BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN

Ev 135

- Scharfes Eck -

1. AUSFERTIGUNG



B E G R Ü N D U N G

zum

Bebauungsplan Ev 135 - Scharfes Eck -

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

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes

3. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

4. Erläuterungen zum Bebauungsplan-Inhalt

4.1 Verkehrliche Erschließung/Verkehrskonzept

4.1.1 Allgemeines

4.1.2 Neukonzeption der Haltestelle Brechten (Linie U 45 und Bus)

4.1.3 Neukonzeption der T-Mündung Evinger Straße (B 54)/ Brambauerstraße (L 511) als Kreisverkehrsplatz

4.1.4 Neukonzeption der Evinger Straße, der Brambauerstraße und der Luerwaldstraße

4.1.5 Neukonzeption der Anlagen für den ruhenden Verkehr

4.1.6 Fuß- und Radwege

4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung/Stadtbild

4.3 Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen

4.4 Ver- und Entsorgung

4.5 Umweltbelange

4.5.1 Lärmbelastung und Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen

4.5.2 Luftbelastung

4.5.3 Bodenbelastung (Altlasten)

5. Denkmalschutz und Denkmalpflege

6. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

7. Kosten

8. Entschädigung

Anlage
Grünordnungsplan mit Pflanzenliste

B E G R Ü N D U N G

zum

Bebauungsplan Ev 135 - Scharfes Eck -

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Ev 135 - Scharfes Eck - erfaßt im Stadtbezirk Eving, Ortsteil Brechten, die Verkehrsflächen der Evinger Straße mit dem Kreuzungsbereich Schiffhorst/Widumer Straße und den Einmündungsbereichen Luerwaldstraße und Brambauerstraße sowie der geplanten Wendeschleife im Bereich der jetzigen Zufahrt zur Brechtener Grundschule einschließlich der angrenzenden bebauten Grundstücke Brambauerstraße 4 - 12 und 1 - 7, Heitkampstraße 1, Evinger Straße 591 - 613 und 606 - 610, Luerwaldstraße 4, Widumer Straße 6 und Schiffhorst 214 - 226.

2. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Das nördliche Eingangstor der Stadt Dortmund, das sogenannte "Scharfe Eck" im Ortsteil Brechten, vermittelt durch weiträumig versiegelte Verkehrsflächen und aufgrund seiner querenden und ungeordneten Verkehrsbeziehungen einen städtebaulich negativen Eindruck. Verstärkt wird das negative Image des Ortsmittelpunktes durch den zumeist nicht geregelten ruhenden Verkehr auf privaten und öffentlichen Flächen. Im übrigen entspricht die heutige Knotenpunktsgeometrie nicht mehr den Grundsätzen einer sicheren Verkehrsführung. Die Behebung der vorgenannten Mißstände sowie die Konzeption eines Leitbildes, das dem Ortsmittelpunkt von Dortmund-Brechten gerecht wird, ist das Ziel des Bebauungsplanes Ev 135.

3. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Es ist notwendig, das derzeit unbefriedigende Nebeneinander von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr in Dortmund-Brechten am "Scharfen Eck" zu ordnen. Zum einen wird die Umgestaltung der T-Mündung Brambauerstraße/Evinger Straße zu einem Kreisverkehrsplatz Mittelpunkt und Stütze der Umgestaltung sein, zum anderen wird der Neubau des Haltepunktes der Stadtbahnlinie U 45 die neue städtebauliche Situation prägen. Die gesamte Neukonzeption, die zum größten Teil verkehrliche Maßnahmen beinhaltet, wird im Separationsprinzip (Trennung von Fahrbahn, Rad- und Fußweg) geplant.

Die einzelnen Nutzungen werden aus gestalterischen, aus Verkehrssicherheitsgründen sowie zur stadtökologischen Aufwertung des Ortsmittelpunktes durch Grünzonen deutlich voneinander getrennt.

Die Festsetzungen bezüglich Art und Maß der baulichen Nutzung orientieren sich weitgehend am Bestand und an den Entwicklungszielen für den Ortskern Brechten als Quartierszentrum, Siedlungsschwerpunkt 3. Stufe; sie sind aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt.

4. Erläuterungen zum Bebauungsplan-Inhalt

4.1 Verkehrliche Erschließung/Verkehrskonzept

4.1.1 Allgemeines

Wesentliches Ziel der Umgestaltung der Verkehrsanlage am Scharfen Eck ist die Entflechtung von Individualverkehr und Straßenbahn. Hauptkomponenten der Umgestaltung sind die Konzeption des zweigleisigen Ausbaues der Haltestelle Brechten mit neuer Gleisführung im Bereich der Brambauerstraße/Heitkampstraße sowie die Konzeption des Kreisverkehrsplatzes. Bedeutsam ist die Abhängigkeit der Schienenführung zum Kreisverkehr. Die bauliche Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes, der von sich aus einen störungsfreien Betrieb der Verkehrsmittel gewährleistet, ist einer Konzeption, die nur mittels Signalanlage funktioniert, grundsätzlich vorzuziehen.

Die neue Gleisführung am "Scharfen Eck" stellt sich wie folgt dar:
Von der nördlichen Seitenlage der Brambauerstraße aus in Höhe der Heitkampstraße Übergang in die südliche Seitenlage außerhalb der Fahrbahn, mit Rechtsbogen-Ausfahrt aus der Brambauerstraße in die Ausweiche bzw. in die Haltestelle Brechten in westlicher Seitenlage der Evinger Straße.

Der Vorteil dieser Linienführung ist durch folgende Fakten begründet:
Der unvermeidliche Fahrbahnseitenwechsel in der Brambauerstraße erfolgt außerhalb des Einflußbereiches der derzeitigen Signalanlage und des zukünftigen Kreisverkehrsplatzes in Höhe der Heitkampstraße.

Gegenseitige Behinderungen bei Rückstau, solange er im Rahmen bleibt, sind somit ausgeschlossen. Die signaltechnische Sicherung des Fahrbahnwechsels hat keinen Einfluß auf die Verkehrsabwicklung im vorstehend genannten Knoten. Der Abfluß aus dem Kreisverkehrsplatz in die Brambauerstraße kann ungehindert erfolgen.

Würde hingegen das Gleis aus Richtung Brambauerstraße in nördlicher Seitenlage bis kurz vor der Evinger Straße weitergeführt, um dann in die Haltestelle neben der Evinger Straße einzuschwenken - wie dies im Bebauungsplan-Vorentwurf zunächst vorgesehen war - ergäbe sich folgender Nachteil:
Um die Gleisüberquerung der Fahrbahn der Brambauerstraße von Kraftfahrzeugen freizuhalten, müßte in den Verkehrsfluß im Kreisverkehr signaltechnisch eingegriffen werden. Durch frühzeitiges Aufhalten des Kfz-Stromes von Norden müßte den Kraftfahrzeugen aus Richtung Brambauer das Überqueren der Gleisüberfahrt ermöglicht werden. Zugleich würde dadurch der Fahrzeugverkehr in die Brambauerstraße gestoppt. Durch diese Verkehrsregelung wäre ein wesentlicher Vorzug des Kreisverkehrsplatzes, nämlich die selbsttätige, kontinuierliche Verkehrsabwicklung ohne Signalregelung bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau zunichte gemacht. Gleichwohl könnten Rückstaus im Kreisverkehr und im Zulauf der Brambauerstraße mit den entsprechenden nachteiligen Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb nicht ausgeschlossen werden.

