abhängigkeit der Zugänge zu den Autohäusern von Pflanzbeeten unterbrochen werden. Mit dem Landesbetrieb Straßen NRW ist abgestimmt worden, dass südlich der vorgesehenen Baukörper in der anbaufreien Zone nur die bauordnungsrechtlich nicht erforderlichen Stellplätze sowie die öffentliche Erschließungsstraße untergebracht werden.

Die Anlieferung des Autozentrums erfolgt direkt aus dem Anschlussknoten Gottesacker und nicht über die öffentliche Erschließungsstraße. Diese Zufahrt ist ausschließlich für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge vorgesehen und wird entsprechend beschildert. Der Schwerlastverkehr, der nicht in diesem Bereich wenden kann (Autotransporter), erreicht die Wendeanlage der öffentlichen Erschließungsstraße über eine Ausfahrt am westlichen Rand des Plangebietes.

Anlage und Weiterführung des Rad- und Fußwegenetzes im Bereich des Autozentrums

Im Westen des Plangebietes am Rande der öffentlichen Verkehrsfläche werden zwei fußläufige Zugänge zu dem Fuß- und Radweg auf der öffentlichen Grünfläche geschaffen, um hier eine Verbindung (auch ebenerdig) zu der Fußgängerbrücke herzustellen, über die das Gelände der Stadtkrone Ost und die gleichnamige Stadtbahnhaltestelle erreicht werden kann.

[2] Verkehrsuntersuchung zum geplanten Autozentrum an der B 1/A 40 in Dortmund, Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH, Nederhoffstr. 23, 44137 Dortmund, Mai 2005

Im Verlauf des Fuß- und Radwegs entlang des Rütligrabens wird ein Zuweg zum inneren Plangebiet angelegt; hier ist es erforderlich, die geplante Lärmschutzwand mit einem Durchlass zu unterbrechen und eine Lärmschutzschleuse anzulegen. Der Zugang befindet sich in Verlängerung des fußläufigen Weges von der Rütlistraße aus nach Süden in der Höhe des mittleren Baufeldes.

Im weiteren Verlauf des Weges nach Osten wird ein weiterer Zugang in Höhe der Park- und Ride- Anlage Am Gottesacker geschaffen. Hierfür muss die bestehende Lärmschutzwand durchbrochen und zum Schutz vor Verkehrslärm eine Lärmschutzschleuse angelegt werden. An dieser Stelle wird ein neuer Überweg zum Parkplatz angelegt. Ziel dieser Wegeverbindung ist, dass bei größeren Veranstaltungen im Autozentrum Fußgänger, die ihren PKW auf dem Parkplatz abgestellt haben, auf sicherem Weg die Autohäuser erreichen können.

Vor den Autohäusern wird der vorgesehene Boulevard als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung `Fußweg´ (Boulevard) festgesetzt. Durch diese Festsetzung wird sichergestellt, dass analog zu der als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzten Erschließungsstraße auch die fußläufige Erschließung gesichert wird. Die Ausbaustandards bzgl. Beleuchtung und Pflasterung werden in dem zum Bebauungsplan gehörenden städtebaulichen Vertrag geregelt.

Blendschutzmaßnahmen

Obwohl eine Spur der südlichen Erschließungsstraße entgegengesetzt zur Fahrtrichtung der B 1 verläuft, muss hier kein Blendschutz für die Fahrzeuge, die die B 1 stadteinwärts befahren, geschaffen werden, da die neue Straße mit ihrem Straßenniveau auf 129,0 m ü. NN bis zu ca. 2,0 m tiefer als die vorhandene B 1 liegt.

7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist über das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs gut erschlossen. Die Haltestellen „Stadtkrone Ost“ und „Hauptfriedhof“ der Stadtbahnlinie U 47 liegen direkt am südlichen Rand des Plangebiets auf dem Westfalendamm. Die Haltestelle „Stadtkrone Ost“ ist unmittelbar über die vorhandenen und geplanten Fußwegeverbindungen fußläufig an das Plangebiet angebunden. Mit dieser Stadtbahnlinie ist der Dortmunder Hauptbahnhof in 14 min. Fahrtzeit zu erreichen. Außerdem besteht an der Haltestelle „Hauptbahnhof“ die Ein– bzw. Umsteigemöglichkeit in die Buslinie 427 Richtung Dortmund Hörde Bahnhof oder Richtung Scharnhorst.

8 Umweltbelange

8.1 Umweltbericht[3] unter Anwendung der Eingriffsregelung

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes ermittelt und in einem als Umweltbericht bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Schutzgüter beschrieben. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert, wie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des

[3] Umweltbericht, grünplan, büro für landschaftsplanung, Willy-Brandt-Platz 4, 44135 Dortmund, Dezember 2005

Bebauungsplans berücksichtigt und welche Maßnahmen zur Kompensation der (verbleibenden) Eingriffe vorgenommen wurden.

