Begründung

zum
Bebauungsplan Hö 251
PHOENIX West / Verkehrsknoten
Nortkirchenstraße

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Gliederung

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Gegenwärtige Situation

3. Bestehendes Planungsrecht

4. Anlass

5. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

6. Beschreibung der Planung

7. Entwässerung

8. Umweltprüfung
8.1 Umweltbericht
8.2 Anwendung der Eingriffsregelung
8.3 Ergebnis der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz
8.4 Anwendung der Bodenschutzklausel
8.5 Monitoringverfahren
8.6 Artenschutzrechtliche Prüfung

9. Weitere Umweltbelange
9.1 Altlasten / Methan
9.2 Bergbau
9.3 Lärmschutz
9.4 Lufthygiene
9.5 Luftzerlegungsanlage
9.6 Kampfmittel

10. Denkmalschutz

11. Kosten

12. Städtebauliche Zahlenwerte

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die nordöstliche Fahrbahn der Ruhrwaldstraße (B 54) auf einer Gesamtstrecke von ca. 360 m etwa zwischen dem Gebäude Nortkirchenstraße 105 und dem Nordrand der Brücke über den Straßenzug Nortkirchenstraße / Am Rombergpark, weiter entlang der südlichen Begrenzung des Grundstückes Nortkirchenstraße 111 (BMW) und deren östlicher Verlängerung einschließlich eines ca. 100 m langen Teilstückes der Konrad-Adenauer-Allee in einer Breite von 30 m sowie entlang der westlichen Grenze des Flurstücks 925, Gemarkung Hacheney, Flur 4 der Nordseite der Nortkirchenstraße und in Höhe des Gebäudes Nortkirchenstraße 105 rechtwinklig zur Ruhrwaldstraße abknickend in Dortmund-Hörde.

2. Gegenwärtige Situation

Der Geltungsbereich wird bereits heute durch seine verkehrliche Erschließungsfunktion dominiert. Zwischen Ruhrwaldstraße (B 54) und Nortkirchenstraße bestehen zwei Verkehrsgrünflächen mit vereinzelten Baumgruppen. Der nordwestliche Randbereich ist dem Gelände von PHOENIX West zuzuordnen. Mit Ausnahme dreier Einzelbäume handelt es sich hier um versiegelte Bereiche (Schotterstellfläche) ohne bauliche Strukturen. Die angrenzende Stellplatzanlage der Fa. BMW liegt außerhalb des Geltungsbereiches. Im Randbereich der östlich gelegenen Luftzerlegungsanlage sind mit Gehölzen bestandene Böschungen vorhanden. Der östliche Abschnitt der Nortkirchenstraße wird von jungen Straßenbäumen gesäumt. Besonderen Gestaltwert innerhalb der Grünstrukturen weisen die Solitärbaumpflanzungen in den innenliegenden Verkehrsgrünflächen auf.

3. Bestehendes Planrecht

Der Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund stellt die B 54 sowie die Nortkirchenstraße und die Konrad-Adenauer-Allee als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen bzw. Verkehrs- und Erschließungsstraßen dar. Das östlich angrenzende Gelände PHOENIX West ist als Sondergebiet ausgewiesen. Für den Geltungsbereich existiert kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Für das gesamte Entwicklungsareal von PHOENIX West wird derzeit parallel der Bebauungsplan Hö 253 – PHOENIX West – aufgestellt. Da aufgrund der Komplexität der Zeitpunkt der Rechtsverbindlichkeit schwer abzuschätzen ist, soll die westliche Anbindung in einem separaten Verfahren laufen, um den für 2009 avisierten Realisierungszeitpunkt nicht zu gefährden. Für die Konrad-Adenauer-Allee sowie sämtliche inneren Erschließungsstraßen ist ein Verfahren nach § 125 BauGB im Dezember 2006 zum Abschluss gebracht worden. Dieses Instrument kann hier keine Anwendung finden, da eine Straße mit überörtlicher Verbindungsfunktion (B 54) betroffen ist.

4. Anlass

Das ehemalige Hochofenwerk PHOENIX West in Dortmund-Hörde ist seit Oktober 1998 stillgelegt. Die Fläche PHOENIX West wurde daraufhin am 22.05.2001 von der LEG Landesentwicklungsgesellschaft NRW im Auftrag der Landesregierung über den Grundstücksfonds Nordrhein-Westfalen von der Krupp Hoesch Stahl AG angekauft.

Das Areal soll im Rahmen der regionalen Strukturpolitik zur Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen entwickelt werden. Städtebauliche Grundlage für die Entwicklung ist der Entwurf des Büros stegepartner, Dortmund, der im Rahmen einer spezifisch durchgeführten Entwicklungswerkstatt als favorisierter Entwurf hervorgegangen ist. Ziel ist es, ein Standortprofil als herausragenden Standort für die neuen Führungsbranchen Dortmunds, insbesondere für die Informationstechnologien und Mikro-und Nanotechnologie sowie Produktionstechnik aufzubauen. Dienstleistungen und freizeitwirtschaftliche Nutzungen sollen integriert werden. Mehrere tausend neue Arbeitsplätze werden hier entstehen.

Zur Bewältigung der künftig auf PHOENIX West entstehenden Verkehre sind Ausbauten und Ergänzungen der äußeren Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Die Entwicklungsfläche soll im Westen über die Konrad-Adenauer-Allee an den Knotenpunkt Nortkirchenstraße/B 54 angebunden werden. Für die ersten Baustufen sind der Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee und die Anbindung an den bestehenden Knoten B 54 / Nortkirchenstraße ausreichend. Im Weiteren sind jedoch ein leistungsgerechter Ausbau dieses Knotens und der Durchbau der Felicitasstraße erforderlich. Der Ausbau ist für 2010 geplant.

Da es sich um eine äußere Erschließungsmaßnahme handelt, wird diese nicht von der LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG realisiert, sondern befindet sich in der Zuständigkeit der Stadt Dortmund.

5. Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Ziel des Umbaus ist es, die Nortkirchenstraße im Knotenpunktbereich nach Norden zu verschwenken, um längere Aufstellspuren für Kraftfahrzeuge zu erhalten, die aus Fahrtrichtung Süden von der B 54 abfahren und an der signalgesteuerten Kreuzung mit der Nortkirchenstraße warten müssen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist lediglich eine erste Abschätzung des zukünftigen Quell- und Zielverkehrsaufkommens von PHOENIX West möglich. Das Kfz-Fahrtenaufkommen der Entwicklungsfläche PHOENIX West wurde durch den Fachbereich Verkehrsplanung der Stadt Dortmund mit 34.000 Kfz-Fahrten am Tag prognostiziert. Demnach ist der geplante Knotenpunktumbau eine unverzichtbare Maßnahme zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Westanbindung der Entwicklungsfläche. Der im Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich zu sichernde Umbauentwurf enthält die technisch maximal mögliche Länge der Aufstellspuren, um Rückstaus auf die durchgehende Fahrbahn der B 54 sicher zu verhindern und für die spätere signaltechnische Detailplanung des Knotenpunktes ausreichende Handlungsspielräume zu gewähren.

6. Beschreibung der Planung

Der heutige Verkehrsknoten wird um ca. 50 m in nordöstlicher Richtung verschwenkt, um mehr Aufstellfläche zu erhalten. Das außerhalb des Geltungsbereiches liegende Bürogebäude der Luftzerlegungsanlage kann erhalten bleiben.

Für Verkehre von der B 54 werden jeweils zwei Zufahrtspuren in das PHOENIX West-Gelände vorgesehen:

- von Norden kommend zwei Linksabbiegespuren mit einer kombinierten Spur für Geradeaus- und Rechtsabbieger;
- von Süden kommend zwei Geradeausspuren mit separater Links- und Rechtsabbiegespur.

Die Ausfahrt vom PHOENIX West Gelände erhält jeweils drei separate Richtungsfahrspuren. Auf der Nortkirchenstraße selbst ist für die von Süden kommenden Verkehre eine Linksabbiegespur sowie eine kombinierte Geradeaus- / Rechtsabbiegespur vorgesehen.

Außerhalb der erforderlichen Sichtbeziehungen erfolgt eine Bepflanzung mit großkronigen Straßenbäumen in einem separaten Grünstreifen. Die Fahrbahnaufteilung sieht eine getrennte Führung von beidseitigen Fuß- und Radwegen vor.

Der freiraumplanerische Entwurf zum PHOENIX Park der Landschaftsarchitekten Lohrer.Hochrein, Magdeburg, beinhaltete auch Gestaltungsideen für die geplanten Verkehrsgrünflächen zwischen Nortkirchenstraße und der B 54. Im Folgenden wurden diese Entwürfe mit dem für die Bundesstraße zuständigen Landesbetrieb Straßen NRW im Juni 2008 abgestimmt und konkretisiert. Demnach sind klar definierte Sichtachsen niveaugleich freizuhalten, wobei außerhalb dieser Restriktionsflächen in den Verkehrsgrünflächen Erdhügel mit einer Höhe von bis zu 7,00 m bis 8,50 m über derzeitigem Niveau geschüttet werden können. Durch diese geplanten Aufschüttungen soll eine markante Eingangssituation von PHOENIX West geschaffen werden, die mit der bastionsartigen Gestaltung des Landschaftskeils korrespondiert. Der Landschaftskeil wird in seiner südlichen Spitze ebenfalls ca. 10 m oberhalb der Konrad-Adenauer-Allee liegen. Des Weiteren könnte auf dem nordwestlichen Erdhügel die angedachte Brücke über die B 54 (Verbindung Landschaftskeil zum Botanischen Garten Rombergpark) aufgesetzt werden. Dies war Ergebnis eines von der LEG durchgeführten Wettbewerbsverfahrens für den Brückenbau.

Die beiden Erdbauwerke sollen als offene Flächen mit wenig akzentuierenden Solitärgehölzen gestaltet werden. Sie werden im Plan als Verkehrsgrün dargestellt und fungieren u.a. auch als anteiliger Baumersatz für die zu fällenden 90 Bestandsbäume.

Der bestehende Fuß- und Radweg entlang der B 54 soll erhalten bleiben.

Im Bereich des erweiterten Verkehrsknotens wurde ein Ein- und Ausfahrtverbot festgesetzt. Hiervon ausgenommen ist die bereits bestehende Zu- und Ausfahrt des vorhandenen Autohauses (BMW, Nortkirchenstraße111).

<u>Planinhalte</u>
Verkehrsfläche / Verkehrsgrün / Erhaltungsgebot (Bäume)

7. Entwässerung

Die Stadt Dortmund realisiert derzeit einen neuen zentralen Abwassersammler im Landschaftskeil in Richtung Emscher. Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird aufgrund der Schadstoffbelastung direkt in diesen Kanal eingeleitet.

In der weiteren Ausbauplanung ist eine umlaufende Entwässerung der steilen Erdhügel innerhalb der „Auffahrtsohren“ zu entwickeln. Das oberflächig ablaufende Niederschlagswasser ist primär ortsnah, z. B. in Versickerungsmulden abzuleiten.

8. Umweltprüfung

Nach § 38 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) dürfen Landes- und Kreisstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan festgestellt ist. § 38 Abs. 4 StrWG NW regelt, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches (Baugesetzbuch) die Planfeststellung ersetzen. Für den Bau und für die wesentliche Änderung vorhandener Straßen ist die Umweltverträglichkeit zu prüfen. Dabei ist § 17 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 anzuwenden. Bei dem geplanten Ausbau des Verkehrsknotenpunktes Nortkirchenstraße / B 54 handelt es sich um eine Bundes- bzw. Landesstraße, für die eine Planfeststellung erforderlich wäre.

Nach § 17 UVPG wird die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen im Bauleitplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt. Im vorliegenden Fall wurde der Bebauungsplan Hö 251 – Verkehrsknoten Nortkirchenstraße – aufgestellt, so dass parallel zum Bebauungsplanverfahren ein Umweltbericht erstellt und fortgeschrieben wird.

Die im Bebauungsplanverfahren zu erfassenden Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB i.d.F. vom 20.07.2004, zuletzt geändert zum 21.12.2006, sind gemäß § 2 Abs. 3 BauGB als Abwägungsmaterial zu ermitteln und zu bewerten. Dies erfolgt in einer **Umweltprüfung** (§ 2 Abs. 4 BauGB), in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und in einem **Umweltbericht** zu beschreiben sowie zu bewerten sind. Gemäß § 2 a BauGB bildet der Umweltbericht einen gesonderten Teil der Begründung zum Bebauungsplan. Seine inhaltlichen Anforderungen haben den Ausführungen der Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB zu genügen.