4.1.2 Neukonzeption der Haltestelle Brechten

Die neu konzipierte Stadtbahn-Haltestelle am Scharfen Eck mit einer Gesamtlänge von 60 m wird als zusätzliche "Ausweiche" (zweigleisig) geplant, abgestimmt auf den behindertengerechten Stadtbahn-B-Wagen-Typ.

Der Haltepunkt liegt 90 cm über Gleiskörperniveau, um das Ein- und Aussteigen auf gleicher Ebene zu gewährleisten. Der Bahnsteig - in Mittellage - ist jeweils durch Rampen mit dem Fußgängerbereich verbunden. Langfristig ist geplant, die Stadtbahnlinie U 45 vom Haltepunkt Brechten bis in die Dortmunder Innenstadt zweigleisig zu führen. Außerdem gestaltet sich durch die zusätzliche Ausweiche das Betriebskonzept günstiger, weil zukünftig auch die Fahrtaktfolge verdichtet werden kann. Der neue B-Wagen-Typ soll auch langfristig bis zur Endhaltestelle in Brambauer eingesetzt werden.

Die Bushaltestelle der Linie Dortmund-Brechten - Ortsteil Lünen-Buchenberg - Lünen-Alstedde ist im Rahmen der neuen Verkehrsanlage innerhalb der 6,00 m breiten und ca. 100 m langen Zufahrt zur Brechtener Grundschule geplant. Im Vorentwurf war die Bushaltestelle noch innerhalb des Kreisverkehrsplatzes vorgesehen. Die Ein- und Abfahrt der Busse hätte jedoch - wenn auch nur in geringem Maße - die Verkehrsabwicklung innerhalb des Kreises gehemmt. Die jetzige Lösung mit der im südlichen Bahnsteigkopf ausgewiesenen Busausfahrt in die B 54 (Busschleife) kann als optimal bezeichnet werden, da Bus und Bahn unmittelbar im Sinne des Verbundsystems miteinander verknüpft sind und der Kreisverkehrsplatz nicht durch zusätzliches Ein- und Ausfahren der Busse belastet wird.

4.1.3 Neukonzeption der T-Mündung Evinger Straße (B 54)/ Brambauerstraße (L 511) als Kreisverkehrsplatz

Im Zuge der Neukonzeption der Einmündung der Brambauerstraße in die Evinger Straße (Ortsmittelpunkt von Dortmund-Brechten) sind diverse Alternativen geplant und miteinander verglichen worden. Sowohl aus gestalterischen Gesichtspunkten (z. B. deutliche Markierung des Ortsmittelpunktes) als auch aus verkehrstechnischen Gründen wurde ein Kreisverkehrsplatz als neue Verkehrsanlage für die Einmündung gewählt. In Anlehnung an die Ergebnisse der aktuellen Forschungsarbeiten am Institut für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, in dem unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. W. Brilon seit Jahren umfangreiche Forschungsarbeiten zu Fragen der Gestaltung, Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit usw. von Kreisverkehrsplätzen durchgeführt werden, ist der Kreisverkehrsplatz am "Scharfen Eck" auf die "Einheit von Bau und Betrieb" konstruiert und berechnet worden. In diesem Sinne wird auch bezüglich der Neukonzeption der Straßen im Plangebiet (Evinger Straße und Brambauerstraße) und des Kreuzungsbereiches Widumer Straße/Schiffhorst/B 54 sowie aus Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsgründen im Kreisverkehr das Separationsprinzip (Trennung von Fahrbahn, Radweg und Fußgängerbereich) konsequent weitergeführt.

Um die Gastwirtschaft am Scharfen Eck (Evinger Straße 606) anliefern zu können, ist es notwendig, eine Ein- und Ausfahrt vorzusehen, die im südwestlichen Bereich in den Kreisverkehrsplatz mündet.

4.1.4 Neukonzeption der Evinger Straße, der Brambauerstraße und der Luerwaldstraße

Die Fahrbahnen der Evinger Straße (B 54) und der Brambauerstraße (L 511) werden, wie auch die Fahrbahnen im Kreisverkehrsplatz, zweispurig mit einer Fahrbahnbreite von je 3,50 m konzipiert.

Die Fahrbahnbreite ist abgestimmt auf die Aufnahmefähigkeit des gesamten Fahrverkehrs. Zugrundegelegt sind die prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen der Evinger Straße (13 000 Kfz/24 h) sowie der Brambauerstraße (7344 Kfz/24 h) in Abstimmung auf das gesamtstädtische Verkehrsnetz.

Der Kreuzungsbereich Evinger Straße/Widumer Straße/ Schiffhorst wird signaltechnisch geregelt; es sind getrennte Abbiegespuren geplant. Das im Plangebiet liegende Teilstück der Luerwaldstraße wird entgegen vergangener Planung (Grundlage: B-Plan Ev 113, der am 17.12.1990 vom Oberverwaltungsgericht Münster für nichtig erklärt wurde) an die B 54 angeschlossen (nur Rechtsabbieger möglich) und als Mischverkehrsfläche ausgebaut.

Auch das außerhalb des Planbereiches liegende Teilstück der Luerwaldstraße soll als Mischverkehrsfläche hergestellt werden. Damit würde nahtlos an die Mischverkehrsfläche innerhalb des alten Dorfkernes von Dortmund-Brechten angeschlossen, und die Einheit der Erschließungsanlage hätte somit durch die harmonische Gestaltung verbindende Funktion zu der angrenzenden Wohnbebauung des Dorfmittelpunktes.

4.1.5 Neukonzeption der Anlagen für den ruhenden Verkehr

Bei der Planung der zukünftigen Stellplätze ist besonders den Bereichen Rechnung getragen worden, für die ein erhöhter Parkdruck besteht. Die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Raum ist - vergleicht man Bestand und Neuplanung - nahezu gleich geblieben.