Für das vorliegende Vorhaben Autozentrum nördlich Stadtkrone Ost wird für das Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren und die Aufstellung des Bebauungsplans Br 197, die im Parallelverfahren durchgeführt werden, ein gemeinsamer Umweltbericht aufgestellt. Während die Aufgabe des Umweltberichtes auf Ebene der Flächennutzungsplanung v.a. darin liegt, die anderweitigen in Betracht kommenden Standortalternativen zu betrachten und zu bewerten, erfolgt auf der konkreteren Ebene der verbindlichen Bauleitplanung eine umfassende Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter.

Im Rahmen der Standort-Alternativenprüfung auf Flächennutzungsplan-Ebene wurden mit den Standorten Stadtkrone Ost, Schürener Feld, Camp 8, Westfalenhütte und dem ehemaligen Sportplatz der Britischen Rheinarmee an der B 1 / Nördlich Stadtkrone Ost (Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans) insgesamt fünf Standorte auf ihre Eignung für das Vorhaben Autozentrum geprüft. Anhand der zu Grunde gelegten stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen sowie den Beurteilungskriterien Flächenverfügbarkeit, Flächengröße, verkehrliche Anbindung und Umweltbelange wurde der nördlich der Stadtkrone gelegene Standort an der B 1 als Standort für das geplante Autozentrum ausgewählt.

Die wesentlichen Ergebnisse des Umweltberichtes sind im Folgenden zusammengefasst.

Die Analyse der **planerischen Vorgaben** hat ergeben, dass seitens der verbindlichen Planungsinstrumente weder die Zielvorgaben der Bauleitplanung noch der Landschaftsplanung der Umsetzung des Vorhabens grundsätzlich entgegenstehen. Da der gültige Flächennutzungsplan für den Geltungsbereich des Bebauungsplans jedoch Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Büro und Verwaltung" darstellt, erfolgt parallel zum Bebauungsplanverfahren ein FNP-Änderungsverfahren zum Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Autohäuser". Der Bebauungsplan Ap 202 wird durch die Festsetzungen des B-Plans Br 197 im nördlichen Bereich des Verkehrsknotens geringfügig geändert (verkehrliche Anbindung, Fußwegverbindung) sowie hinsichtlich seiner Aussagen zu den Vorratsflächen für den ökologischen Ausgleich südlich des Verkehrsknotens "Am Gottesacker" näher konkretisiert.

Die relevanten informellen Planungsinstrumente (z. B. der Umweltplan, das Umweltqualitätszielkonzept zur Freiraumentwicklung o.ä.) sprechen dem Geltungsbereich des Bebauungsplans weder eine landschafts-, freiraumplanerische oder erholungsrelevante Bedeutung noch ein entsprechendes besonderes Entwicklungspotenzial zu. Lediglich dem im Geltungsbereich verlaufenden Rütligraben, der im Umweltbericht als naturfernes Fließgewässer und Schmutzwasserlauf bezeichnet wird, wird eine Bedeutung für die Wiederherstellung der Funktionen des natürlichen Wasserhaushaltes sowie die Eignung für Ausgleichsmaßnahmen zugestanden.

Die Analyse der **räumlichen Ausgangssituation** hat für den Geltungsbereich gezeigt, dass dieser wesentlich durch die verkehrsbedingten Auswirkungen – wie Verlärmung und Verinselung durch B 1, B 236 und den Knoten Gottesacker – geprägt wird.

Folgende **Wirkungen** des Vorhabens **auf die Schutzgüter** wurden ermittelt:

- keine Beeinträchtigungen der Schutzgüter Kultur- und sonstigen Sachgüter: Es sind keine schutzwürdigen Kultur- und Sachgüter vorhanden.
- keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Orts- und Landschaftsbild: Die derzeit

brachliegende Fläche befindet sich unmittelbar nördlich der B 1 in der Übergangszone vom Außenbereich zur gebauten Stadt. Aufgrund dieser exponierten Lage sowie dem engen räumlichen Zusammenhang mit dem unmittelbar südlich der B 1 gelegenen architektonisch anspruchsvollen ADAC-Gebäude werden an die künftige Hochbauarchitektur im Bebauungsplangebiet besondere Gestaltungsansprüche gestellt. Der Bebauungsplan wurde daher im Laufe des Verfahrens stetig weiterentwickelt und gestalterisch (z. B. durch die Festsetzung umfangreicher Eingrünungsmaßnahmen) optimiert. Eine besondere Bedeutung kam hierbei zwei Gestaltungswerkstätten zu (April und Oktober 2005). Die architektonischen Qualitäten werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

- geringe Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere: Durch die bauliche Entwicklung werden ca. 3 ha Wiesen und Hochstaudenfluren in Anspruch genommen. Flächen und Objekte mit Schutzkategorien nach BNatSchG, Biotopkataster der LÖBF, Stadtbiotopkartierung oder landesweitem Biotopverbund sind nicht betroffen.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft / Klima: Die Klimaanalyse für die Stadt Dortmund enthält keine Planungshinweise, die eine Bebauung der Fläche des Geltungsbereiches ausschließen. Aus lufthygienischer Sicht ist die Planung bezogen auf die bestehenden Beurteilungswerte zu den Luftschadstoffen NO_2, Benzol und PM10 bei Einhaltung der in der lufthygienischen Stellungnahme genannten Vorgaben für die Raumbelüftung lt. Fachgutachter nicht abzulehnen.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser: Die Fläche des Geltungsbereiches spielt für die Grundwasserregeneration keine bedeutsame Rolle. Aufgrund der geringen Durchlässigkeit in der wasserungesättigten Bodenzone empfiehlt der Fachgutachter, von einer Versickerung von Niederschlagswasser im Sinne des § 51a Landeswassergesetz abzusehen. Um dennoch die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu minimieren, wird ein Entwässerungskonzept empfohlen, welches in erster Linie die gedrosselte Ableitung der anfallenden Niederschlagsabflüsse berücksichtigt.