Frühzeitig wurden Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (**Scoping**) mit den Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB innerhalb eines Scopingtermins am 22.11.2004 abgestimmt. Vorbereitend wurde vom Gutachter Herbstreit Landschaftsarchitekten, Bochum, im Oktober 2004 ein Scopingfachbeitrag erstellt. Gemäß § 2 Abs. 4 Satz 3 BauGB wurde darin vorgeschlagen, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Umweltbelange für die sachgerechte Abwägung erforderlich ist. Den Trägern wurde Gelegenheit zur Äußerung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eingeräumt. Im Scopingprotokoll vom 29.11.2004 wird dokumentiert, dass ein Vertreter der Bezirksregierung anregte, die geplante Brücke über die B 54 mit in das Planverfahren einzubeziehen. Diese ist nunmehr informell im Plan dargestellt.

8.1 Umweltbericht

Mit Datum vom Dezember 2008 wurde vom Gutachter Herbstreit Landschaftsarchitekten, Bochum, der Endbericht zum Umweltbericht in Text und Karten ins Planverfahren eingestellt.

Aufgrund der verkehrlich vorhandenen und unveränderbaren Anschlusspunkte (incl. Konrad-Adenauer-Allee - vormals Hochofenstraße), der erforderlichen verkehrstechnischen Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen und der städtebaulich vorgeprägten Struktur (Bestandsgebäude) kann keine Variantendiskussion stattfinden.

Untersuchungsraum und planerische Vorgaben
Der von den Vorhaben betroffene, im Umweltbericht untersuchte Raum erstreckt sich über den Wirkbereich des Verkehrsknotens hinaus. Die umgebenden Teilräume von PHOENIX West und botanischem Garten Rombergpark wurden mit einbezogen.
Für das Bebauungsplangebiet bestehen keine planerische Vorgaben, die abwägungsrelevant sind.

Nachfolgend wird eine Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse des Umweltbericht-Endberichtes vorgenommen; nähergehende Ausführungen können dem Umweltbericht als Anlage zur Begründung entnommen werden.

Umweltzustand im Untersuchungsraum
Die räumliche Ausgangssituation und der Zustand der Umweltschutzgüter im Untersuchungsraum im Wirkbereich zwischen B 54 und Nortkirchenstraße werden bestimmt durch den heutigen Zustand als Gewerbegebiet und Industriebrache. Infolge dieser Grundbelastung verfügt der Untersuchungsraum nur auf Teilflächen über Wertigkeiten, z. B. für Boden, Fauna und Flora (Verkehrsgrün mit Baumsolitären; Trenngrünstreifen). Die übrigen Flächen dienen bereits verkehrlichen und gewerblichen Nutzungen, die sich in einer entsprechenden lufthygienischen Vorbelastung wiederspiegeln. Im Plangebiet herrschen Aufschüttböden vor; Fließgewässer fehlen. Erholungs- und Wegefunktionen übernehmen der Fuß- und Radweg parallel der B 54 sowie die Gehwege entlang der Nortkirchenstraße. Aufgrund der hohen Lärmbelastung übernimmt das Verkehrsgrün innerhalb der „Auffahrtsohren“ überwiegend Funktionen als innenstadtnahes Repräsentationsgrün. Es ergänzt somit wirkungsvoll die vorhandene und effektive Eingrünung des Gewerbegebietes nördlich der Nortkirchenstraße.

Vier Grünstrukturen charakterisieren das Plangebiet. Entlang einer geschotterten PKW-Aufstellfläche nordwestlich der Nortkirchenstraße stehen drei ältere Bäume. Stammschäden und schüttere Kronen sind als Vorbelastungen vorhanden. Auch die Baumhecke im nordöstlichen Abschnitt weist Schäden auf – nicht wenige Stämme sind mit dem Maschendrahtzaun verwachsen. Relativ jung sind die straßenbegleitenden Bäume (Platane, Linde) entlang des östlichen Abschnittes des Nortkirchenstraße. Als vierte Grünstruktur sind die Solitärbaumpflanzungen in den inneren Verkehrsgrünflächen anzuführen. Hier stehen mittel alte, solitär stehende Laubbäume, deren Schleppkronen bis zum Rasen reichen und daher den jeweils arttypischen Wuchshabitus ausformten. Diese parkähnliche Wirkung begründet deren hohe gestalterische Grünwirkung an der B 54. Vergleichbar sind diese Baumwirkungen mit dem Repräsentationsgrün der Baumsolitäre am Westfalenpark oder entlang der B 1. In den „Auffahrtohren“ prägen diese 44 Bäume das Ortsbild maßgeblich positiv mit.

Mit Ausnahme dieses Repräsentationsgrüns und der weiteren 60 straßenbegleitenden Bäume gemäß Baumliste (siehe Umweltbericht), die eine mittlere bis hohe vorhabenbezogene Empfindlichkeit aufweisen, weist der Untersuchungsraum gegenüber den anderen Schutzgütern aufgrund von Vorbelastungen und der vorliegenden Ausprägung der Schutzgüter nur eine geringe vorhabenbezogene Empfindlichkeit auf.

Verkehrlich stark vorgeprägt ist auch ein Teil des Untersuchungsraumes südwestlich der B 54 (Abfahrt / Auffahrt). Südlich der Straße Am Rombergpark schließt der denkmalgeschützte, botanische Garten an. Dem Park ist aufgrund seiner Funktionen und Schutzgüter eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Wirkeinflüssen zuzusprechen.

Umweltplanerische Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplanes
Die folgenden umweltplanerischen Ziele sollen in die Planung eingestellt werden:

- Erhalt von 14 Straßenbäumen entlang der Nortkirchenstraße
- Baumersatz für die zu fällenden Bestandsbäume in den Grünflächen durch Schaffung neuer straßenbegleitender Bäume, Bäume innerhalb des Verkehrsgrüns sowie dem Nachweis planexterner Bäume auf PHOENIX West;
- Eingrünung der geplanten Erdhügel durch Rasenansaat und gezielte Pflanzung weniger Bäume an den mit Straßen NRW abgestimmten Standorten;
- Entwässerung der Straßenabwässer im Mischsystem. Entwässerung der Erdhügel über flankierende Rasensickermulden;
- Erhalt des Fuß- und Radweges nördlich und parallel der B 54;
- Herstellung neuer straßenbegleitender Fuß- und Radwege entlang der zu verschwenkenden Nortkirchenstraße.