Erhöhter Parkdruck besteht vor allen Dingen unmittelbar am Kreisverkehrsplatz südlich des Einkaufs- und Dienstleistungsbereiches Brambauerstraße 1 - 7, im Bereich der Luerwaldstraße (Post, Bäckerei, Gastwirtschaft etc.) und in bedingtem Maße an der Brechtener Grundschule (durch schulische oder evtl. durch kulturelle oder sonstige außerschulische Veranstaltungen). Die Stellplätze nördlich der Brambauerstraße, südlich des kleinen Einkaufs- und Dienstleistungsbereiches werden als Gemeinschaftsstellplatzanlage festgesetzt, wobei eine Erweiterung um 9 Stellplätze gegenüber dem heutigen Zustand (27 Stellplätze) geplant wird. Diese Anlage wird durch eine 6,0 m breite separate Fahrspur mit Ein- und Ausfahrt erschlossen. Die Stellplatzanlage ist von der Brambauerstraße durch eine Grünanlage getrennt. Durch diese Trennung ist im Gegensatz zur heutigen Situation, in der die Kraftfahrzeuge unmittelbar nördlich der Brambauerstraße parken, ein Kollidieren mit dem fließenden Verkehr nicht mehr möglich.

Im Zuge der Neuplanung der Luerwaldstraße als Mischverkehrsfläche kann auch zukünftig im Einmündungsbereich zur B 54 geordnet geparkt werden. Die Stellplatzanlage im Anschluß an die private Zufahrt für den Häuserblock Evinger Straße 605 - 619 soll der Infrastruktur im Bereich Luerwaldstraße und Evinger Straße dienen (Post, Bäckerei, Gaststätte etc.). Die Situation im Einmündungsbereich der Luerwaldstraße/Evinger Straße ist z. Z. noch durch ungeordnetes Parken (auch auf Privatflächen) geprägt. Die v. g. Maßnahmen tragen auch dazu bei, in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrsplatzes geordnetes Parken zu ermöglichen, das letztendlich dem städtebaulichen Gesamtbild der Verkehrsanlage in Verbindung mit den übrigen Nutzungen zugute kommt.

Durch die Planung des neuen Haltepunktes der Stadtbahn-Linie U 45 (mit neuem behindertengerechten B-Wagen-Typ) müssen Flächen in Anspruch genommen werden, die gegenwärtig als versiegelte Flächen dem Eingangs- und Einfahrtsbereich der Brechtener Grundschule vorgelagert sind. Der Bereich wird z. T. für den Ausbau der Haltestelle selbst als auch für Pflanzmaßnahmen und für die Zufahrt zur Schule (Wendeschleife) benötigt. Dispositionsmöglichkeiten , um die benötigten Flächen des Haltepunktes lagemäßig an anderer Stelle in das Gesamtkonzept einbinden zu können, bestehen nicht, da die Evinger Straße mit der angrenzenden Straßenrandbebauung Fixpunkte sind, an denen sich die anderen geplanten Nutzungen orientieren müssen. Die gegenwärtig an dieser Stelle benötigten 9 Stellplätze für Schule und Kindergarten werden in Abstimmung mit dem Schulverwaltungsamt auf den Pausenhof westlich der geplanten Wendeschleife (außerhalb des Plangebietes) verlagert. Zufahrtsmöglichkeiten sind über die Wendeschleife im Bereich der jetzigen Zufahrt gegeben. Parken auf öffentlichen Flächen ist zukünftig aufgrund der vorher beschriebenen Nutzungsansprüche im Bereich des neu geplanten Haltepunktes nicht mehr möglich.

4.1.6 Fuß- und Radwege

Im Plangebiet sind Fuß- und Radwege nach dem Separationsprinzip für folgende Bereiche vorgesehen:

a) östlich der Evinger Straße zwischen Widumer Straße und Kreisverkehrsplatz,

b) im Kreisverkehrsplatz,

c) südlich der Brambauerstraße und

d) westlich der Evinger Straße zwischen der Straße Schiffhorst und dem Kreisverkehrsplatz, der Radweg hier allerdings nur von der Wendeschleife bis zur Einmündung Brambauerstraße.

   Die Radfahrer können von der Wendeschleife bis zur Straße Schiffhorst die Ortsfahrbahn zur Brechtener Grundschule benutzen.

An der Nordseite der Brambauerstraße löst sich sowohl der Fußweg als auch der Radweg hinter dem Kreisverkehrsplatz auf. Die Fußgänger können dann entweder den privaten Fußweg südlich des Einkaufs- und Dienstleistungsbereiches (Brambauerstraße 1 - 7, Evinger Straße 606) oder die Mischverkehrsfläche benutzen.

Radfahrer in Richtung Brambauer fädeln nach Verlassen des Kreisverkehrsplatzes entweder in die öffentliche Verkehrsfläche ein (Mischverkehrsfläche oder Fahrbahn der Brambauerstraße) oder benutzen nach einem Fahrbahnseitenwechsel den Radweg auf der Südseite der Brambauerstraße . Letzteres ist möglich, da hier der Radfahrverkehr in 2 Richtungen zugelassen wird. Zweirichtungsverkehr ist ebenfalls auf den Radwegen westlich und östlich der Evinger Straße möglich.

Die Fuß- und Radwege gewährleisten in Verbindung mit den Überwegen am Kreisverkehrsplatz und der signaltechnischen Regelung im Kreuzungsbereich Evinger Straße/Widumer Straße/Schiffhorst die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, ohne die reibungslose Verkehrsabwicklung im Kreisverkehrsplatz und die Leistungsfähigkeit des Knotens zu mindern. Die Radfahrer können sowohl in Richtung Brambauer und Lünen als auch in Richtung Dortmund verkehrssicher zu ihrem Ziel gelangen.

4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung/Stadtbild

Im Bebauungsplan Ev 135 ist die Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung im wesentlichen aus dem Bestand abgeleitet. Die Festsetzung der verschiedenen Baugebiete ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt; die festgesetzten Nutzungen unterstützen den Ortskern von Dortmund-Brechten als Quartierszentrum 3. Stufe. In Anlehnung an das Siedlungsgefüge im Plangebiet und außerhalb des Plangebietes sowie an die noch wahrnehmbare Struktur des alten Dorfkernes Brechtens wird als Dachform im Plangebiet SD = Satteldach festgesetzt. Eine Neubebauung bzw. eine Ergänzung vorhandener Häuser ist im Mischgebiet nördlich der Widumer Straße, östlich der Evinger Straße (B 54) als Straßenrandbebauung vorgesehen.

Obwohl die Evinger Straße als klassifizierte Straße (B 54) in diesem Bereich nicht als Ortsdurchfahrt gilt (sie ist hier als freie Strecke eingestuft), wurde mit dem zuständigen Landesstraßen- und Autobahnamt Bochum Einigung erzielt, die Baugrenze nicht - wie an freien Strecken vorgeschrieben - mindestens 20 m von der Straßenachse entfernt, sondern im vorliegenden Falle zur Unterstützung des Stadtbildes an der Straßenfront festzusetzen. Die Erschließung einer möglichen Neubebauung an der Evinger Straße ist nur über die vorhandenen Zufahrten der Häuser 591 und 595 möglich. Zusätzliches Ein- und Ausfahren würde auf der relativ stark befahrenen Bundesstraße die zügige Verkehrsabwicklung hemmen und evtl. mit dem fließenden Kfz- und Radfahrverkehr kollidieren. Aus diesem Grunde besteht zwischen den o. g. Gebäuden - die vorhandenen Zufahrten ausgenommen - ein Ein- und Ausfahrtverbot. Bei evtl. zukünftigen Teilungs-/Baugenehmigungen ist dafür Sorge zu tragen, daß eine Erschließung nur über die v. g. vorhandenen Zufahrten erfolgen kann und diese durch Eintragung einer entsprechenden Baulast oder grundbuchlichen Eintragung zu sichern ist.

