BEGRÜNDUNG

ZUR
ÄNDERUNG Nr. 10 DES BEBAUUNGSPLANES

Ev 105

- Maienweg -

1. AUSFERTIGUNG



B E G R Ü N D U N G

zur

Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes

Ev 105 - Maienweg -

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

1. Änderungsbereich

2. Anlaß der Bebauungsplan-Änderung

3. Ziele und Zwecke der Bebauungsplan-Änderung

4. Inhalt der Änderung

5. Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

6. Umweltbelange
6.1 Altlasten
6.2 Lärmschutz
6.3 Bergschadenssicherung

7. Erschließung
7.1 Innere Erschließung
7.2 Äußere Erschließung
7.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

8. Ver- und Entsorgung

9. Denkmalschutz

10. Bodenordnende Maßnahmen

11. Entschädigung

12. Kosten

Anlage
Schalltechnische Untersuchung

...

1. Änderungsbereich

Der Änderungsbereich umfaßt im Stadtbezirk Eving - Ortsteil Brechten – ein Gebiet zwischen den Grundstücken Maienweg 23 und 29 im Norden und den Grundstücken Am Gulloh 32 und 34 im Süden.

2. Anlaß der Bebauungsplan-Änderung

Der seit dem 13.05.1966 rechtsverbindliche Bebauungsplan Ev 105 - Maienweg – setzt u.a. für den Änderungsbereich WR II 0.4 und 0.7 fest. Für die sehr tiefen, zur damaligen Zeit bereits bebauten Grundstücke (überwiegend Straßenrandbebauung) wurden parallel zu den Straßenbegrenzungslinien blockumfassende Baugrenzen festgesetzt.

Zwischen den Grundstücken Maienweg 23 und Maienweg 29 erfolgte die Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche nach Süden, die in die Straße „Am Gulloh" münden sollte. Diese Verkehrsfläche wurde nicht ausgebaut und ist in der ehemals geplanten Funktion als Verbindungsstraße zwischen „Maienweg" und „Am Gulloh" aus verkehrsrelevanten Gründen nicht mehr notwendig. Stattdessen wird eine weniger aufwendige Erschließungsstraße jedoch im gleichen Trassenverlauf als Stichstraße festgesetzt. Die Umplanung der Straße (Fazit: Reduzierung der Ausbaukosten und des Versiegelungsgrades) geht einher mit den akuten Bauwünschen verschiedener Anlieger. Durch die Änderungen bzw. Ergänzungen des Bebauungsplanes werden die Grundzüge der Planung nicht berührt, so daß ein vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt werden kann.

3. Ziele und Zwecke der Bebauungsplan-Änderung

Die grundsätzlichen Ziele des bisherigen Bebauungsplanes bleiben weiterhin erhalten. Art und Maß der baulichen Nutzung orientieren sich am vorgeprägten Ortsbild und der städtebaulichen Situation. Die Verdichtung vorhandener Wohnbauflächen entspricht dem Gebot des sparsamen Umganges mit Grund und Boden und verhindert weitere Eingriffe in ökologisch wertvolle Freiräume. Der vormals geplante Straßenquerschnitt von 10,0 m als Verbindungsstraße ist aus aktueller, verkehrlicher Sicht nicht mehr erforderlich. Daher soll nun eine Mischverkehrsfläche mit einem Straßenquerschnitt von 5,50 m mit Wendeanlage erstellt werden.

Im Änderungsbereich soll entsprechend der vorher genannten Absichten und Ziele eine kleine Wohnanlage mit ca. 7 bis 10 Wohneinheiten realisiert werden.

4. Inhalt der Änderung

Durch die beschriebenen Planungsabsichten ergeben sich im einzelnen folgende Änderungen:

- Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung (Allgemeines Wohngebiet - WA -, Grundflächenzahl 0,4, Geschossflächenzahl 0,8)

...

- Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse (max. II)
- Festsetzung der Bauweise (Einzel- und Doppelhäuser)
- Festsetzung der Dachform (Satteldach 35° - 45°)
- Festsetzung der Firsthöhe - 11,0 m
- Änderung der überbaubaren Grundstücksflächen (Baugrenzen)
- Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Mischverkehrsfläche).

Die kleine Wohnanlage soll durch eine Mischverkehrsfläche, angebunden an den Maienweg, erschlossen werden. Geplant sind ca. 7 bis 10 Wohneinheiten in Form von Einzel- bzw. Doppelhäusern in maximal 2-geschossiger Bebauung, die sich in Art und Maß der baulichen Nutzung an dem Ortsbild orientieren bzw. sich der bestehenden Bauweise anpassen. Um eine optimale Ausnutzung bei einer 2-geschossigen Bebauung zu gewährleisten, wird eine Geschossflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Diese entspricht den bisherigen Festsetzungen des ursprünglichen Bebauungsplanes, der unter Berücksichtigung der seinerzeit gültigen Baunutzungsverordnung von 1962 als Geschossflächenzahl die damalige Obergrenze von 0,7 vorsah. Als Dachform wird das Satteldach festgesetzt mit einer Dachneigung zwischen 35 und 45 Grad, so daß durch entsprechenden Ausbau zusätzlicher Wohnraum ermöglicht wird.

5. Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

Nach § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen.

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 8 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und des § 4 Abs. 1 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW) sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffes ist zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichspflicht) - § 8 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 4 Abs. 4 LG NW.

Sind aufgrund der Aufstellung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Anwendung des Vermeidungsgebotes sowie der Verpflichtung zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) in der Abwägung nach § 1 des BauGB zu entscheiden (§ 8 a BNatSchG).

...

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Ev 105 sieht parallel zu den Straßenbegrenzungslinien blockumfassend Baugrenzen vor, so daß die gesamten Innenbereiche schon immer als überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt waren.

Im ursprünglichen Bebauungsplan ist bezogen auf den Änderungsbereich als Maß der baulichen Nutzung - ebenso wie jetzt im Änderungsplan - eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Durch die Änderung Nr. 10 erfolgt kein Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere keine Erhöhung des bisher vorgesehenen Versiegelungsgrades.

6. Umweltbelange

6.1 Altlasten

Der Änderungsbereich ist im Detailplan - Maßstab 1 : 5 000 - der Stadt Dortmund über Altstandorte/Altablagerungen und sonstige Bodenbelastungsflächen nicht gekennzeichnet. Weitere Erkenntnisse über Bodenverunreinigungen liegen dem Umweltamt der Stadt Dortmund derzeit nicht vor.

6.2 Lärmschutz

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Der Änderungsbereich wird durch den Verkehrslärm der Evinger Straße (B 54) einschließlich des Schienenlärms der Stadtbahnlinie U 45 belastet. Bei den Straßen „Am Gulloh“ und „Maienweg“ handelt es sich um Anliegerstraßen, deren Lärmauswirkungen nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Aufgrund einer Verkehrszählung vom 19.01.1995 wurde für die 10. Änderung eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Fazit ist, daß die 10. Änderung des Bebauungsplanes Ev 105 – Maienweg – keine Lärmschutzmaßnahmen sowohl in aktiver als auch in passiver Weise notwendig macht. Die schalltechnische Untersuchung ist der Begründung als Anlage beigefügt.

6.3 Bergschadenssicherung

Der gesamte Planbereich war Abbaugebiet der Dortmunder Bergbau AG. Der ursprüngliche Bebauungsplan beinhaltet deshalb den Hinweis, dass bauliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Dieser Hinweis wurde in den Änderungsplan aufgenommen.

...

7. Erschließung

7.1 Innere Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt durch die geplante Mischverkehrsfläche als Stichstraße vom Maienweg ausgehend. Im Einmündungsbereich erfolgt eine Aufpflasterung zur visuellen Trennung zwischen Straßenfläche (Separationsprinzip) und Mischverkehrsfläche.

Aufgrund der relativ geringen Fahrzeugbewegungen (nur Anliegerverkehr) ist ein Ausbau nach dem vormals geplanten Separationsprinzip entbehrlich.

7.2 Äußere Erschließung

Der Änderungsbereich ist wie die umgebende Bebauung durch die Straßen „Am Gulloh", „Maienweg" sowie die Evinger Straße (B 54) gut an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen.

7.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Haltestelle der Straßenbahn (U 45) befindet sich ca. 200 m vom Änderungsbereich entfernt (Anbindung Richtung Brambauer und Innenstadt), so daß ein guter ÖPNV-Anschluss gegeben ist.

8. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Änderungsgebietes mit Gas, Wasser und elektrischer Energie wird durch die zuständigen Versorgungsträger, die Entsorgung durch die zuständigen Entsorgungsträger sichergestellt.

9. Denkmalschutz

Denkmalpflegerische Belange werden im Änderungsbereich nicht berührt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird durch einen entsprechenden Hinweis im Änderungsplan auf die Melde- und Sicherungspflicht hingewiesen.

10. Bodenordnende Maßnahmen

Die Grundstücke sollen möglichst auf freiwilliger Basis den im Änderungsplan vorgesehenen Nutzungen zugeführt werden; andernfalls ist nach Teil IV (Umlegung, Grenzregelung), bzw. Teil V (Enteignung) des Baugesetzbuches zu verfahren.

...

11. **Entschädigung**

Durch die beabsichtigte Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes Ev 105 werden keine Entschädigungsansprüche im Sinne des § 40 Abs. 1 Baugesetzbuch ausgelöst.

12. **Kosten**

Durch die Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes Ev 105 – Maienweg – fallen folgende überschläglich ermittelte Kosten an:

		Anteil der Stadt:
Grunderwerb und Ausbau Verkehrsflächen	255 000,00 DM	
./. 90 % Erschließungsbeiträge	129 500,00 DM	
	25 500,00 DM	*25 500,00 DM
Kanalbaukosten	150 000,00 DM	150 000,00 DM
Gesamtkosten		**175 500,00 DM**

*Dieser städtische Anteil entfällt bei Abschluß eines Erschließungsvertrages.

13.

Die Anlage „Schalltechnische Untersuchung“ zur Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes Ev 105 ist Bestandteil der Begründung.