Zu erwartende Umweltauswirkungen
Der freiraumplanerische Entwurf zum PHOENIX Park der Landschaftsarchitekten Lohrer.Hochrein, Magdeburg, beinhaltet auch Gestaltungsideen für die geplanten „Auffahrtsohren“ zwischen Nortkirchenstraße und der B 54 im Geltungsbereich des Hö 251. Hier sollen zwei Erdhügel mit einer Höhe von 7,00 m bis zu 8,50 m über derzeitigem Niveau geschüttet werden. Der Entwurf entwickelt die Erdhügel im Kontext seines Gesamtentwurfes. Die Erdhügel sollen das Entree zu PHOENIX West spannungsreich betonen
Der Umweltbericht prognostiziert erhebliche Auswirkungen auf die Gehölzstrukturen durch Schüttung dieser Erdhügel, die „im Rahmen der neuen Gestaltung des Verkehrsknotens nur teilweise ausgeglichen werden können“. Zwar sollen neue straßenbegleitende Bäume gepflanzt und innerhalb der Erdhügel akzentartig gesetzte Gehölze geplant werden, aber der parkähnliche Gestaltcharakter innerhalb der Verkehrsgrünflächen wird nicht kompensiert.
Auch die oben beschriebenen anderen Bäume müssen aufgrund der Planung weichen. Der über die Planungsbäume hinausgehende, notwendige Baumersatz gemäß Baumschutzsatzung wird sowohl im Geltungsbereich des Bebauungplanes Hö 251 als auch im Areal von auf PHOENIX West nachgewiesen.
Die Auswirkungen auf die übrigen Schutzgüter erachtet der Umweltbericht als nicht erheblich.

Umsetzung des Vermeidungsprinzips
Auf Grundlage des Erdhügelkonzeptes sind keine Vermeidungsmaßnahmen für das Schutzgut Flora (Bestandsgrün und Ortsbild) formulierbar. Bei Realisierung der Planung werden die 44 vorhandenen Bäume innerhalb der inneren Verkehrsgrünflächen sowie weitere 60 Bäume entlang von TGHM und entlang der Nortkirchenstraße überplant. Davon können lediglich 14 straßenbegleitende junge Bäume (Nr. 69 bis 76 sowie 84 bis 89) im östlichen Abschnitt erhalten werden (Erhaltungsgebot). Diese Möglichkeit wurde geprüft und wird vom Tiefbauamt mitgetragen.

Darüber hinaus formuliert der Umweltbericht Vermeidungsempfehlungen für den Baustellenbereich sowie für Boden und Wasser.

Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen, Baumersatz
Die grünplanerische Entwurfsarbeit von Lohrer.Hochrein, Magdeburg, zum Bebauungsplan Hö 251 steht im Kontext zum Freianlagenentwurf PHOENIX Park. Diese behördenseits abgestimmten Planvorgaben in das Bebauungsplankonzept eingearbeitet.
Die Erdhügel sind mittels Raseneinsaat einzugrünen, wobei akzentuierte Baumpflanzungen (zwei Baumreihen und eine Baumgruppe) erfolgen sollen. Lohrer.Hochrein sehen hier die Pflanzung von Quercus cerris (Zerr-Eiche) und Tilia cordata ‚Greenspiere' (Winterlinde) vor. Um die gewünschte Gestaltqualität möglichst zeitnah zu erzielen, sind Pflanzungen in der Qualität 20/25 cm erforderlich. Obwohl eine Straßenentwurfsplanung vorliegt, können die angedachten Baumstandorte im Bebauungsplan nicht mittels Pflanzgebot festgesetzt werden. Erfahrungsgemäß muss hier die verbindliche Ausführungsplanung vorliegen, aus der sich die exakten Pflanzorte ergeben.

Die neu zu pflanzenden Bäume stellen anteilig den Baumersatz für entfallende Bestandsbäume dar. Zum Bebauungsplan Hö 251 wurde vom Vermessungs- und Katasteramt 2007 ein Baumeinmaß angelegt. In der dazu gehörenden Baumliste sind die Bäume zahlenmäßig u.a. mit ihrem Stammumfang aufgelistet. Eine eingehende Baumbewertung erfolgte nicht, da keine Spielräume blieben. Baumeinmaß und Baumliste fließen in den Umweltbericht ein. Gemäß Baumeinmaß und –liste (siehe Umweltbericht)

- liegen 15 Bäume (Nr. 1-13, 90-91) außerhalb des Plangebietes;
- müssen 90 Bäume gerodet werden (Nr. 14-16, 17-38, 39-68, 77-83, 92-119) und
- können 14 straßenbegleitende Bäume (Nr. 69-76, 84-89) erhalten werden.

Gemäß Baumliste müssen somit gemäß Baumschutzsatzung insgesamt 88 Stück Neupflanzungen in der Pflanzqualität 20/25 cm Stammumfang in 1 m Höhe (Bestimmung der Baumschutzsatzung) erfolgen. Davon wären nach dem vorliegenden Entwurfsplan 82 Stück Neupflanzungen im Geltungsbereich des Hö 251 möglich, wobei ein Defizit in Höhe von nur 6 Stück verbliebe. Hinsichtlich des Defizits wird auf die zahlreichen Baumpflanzungen im Geltungsbereich des Hö 253 PHOENIX West hingewiesen. Dieses Defizit kann z.B. durch die 42 Baumpflanzungen im Grünzug nördlich des Gasometers erfolgen. Diese Baumpflanzungen erfüllen im Verfahren Hö 253 keine Kompensationsfunktion.

Die Erdhügel sollen durch flankierende Rasensickermulden entwässert werden.

8.2 Anwendung der Eingriffsregelung

Nach § 21 Abs.1 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) ist u.a. bei der Aufstellung von Bauleitplänen, aufgrund dessen Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft zu erwarten sind, über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden.

Der Verursacher eines Eingriffes ist zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Boden, Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichspflicht) - § 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 4 Abs. 4 LG NRW.
Im Rahmen der Abwägung sind somit geeignete Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und ggf. zum ökologischen Ausgleich festzulegen.