Abweichungen bei der Festsetzung der Geschossigkeit sowie der Dachformen innerhalb des Bebauungsplanes Ev 135 gegenüber der gegenwärtigen Situation haben keine negativen Auswirkungen auf die jetzige Bebauung, da alle Objekte Bestandsschutz genießen.

Zur Realisierung des Kreisverkehrsplatzes ist es notwendig, die 5 Fertiggaragen, die sich auf dem Grundstück Gemarkung Brechten, Flur 2, Flurstück 657 befinden, auf die östliche Seite des gleichen Grundstückes umzusetzen. Durch die Umsetzung der Garagen und die Neuordnung der öffentlichen Stellplätze im Bereich der Luerwaldstraße wird eine einheitliche kompakte Park- und Stellplatzanlage erschaffen, die sich in das Stadtbild in der Nähe des Kreisverkehrsplatzes harmonisch integriert.

4.3 Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen

Die Umgestaltung der Schienenwege und Straßen im Bereich des Bebauungsplanes Ev 135 beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes nicht erheblich oder nicht nachhaltig. Ein Eingriff im Sinne von § 4 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG) vom 26.06.1980 in der derzeit gültigen Fassung liegt somit nicht vor.

Da jedoch im Bereich der neuen Gleisanlage auf der Evinger Straße vorhandene Gehölze entfernt werden müssen, war es notwendig, hierfür an anderer Stelle im Plangebiet neue Baumpflanzungen vorzusehen.

Die Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen resultieren vor allen Dingen aus der Planung der Verkehrsanlagen im Separationsprinzip. Leitbild des Konzeptes ist es u. a., Bereiche, die die Verkehrsflächen untergliedern, zur ökologischen und städtebaulichen Aufwertung zu nutzen.

Gehölzpflanzungen entlang der Straßenbahn mindern deren störende Einflüsse, der Staub wird durch das Blattwerk gefiltert, die Luftbewegung des Fahrtwindes wird abgeschwächt, und der Lärm wird im Hinblick auf die Wahrnehmung des Menschen nicht mehr so intensiv empfunden. Östlich der Straßenbahntrasse wird eine dichte Strauchbepflanzung festgesetzt. Damit wird neben den o. g. Zielen auch eine Untergliederung des breiten Straßenraumes bewirkt. In Augenhöhe der Passanten wird der Raum optisch durch die Bepflanzung begrenzt und bleibt so überschaubar. Westlich der Gleisanlagen wird eine Baumreihe mit bodendeckender Unterpflanzung festgesetzt. Diese trennt die Schienen von Fußgängerbereichen, verbessert das Ortsbild und erhöht so auch die Aufenthaltsqualität für Passanten.

Die Gleiskörper der Straßenbahn werden - die Überfahrten ausgenommen - mit Schotterrasen angelegt. Diese Maßnahme mindert die Staubaufwirbelung, fördert die Speicherung und Verdunstung des Niederschlagwassers, hemmt die Schallreflektion und vermittelt ansprechende Gestaltung im Gegensatz zu Schotter oder Asphalt.

Die Baumpflanzungen entlang der Evinger Straße haben nicht nur die Aufgabe, die aufgrund der Planung des Haltepunktes der Stadtbahn entfallenen Bäume zu ersetzen, sondern sie sollen auch auf den neuen Verkehrsplatz hinführen. Die innerhalb des Kreisverkehrsplatzes vorgesehene Baumpflanzung betont die zentrale Bedeutung des Ortsmittelpunktes am "Scharfen Eck". Als weit sichtbares Merkmal soll sie die Verkehrsteilnehmer zum langsamen Fahren anleiten, sowohl im Einfahrtsbereich als auch im Kreisverkehr selbst. Ergänzende Unterpflanzungen verringern die Blendwirkung des Kfz-Verkehrs innerhalb des Kreises. Pflanzungen an der Peripherie des Kreisverkehrsplatzes dienen der Einfassung und Abgrenzung zu den fußläufigen Bereichen.

Als Baumart ist die Winterlinde - Tilia cordata - "Greenspire" in der Mindestpflanzqualität mit einem Stammumfang von 0,18 - 0,20 m gemessen in 1,00 m Höhe über Erdboden und einer Mindesthöhe von 4,50 m vorgesehen. Die Winterlinde ist als "Straßenbaum" gut geeignet; sie hat die hinreichende Widerstandskraft bezüglich der Bedingungen des städtischen Standortes. Der Baum hat einen gleichmäßigen Kronenaufbau und ist schnittverträglich. Als heimisches Gehölz fügt er sich in die Nahrungskette heimischer Tiere ein und bietet Lebensgrundlage für zahlreiche Arten. Die gesamten Standorte der neu zu pflanzenden Bäume sind so gewählt, daß die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen nicht beeinträchtigt werden.

Die beschriebenen Anpflanzungen und deren Erhalt sind im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) und b) BauGB festgesetzt. Die einzelnen Maßnahmen und Standorte sind dem Grünordnungsplan mit Pflanzenliste zu entnehmen (siehe Anlage).

4.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver-und Entsorgung des Plangebietes wird durch die Konzeption der neuen Verkehrsanlage nicht beeinträchtigt. Im Hinblick auf die zukünftig mögliche neue Bebauung an der Straßenfront der Evinger Straße, nördlich Widumer Straße, sind diese Vorhaben problemlos an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz anzuschließen.

Nach dem Abfallwirtschaftskonzept sind für das Plangebiet 2 Containerstandorte für Altglas und Altpapier erforderlich. Die Entscheidung über die Standorte trifft nach der Hauptsatzung der Stadt Dortmund die Bezirksvertretung.

4.5 Umweltbelange

4.5.1 Lärmbelastung und Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen

Situationsbeschreibung

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Ev 135 ist durch die überlagernden Geräuschimmissionen des Individual- und öffentlichen Personennahverkehrs belastet. Der Lärm wirkt sich auf die an der Straßenfront stehenden Gebäude direkt aus. Die Hof- und Gartenbereiche werden, tlw. abgeschirmt durch die Häuser, die unmittelbar an der Lärmquelle (Straßenfront) stehen, nicht so stark belastet.

