BEGRÜNDUNG

ZUM
BEBAUUNGSPLAN

HOM 233

1. AUSFERTIGUNG

Planungsamt
Stadt Dortmund

Bebauungsplan Hom 233 „Die Höhe“
Begründung

Inhalt

1 Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation im Plangebiet
1.1 Räumlicher Geltungsbereich
1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

2 Bestehende Planungen
2.1 Flächennutzungsplan
2.2 Bereichsplanung
2.3 Bebauungspläne

3 Ziele und Zwecke der Planung

4 Erläuterungen zum Bebauungsplaninhalt
4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
4.1.1 Art der baulichen Nutzung
4.1.2 Maß der baulichen Nutzung
4.2 Überbaubare Grundstücksfläche
4.3 Verkehrliche Erschließung
4.3.1 Äußere Erschließung
4.3.2 Innere Erschließung
4.3.3 Ruhender Verkehr
4.3.4 ÖPNV
4.3.5 Radwege

5 Ver- und Entsorgung

6 Umweltbelange
6.1 Lärmbelastungen/Schallschutzmaßnahmen
6.2 Bodenbelastung/Altlasten
6.3 Untersuchung der Umweltverträglichkeit/Bewertung des baulichen Eingriffs
6.3.1 Klima
6.3.2 Wasser
6.3.3 Boden
6.3.4 Naturschutz
6.3.5 Landschaftsbild
6.3.6 Nutzung der Landschaft
6.4 Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Sondergebietsfläche /Grünfestsetzungen
6.5 Ausgleichsmaßnahmen außerhalb der Sondergebietsfläche

7 Denkmalschutz und Denkmalpflege

8 Sonstige Fachplanungen

9 Bodenordnende Maßnahmen

10 Städtebauliche Zahlenwerte

11 Kosten

Anlagen:

1. Pflanzenartenlisten (Pflanzgebote)
2. Vegetationsaufnahme Bebauungsplanfläche
3. Faunistische Aufnahme
4. Landschaftsökologischer Wert der Bebauungsplanfläche
5. Überschlägige Ermittlung der notwendigen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
6. Lärmgutachten

1. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation im Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Hom 233 umfaßt den Bereich zwischen der Südseite der Emil-Figge-Straße im Süden, der Westseite der Baroper Straße im Westen, der Südseite des Rheinlanddamms (B1) im Norden und der Westseite des vorhandenen Wirtschaftswegs zwischen Emil-Figge-Straße und Rheinlanddamm (Flurstück 574) im Osten einschließlich eines ca. 30 m breiten und ca. 280 m langen Böschungsstreifens westlich der Baroper Straße südlich des Rheinlanddamms sowie eines ca. 40 m breiten und ca. 250 m langen Böschungsstreifens östlich des Flurstücks 574 südlich des Rheinlanddamms in Dortmund-Barop.

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans werden heute ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Es handelt sich hierbei um monostrukturierte Ackerflächen, die beinahe vollständig ausgeräumt sind.

Die Emil-Figge-Straße ist bislang ohne Fuß- und Radwege angelegt. Parallel zur B1 ist eine Straßenrandbegrünung mit Sträuchern und Kleingehölzen vorhanden.

2. Bestehende Planungen

2.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund vom 27.6.1985 stellt für den Bereich des Bebauungsplans Hom 233 - Die Höhe - eine Sondergebietsnutzung mit der Zweckbestimmung Universität und universitätsbezogene Einrichtungen dar. Am östlichen und nördlichen Rand sind Flächen für Hauptverkehrswege dargestellt (Bestand: B1; Planung: Trassenführung der NS IX mit Anbindung an die B1)

2.2 Bereichsplanung

Die mit dem Bebauungsplan angestrebte bauliche Entwicklung im Planbereich entspricht der vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen Bereichsplanung „Universität und Umland".