Im Gegensatz zur Schüttung von Lärmschutzwällen entlang von Straßen, die gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 LG NRW nicht als Eingriff gelten, stellen Erdwälle oder -schüttungen, wie sie im vorliegenden Fall aus gestalterischen Gründen geplant sind, an sich einen Eingriff dar. Diese 7,00 m bis 8,50 m hohen Schüttungen wären somit in der „freien Landschaft“ gesondert zu bewerten – auch in Hinblick auf ihre Wirkung auf das Landschaftsbild (Verfahren nach Adam, Nohl &Valentin). Der Umbau des Verkehrsknotens findet aber im Bestand und vor allen Dingen im bebauten Kontext statt, weshalb die besagten Erdhügel in die biotoptypenbezogene Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz einfließen.

8.3 Ergebnis der Eingriffs- / Ausgleichsbilanz

Das Ausgleichserfordernis wurde anhand einer Eingriffs- / Ausgleichsbilanz im Umweltbericht rechnerisch ermittelt. Der Bestandswertigkeit in Höhe von 128.010 Ökowertpunkten steht eine Planungswertigkeit in Höhe von 128.800 Ökowertpunkten gegenüber. Daraus wird deutlich, dass sich durch Entsiegelungsmaßnahmen und Schaffung von mehr Verkehrsgrünflächen ein Ausgleichsüberschuss von 790 Wertpunkten ergibt. Die biotoptypenbezogenen Eingriffe gelten somit im Bebauungsplan als ausgeglichen.

Der Ersatz nach Baumschutzsatzung erfolgt - wie unter Punkt 8.1 dargestellt - separat.

8.4 Anwendung der Bodenschutzklausel

Die Aspekte der Bodenschutzklausel gemäß § 1a Abs. 2 BauGB schreiben den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden vor. Vorrang vor der Inanspruchnahme von Freiraum („Flächenfraß“) sollen demnach die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung haben.
Der vorhandene Verkehrsknoten wird zugunsten eines leistungsgerechten Knotens umgebaut und dabei geringfügig gen Norden gestreckt. Voraussichtlich industriell vorgeprägte Aufschüttböden werden angeschnitten. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden nicht mehr benötigte Verkehrsflächen entsiegelt. Unbelastete Böden können zur Schüttung der Erdwälle ortsnah verbaut werden. Die Wälle werden letztendlich begrünt. Somit wird der Bodenschutzklausel in der zentralen Forderung der Wiedernutzbarmachung entsprochen.

8.5 Monitoringverfahren

Gemäß § 4 c BauGB überwachen die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Dieser Prozess wird als Monitoring bezeichnet. Im vorliegenden Bebauungsplan werden folgende Monitoring-Maßnahmen gemäß Umweltbericht empfohlen:

- Überprüfung der Verkehrsmengen im Vergleich mit den Prognosen des Verkehrsgutachtens. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen des Monitoring zum Bebauungsplan Hö 253 – PHOENIX West -.
- Die Prüfung hinsichtlich der Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Grünfestsetzungen (Erhaltungsgebote, Verkehrsgrün) als Maßnahmen des Grünkonzeptes (flächen- und maßnahmenbezogen) spätestens erstmals 2 Jahre nach Satzungsbeschluss.
- Die Prüfung hinsichtlich der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen im Sinne der Bodenschutzklausel erfolgt spätestens erstmals 2 Jahre nach Satzungsbeschluss.

Die sonstige über die oben beschriebenen Handlungsfelder hinaus gehende Überwachung beschränkt sich auf die Prüfungen im Rahmen der baurechtlichen Zulassungsverfahren sowie auf die Prüfung und Auswertung von Hinweisen und Beschwerden aus der Bevölkerung. Eine Überprüfung von unvorhergesehenen Auswirkungen erfolgt durch die Fachbehörden im Rahmen bestehender Überwachungspflichten.

8.6 Artenschutzrechtliche Prüfung

Aufgrund der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 25. März 2002, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007, kommt dem Artenschutz eine besondere Bedeutung zu. § 42 und § 43 BNatSchG definieren bestimmte Verbotstatbestände für alle besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten. Gleichzeitig zeigt das Gesetz in Übereinstimmung mit der europäischen FFH- und Vogelschutzrichtlinie Spielräume auf, um akzeptable und im Vollzug praktikable Ergebnisse bei der Anwendung der Verbotstatbestimmungen zu erzielen.

Die im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung zu berücksichtigenden besonders und streng geschützten Arten – sog. „planungsrelevante Arten“ – sowie die Prüfinhalte und die Vorgehensweise bei der Prüfung sind in der Broschüre „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) beschrieben. Dies erfolgt im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, welcher Bestandteil des Umweltberichtes ist.

Beim Auftreten besonders oder streng geschützter Arten ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass diese entweder an Ort und Stelle erhalten werden können oder dass benachbarte Lebensräume so ausgestaltet bzw. optimiert werden, dass die Arten dort neue oder verbesserte Lebensbedingungen vorfinden. Diese Forderung bezieht sich auf den Fortbestand von Populationen, nicht auf das Überleben von Einzelindividuen.

Das Gutachterbüro zum Umweltbericht, Herbstreit Landschaftsarchitekten, Bochum, legte im Dezember 2008 einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag als Anlage zum Umweltbericht vor. Dieser Fachbeitrag wurde bereits von der Unteren Landschaftsbehörde inhaltlich geprüft, wobei das Ergebnis der Relevanzprüfung von der Unteren Landschaftsbehörde mitgetragen wird.

Der Fachbeitrag listet insgesamt 43 planungsrelevante Arten auf, die im Fachinformationssystem des LANUV im Messtischblatt 4510 sowie im Brutvogelatlas zum Stadtplanquadrat O13 aufgeführt sind. Im weiteren ermittelt der Fachbeitrag, welche dieser Arten im Bebauungsplangebiet habitatbezogen vorkommen können oder nachgewiesen sind. Bezogen auf diese sieben Arten prüft der Fachbeitrag, ob durch die Planungsabsicht in Hinblick auf diese Arten gemäß § 42 BNatSchG sogenannte Verbotstatbestände ausgelöst werden. In seiner „zusammenfassenden artenschutzrechtlichen Beurteilung“ kommt der Fachbeitrag zum Ergebnis, dass im Bebauungsplangebiet „Ruhestätten und Brutvorkommen geschützter Arten“ (...) „ausgeschlossen werden“ können. Bezogen auf zwei besonders und streng geschützte Fledermausarten kann lediglich eine „sporadische Nutzung des Plangebietes als Nahrungshabitat nicht ausgeschlossen werden“. Da im Westen und Südosten ausreichend große „Lebensräume“ angrenzen, wird das Plangebiet lediglich als „untergeordneter Bestandteil ihrer Lebensräume“ gewertet. Somit wird im Einzelnen nachgewiesen, dass die o.g. „Verbotstatbestände“ (...) „nicht erfüllt sind und das Vorhaben aus Sicht des Artenschutzrechts als zulässig eingestuft werden kann. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 43 BNatSchG ist nicht erforderlich“.
Auch bezogen auf sechs im Plangebiet möglicherweise vorkommende, „streng geschützte Arten“ schließt der Gutachter aus, dass infolge der Planungsabsicht Biotope zerstört werden, die für die entsprechenden Arten nicht ersetzbar sind, denn es handele sich lediglich um einen „potenziell ergänzenden Nahrungsraum“. Wie oben dargestellt, existieren großflächig „Ausweichlebensräume“ im Umfeld. „Durch das Vorhaben werden somit keine Biotope zerstört, die für streng geschützte Arten unersetzbar sind. Vor diesem Hintergrund kann der Eingriff nicht an den in § 19 (3) genannten besonderen artenschutzrechtlichen Anforderungen scheitern“.