  Der Rütligraben ist durch das Vorhaben nur insofern betroffen, als er von der geplanten Fußwegeverbindung, die den Park-and-ride-Platz 'Gottesacker' mit dem nördlich der Lärmschutzwand gelegenen Fußweg verbinden soll, gequert werden muss.

- keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch: Der Schutz vor Lärmemissionen der A 40 wird für die Anwohner der Rütlistraße durch die Stellung der Baukörper, die Verlängerung des Lärmschutzwalles nach Osten sowie die Errichtung von Lärmschutzwänden gewährleistet. Der Schutz der Anwohner vor Gewerbelärm wird durch eine zusätzliche Lärmschutzwand nördlich der Autohäuser sowie Auflagen zum Betriebsablauf (Schließen der Werkstore) sichergestellt. Zum Schutz der sich in den Autohäusern aufhaltenden Menschen wurden im Bebauungsplan sowohl konkrete Vorgaben zur Belüftung als auch zum Schallschutz der Gebäude textlich festgesetzt. Diese Vorgaben sind im Zuge der Bauausführung zu beachten.

  Neben den genannten Lärmbelastungen ist eine geringfügige Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldqualität durch den Fortfall der als Spielwiese genutzten ehemaligen Sportfläche gegeben. Wegeverbindungen bleiben jedoch erhalten. Die Freiraumversorgung des Stadtbezirks ist auch nach der Freirauminanspruchnahme durch das Vorhaben als gut einzustufen.

- erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden: Die Funktionen des Bodens gehen auf einer Fläche von ca. 2,8 ha verloren.

Entsprechend der Ziele und Grundsätze der Eingriffsregelung sind gemäß § 1a BauGB i.V.m. § 19 BNatSchG vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der

Schutzgüter zu vermeiden bzw. im Falle unvermeidbarer Beeinträchtigungen zu vermindern oder auszugleichen. Der Vermeidung ist generell Vorrang vor dem Ausgleich einzuräumen. Aufgrund der Bebauungsdichte sowie der für eine Regenwasserversickerung nicht geeigneten Bodenverhältnisse sind vermeidende bzw. mindernde Maßnahmen zum Schutz des Naturhaushaltes im Bereich des Geltungsbereiches des B-Plans nicht möglich. Die Beeinträchtigungen für die Anwohner (Schutzgut Mensch) wurden insofern gemindert, als im Zuge des Bebauungsplanverfahrens sowohl technische als auch gestalterische Optimierungen erfolgten. Hierzu gehörten insbesondere das Heranrücken der Bebauung an die B 1 / A 40, wodurch der Abstand zwischen Wohnbebauung und Autozentrum erheblich vergrößert wurde, sowie ein differenziertes Begrünungskonzept zur **Eingliederung** der Maßnahme in das Umfeld.

Da auf den Grundstücken der Autohäuser keine Flächen zur Umsetzung von **Ausgleichsmaßnahmen** zur Verfügung stehen, können die Eingriffe in den Naturhaushalt nicht auf den Grundstücken des Vorhabens selbst umgesetzt werden. Aus diesem Grunde wurden dem Eingriff – unter Wahrung eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs – Ausgleichsflächen im unmittelbaren Umfeld zugeordnet und der Geltungsbereich des Bebauungsplanes dementsprechend erweitert. Die ausgewählten Flächen im Schürener Feld (Gemarkung Schüren, Flur 1, Flurstück 1201 - teilweise -), die derzeit ackerbaulich genutzt werden (HA0), sollen in extensives Grünland (magere Blühwiese – EE5) umgewandelt werden. Die aufgrund des Vorhabens zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes können durch die vorgesehenen Maßnahmen auf den Ausgleichsflächen vollständig kompensiert werden, insbesondere auch deshalb, weil ökologisch wertvolle und für das Freiraumsystem bedeutsame Flächen durch das Vorhaben nicht betroffen sind.

Als Monitoring-Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden im Umweltbericht zum einen die Durchführung von Schallmessungen zum Schutz der Wohnbebauung vor Gewerbelärm sowie zum anderen eine Umsetzungskontrolle der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen gefordert. Weitere konkrete Monitoring-Maßnahmen sind nicht ersichtlich.

8.2 Altlasten

Die Übersichtskarte der Stadt Dortmund über bekannte und vermutete Altstandorte und Altablagerungen (Stand: Dezember 2000) enthält für den Bebauungsplanbereich keine Verdachtsfläche.