2.3 Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Hom 233 grenzt unmittelbar östlich an den Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Hom 151. Dieser Plan war und ist die Grundlage für die Entwicklung des nordöstlichen Teilbereichs der Universität. Der Bebauungsplan Hom 151 setzt sowohl nördlich als auch südlich der Emil-Figge-Straße bauliche Nutzungen fest. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Hom 233 haben keine Auswirkungen auf Festsetzungen des Bebauungsplans Hom 151. Es tritt weder eine Änderung der Immissionssituation noch eine Veränderung der festgesetzten Baumöglichkeiten (Baugrenze) im Bereich des Hom 151 ein. Die Einbeziehung in den Hom 233 bzw. eine Änderung des Hom 151 ist daher nicht erforderlich.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Die Flächen des Bebaungsplans Hom 233 liegen in einem Bereich, für den der Rat der Stadt am 25.09.1985 die „Bereichsplanung Universität und Umland" zur Umsetzung beschlossen hat. Teilbereiche dieser Bereichsplanung sind zwischenzeitlich überarbeitet worden. Sowohl das Räumliche Konzept 2000 für den gesamten Universitätsbereich (1985) als auch das daraus entwickelte Gestaltungs- und Grünkonzept „Auf der Höhe" für den nordöstlichen Teilbereich der Bereichsplanung (März 1990) sieht nordöstlich des Campus Nord der Universität Dortmund die Entwicklung von Bauflächen zwischen Emil-Figge-Straße und B1 vor. Darüber hinaus ist eine Verknüpfung der Emil-Figge-Straße mit der B1 durch die Anlage einer zusätzlichen Auf- und Abfahrt vorgesehen.

Ziel und Zweck der Bereichsplanung war es u. a., ein räumliches Konzept zu entwickeln, das die einzelnen Belange gegeneinander abwägt. Hierbei stehen Freiflächenschutz und Ökologie den Ausweisungen von Bauflächen für die Ansiedlung von universitätsbezogenen Dienstleistungs- und Lehreinrichtungen sowie hochwertigem Gewerbe und von Verkehrsflächen gegenüber.

Ausgehend von der im Flächennutzungsplan dargestellten Sondergebietsnutzung mit der Zweckbestimmung „Universität und universitätsbezogene Einrichtungen" sowie aufgrund der Lagevorteile durch die Nähe zur Universität und zum in großen Teilen bereits realisierten Technologiepark werden im Bereichsplan Bauflächen für die Entwicklung von Sondergebietsnutzungen dargestellt, die Teil der Universität sind oder auf eine Kooperation mit der Universität ausgerichtet sind. Mit dem Bebauungsplan beabsichtigt die Stadt Dortmund, die planungsrechtliche Grundlage für diese Baugebiete und somit für eine Arrondierung des Universitätsbereichs zu schaffen.

Für die Ansiedlung von Sondergebietsnutzungen mit der o.g. Zweckbestimmung im Bereich „Auf der Höhe" sprechen nicht nur die oben bereits beschriebenen Lagevorteile, sondern auch die Nähe zur B1 und die Möglichkeit, im Plangebiet eine zusätzliche direkte Anbindung herzustellen. Die B1 als städtebauliches Orientierungsrückgrat innerhalb des Ruhrgebiets, an dem sich hochwertige Nutzungen aufreihen, impliziert die Neuansiedlung von zukunftsorientierten, dem Ausbildungs- und Technologiebereich zuzuordnenden Einrichtungen und Betrieben. Durch eine städtebaulich wie auch gestalterisch hochwertige bauliche Nutzung des Planbereichs wird sowohl die Westeinfahrt in die Stadt als auch die Eingangssituation des Universitätbereichs aufgewertet.