Ermittlung der zukünftigen Lärmbelastung

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen wurden die zukünftigen Geräuschimmissionen, die durch die Evinger Straße (B 54), die Brambauerstraße und die Stadtbahn (Linie U 45) verursacht werden, sowie die Immissionen, die durch den Kreisverkehrsplatz zu erwarten sind, ermittelt. Die Lärmimmissionen sind unter Zugrundelegung der Prognosewerte der Verkehrsbelastung der vorher genannten Straßen sowie der Anzahl der Fahrten der Stadtbahn Dortmund-Mitte/Brambauer und retour berechnet worden.

Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, daß die Lärmimmissionen im Planbereich über den geltenden Richtwerten liegen. Es werden Lärmimmissionswerte bis zu 71 dB(A) tags und bis zu 64 dB(A) nachts erreicht. Einzelheiten sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen. Aufgabe der Bauleitplanung ist es, dieses Problem des Straßenverkehrslärmes innerhalb der Grenzen eines Bebauungsplanes zu lösen. Der in § 50 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 15.03.1974 in der derzeit gültigen Fassung enthaltene Grundsatz der Trennung von schädlichen Umwelteinwirkungen und ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie sonstigen schutzbedürftigen Gebieten kann hier wegen der städtebaulichen Situation keine Berücksichtigung finden.

Die Anwendung aktiven Lärmschutzes im Bebauungsplan-Bereich, d. h. die Errichtung von Lärmschutzanlagen wie Lärmschutzwall oder -wand ist wegen der Straßenrandbebauung und des städtebaulichen Erscheinungsbildes sowie aus Gründen der Beibehaltung erforderlicher Freiräume (erhaltenswerte Grünbereiche und den bestehenden Wohnungen zugeordnete Freiräume) nicht vertretbar. Im gesamten Planbereich sind deshalb nur Maßnahmen des passiven Schallschutzes möglich, die durch textliche Festsetzungen gesichert werden.

Die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) vom Mai 1987 gibt Richtwerte für die lärmempfindlichen Nutzungen vor. Die für die Stadtplanung geltenden Orientierungswerte (allgemeines Wohngebiet - WA - 55 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts; Mischgebiet - MI - 60 dB(A) tags/ 50 dB(A) nachts) können aufgrund der bestehenden Straßen und ihrer bestehenden Vorbelastung erhöht werden.

Aufgrund der im Plangebiet vorhandenen erheblichen Lärmbelastung (Verkehrsmengen) ist die Zugrundelegung von erhöhten Immissionsgrenzwerten vertretbar. Zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch von der B 54 und Brambauerstraße ausgehende Verkehrsgeräusche sind im Planbereich für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten und bestehende Gebäude folgende Immissionsgrenzwerte zugrundegelegt worden:

in den festgesetzten WA-Gebieten	59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts,
in den festgesetzten MI-Gebieten	64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts.

Diese Immissionsgrenzwerte entsprechen den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 dargelegten Immissionsgrenzwerten.

Die Umgestaltung der vorhandenen T-Einmündung Brambauerstraße/Evinger Straße in einen Kreisverkehrsplatz ist in diesem Bereich eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne des § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung, da sich die Verkehrslärmsituation aufgrund der an die Häuser heranrückenden Verkehrsflächen und der neuen Verkehrsführung im Kreisverkehr um mindestens 3 dB(A) erhöht. Im einzelnen sind hiervon folgende Häuser betroffen:

Evinger Straße 601, 605, 606, 607 und 608

Brambauerstraße 1, 4 und 6.

Die Eigentümer dieser Häuser haben gem. § 42 Abs. 1 BImSchG gegen den Träger der Baulast für die Schallschutzmaßnahme Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Die Lärmschutzmaßnahmen sind im Bebauungsplan über textliche Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wie folgt festgesetzt:

Textliche Festsetzungen

1. Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

1.1 Schallschutz bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten

Im Plangebiet sind an den der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandten Gebäudefronten der Häuser bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung für Wohnungen bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Dabei dürfen Innengeräuschpegel in den Schlafräumen 30 dB(A) nachts und in den Wohnräumen 35 dB(A) tags, gemessen bei geschlossenen Fenstern und Außentüren, nicht überschritten werden. Sofern nicht durch Grundrißanordnung und Fassaden- bzw. Baukörpergestaltung die erforderlichen Pegel eingehalten werden können, sind Schallschutzfenster, ggf. mit notwendigen Schalldämmlüftern entsprechend der VDI-Richtlinie 2719 zu verwenden.

(1) In den mit dem Symbol (1) gekennzeichneten Baugebieten sind die durch einen Rasterstreifen gekennzeichneten dem Verkehrslärm (Evinger Straße/ Brambauerstraße) zugewandten Gebäudeseiten mit Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse III zu versehen. Folgende Gebäude sind betroffen:

Evinger Straße:	Haus Nr.: 591 - 601
	Haus Nr.: 605 - 608
Brambauerstraße:	Haus Nr.: 1
	Haus Nr.: 4 und 6.

Darüber hinaus ist bei Wohnbaumaßnahmen in den mit dem Symbol (1) und durch einen Rasterstreifen gekennzeichneten nicht überbauten Grundstücksteilen ebenfalls der Einbau von Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse III an den dem Verkehrslärm (Evinger Straße/Brambauerstraße/ Widumer Straße) zugewandten Gebäudeseiten vorzunehmen.

Ausnahmsweise ist auch der Einbau von Schallschutzfenstern einer niedrigeren Schallschutzklasse (VDI-Richtlinie 2719) zulässig, soweit vom Antragsteller nachgewiesen wird, daß der geforderte Schutzzweck - also die Einhaltung der angegebenen Mittelungspegel gewährleistet ist.

(2) In den mit dem Symbol (2) gekennzeichneten Baugebieten sind die dem Verkehrslärm (Evinger Straße/Brambauerstraße/Schiffhorst/Widumer Straße) zugewandten Gebäudeseiten mindestens mit Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse II zu versehen.

1.2 Schallschutz bei bestehenden Gebäuden

◇3◇ Für die mit dem Symbol ◇3◇ gekennzeichneten Gebäude besteht aufgrund der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - vom 20.06.1990) in unmittelbarer Nähe des neu geplanten Kreisverkehrsplatzes (hier definiert nach 16. BImSchV als "wesentliche Änderung") ein Anspruch auf Schallschutzfenster der Klasse III. Folgende Gebäude sind betroffen:

Evinger Straße:	Haus Nr.: 601, 605, 606, 607, 608
Brambauerstraße:	Haus Nr.: 1
	Haus Nr.: 4 und 6

T A B E L L E 1

Straße / Schiene	Verkehrsbelastung DTV (Kfz/24 h) Anzahl der Züge Tag	Nacht	Lkw-Anteil (% Tag/Nacht) Zuggattung V km/h	L m	Entfernung von der Straßenachse 25 m Tag	Nacht	(Immissionspegel (dB(A)) 10 m Tag	Nacht	15 m Tag	Nacht	20 m Tag	Nacht	30 m Tag	Nacht	37 m Tag	Nacht
Evinger Straße (B 54)	13 000		5,3		65,5	58,0							40	42	40	41
Brambauer-Straße	7 344		5,0		63,0	54,5										
Stadtbahn Do-Mitte Brambauer und retour	164	38	50	56	48 - 5 dB(A) Schienenbonus 43	49 - 5 dB(A) 44	48	49	46	47	44	45	42	43	40	41

DTV = durchschnittliche Verkehrsmenge (Kfz/24 h)
V = Geschwindigkeit Stadtbahn (km/h)
L = Länge Stadtbahn (m)
dB(A) = Schallpegel
Schienenbonus = Die Isophonen können jeweils im Mittelwert um 5 dB(A) über den Orientierungswerten liegen.