Die Ergebnisse des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurden vom Gutachter in den Umweltbericht zum Satzungsplan eingearbeitet. Der Fachbeitrag kann im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt auf Anfrage eingesehen werden.

9. Weitere Umweltbelange

Für den gesamten Standort PHOENIX West liegen diverse Gutachten zur umwelttechnischen, geotechnischen und bergbaulichen Situation vor. Im Zuge der Begutachtung wurden sowohl die Boden- und Untergrundverhältnisse erkundet, als auch die bergbauliche Situation erfasst. Der vorliegende Planbereich liegt allerdings im Randbereich von PHOENIX West. Aktuelle Erkenntnisse zu diesen Themen liegen deshalb nicht vor.

9.1 Altlasten / Methan

Der vorliegende Geltungsbereich ist nur in einem sehr kleinen Bereich als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet.

Im Zusammenhang mit dem beabsichtigen Kanalneubau Schondelle wurde in der Kanaltrasse eine Baugrund- und Altlastenerkundung durchgeführt (GID 10.05.2006). Dabei wurden innerhalb des Bebauungsplanes Hö 251 zwar an allen Sondieransatzstellen Auffüllungen, teils in größerer Mächtigkeit ermittelt. Diese wiesen allerdings weder geruchliche bzw. optische Auffälligkeiten noch nachhaltige Bodenverunreinigungen auf.

Über die großflächige Versiegelung durch Verkehrsflächen bzw. Überschüttung der beiden Verkehrsinseln sind von den vorhandenen Anschüttungsmaterialien keine Gefährdungen für Schutzgüter zu erwarten. Die dem Standort PHOENIX West (nordöstlich Nortkirchenstraße) zuzurechnenden Verkehrsflächen werden zudem gemäß den Maßgaben der vorliegenden Sanierungspläne nach § 13 BBodSchG aufbereitet.

Vorsorglich wird jedoch der gesamte Planbereich als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet.

Der Geltungsbereich liegt in einem Bereich, in dem aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Methanaustritte an der Tagesoberfläche nicht zu erwarten (Zone 0) bzw. wenig wahrscheinlich (Zone 1) sind.

9.2 Bergbau

Der gesamte Geltungsbereich wird gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet; aufgrund der bergbaulichen Einwirkungen wird folgender Hinweis aufgenommen:

Das Plangebiet liegt über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Franz“, dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Glückaufsegen“ sowie dem auf Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Benno“. Im Bereich des Plangebietes hat Gewinnung von Steinkohle im tiefen Bereich stattgefunden. Aufgrund der Lagerstättenverhältnisse kann ebenfalls nicht ausgeschlossen werden, dass im Bereich des Plangebietes auch widerrechtlicher Bergbau durch Dritte oder Bergbau vor der Anlegung von zeichnerischen Unterlagen im tagesnahen Bereich umgegangen ist. Hinsichtlich einer gutachterlichen Einschätzung der Einwirkungsrelevanz ist ein Sachverständiger einzuschalten; entsprechende Erkundungsmaßnahmen sind durchzuführen. Der Planbereich wird gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet. Vor Durchführung der Maßnahme besteht zudem die Möglichkeit, Grubenbilder bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 8 Bergbau und Energie in NRW, Goebenstraße 25 in 44135 Dortmund einzusehen.

9.3 Lärmschutz

Um die geschätzten Verkehrsmengen von insgesamt 34.000 Kfz-Fahrten abzuwickeln, ist neben der westlichen Anbindung über den geplanten Verkehrsknoten Nortkirchenstraße auch eine Anbindung über die Felicitasstraße vorgesehen. Für die östliche Anbindung ist der Realisierung einer neuen Verkehrstrasse parallel zu den Bahngleisen als Entlastung der Hochofenstraße – die sog. Südspange - vorgesehen. Somit können die zu erwartenden Verkehrsströme verkehrstechnisch ausgewogen verteilt werden. Im Rahmen des Bebauungsplanes Hö 253 - PHOENIX West ist ein spezifisches Lärmgutachten vom TÜV erstellt worden, das u.a. auch die Lärmauswirkungen der prognostizierten (2015) Verkehrsmengen ermittelt.

Die geplanten Umbaumaßnahmen am Verkehrsknoten stellen eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV dar. Ferner sind die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Umgebung zu bewerten. Grundlage hierfür bildet die DIN 18005.

Um die Aussagen des TÜV Gutachtens für den vorliegenden Bebauungsplan zu überprüfen bzw. konkretisieren, wurde im Januar 2009 nochmals eine spezifische schalltechnische Untersuchung vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hinsichtlich der

Auswirkungen des Knotens auf die angrenzenden Nutzungen (Autohaus, Luftzerlegungsanlage) durchgeführt.

Bei der Luftzerlegungsanlage TGHM östlich des Knotens handelt es sich um einen Industriebetrieb, der selbst Lärm emittiert. Eine Schutzbedürftigkeit dieser Nutzung besteht nicht. Das vorhandene Bürogebäude wird dennoch durch eine geplante Schutzwand, deren originäre Funktion die Abschirmung von Gasen im Störfall ist, von dem Verkehrsknoten abgetrennt. Diese Wand in unmittelbarer Nähe zum Immissionsort übernimmt ebenfalls Lärmschutzfunktion und wird im Hö 253 festgesetzt wird. Die Realisierung erfolgt über einen spezifischen städtebaulichen Vertrag bereits vor dem Ausbau des Verkehrsknotens.