Die Erschließung über die B1, über die Palmweide und die Stockumer Straße/ Baroper Straße ist eine langfristig unzureichende Anbindung des Universitätsbereichs an die Dortmunder Innenstadt. Die Verknüpfung der Emil-Figge-Straße mit der B1 und der geplanten NS IX ist eine wichtige Maßnahme im Verkehrskonzept der Bereichsplanung Universität-Umland. Sie bietet die Möglichkeit, das hohe Verkehrsaufkommen im Bereich der Universität und des Technologiegebiets zu entzerren und so die Ortslagen zu entlasten. Während der Anschluß an die Südfahrbahn der B1 mit diesem Bebauungsplan festgesetzt wird, soll die Brücke über die B1 sowie der Anschluß an die Nordfahrbahn mit einem noch aufzustellenden Bebauungsplan gesichert werden. Die geplanten Auf- und Abfahrtspuren sind so konzipiert, daß die Umbaukosten für den später erfolgenden 6spurigen Ausbau der B1 minimiert werden. Festsetzungen für den zwischen der B1-Trasse und dem B1-Anschluß liegenden Teilabschnitt der NS IX können erst getroffen werden, wenn die Planungen zum 6spurigen Ausbau der B1 vorliegen.

Zur Minderung des baulichen Eingriffs sind Ausgleichsmaßnahmen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Baugebiete vorgesehen. Die planungsrechtliche Absicherung dieser Ausgleichsmaßnahmen erfolgt sowohl über den Bebauungsplan als auch über privatrechtliche Verträge mit zukünftigen Investoren.

4. Erläuterungen zum Bebauungsplaninhalt

4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

Sondergebiet: Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung eines größeren zusammenhängenden Sondergebiets vor. Ziel ist die Ansiedlung von Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Lehreinrichtungen sowie Betrieben des Beherbergungsgewerbes, die mit Einrichtungen der Universität und des Technologiegebiets kooperieren. Diese Intention ist über die textlichen Festsetzungen zur Zweckbestimmung planungsrechtlich gesichert.

Die Planung wird damit dem dringenden Bedarf nach Flächen für derartige Nutzungen im Umfeld der Universität gerecht. Die Zulässigkeit von Betrieben des Beherbergungsgewerbes eröffnet die Möglichkeit, Einrichtungen zur Unterbringung von Besuchern der Universität und der im Sondergebiet angesiedelten Einrichtungen zu schaffen.

4.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan wird für die überbaubare Grundstücksfläche eine Grundflächenzahl von max. 0,4 und eine Geschoßflächenzahl von max 1,6 festgesetzt. Nach Novellierung der BauNVO i.d.F.d.Bktm. vom 23.1.1990 umfaßt die GRZ nun auch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten (§ 19 Abs. 4 Satz 1). Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist damit sichergestellt; ausreichend große Flächen zur Durchgrünung des Gebiets bleiben frei. Die festgesetzte Geschossigkeit von II-IV (ausnahmsweise eingeschossig bei Hallenbauten) für den nördlichen Teilbereich entspricht einerseits den Anforderungen der angestrebten Nutzung, andererseits wird so einer Verunstaltung des Landschaftsbilds (Kuppenlage) durch zu hohe Baukörper entgegengewirkt. In einem kleinen Teilbereich nordwestlich der geplanten Kreisverkehrsanlage wird eine Geschossigkeit von VI - VIII festgesetzt. Der Bau eines höhergeschossigen, turmartigen Gebäudes an dieser Stelle dient der städtebaulichen Akzentuierung der Eingangssituation und schafft eine deutliche Sichtbeziehung von der B1 auf die zukünftige, hochwertige Nutzung. Die GFZ wird an dieser Stelle auf 2,0 erhöht.

4.2 Überbaubare Grundstücksfläche

Der Bebauungsplan grenzt den Bereich der überbaubaren Fläche mittels Baugrenzen großzügig ab. Detaillierte Vorgaben hinsichtlich einer geordneten städtebaulichen Entwicklung - Baukörperstellung und -gestaltung, Erschließung etc. - enthält das von einem städtebaulichen Gutachter zu erarbeitetende Gestaltungshandbuch. Dies ist Teil des Grundstückskaufvertrags und entfaltet damit seine rechtswirksame Wirkung gegenüber einem zukünftigen Bauherrn.