Im Februar 2005 sind für das Plangebiet Baugrunduntersuchungen durchgeführt worden. Die durchgeführten Rammkernsondierungen ergaben hinsichtlich etwaiger Bodenverunreinigungen unauffällige Ergebnisse[4].

8.3 Methangasaustritte

Seit 1991 kam es an mehreren Stellen im Stadtgebiet zu Austritten von Methangas an der Tagesoberfläche. Solche Austritte können durch natürliche (z.B. geologische Verwerfungen, Brüche etc.) und anthropogene (z.B. Bohrungen und Geländeschnitte etc.) Wegsamkeiten begünstigt werden. Das Plangebiet liegt in der Zone 1. Dies bedeutet, dass Methangasaustritte wenig wahrscheinlich sind. Dieser Hinweis ist in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

[4] zusammenfassende Beschreibung der Untersuchergebnisse der Rammkernsondierungen, durchgeführt durch die BRG Beratungsgesellschaft, Fröndenberg, in: Regenwasserbewirtschaftung, Teil 1: Konzeptentwurf , Koster & Kremke, Ingenieurgesellschaft für Umwelttechnik, Wasser- und Abfallwirtschaft, Lünener Straße 211, 59174 Kamen, März 2005

8.4 Lärmschutz

Nach §1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen unter anderem insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Das heißt auch, dass zu prüfen ist, ob ein Baugebiet entsprechend seiner Schutzbedürftigkeit ausreichend vor Immissionen geschützt ist bzw. angrenzende Gebiete nicht von Emissionen, die vom Plangebiet ausgehen, über Immissionsrichtwerte hinaus belastet werden.

Das Planungskonzept sieht vor, dass die Baukörper des Autozentrums mit ergänzenden Maßnahmen die Sicherung des Lärmschutzes vor Verkehrslärm, ausgehend von dem Neubau der A 40, für die Anlieger an der Rütlistraße übernehmen sollen. Die aufgestellte schalltechnische Untersuchung sollte klären, ob die abschirmende Wirkung dieses Lärmschutzes den Anforderungen der Planfeststellung zum Neubau der A 40 unter Beachtung der 16. BImSchV (Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche) entspricht.

Weiterhin galt es zu prüfen, welche Auswirkungen die öffentliche Verkehrsfläche innerhalb des Planungsgebietes auf die anliegenden Wohngebiete hat.

Die von den Betrieben des Autozentrums ausgehenden Emissionen sollen, wenn die Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht eingehalten werden, durch entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen unmittelbar an der nördlichen Grundstücksgrenze abgeschirmt werden.

Zur Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse innerhalb des festgesetzten Sondergebietes waren die höchstzulässigen Lärmbelastungen in Form von festzusetzenden Lärmpegelbereichen zu ermitteln.

Zu diesen Fragestellungen wurde vom Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge eine schalltechnische Untersuchung gem. DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau – durchgeführt.

Schutz vor Verkehrslärm – B 1/ A 40[5]

Der notwendige aktive Lärmschutz der Wohnbebauung Rütlistraße, der im Zusammenhang mit dem Neubau der A 40 als 6 m hoher Lärmschutzwall umgesetzt werden soll, soll innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durch aktive bauliche Schallschutzmaßnahmen ersetzt werden.

Dies macht u. a. die Anordnung von Lärmschutzwänden zwischen den Autohäusern notwendig, um für die Wohnhäuser im direkten Einflussbereich der Lücken zwischen den Gebäuden die bislang ermittelte Lärmbelastung nicht weitergehend zu erhöhen. Diese Zielvorgabe ist erreicht, wenn die Wände, die 18 m von der Front der Autohäuser in nördliche Richtung abgerückt sind, eine Gesamthöhe von mindestens 7,0 m aufweisen. Durchfahrtsöffnungen in den Lärmschutzwänden in den Abmessungen von 3x3 Metern sind in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und daher zulässig.

Die westliche Flanke des Autozentrums ist für einen ausreichenden Lärmschutz, d.h. Lückenschluss zum bereits vorhandenen Lärmschutzwall im Bereich der Anschlussstelle B 236 mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu ergänzen. Es ist vorgesehen, aus dem bereits vorhandenen Lärmschutzwall auf einer Länge von ca. 55 m

[5] Der detaillierten schalltechnischen Berechnung liegt das Ausbreitungsmodell der schalltechnischen Untersuchung zum Neubau der A 40 zu Grunde. Der Bebauungsplan Br 197 – Autozentrum nördlich Stadtkrone Ost – wird in dieses Ausbreitungsmodell integriert. Die Verkehrsmengen und -zusammensetzungen im Zuge der A 40 wurden der schalltechnischen Untersuchung zum Neubau der A 40 – Planfeststellung – entnommen.