Nördlich des Verkehrsknotens befindet sich ein vorhandenes Autohaus (BMW). Dieser Betrieb ist als Gewerbegebiet einzustufen. Dementsprechend sieht die 16.BImSchV als Grenzwert 69 dB(A) tags vor. Der Orientierungswert der DIN 18005 beträgt 65 dB(A) tags. Schützenswerte Räume sind hier die Büroräume im Obergeschoss des halbkreisförmigen Gebäudes.
Für die Nachtzeit besteht bei einer reinen Büronutzung ohne Betriebswohnungen gemäß §3 Abs. 2 der 16.BImSchV kein höherer Schutzanspruch als zur Tageszeit.

Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

Bereits in der heutigen Situation werden Pegel zwischen 71,4 dB(A) an den der B54 zugewandten Teilen der Fassade des Autohauses und 63,3 dB(A) an den der B54 eher abgewandten östlichen Teil der Fassade erreicht. Damit sind die Orientierungswerte größtenteils bereits heute überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt 6,4 dB(A).

Die Berechnungen zeigen, dass der Beurteilungspegel in der Prognosebetrachtung an den betrachteten Immissionsorten zunimmt. Im westlichen Bereich steigt er um 0,7 dB(A) an. Nach Osten nimmt die Steigerung weiter zu und erreicht 2,2 dB(A) am östlichsten Immissionsort. Hauptgrund für die Zunahme der Pegel ist die gestiegene Verkehrsbelastung im Jahre 2015 und nicht der Umbau des Verkehrsknotens.
Insgesamt werden in der Prognosesituation Pegel von 72,1 dB(A) im Westen und 65,5 dB(A) im Osten erreicht. Die maximale Überschreitung der Orientierungswerte beträgt 7,1 dB(A). An allen Immissionsorten werden künftig die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten.

Gemäß den Vorgaben der 16.BImSchV in Verbindung mit den VlärmschR97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz) ist für die Prüfung auf Einhaltung der Grenzwerte der zu ändernde Verkehrsweg allein zu betrachten.
Die Berechnungen haben ergeben, dass der Grenzwert bei dieser Betrachtung an allen Immissionsorten eingehalten wird. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der 16. BImSchV bestehen daher nicht.

Die Zunahme der Belastungen im westlichen Teil mit etwa 1 dB(A) kann aus gutachterlicher Sicht als nicht wahrnehmbar angesehen werden.
Im östlichen Teil werden die Orientierungswerte der DIN 18005 erstmalig oder weitergehend überschritten und es wird eine wahrnehmbare Erhöhung der Belastung erfolgen, die jedoch zum größeren Teil durch die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und nicht durch die Festsetzungen des B-Plans erzeugt werden.

Eine westliche Anbindung zur Abwicklung der Verkehre ist – wie bereits planerisch dargelegt – unentbehrlich. Planerische Alternativen für eine künftige westliche Anbindung von PHOENIX West gibt es nicht. An dieser Stelle besteht im Rahmen der vorhandenen heutigen Anbindung die einzige Möglichkeit, die Straßen höhengleich anzuschließen. Das nördlich des Autohauses gelegene unbebaute Gelände liegt ca. 14 m gegenüber der Bundesstraße erhöht. Eine Anbindung wäre nur mit erheblichen Erdbewegungen und einem Eingriff in das städtebauliche Konzept realisierbar. Weiter südlich gelegene Grundstücke sind bereits bebaut. Ein Abrücken des Knotens von dem BMW-Gebäude ist ebenfalls nicht möglich, da die Straßenführung an eine vorhandene Unterführung unter der B 54, die direkt südwestlich von BMW liegt, anknüpfen muss. Diese Unterquerung stellt einen unabänderbaren Fixpunkt dar.

Aktive Maßnahmen in Form einer Lärmschutzwand oder eines Walles gegenüber den Verkehrsgeräuschen kommen nicht in Betracht, da zwischen Straße und Gebäude kein adäquater Raum zur Verfügung steht. Darüber hinaus wäre auch aus städtebaulichen Gründen eine solche Wand nicht verträglich, da sich die Nutzung in 11 m Höhe über Gelände befindet und ein Schutz der Immissionsorte einen unverhältnismäßig hohen technischen und finanziellen Aufwand bedeutete. Eine solche Wand läge sicherlich auch nicht im Interesse des Autohausbetreibers.

Da der vorliegende „Verkehrsbebauungsplan“ keine baulichen Nutzungen ermöglicht, werden erforderliche Schallschutzmaßnahmen in dem B-Plan-Verfahren Hö 253 – PHOENIX West – geregelt.

An Maßnahmen im angrenzenden Bebauungsplan Hö 253 kommen daher – soweit erforderlich - vorrangig passive Maßnahmen wie eine lärmschützende Grundrissanordnung und der Einbau von Schallschutzfenstern, eventuell verbunden mit mechanischer Lüftungseinrichtung oder Klimatisierung der Räume in Frage. Hierbei ist die Einhaltung der Innenschallpegel entscheidend. Aufgrund des relativ neuen Autohausgebäudes (Bauantrag aus 2003) ist davon auszugehen, dass bereits aufgrund der vorhandenen Lärmsituation entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen getroffen wurden. Auch für dieses Baufeld sieht der B-Plan Hö 253 - PHOENIX West – letztendlich passive Schallschutzmaßnahmen vor.

(Geräuschemissionen und –immissionen durch Straßen- und Schienenverkehr sowie durch bestehende Betriebe im Entwicklungsgebiet PHOENIX West“, TÜV Nord Systems Essen, Februar 2008)

(Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan Hö 251 - PHOENIX West / Verkehrsknoten Nortkirchenstraße-, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Januar 2009)

9.4 Lufthygiene

Das Umweltamt der Stadt Dortmund hat eine Abschätzung der Belastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe im Bereich des Plangebietes PHOENIX West, einschließlich der B 54 durchgeführt. Als Basis dienten Verkehrsprognosezahlen des Stadtplanungsamtes für das Jahr 2015. Demnach liegen die errechneten Luftschadstoffgehalte an allen Straßenbereichen unter den jeweiligen Grenzwerten der 22. BImSchV.