4.3 Verkehrliche Erschließung

4.3.1 Äußere Erschließung

Im Bebauungsplan Hom 233 ist der Anschluß der NS IX (L 609 n) an die B1 vorgesehen, wobei hier zunächst nur der Anschluß an die vorhandene südliche West-Ost-Richtungsfahrbahn festgesetzt wird. Die Planung ist jedoch im Gesamtzusammenhang mit der Planung der NS IX zwischen OW IIIa/Huckarder Straße und Emil-Figge-Straße mit einem Vollanschluß an die B1 sowie dem geplanten 6streifigen Ausbau der B1 zwischen BAB A 45 und Wittekindstraße zu sehen. Der geplante Anschluß des südlichen Astes der NS IX an die vorhandene südliche Fahrbahn der B1 beinhaltet in den festgesetzten Verkehrsflächen auch den zukünftigen Vollanschluß der NS IX mit Weiterführung nach Norden (B-Plan In W 207) und berücksichtigt den Ausbau der B1 auf 6 Fahrstreifen.

Die Anbindung der NS IX an die B1 - zunächst nur an die südliche Fahrbahn - ermöglicht eine verbesserte Anbindung des gesamten Universitätsbereiches an das regionale Straßennetz. Die Universität ist heute nur über den Anschluß Wittener Straße/Hauert an die B1 angebunden. Dies führt sowohl im Zufluß am Morgen als auch im Abfluß zu Verkehrsbehinderungen in der Anschlußstelle und den benachbarten Kreuzungen des nachgeordneten Straßennetzes. Darüber hinaus wird der Straßenzug Emil-Figge-Straße/"An der Palmweide" mit den anliegenden Wohnbereichen durch die universitätsbezogenen Verkehre stark belastet. Es ist daher sinnvoll, die Universität über eine zweite Anschlußstelle an die B1 - zunächst nur an die südliche Fahrbahn - anzubinden. Weitere Entlastungseffekte entstehen ebenfalls an der Anschlußstelle Wittener Straße in Richtung Osten - wenn auch im geringen Umfang - und auf dem Straßenzug Emil-Figge-Straße/"An der Palmweide" am Nachmittag, da ein Teil dieser ebenfalls nach Osten gerichteten Verkehre die neue Anschlußstelle der NS IX/B1 nutzt. Insgesamt wird durch diese neue Anschlußstelle eine verbesserte Erschließung der Universität sowie eine Entlastung des umliegenden Straßensystems von den universitätsbezogenen Verkehren erreicht.

4.3.2 Innere Erschließung

Das Sondergebiet wird über die Emil-Figge-Straße direkt erschlossen.

Die Gestaltung der Emil-Figge-Straße als Allee unterstreicht ihre Bedeutung als Hauptverbindungsachse innerhalb des Universitätsviertels. Zur Betonung der Eingangssituation ins Universitätsviertel wird der Kreuzungsbereich zwischen Emil-Figge-Straße und NS IX als Kreisverkehr gestaltet.

Entsprechend ihrer Verbindungsfunktion auch für Fußgänger und Radfahrer- z. B. Verbindung zwischen Wohnheimen und Universität bzw. zwischen zukünftigen Nutzungen und Universität - ist ein Ausbau mit kombinierten Fuß-/Radwegen vorgesehen.

Die weitere Erschließung des Gebiets mit privaten Verkehrswegen erfolgt ausschließlich von der Emil-Figge-Straße aus. In Höhe des geplanten Teilabschnitts der NS IX sind aus verkehrstechnischen Gründen keine Zu- und Abfahrten zulässig (siehe textliche Festsetzung Nr. 7).