T A B E L L E 2

(Überlagerung) Straße/Schiene Straße/Straße im Bereich	(dB(A)) Straße Tag / Nacht	(dB(A)) Stadtbahn/ Straße Tag / Nacht	(dB(A)) Schallpegel-unterschied (Schallpegel-erhöhung)	(dB(A)) Überlagerung durch Lr 1 u. Lr 2 Tag / Nacht	(m) freie Schall-ausbreitung Tag 59dB(A)	Nacht 49dB(A)
Evinger Straße und Stadtbahn (nördlicher und östlicher Bereich)	65,5	40,0	25,5 (+0dB(A)	65,5	75	135
	58,0	41,0	17,0 (+0dB(A)	58		
Evinger Straße und Stadtbahn im west-lichen Bereich	65,5	48,0	17,5 (+0dB(A)	65,5	75	140
	58,0	49,0	9,0(+0,5dB(A	58,5		
Brambauerstraße Einmündung südlicher Bereich Evinger Straße	63,0	65,5	2,5 (+ 1dB(A)	66,5		
	54,5	58,0	3,5 (+1,5dB(A)	59,5		
Kreuzungsbereich (B 54) Stadtbahn und Brambauerstraße	66,5	46,0	20,5 (+0dB(A)	66,5	90	145
	59,5	47,0	12,5 (+0dB(A)	59,5		
Brambauerstraße nördlicher Bereich und Stadtbahn	63,0	42,0	21,0 (+0dB(A)	63,0	50	65
	54,5	43,0	11,5 (+0dB(A)	54,5		
Brambauerstraße und Stadtbahn im süd-lichen Bereich	63,0	44,0	19,0 (+0dB(A)	63,0	50	70
	54,5	45,0	9,5 (+0,5dB(A)	55,0		

Lr 1 u. Lr 2 = Beurteilungspegel

Tabelle 3

Festlegung von Schallschutzklassen nach VDI-Richtlinien 2719 im Bereich des Bebauungsplanes Ev 135			
diagnostizierte Schallpegel (Mittelungspegel) (dB(A))	zulässiger Innengeräuschpegel (dB(A))	erforderliche Schalldämmung (dB(A))	erforderliche Schallschutzklasse
Evinger Straße (B 54) Haus-Nr. 591 - 601 Haus-Nr. 605 - 608			
WA und MI Wohnräume (tags)			
71	35	36	3
WA und MI Schlafräume (nachts)			
63	30	33	3
WA und MI sonstige Aufenthaltsräume (tags)			
71	35	36	3
Brambauerstraße Haus-Nr. 1, 4 und 6			
WA und MI Wohnräume (tags)			
71	35	36	3
WA und MI Schlafräume (nachts)			
63	30	33	3
WA und MI sonstige Aufenthaltsräume (tags)			
71	35	36	3

4.5.2 Luftbelastung

Anhand der verfügbaren Luftbelastungsdaten läßt sich feststellen, daß im Planbereich die Belastungen durch Staubniederschlag, Schwefeldioxid, Blei und Cadmium im Staubniederschlag unter den zur Zeit geltenden Grenzwerten der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 27.02.1986 liegen und als relativ gering eingestuft werden können. Während der letzten Jahre sind die Belastungen zurückgegangen.

Die gemessenen Luftschadstoffwerte für Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe lagen in den letzten Jahren meist im mittleren Wertebereich.

Die durch den Straßenverkehr hervorgerufene Luftbelastung im Planbereich hebt sich nicht aus der übrigen Belastungsstruktur heraus.

Insgesamt kann festgestellt werden, daß die Luftbelastungssituation den Planvorstellungen des Bebauungsplanes Ev 135 nicht entgegensteht.

4.5.3 Bodenbelastung (Altlasten)

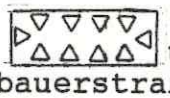
Der Übersichtsplan der Altstandorte und Altablagerungen enthält keinen Hinweis auf Bodenbelastungen innerhalb des Planbereiches.

Die systematische Erfassung von ehem. Tankstellenanlagen hat jedoch einen Hinweis für das Grundstück Brambauerstraße 1 - 5 ergeben. Dort lagern bzw. lagerten zwei 10 000 l Heizöl-Tanks. In Abstimmung mit dem Umweltamt ist im Bebauungsplan-Entwurf eine entsprechende Flächenkennzeichnung gem. § 9 Abs. 5 BauGB mit folgenden Hinweisen vorgenommen worden:

H I N W E I S E:

A Bezogen auf die Grundstücksfläche Brambauerstraße 1 - 5



In dem mit dem Symbol  umgrenzten Bereich des Grundstückes Brambauerstraße 1 - 5 haben gelagert bzw. lagern zwei 10 000 l-Tanks (Heizöl). Bodenverunreinigungen durch Mineralölprodukte sind durch Handhabungsverluste, Leckagen o. ä. nicht auszuschließen. In einem Baugenehmigungsverfahren bzw. bei sonstigen ober- und unterirdischen Vorhaben oder Eingriffen in den Untergrund (Bebauung, Abbruch, Entsiegelung, Nutzungsänderungen) ist daher eine gutachterliche Überprüfung der Boden-/Untergrundverhältnisse durch den Antragsteller vorzulegen. Der Untersuchungsaufwand wird vom Umweltamt der Stadt Dortmund vorgegeben.

Folgende Schutz-, Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen können möglicherweise von den zuständigen Fachbehörden gefordert werden:

- Maßnahmen zur Sicherung vor Ausgasungen,
- besondere Vorkehrungen bei der Fundamentierung,
- Bodenaustausch/Bodenabdeckungen,
- Grundwasseruntersuchungen.

Durch die evtl. erforderlich werdende ordnungsgemäße Entsorgung/Deponierung von kontaminiertem Boden können auf die Bauherren erhöhte Kosten zukommen.