(ausgehend von der vorhandenen Fußwegeverbindung) eine Lärmschutzwand in östlicher Richtung weiterzuführen. Ausgehend vom westlichen Beginn der Lärmschutzwand muss eine Höhe von 6 Metern in einer Länge von 20 Metern eingehalten werden. Danach reicht bis zum Abschluss der Lärmschutzwand eine Höhe von 4 Metern aus. Am Bauvorhaben selbst wird der Flankenschutz durch das Gebäude sichergestellt. So wird am westlichen Rand des westlichen Autohauses ein Parkhaus geplant, das mindestens 7 m hoch sein muss. In dem zum Bebauungsplan gehörenden städtebaulichen Vertrag ist eine entsprechende Verpflichtung zum Bau des Parkhauses enthalten.

Im Bereich der östlichen Flanke ist die Anordnung einer Lärmschutzwand notwendig, die 37 m von der Front der Autohäuser in nördlicher Richtung abgerückt ist und eine Gesamthöhe von 7,0 m aufweist. Eine Durchfahrtsöffnung in der Lärmschutzwand in einer Abmessung von 6x4,5 Metern ist in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und daher zulässig.

Für den Fall, dass für das mittlere Baufenster kein Investor gefunden wird, ist zwischen dem westlichen und östlichen Autohaus eine durchgängige Lärmschutzwand zu errichten. Die Höhe dieser Lärmschutzwand beträgt in der Fluchtlinie der festgesetzten Lärmschutzwände zwingend 11,0 m. Diese Ersatzmaßnahme sowie der Realisierungszeitpunkt wird vertraglich mit dem Vorhabenträger im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages vereinbart. Vorgesehen ist eine Umsetzung der Gesamtmaßnahme (Autohäuser incl. Lärmschutz oder Lärmschutzwand) bis Ende 2008.

Schutz vor Verkehrslärm – südliche öffentliche Erschließung

Auf Grundlage der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung[6] ermittelten Werte ergibt sich eine maximal zu erwartende Lärmbelastung – Beurteilungspegel – von max. 40 dB(A) tags. Der Immissionsgrenzwert, der für reine und allgemeine Wohngebiete mit 59 dB(A) tags gemäß 16.BImSchV zu berücksichtigen ist, wird somit eingehalten.

Schutz vor Gewerbelärm

An der nördlichen Grenze des Plangebietes zwischen dem festgesetzten Sondergebiet und dem Fuß- und Radweg am Rütligraben ist es notwendig, Maßnahmen zum Schutz der reinen Wohnbebauung an der Rütlistraße zu errichten. Unter Berücksichtigung der von Parkplätzen, Serviceplätzen und LKW-Anlieferungen ausgehenden Emissionen wurde im weiteren Fortgang der schalltechnischen Untersuchung untersucht, ob ein aktiver Lärmschutz in Gestalt einer Lärmschutzwand erforderlich ist oder ob zur Vermeidung von potenziellen Immissionskonflikten die Anordnung eines Sichtschutzes (z.B. eine Hecke) genügt. Der Gutachter empfiehlt die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einem Abschluss in einer Höhe von 132 m ü. N.N.. Dies entspricht einer Höhe von 3 m gemessen von der festgesetzten Geländeoberkante des Autozentrums von 129 m ü. N.N.. Die Lärmschutzwand wird im Bebauungsplanentwurf als aktive Lärmschutzmaßnahme festgesetzt. Darüber hinaus werden in dem zum Bebauungsplan gehörenden städtebaulichen Vertrag die künftigen Betreiber der Autohäuser verpflichtet, die Werkstatttore geschlossen zu halten. Nur zum Ein- und Ausfahren dürfen diese geöffnet werden. Durch diese vertragliche Vereinbarung wird in Verbindung mit der 3 Meter hohen Lärmschutzwand sichergestellt, dass das reine Wohngebiet an der Rütlistraße und die angrenzenden Bereiche ausreichend vor den Gewerbelärmemissionen geschützt werden. In den Bebauungsplan wurde ein entsprechender Hinweis für das Baugenehmigungsverfahren aufgenommen.

[6] Verkehrsuntersuchung zum geplanten Autozentrum an der B 1/A 40 in Dortmund, Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH, Nederhoffstr. 23, 44137 Dortmund, Mai 2005

Alternativ zur dargestellten vertraglichen Verpflichtung (Schließen der Werkstatttore) könnte im Bebauungsplan ausschließlich eine zwingende Höhe der Lärmschutzwand von 5,5 Metern festgesetzt werden. Diese Lösungsmöglichkeit ist sowohl aus städtebaulichen als auch wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt worden. Durch eine 5,5 Meter hohe Lärmschutzwand würde der aufzuwertende Grünzug optisch eingeengt und deutlich verschattet werden. Eine solche Erhöhung der Lärmschutzwand würde zudem Mehrkosten von rund 180.000 € (bisher veranschlagte Baukosten für eine drei Meter hohe Lärmschutzwand ca. 220.000 €) bedeuten. Dieser finanzielle Mehraufwand steht in keinem vertretbaren Verhältnis zu dem auch durch weniger aufwändige Maßnahmen zu erzielenden Schutzzweck. Das Schließen der Werkstatttore ist mit den künftigen Betreibern abgestimmt worden und stellt nach deren Einschätzung eine übliche Maßnahme im Rahmen der Betriebsabläufe dar.