Dortmund, den 16.02.00

Wilde
Städt. Baudirektor

...

Anlage

Schalltechnische Untersuchung

zur

Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes Ev 105

- Maienweg -

1. Vorbemerkung/Aufgabenstellung

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.
Der Änderungsbereich wird durch den Verkehrslärm der Evinger Straße (B 54) einschließlich des Schienenlärms der Stadtbahnlinie U 45 belastet. Bei den Straßen Am Gulloh und Maienweg handelt es sich um Anliegerstraßen, deren Lärmauswirkungen nur von untergeordneter Bedeutung sind.
Aus diesem Grunde wurde allein die Lärmauswirkung (Schallimmission) der Evinger Straße untersucht.

2. Beurteilungsgrundlagen

Die schalltechnische Untersuchung (bei freier Schallausbreitung) wurde unter Berücksichtigung folgender Erlasse, Normen und Richtlinien erstellt:

1) Planungserlaß des Landes Nordrhein-Westfalen vom 08.07.1982

2) DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987 "Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren"

3) Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987 "Schallschutz im Städtebau - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung"

4) Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 16.07.1968 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 137 vom 26.07.1968)

5) VDI 2714, Ausgabe Januar 1988 "Schallausbreitung im Freien"

6) VDI 2719, Ausgabe August 1987 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen"

7) Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 - Ausgabe 1990

8) Richtlinien zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03 - Ausgabe 1990.

...

Nach den Vorschriften der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" sind folgende Orientierungswerte zu beachten:

für allgemeines Wohngebiet (WA)	55/45 dB(A) tags/nachts

Für die Beurteilung ist tags der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr, nachts der Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr zugrundezulegen.

3. Verkehrslärm

3.1 Straßen

Die Geräuschemissionen von Straßen werden durch den Emissionspegel (Mittelungspegel) für die Tag- und Nachtzeit im 25 m-Abstand von dem nahen äußeren Fahrstreifen der nächstgelegenen Richtungsfahrbahn beschrieben. Dabei werden berücksichtigt:

- das maßgebende stündliche Verkehrsaufkommen (tags/nachts),
- der prozentuale Lkw-Anteil über 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht (tags/nachts),
- die zulässige Höchstgeschwindigkeit
- die Straßenoberfläche,
- evtl. Steigungen von mehr als 5 %.

Die letzte für den Abschnitt Am Gulloh/Maienweg der Evinger Straße vorliegende Verkehrszählung vom 19.01.1995 hat ergeben, dass dort ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 16 269 Kfz vorliegt bei einem Lkw-Anteil von tags 7 % und nachts 4 %.

Die Verkehrsbelastungsprognose für das Jahr 2000 hat für den Abschnitt der Evinger Straße einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 15 250 Kfz bei einem Lkw-Anteil von ebenfalls tags 7 % und nachts 4 % ermittelt. Bis zum Jahr 2010 werden nur geringe Veränderungen erwartet.

Da die Diagnosewerte nach der Verkehrszählung 1995 höher liegen als die Verkehrsprognosen für das Jahr 2000, sind für die schalltechnische Beurteilung die Diagnosewerte zugrundegelegt worden.

...

Verkehrslärmbelastung ohne Schutzmaßnahmen (Gebäude):

Ausgehend von der Diagnosebelastung ergeben sich nach den Vorschriften der DIN 18005 und den Richtlinien für Lärmschutz an den Straßen (RLS 90) aufgrund der Verkehrsbelastung in einem Abstand von 25,00 m von Mitte Straße folgende Emissionspegel:

DTV	=	16 269 Kfz/24 h
PT	=	7 %
PN	=	4 %
Lm, E, t	=	66 dB(A)
Lm, E, n	=	59 dB(A).

Bei diesen Werten wurden entsprechende Aufschläge bis max. 3 dB(A) berücksichtigt, da es sich bei der Straßeneinmündung Evinger Straße/Am Gulloh um eine signalgeregelte Einmündung handelt.

Der Änderungsbereich liegt mindestens etwa 200 m von der Evinger Straße entfernt; dort ergibt sich folgender Emissionspegel:

Lm, E, t	=	53 dB(A)
Lm, E, n	=	46 dB(A).

3.2 Schienenverkehr

Das zu untersuchende Plangebiet wird von der Stadtbahnstrecke U 45 tangiert.

Der diesbezügliche Schienenverkehrslärm liegt erheblich unter dem Straßenverkehrslärm der Evinger Straße. Er ist damit nicht maßgeblich und bedarf keiner weiteren detaillierten Untersuchung.

4. Zusammenfassende Schlußbetrachtung

Die unter Punkt 2 genannten Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm werden nur im Nachtwert um lediglich 1 dB(A) (Lm, E, n = 46 dB(A)) überschritten. Da diese Erhöhung von 1 dB(A) vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen wird, sind keine Maßnahmen, die sowohl den aktiven als auch passiven Schallschutz betreffen, notwendig.

DTV	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (Kfz/24 h)
dB(A)	=	Schallpegel
T	=	Tagwert
N	=	Nachtwert
P	=	Lkw-Anteil
Lm, E	=	Emissionspegel