Im übrigen wurde für den gesamten Bebauungsplan-Bereich folgender Hinweis aufgenommen:

B Bezogen auf den gesamten Planbereich

1 Sofern bei Erdarbeiten, Bodenbewegungen o. ä. Bodenverunreinigungen angetroffen werden, die nach Art, Beschaffenheit oder Menge gesundheits-, luft- oder wassergefährdend, explosibel oder brennbar sind, müssen diese gem. § 29 Abs. 4 und 5 Landesabfallgesetz NW in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.06.1988 (Gesetz- und Verordnungsblatt NW Bl. 250 ff.) in der derzeit gültigen Fassung in Verbindung mit § 2 Abs. 2 des Landesabfallgesetzes unverzüglich der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde beim Umweltamt der Stadt Dortmund angezeigt werden. In einem solchen Fall können die zuständigen Fachbehörden Schutz-, Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen fordern.

5. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Denkmalpflegerische Belange werden im Bebauungsplan-Bereich nicht berührt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird im Bebauungsplan ein entsprechender Hinweis über die Melde- und Sicherungspflicht aufgenommen.

6. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

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

7. **Kosten**

Überschlägig wurden folgende Kosten ermittelt:

	insgesamt	Anteil der Stadt DO
Straßenbaukosten (ohne Grunderwerbskosten)	ca. 7 300 000 DM	ca. 1 200 000 DM
Anteil des Bundes: ca. 2 500 000 DM		
Anteil der Stadtwerke DO: ca. 3 600 000 DM		
Grunderwerbskosten incl. Gebäudeentschädigungskosten	ca. 670 000 DM	ca. 200 000 DM
Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen an den bestehenden Gebäuden Evinger Straße 601, 605, 606, 607, 608 und Brambauerstraße 1, 4 und 6 nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 20.06.1990 (Verkehrslärmschutzverordnung)	ca. 100 000 DM	ca. 30 000 DM
	ca. 8 070 000 DM	ca. 1 430 000 DM

A N L A G E

Textliche Erläuterung - Pflanzenliste -

1. Befestigte Flächen

1. a) Fahrbahnen mit Schwarzdecke

1. b) Gehwege und Radwege mit Pflasterbelag;
Radwege sind durch andersfarbiges Material deutlich von Gehwegen und Fahrbahn abgrenzend gekennzeichnet

1. c) Stellplätze im gleichen Material wie Gehwege, jedoch als Rasenpflaster mit Rasenanteil von mind. 20 %

1. d) Gleiskörper mit Schotterrasen, in den Bereichen von Übergängen bzw. Überfahrten mit Pflasterdecke

2. Straßenbäume

- eine großkronige Leitbaumart
Tilia cordata
mit der Mindestanpflanzqualität von H 3 x v o. B.
18 - 20
Hochstamm, dreimal verschult, ohne Ballen mit einem Stammumfang von 18 - 20 cm, gemessen in 1,00 m über dem Erdboden
- Abstand der im Verband gepflanzten Bäume beträgt 5,00 - 8,00 m

3. Flächen mit bodendeckender Vegetation

- dichte Bepflanzung mit standortgerechten Stauden oder Gehölzen, die sich bis zu einer Höhe von max. 0,80 m entwickeln
- dauerhafte Erhaltung durch artspezifisch erforderliche Pflege

beispielhafte Pflanzliste:

- Hypericum calycinum	- Johanniskraut
- Hedera helix	- Efeu
- Symphoricarpos chenaultii	- Schneebeere
- Geranium macrorhizum	- Storchschnabel
- Pachysandra terminalis	- Schattengrün
- Potentilla fruticosa	- Fingerstrauch
- Cornus "Kelsey"	- Hartriegel
- Chaenomeles in Sorten	- Zierquitte
- Stephanandra incisa "Crispa"	- Kranzspiere

4. Flächen mit Strauchpflanzung

- dichte Bepflanzung mit standortgerechten Sträuchern
- Mindestanpflanzqualität 2 x v o. B. 60 - 100 (zwei mal verpflanzt; ohne Ballen; mit einer Höhe von 60-100 cm)
- Pflanzdichte 1 Stck/qm
- beispielhafte Pflanzliste:
  - Chaenomeles in Sorten - Zierquitte
  - Ribes alpinum - Alpenjohannisbeere
  - Pyracantha in Sorten - Feuerdorn
  - Ligustrum vulgare - Rainweide
  - Sorbus aucuparia - Eberesche
  - Carpinus betulus - Hainbuche

5. Geschnittene Hecke

5. a) vorhandene geschnittene Hecke ist in ihrer Struktur und Form dauerhaft zu erhalten

5. b) geschnittene Hecke ist anzupflanzen mit verschiedenen Arten der unten stehenden Liste und in Struktur und Form so zu entwickeln wie die anschließende vorhandene Hecke.
Die Höhe der Hecke soll 2,00 m nicht unterschreiten.
Die Gehölze sind in versetzter Doppelreihe mit einem Pflanzabstand von 0,50 m zu setzen. Die Mindestanpflanzqualität ist 2 x v o. B. 60 - 100

beispielhafte Artenliste:

- Acer campestre - Feldahorn
- Carpinus betulus - Hainbuche
- Lonicera xylosteum - Gemeine Heckenkirsche
- Ribes alpinum - Alpenjohannisbeere
- Ligustrum vulgare - Liguster
- Pyracantha coccinea - Feuerdorn
- Symphoricarpos albus - Schneebeere

8. **Entschädigung**

Für die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen entsteht ein Entschädigungsanspruch der Grundstückseigentümer nach Maßgabe des § 40 Abs. 1 Nr. 5 BauGB sowie ein Übernahmeanspruch nach Maßgabe des § 40 Abs. 2 Nr. 1 BauGB.

Dortmund, den 04. Jan. 1993

G l a s e r
Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 18.02.1993 beschlossen, diese Begründung nach § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches (BauGB) vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253) dem Bebauungsplan beizufügen.

Dortmund, 19.03.1993

Abteilungsleiter

1. Ausfertigung

Grünordnungsplan

zum Bebauungsplan Ev 135 -Scharfes Eck-

M.1:500

Anlage zur Begründung vom 4.1.1993

Textliche Erläuterung

1. Befestigte Flächen

1. a) Fahrbahnen mit Schwarzdecke

1. b) Gehwege und Radwege mit Pflasterbelag; Radwege sind durch andersfarbiges Material deutlich von Gehwegen und Fahrbahn abgrenzend gekennzeichnet

1. c) Stellplätze im gleichen Material wie Gehwege, jedoch als Rasenpflaster mit Rasenanteil von mind. 20 %

1. d) Gleiskörper mit Schotterrasen, in den Bereichen von Übergängen bzw. Überfahrten mit Pflasterdecke

2. Straßenbäume

- eine großkronige Leitbaumart
  Tilia cordata
  mit der Mindestanpflanzqualität von H 3 x v o. B. 18 - 20
  Hochstamm, dreimal verschult, ohne Ballen mit einem Stammumfang von 18 - 20 cm, gemessen in 1,00 m über dem Erdboden
- Abstand der im Verband gepflanzten Bäume beträgt 5,00 - 8,00 m