Betriebliche nächtliche Aktivitäten (insbesondere Nachtanlieferung und Werkstattbetrieb) sind nicht zulässig. Dies betrifft insbesondere die genannte Nachtanlieferung, deren Verträglichkeit mit der angrenzenden Wohnbebauung durch das vorliegende Lärmgutachten nicht nachgewiesen wird und somit ausgeschlossen ist.

Zur Gewährleistung der geplanten fußläufigen Wegeverbindung (siehe Kapitel 7.2) zwischen dem Park and Ride - Parkplatz „Am Gottesacker“ und den Autohäusern sind innerhalb der Lärmschutzwände zwei Durchgänge (3 m breit) mit Schallschleusen vorgesehen. Diese weisen eine Tiefe von 2 Metern auf, um für Fußgänger mit Kinderwagen und Radfahrern eine ausreichende Durchgängigkeit zu gewährleisten.

Schutz vor Verkehrslärm im festgesetzten Sondergebiet

Für die geplanten Bauvorhaben wurden die zu erwartenden Lärmbelastungen an den im Bebauungsplanvorentwurf festgesetzten Baugrenzen und Baulinien ermittelt. Die Lärmbelastungen betragen auf der B 1 / A 40 zugewandten Seite maximal 75 dB(A) tags / 70 dB(A) nachts und an den seitlichen Fassaden 70 dB(A) tags / 65 dB(A) nachts. Der im Bebauungsplan festzusetzende Lärmpegelbereich ist demnach gemäß DIN 4109 – Tabelle 8 – mit Lärmpegelbereich VI bzw. Lärmpegelbereich V zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich ein erforderliches resultierendes Bauschalldämm-Maß des Außenbauteiles für Büroräume oder ähnliches von $R'_{w,\,res}$ 45 bzw. 40 dB(A).

8.5 Schutz vor Luftschadstoffen

Die Grenzwerte des 22. Bundes-Immissionsschutzgesetzes/Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) sind mit dem Ziel festgelegt worden, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Die Einhaltung der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird in Bereichen überwacht, in denen sich Menschen über einen Zeitraum aufhalten, der mit dem Mittelungszeitraum des betreffenden Grenzwertes vergleichbar ist.

Im Gegensatz zu den Prüfwerten der 23. BImSchV werden in der 22. BImSchV verbindliche Grenzwerte angegeben. Im Vergleich zu den bislang gültigen Regelungen wurden die Grenzwerte erheblich „verschärft“. Daher erlaubt der Gesetzgeber in der Zeit von 2000 bis 2005 (bzgl. Partikel) bzw. 2010 (bzgl. Benzol und NO_2) gewisse Grenzwertüberschreitungen (Toleranzmargen), die jedoch von Jahr zu Jahr geringer werden.

Das Gutachterbüro Dr. A. Lohmeyer aus Karlsruhe stellte in seinem Luftschadstoffgutachten für den Neubau der A 40 in Tunnellage in Dortmund-Mitte vom Februar

2002, in dem auch der Bereich des vorliegenden Bebauungsplangebietes betrachtet wird, die möglichen Immissionssituationen wie Nullprognose (ohne Maßnahmen) und die Planprognose mit dem Tunnel anschaulich dar. Basierend auf diesen Ergebnissen beschreibt das Gutachterbüro Lohmeyer in seiner fachlichen Stellungnahme vom 29.04.2005[7] und deren Ergänzung vom 01.07.2005[8] die zu erwartenden lufthygienischen Verhältnisse im Bereich des Bebauungsplangebietes:

Die Luftschadstoffberechnungen wurden mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM durchgeführt, um insbesondere die Gebäude- und Hindernisumströmungen zu berücksichtigen. Für den betrachteten Nullfall wurde an der B 1 im Bebauungsplangebiet Br 197 keine Bebauung angesetzt, im Planfall ebenfalls nicht - aber ein Lärmschutzbauwerk entlang der B 1. Das bewirkt, dass für den Planzustand im Bebauungsplangebiet und den nördlich anschließenden Bereichen geringere Luftschadstoffbelastungen gegenüber dem Nullfall berechnet wurden. Weiterhin ist für den Rückgriff auf die Ergebnisse des Gutachtens zu berücksichtigen, dass sich in jüngerer Zeit die fachspezifischen Datengrundlagen geändert haben, auf die in dieser Stellungnahme eingegangen wird. Das betrifft für den Kfz-Verkehr Erhöhungen der NO_x- Freisetzungen und Verringerungen der Benzol- und Partikelfreisetzungen, wobei die Verringerung der Partikel insbesondere durch aktualisierte Ansätze der nicht motorbedingten Anteile bewirkt wird.