Die Bewertung der Luftschadstoffkonzentrationen ergibt somit, dass selbst bei äußerst konservativer Betrachtung die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV unterschritten

werden. Gesundheitliche Beeinträchtigungen bestehen daher im Umfeld von PHOENIX West durch die zu erwartenden Verkehre nicht.

9.5 Luftzerlegungsanlage

Im östlichen Bereich des geplanten Verkehrsknotens liegt eine Luftzerlegungsanlage (TGHM): Die Anlage TGHM bildet einen Betriebsbereich nach § 3 Abs. 5a BImSchG i.V.m. § 1Abs. 1 S. 1 StörfallV (12. BImSchV), da mit etwa 1.800 Mg Sauerstoff die entsprechende Mengenschwelle für die Anwendung der Grundpflichten der StörfallV überschritten ist. Insoweit wird mit gefährlichen Stoffen im Sinne der StörfallV in einer solchen Menge umgegangen, dass im Zuge nachbarschaftlicher Planungen gemäß § 50 BImSchG u.a. die bei schweren Unfällen im Sinne des Artikel 3 Nr. 5 der Seveso-II-Richtlinie in Betriebsbereichen hervorgerufenen Auswirkungen auf die Nachbarschaft in die planerische Abwägung eingestellt werden müssen. Deshalb sind im Rahmen einer spezifischen Gefahrenanalyse zu den Wechselwirkungen zwischen der Luftzerlegungsanlage TGHM und dem Bebauungsplanbereich PHOENIX West das Gefahrenpotenzial sowie spezifische Maßnahmen dargelegt worden.

Die Beurteilung der Verträglichkeit der Planung mit dem Betrieb TGHM erfolgte durch die Ermittlung von „angemessenen Abständen“ (Achtungsgrenzen). Den Berechnungen lagen Menge und räumliche Verteilung von (nach der StörfallV relevanten) Stoffen sowie der nach den erteilten Genehmigungen zulässigen Betriebsbedingungen zugrunde. Berücksichtigung fanden ebenfalls mögliche Veränderungen des Gefahrenpotenzials durch evtl. Anlagenveränderungen und –erweiterungen. Das Gutachten hat für die Freisetzung von Sauerstoff eine Achtungsgrenze von 250 m ermittelt. Um die gewünschte Nachbarbebauung in einem Abstand von 30 m realisieren zu können und auch im Falle eines sog. Dennoch-Störfalls (welcher zwar nach § 1 Abs. 2 StörfallV vernünftigerweise auszuschließen ist, aber für den im Rahmen von Neuplanungen in der Nachbarschaft bestehender Anlagen gleichwohl Vorsorge zu treffen ist), Gefährdungen für Passanten auf der vorgesehenen Haupterschließungsstraße (Konrad-Adenauer-Allee) zuverlässig auszuschließen, wird der Bau einer an der höchsten Stelle mindestens 5 m hohen Wand erforderlich.
Der Bebauungsplan Hö 253 – PHOENIX West - setzt diese Wand mit der erforderlichen Höhenabstufung zu den seitlichen Flanken fest. Des Weiteren sind zusätzliche ergänzende Schutzmaßnahmen wie z.B. die Installation einer Gaswarnanlage erforderlich, die an dieser Stelle nicht explizit genannt werden sollen.

In einem spezifischen städtebaulichen Vertrag werden die Realisierung der Wand sowie weitere Maßnahmen wie der Einbau und Betrieb einer Gaswarnanlage sowie der nach dem Sachverständigengutachten vorgesehenen betrieblich-organisatorischen Maßnahmen mit TGHM vereinbart. Der Vertragsabschluss wird spätestens vor Rechtskraft dieses Bebauungsplanes vorliegen.

(Geräuschimmissionen durch die Luftzerlegungsanlage des Betriebes TGHM im geplanten Gewerbepark PHOENIX West in Dortmund-Hörde“, TÜV Nord Systems Essen, 25.04.2006)

9.6 Kampfmittel

Das Gelände von PHOENIX West wurde durch die Bezirksregierung Arnsberg bereits luftbildmäßig Vor Beginn von anstehenden Baumaßnahmen sind vom Träger der Baumaßnahme die entsprechenden Anträge auf Kampfmittelüberprüfung über die

Ordnungsbehörde zu stellen. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen:
Nach dem Ergebnis der Luftbildauswertung ist vor Beginn der Bauarbeiten eine Überprüfung der zu bebauenden Fläche und der Baugrube durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durchzuführen. Der Antrag zur Untersuchung von Flächen sollte durch das Ordnungsamt der Stadt Dortmund, Olpe 1, 44122 Dortmund (Tel.: 0231/50-25955 oder 50-22328) mindestens 5 Werktage vor dem gewünschten Termin bei der Bezirksregierung Arnsberg erfolgen.
Die Bescheinigung des Ordnungsamtes über den Abschluss der Kampfmittelbeseitigung ist an der Baustelle im Original oder in Kopie aufzubewahren und auf Verlangen vorzuzeigen.

10. Denkmalschutz

In einem Gutachten wurden auf dem Gelände von PHOENIX West 22 Objekte als denkmalwert identifiziert und in die Denkmalliste eingetragen. Im Umfeld des Knotens sind keine Objekte vorhanden.
Denkmalpflegerische Belange werden deshalb im Bebauungsplanbereich nicht berührt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird im Bebauungsplan über einen entsprechenden Hinweis vorsorglich auf die Melde- und Sicherungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz NW hingewiesen.

11. Kosten

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 2,8 Mio €. Sie werden mit Zuschüssen nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz / EntflechtG) gefördert. Der entsprechende Zuschussantrag ist eingereicht.

Des Weiteren wird für die Realisierung des Verkehrsknotens Grunderwerb in Höhe von 168.000,-- € erforderlich.

12. Städtebauliche Zahlenwerte

Öffentliche Verkehrsfläche	2,5 ha
Öffentliches Verkehrsgrün	1,8 ha
Geltungsbereich (gesamt)	**4,3 ha**

Dortmund, den 23. Januar 2009

W i l d e
Ltd. Städt. Baudirektor
Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Burgwall 14, 44 135 Dortmund

Zu diesem Bebauungsplan gehören folgende Gutachten / Fachplanungen:

- Umweltbericht, Herbstreit Landschaftsarchitekten, Bochum, Dezember 2008
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Hö 251, Herbstreit Landschaftsarchitekten, Bochum, Dezember 2008
- Freiflächenplan, Lohrer.Hochrein, Magdeburg, Mai 2008