4.3.3 Ruhender Verkehr

Die Anordnung der privaten Stellplätze soll zur B1 hin erfolgen. Die Umsetzung dieser Zielsetzung wird über die städtebauliche Beratung und den Grundstücks-

kaufvertrag abgesichert. Textlich werden eine Stellplatzbegrünung und die Ausführung der Oberflächen in wasserdurchlässigen Materialien festgesetzt, um den Versiegelungsgrad zu minimieren. Auf den nicht überbaubaren Flächen werden Stellplätze ausgeschlossen (siehe textliche Festetzung Nr. 4 und Nr. 10)

4.3.4 ÖPNV

Über die 600 m vom Sondergebiet entfernt liegende S-Bahn-Haltestelle „Universität" ist ein gut erreichbares und leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel vorhanden. Darüber hinaus liegt ebenfalls in einem Abstand von 600 m die Haltestelle der Buslinie 454, die von Hombruch/Barop über die Universität nach Dorstfeld fährt.

Die geplante u.U. nördlich der Emil-Figge-Straße verlaufende Trasse der H-Bahn kann problemlos in dem 15 m breiten, mit einem Pflanzgebot belegten Grünsteifen untergebracht werden. Der Planungsstand dieser Trasse erlaubt keine Festsetzung oder nachrichtliche Übernahme in diesen Bebauungsplan.

4.3.5 Radwege

Sowohl die Emil-Figge-Straße als auch der geplante Abschnitt der NS IX sind zukünftig mit Radwegen ausgestattet. Mit dem geplanten Bau einer Brücke über die B1 wird eine durchgehende Radwegeverbindung zur Innenstadt hergestellt.

5. Ver- und Entsorgung

Grundnetze der Versorgungsunternehmen sind zum Teil vorhanden, fehlende können mit dem Ausbau der Emil-Figge-Straße hergestellt werden. Für die Leitungstrassen innerhalb der privaten Flächen wird ein jeweils 8 m breiter Streifen mit Leitungsrechten zugunsten der Stadtwerke und der VEW belastet.

Die Entwässerung des Plangebiets erfolgt über Trennsystem. Das Regenwasser soll als Brauchwasser Verwendung finden. Überschüssiges Regenwasser von Dächern und Parkplatzflächen ist dem natürlichen Wasserkreislauf durch Versickern und Verdunsten zuzuführen (detaillierte Aussagen siehe Abschnitt 6.4 Versickerung) Das projektierte Sondergebiet ist ohne Schwierigkeiten von Müllfahrzeugen zu erreichen.

6. Umweltbelange

6.1 Lärmbelastung/Schallschutzmaßnahmen

Von den im Bebauungsplan vorgesehen Nutzungen gehen keine regelungsbedürftigen Wirkungen auf außerhalb des Planbereichs liegende Einrichtungen aus. Die mit dem B1-Anschluß zu erwartenden neuen Lärmemissionen sind auf der Nordseite der B1 nicht spürbar. Hier ist der Verkehr auf der B1 pegelbestimmend.

Die für die geplante Sondergebietsnutzung notwendigen Schallschutzmaßnahmen sind textlich festgesetzt. Diese Festsetzungen basieren auf einem speziell für den Bebauungsplan erstellten Lärmgutachten (s. Anlage 6). Ausgangspunkt für die Berechnungen ist der heutige vierspurige Ausbau der B1, die heutige Höhenlage, die geplante Auf- und Abfahrt zur B1 sowie die aktuelle Verkehrsprognose für das Jahr 1995. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen, die durch den geplanten 6-spurigen Ausbau der B1 notwendig werden, werden über das dementsprechende Planfeststellungsverfahren geregelt.

Im Lärmgutachten wird deutlich, daß durch einen städtebaulich vertretbaren Lärmschutzwall bzw. eine Lärmschutzwand kein spürbarer Schallschutz zu erwarten ist. Aus städtebaulichen Gründen - Freihalten der Sichtbeziehungen, Betonung der Eingangssituation - kommen daher aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Frage.