Aufgrund des hohen Verkehrs auf der B 1 (über 100 000 Kfz pro Tag und einem LKW-Anteil über 15 %) sind die intensivsten Luftschadstoffbelastungen in deren Nahbereich vorzufinden. Bis in einen Abstand von ca. 40 m nördlich der B 1 wurden NO_2-Immissionen bis 40 µg/m_3 berechnet (Lohmeyer, 1639/2002[9]*);* mit aktualisierten Daten sind bis in einen Abstand von ca. 60 m der B 1 NO_2-Immissionen bis 40 µg/m^3 zu erwarten. Der ab dem Jahr 2010 geltende Grenzwert von 40 µg/m^3 wird im südlichen Bereich der geplanten Gebäude überschritten; an der bestehenden Bebauung an der Rütlistraße sind keine Konflikte mit den Beurteilungswerten zu erwarten.

Die verkehrsbedingte Benzolbelastung durch die B 1 ist auch im Bebauungsplangebiet unter 2.5 µg/m^3 zu erwarten und als geringe bis mittlere Belastung zu bezeichnen.

Für die PM10-Immissionen ist gegenüber der ersten Untersuchung einerseits die anzusetzende Hintergrundbelastung von 24 µg/m^3 auf 27 µg/m^3 entsprechend den Darstellungen im genannten aktualisierten Luftschadstoffgutachten und aktuellen Messdaten zu erhöhen, andererseits sind deutlich geringere verkehrsbedingte Partikelemissionen anzusetzen, so dass ab einem Abstand von ca. 60 m der B 1 im Bebauungsplangebiet weniger als 29 µg/m^3 Feinstaubbelastungen, ab einem Abstand von ca. 10 m der B 1 weniger als 40 µg/m^3 zu erwarten sind. Damit wird der PM10-Grenzwert von 40 µg/m^3 im Bebauungsplangebiet nicht überschritten und der PM10-Grenzwert der Kurzzeitbelastung wird ab ca. 60 m Abstand nicht mehr überschritten. Für PM10 ist in der 22. BImSchV auch ein 24-Stunden-Grenzwert von 50 µg/m^3 definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Basierend auf vielfältigen Datenauswertungen kann angesetzt werden, dass bei

[7] Fachliche Stellungnahme zum Bebauungsplan Br 197 „Autozentrum nördlich Stadtkrone Ost“ in Dortmund zu lufthygienischen Belangen, Ingenieurbüro Lohmeyer, An der Roßweide 3, 76229 Karlsruhe, 29.04.2005

[8] Ergänzung zur Fachlichen Stellungnahme zum Bebauungsplan Br 197 „Autozentrum nördlich Stadtkrone Ost“ in Dortmund zu lufthygienischen Belangen, Ingenieurbüro Lohmeyer, An der Roßweide 3, 76229 Karlsruhe, 01.07.2005

[9] Luftschadstoffgutachten für den Neubau der A 40 in Tunnellage in Dortmund-Mitte. Ingenieurbüro Lohmeyer, An der Roßweide 3, 76229 Karlsruhe, 2004.

Einhaltung des Schwellenwertes von 29 µg PM10/m^3 (Jahresmittelwert) auch der PM10-Kurzzeitbelastungswert eingehalten wird.

Der zusätzliche Kfz-Verkehr zum geplanten Autohaus wird mit ca. 450 Fahrzeugbewegungen pro Tag angegeben. Diese geringe Verkehrsmenge und die damit verbundenen Schadstofffreisetzungen sind im Plangebiet gegenüber den Beiträgen der B 1 von untergeordneter Bedeutung und werden sich nicht auf die Luftschadstoffbelastungen in benachbarten Wohngebieten auswirken.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Planung aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen ist. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Belüftung von Aufenthaltsräumen nicht im Bereich der südlichen Fassaden und bis zur Hälfte der Gebäudetiefe bzw. der dargestellten Baufenster zur B 1 erfolgen darf.

Aufgrund dieser Aussagen und der prognostizierten Belastungswerte mit den zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen der 22. BImSchV – vor allem für die so genannte Nullprognose ohne Tunnel – werden für die im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichneten Bereiche vorsorglich besondere Einschränkungen formuliert und festgesetzt. In den gekennzeichneten Baugebieten sind bei allen zukünftigen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten im geplanten Sondergebiet aufgrund der besonderen Luftschadstoffbelastungen gemäß der 22. BImSchV für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Immissionsminderung zu treffen. Die Gebäude sind mit einer Frischluftversorgung von der B 1 abgewandten Gebäudeseite auszustatten.

Nach § 31 Abs. 1 BauGB ist eine Ausnahme von der Festsetzung des § 3 Abs. 2 der textlichen Festsetzung möglich, wenn im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfverfahrens im Einzelfall gutachterlich die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV nachgewiesen wird oder andere Maßnahmen den gleichen Schutz erreichen wie die im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahme.

9 Ver- und Entsorgung

9.1 Versorgung

Die Versorgung des Autozentrums mit Gas- Strom und Wasser erfordert die Verlegung neuer Leitungen. Sie wurde mit den Versorgungsträgern abgestimmt, ist aus technischer Sicht möglich und kann daher als gesichert gelten. Die telekommunikationstechnische Versorgung des Plangebietes erfordert einen Anschluss an die bestehende Anlage im Westen des Plangebietes. Die Lage der Leitungstrassen in nicht öffentlicher Fläche wird mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der Deutschen Telekom AG festgesetzt (siehe Kapitel 10, Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte).