3. Flächen mit bodendeckender Vegetation

- dichte Bepflanzung mit standortgerechten Stauden oder Gehölzen, die sich bis zu einer Höhe von max. 0,80 m entwickeln
- dauerhafte Erhaltung durch artspezifisch erforderliche Pflege

beispielhafte Pflanzliste:

- Hypericum calycinum	- Johanniskraut
- Hedera helix	- Efeu
- Symphoricarpos chenaultii	- Schneebeere
- Geranium macrorhizum	- Storchschnabel
- Pachysandra terminalis	- Schattengrün
- Potentilla fruticosa	- Fingerstrauch
- Cornus "Kelsey"	- Hartriegel
- Chaenomeles in Sorten	- Zierquitte
- Stephanandra incisa "Crispa"	- Kranzspiere

4. Flächen mit Strauchpflanzung

- dichte Bepflanzung mit standortgerechten Sträuchern
- Mindestanpflanzqualität 2 x v o. B. 60 - 100 (zwei mal verpflanzt; ohne Ballen; mit einer Höhe von 60-100 cm)
- Pflanzdichte 1 Stck/qm
- beispielhafte Pflanzliste:

- Chaenomeles in Sorten	- Zierquitte
- Ribes alpinum	- Alpenjohannisbeere
- Pyracantha in Sorten	- Feuerdorn
- Ligustrum vulgare	- Rainweide
- Sorbus aucuparia	- Eberesche
- Carpinus betulus	- Hainbuche

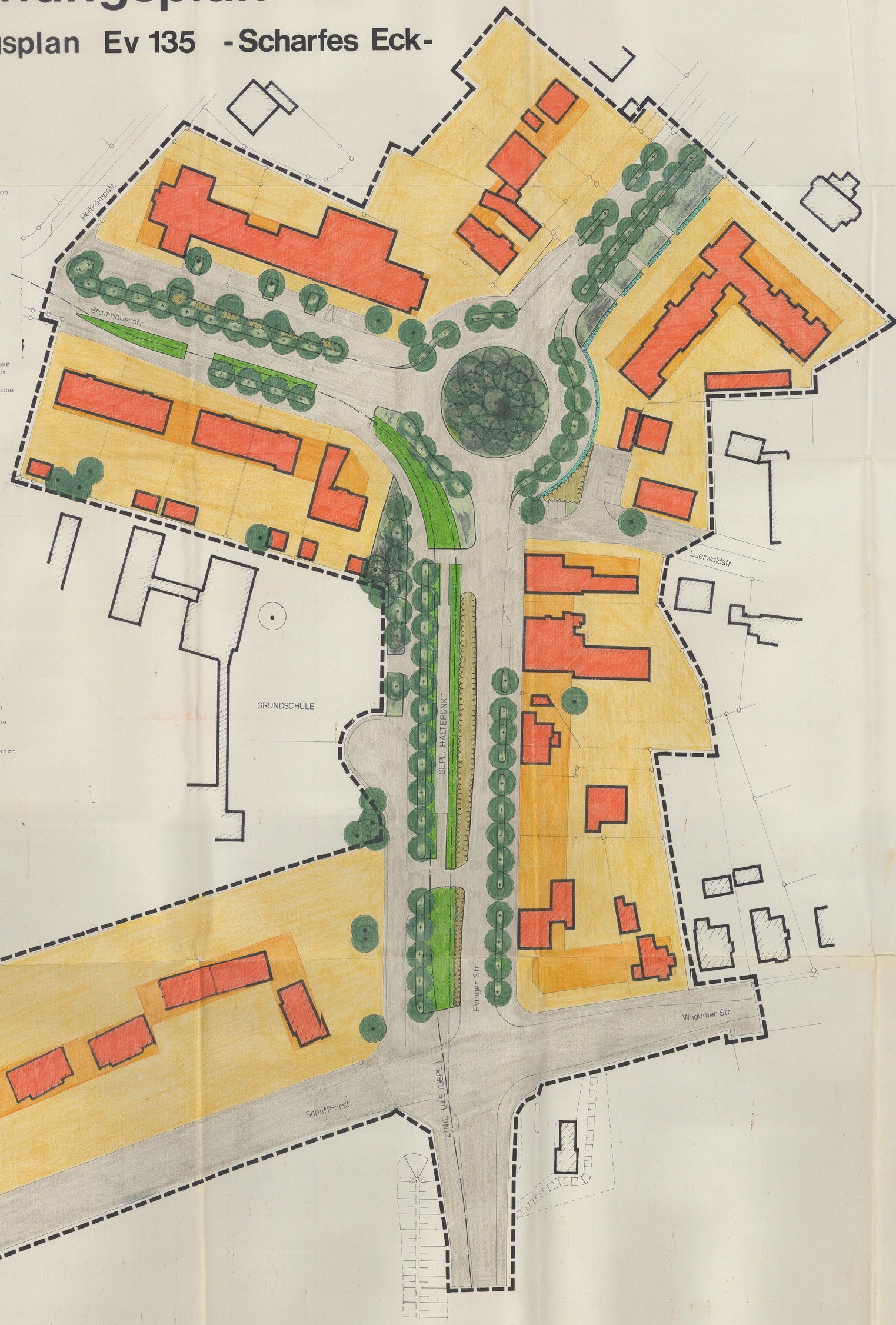
5. Geschnittene Hecke

5. a) vorhandene geschnittene Hecke ist in ihrer Struktur und Form dauerhaft zu erhalten

5. b) geschnittene Hecke ist anzupflanzen mit verschiedenen Arten der unten stehenden Liste und in Struktur und Form so zu entwickeln wie die anschließende vorhandene Hecke.
Die Höhe der Hecke soll 2,00 m nicht unterschreiten. Die Gehölze sind in versetzter Doppelreihe mit einen Pflanzabstand von 0,50 m zu setzen. Die Mindestanpflanzqualität ist 2 x v o. B. 60 - 100

beispielhafte Artenliste:

- Acer campestre	- Feldahorn
- Carpinus betulus	- Hainbuche
- Lonicera xylosteum	- Gemeine Heckenkirsche
- Ribes alpinum	- Alpenjohannisbeere
- Ligustrum vulgare	- Liguster
- Pyracantha coccinea	- Feuerdorn
- Symphoricarpos albus	- Schneebeere



LEGENDE

vorhanden	geplant	
		befestigte Flächen wie Fahrbahnen, Stellplätze und Gehwege siehe 1. a, 1. c
		Gleiskörper mit Schotterrasen siehe 1. d
		Straßenbäume siehe auch bei 2
		bodendeckende Vegetation siehe auch bei 3
		Strauchpflanzung siehe auch bei 4
		geschnittene Hecke s. 5.
		Gebäude
		überbaubare Fläche
		Planbereichsgrenze

STADT DORTMUND
STADTPLANUNGSAMT
ABTEILUNG 61/4

PROJEKT
Grünordnungsplan zum Bebauungsplan
Ev 135 -Scharfes Eck-

M. 1 : 500