Dem Lärmgutachten zufolge wird der nördliche Teil des Planbereichs bis zu einem Abstand von ca. 140 m von der Mitte der B1 mit ca. 70-75 dB(A) und der übrige Planbereich mit ca. 65-70 dB(A) tagsüber belastet.

Die demzufolge zu treffenden passiven Schallschutz-Maßnahmen, d.h. das erforderliche Schalldämmmaß der Außenbauteile resultiert aus dem errechneten Immissionspegel des Straßenverkehrs sowie den Vorgaben für Rauminnenpegel in Aufenthalts- und Arbeitsräumen bzw. Schlafräumen (vgl. VDI-Richtlinie 2719 Tafel 5).

Im nördlichen Bereich des Plangebiets - bis 140 m von der Mitte der B1 gemessen - muß das erforderliche Schalldämmmaß der Fenster 42 dB (Schallschutzklasse 4) betragen; für den südlichen Bereich sind die entsprechenden Werte mit 37 dB bzw. Schallschutzklasse 3 anzusetzen. Die Festsetzung von Flächen für das Beherbergungsgewerbe im südlichen Planbereich ist daher auch aus Schallschutzgründen sinnvoll.

6.2 Bodenbelastung/Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine bestehenden Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt. Durch die Nähe zur B1 muß jedoch mit einem gewissen Schadstoffeintrag von Blei und anderen Schwermetallen in der Oberbodenschicht gerechnet werden.

6.3 Untersuchung der Umweltverträglichkeit; Bewertung des Eingriffs

Gerade in einem Verdichtungsraum, wie es das Dortmunder Zentrum darstellt, ist eine Ausrichtung der Bebauung nach ökologischen Kriterien von besonderer Bedeutung. Angesichts des Verbrauchs/der Vernichtung von Landschaft sowie möglicher Beeinträchtigungen der klimatischen Funktion des Plangebiets gibt es Mindestanforderungen an den Bebauungsplan. Hierbei müssen die vorhandenen ökologischen Funktionen soweit als möglich gesichert werden. Dies macht die

Vermeidung bzw. Minderung unabdingbarer Eingriffe sowie deren Kompensation durch adäquate Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

Zur Abschätzung der Umweltverträglichkeit der festgesetzten Nutzungen wurden sowohl vorhandene Gutachten ausgewertet als auch eine speziell auf den Planbereich ausgerichtete Untersuchung der Umweltverträglichkeitskriterien vorgenommen.

6.3.1 Klima

Luftaustausch, Lufttemperatur: Das Gebiet befindet sich südwestlich des Dortmunder Stadtzentrums. Zur Zeit herrscht hier noch ein ungestörtes Freilandklima mit extremem Feuchteverlauf, windoffen und normaler Temperatur-/Strahlung. Diesem Bereich kommt daher eine besondere Bedeutung als Frischluftgebiet für die Städte zu. Die Bereiche der Bebauung im Umfeld zählen aufgrund der starken Durchgrünung schon zum Stadtklima aber mit insgesamt noch positivem Bioklima. Von den Hauptverkehrsstraßen gehen bei hohem Verkehrsaufkommen Lärm- und Schadstoffemissionen aus.

Im Klimaatlas Dortmund wird der Bereich als Ventilationsbahn für den Ballungsraum bewertet. Die Wirkung der in der zugehörigen Karte „Planungshinweise" eingetragenen Ventilationsbahn südwestlich der Universität wird bereits heute durch die bestehenden Universitätsgebäude in hohem Maß beeinträchtigt. Durch Bebauung und Versiegelung von Flächen kommt es zu einer Erhöhung der Lufttemperatur; die Kaltluftentstehung wird vermindert.

Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünzug von Persebeck über Menglinghausen, Barop nach Dorstfeld entlang des Emschertals bzw. Rüpingbachs wird durch die vorgesehene bauliche Entwicklung nicht wesentlich beeinträchtigt. Für die klimatologische Austauschfunktion in Nord-Süd-Richtung ist weniger die Größe der offengehaltenen Freiflächen als vielmehr eine Aufweitung des Emschertaleinschnitts in Höhe der Schnettkerbrücke bzw. ein Freihalten des Talbereichs von jeglicher Bebauung entscheidend. Dies soll über das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B1 planungsrechtlich gesichert werden.