9.2 Entwässerung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein mit dem Staatlichen Umweltamt Hagen abgestimmter Konzeptentwurf zur Regenwasserbewirtschaftung erstellt[10]. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass der Boden in der Gesamtbetrachtung nur wenig versickerungsfähig ist. Wegen der geringen Durchlässigkeit in der wasserungesättigten Bodenzone wird eine Versickerung von Niederschlagswasser im Sinne des § 51a Landeswassergesetz nicht empfohlen. Für das Plangebiet ist daher unter Berücksichtigung des maximal zulässigen

[10] Regenwasserbewirtschaftung, Teil 1: Konzeptentwurf, Koster&Kremke, Ingenieurgesellschaft für Umwelttechnik, Wasser- und Abfallwirtschaft, Lünener Straße 211, 59174 Kamen, März 2005

Drosselabflusses in der Höhe von 150 l/s ein Entwässerungskonzept für das Regenwasser gewählt worden, das in erster Linie die gedrosselte Ableitung der anfallenden Niederschlagsabflüsse vorsieht.

Unter Berücksichtigung der Aussage des Gutachters und der beabsichtigten nahezu vollständigen Versiegelung der Sondergebietsflächen erfolgt die Entwässerung des geplanten Baugebiets im Trennsystem in die vorhandene Vorflut des städtischen Mischwasserkanals, der in der westlich angrenzenden Grünfläche in Süd-Nord-Richtung verläuft. Da die Einleitungsmenge auf 150 l/s begrenzt ist, wird der geplante Kanal als Stauraumkanal ausgebildet.

10 Flächen für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im Bereich der Sondergebiete werden Flächen festgesetzt, die mit den Symbolen Kreis A, B, C und D gekennzeichnet und mit folgenden Rechten belastet werden können:

Die mit **A** gekennzeichnete Fläche am westlichen Rand des Plangebietes kann mit einem Leitungsrecht zugunsten der DEW (Dortmunder Energie und Wasser AG) belastet werden. Innerhalb dieser Flächen befinden sich eine Gashochdruckleitung incl. Infokabel, eine Wasserleitung und Kabel der Hochspannungsebene.

Die Fläche westlich der Autohäuser kann mit einem Gehrecht, als **B** gekennzeichnet, für die Allgemeinheit belastet werden, um auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs und den aus Richtung Stadtkrone-Ost Kommenden eine ebenerdige Erreichbarkeit des Autozentrums sicherstellen zu können. Außerdem kann diese Trasse für die Unterbringung von Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG gesichert werden.

Die mit **C** gekennzeichneten Flächen sichern die fußläufige Erreichbarkeit des Autozentrums vom vorhandenen Fußweg entlang des Rütligrabens.

Die mit **D** gekennzeichnete Fläche am westlichen Rand des Plangebietes sichern die Trasse von einem weiteren Infokabel, das von der DEW (Dortmunder Energie und Wasser AG) betrieben wird. Außerdem wird hier die Trasse und Lage einer Telekommunikationsanlage der Deutschen Telekom AG gesichert.

11 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Das Plangebiet liegt in einer archäologischen Verdachtsfläche, in der im Kreuzungsbereich von der B 1 und B 236 in den 40er und 60er Jahren des 20. Jahrhunderts Siedlungsspuren der Jungsteinzeit entdeckt worden sind. Um Klarheit über das Vorhandensein und/oder den Erhaltungszustand von Bodendenkmälern im Planbereich zu erhalten, wurden Schürfschnitte angelegt und archäologisch begutachtet. Es wurden keine Bodendenkmäler gefunden. Da es jedoch nicht auszuschließen ist, dass bei weiteren Bodeneingriffen auf den noch unbebauten Flächen Bodendenkmäler entdeckt werden, wird für diesen Fall im Bebauungsplan über einen entsprechenden Hinweis vorsorglich auf die Melde- und Sicherungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz NW hingewiesen.

12 Bergbau

Das Plangebiet liegt über dem Bergwerksfeld „Vorwärts“ sowie über einem inzwischen verloschenen Bergwerksfeld. Gegenwärtig noch nachwirkungsrelevanter Bergbau hat im Bereich der Planfläche nicht stattgefunden. Entsprechende Kennzeichnungen oder Hinweise im Plan sind somit entbehrlich.

13 Kosten

Der Gemeinde entstehen keine Kosten, da die Vorhabenträgerin alle Kosten übernimmt.

14 Flächenbilanz

Sonstiges Sondergebiet	2,62 ha	39,5 %
Verkehrsfläche*	1,44 ha	21,75 %
Fläche für Lärmschutz	0,05 ha	0,75 %
Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	2,51 ha	38 %
Gesamtfläche	**6,62 ha**	**100 %**

*davon:	Straßenverkehrsfläche	5209 m²
	Fuß- und Radweg am Rütligraben	1722 m²
	Boulevard	1192 m²
	Verkehrsgrün	2515 m²
	Verkehrsgrün Rütligraben	3777 m²

Dortmund, den 06.12.2005

O s t h o l t
(Leiter des Stadtplanungsamtes)