In den „Planungshinweisen" zur Klimaanalyse der Stadt Dortmund ist das Plangebiet mit der Darstellung „Anlegen von städtischen Grünzügen" gekennzeichnet. Dies bedeutet nicht, daß das Gebiet von jeglicher Bebauung freizuhalten ist. Es sollten jedoch alle in Frage kommenden Maßnahmen getroffen werden, um den Freiraumcharakter des Gebiets zu stärken. Zu nennen sind hier vor allem die Festsetzung der geringen baulichen Dichte, eine den Luftaustausch möglichst wenig beeinträchtigende Baukörperstellung und Begrünungsmaßnahmen.

Luftbelastung: Von den im Bebauungsplan vorgesehenen verkehrlichen Nutzungen ist keine meßbare Erhöhung der gegenwärtigen Luftbelastung zu erwarten. Die mit dem Ostanschluß verbundene Entzerrung des hohen Verkehrsaufkommens im Bereich der Universität und des Technologiegebiets kann hier zu weniger häufigen Stausituationen und zur Reduzierung der heutigen Schadstoffbelastung führen.

Durch Verwendung fossiler Brennstoffe für die Beheizung der Gebäude wird eine erhöhte Schadstoffbelastung entstehen. Diese kann wesentlich verringert werden, wenn Blockheizkraftwerke verwandt werden bzw. Fernwärme genutzt wird. Eine Einzelfeuerung zur Beheizung der Gebäude soll durch entsprechende Beratung der Investoren ausgeschlossen werden, die Verwendung erneuerbarer Energien angeregt werden.

6.3.2 Wasser

Grundwasserstand: Der Grundwasserstand liegt im Plangebiet aufgrund der Kuppenlage, des Einschnitts der B1 und der mächtigen Deckschicht des Bodens relativ tief. Das Grundwasser staut sich an der Kreideformation und liegt in einer Tiefe von ca. 5 m; die natürliche Fließrichtung des Schichtwassers weist vor allem nach Süden und Osten. Die Grundwasseroberfläche wird daher durch die Baumaßnahme nicht berührt werden.

Grundwasserneubildung: Der erhöhte Versiegelungsanteil (Bebauung, Wege und Straßenflächen) führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung. Durch eine weitgehende Versickerung des Oberflächenwassers von Dächern, Stellplätzen und Stellplatzzufahrten bzw. Hauptwegen kann die Rate der Grundwasserneubildung nahezu ausgeglichen werden. Das Wasser der öffentlichen Straßenflächen (hohe Verkehrsbelastung und infolgedessen Ölverschmutzung und Verschmutzung durch Reifenabrieb) wird über die Kanalisation abgeführt und geht daher für die Grundwasserneubildung verloren.

Oberflächenwasser: Oberflächengewässer sind durch die Baumaßnahmen direkt nicht betroffen. Durch eine weitgehende Versickerung des Oberflächenwassers sollen Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung sowie der Wasserführung natürlicher Bäche vermieden werden.

In der näheren Umgebung befinden sich im Osten die Emscher und im Süden der Rahmkebach, die beide z.Z. als Abwasserkanäle ausgebaut sind. Im Rahmen der angestrebten Umgestaltung des Emschersystems soll der Rahmkebach in absehbarer Zeit renaturiert werden. Für den Rüpingsbach liegen bereits erste Untersuchungen der Emschergenossenschaft zu den Kosten einer Renaturierung vor. Für die Bebauungsplanung ist daher davon auzugehen, daß es sich hier zukünftig um naturnah gestaltete Bachläufe handelt.

6.3.3 Boden

Geologischer Überblick: Das Plangebiet befindet sich noch im Bereich des Münsterländer Kreidebeckens. Die Schichten der Oberkreide enden etwa 1,5 km nördlich des Plangebiets bzw. sind im Bereich des „Emscherdurchbruches" östlich des Standorts ausgeräumt. Die Höhenlagen werden großflächig von wechselzeitlichen Windablagerungen (Löß) gebildet. Der Löß besteht aus schwach tonigem Schluff, zum Teil mit feinsandigen Anteilen und gelbbrauner Farbe. Die Mächtigkeit der quartären Ablagerungen liegt zwischen 4 - 5 m (geologische Karte 4510 Witten von 1980)

Bodengüte: Der gesamte Bereich wird von Parabraunerden auf Löß beherrscht. Die landwirtschaftliche Ertragsfähigkeit ist mit 82-84 Punkten als hoch bis sehr hoch zu bezeichnen (vgl. Karte zur Bodenschätzung). Die hohe nutzbare Wasserkapazität und mittlere Wasserdurchlässigkeit ermöglichen eine hohe Produktivität der Vegetation. Der Verlust an Produktionsfläche für die Landwirtschaft ist daher erheblich. Die Böden neigen vor allem bei Verdichtung zu Staunässe.

Bodenabtrag/-auftrag: Durch die Baumaßnahme sind umfangreiche Bodenarbeiten erforderlich. Der Schutz des Oberbodens sowie die Verwendung des Bodenaushubs aus der Baugrube für Geländemodelierungen sollen Transportkosten und knappen Deponieraum einsparen helfen.

6.3.4 Naturschutz

potentielle natürliche Vegetation: Im Plangebiet würde sich ein Flattergras-Buchenwald (Milio-Fagetum) mit hoher Wuchsleistung entwickeln. Er besiedelt Löß und Geschiebelehm - mit nur schwachem oder fehlendem Stauwassereinfluß - meist Übergangstypen von mäßig basenhaltigen Pseudogley zur Parabraunerde.

natürliche Vegetation: Zur Zeit besteht die Vegetation zum überwiegenden Teil aus intensiv bewirtschafteten Ackerflächen. Die Ackerunkrautgesellschaft wird von der Acker-Fuchsschwanz-Kamillegesellschaft (Alopecurus-matriecaretum) gebildet. Der Vegetationsbestand wurde detailliert erfaßt (siehe Anlage 2: Vegetationsaufnahme).

Fauna: Neben den wenigen Vogelarten, die ihre Reviere und Brutplätze im Plangebiet einnehmen, sind einige Nahrungsgäste erfaßt worden. Der Mäusebussard sucht das Gebiet regelmäßig zur Nahrungssuche auf, wie es auch Rupfplätze dokumentieren. Der Brutplatz befindet sich zur Zeit vermutlich in dem Altholzbestand am Rahmkebach.

Als bemerkenswerteste Vogelart ist die Schafstelze zu nennen, die im Bereich der einjährigen Brachfläche ihren Brutplatz gefunden hat. Die übrigen Arten gehören alle zu den sogenannten Ubiquisten und sind im gesamten Stadtgebiet zahlreich vertreten (siehe Anlage 3: faunistische Aufnahme).

Die Ermittlung des landschaftsökologischen Werts der Bebauungsplanfläche orientiert sich an einem Verfahren nach Adam, Nohl, Valentin (Adam, Nohl, Valentin, Naturschutz und Landschaftspflege in NRW,1986). Die Ermittlung ist als Anlage 4 beigefügt. Die Einstufung der einzelnen Biotoptypen vor dem Eingriff bewegt sich zwischen 1,6 - 3,3 Punkten und liegt damit im unteren Bereich ökologischer Wertschätzung. Der Eingriff kann daher als gering bewertet werden.

Eine definitive Berechnung der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnah-men kann erst erfolgen, wenn auch der bauliche Eingriff detailliert berechnet werden kann.

Abschätzbare Auswirkungen des Eingriffs: Das Gebiet wird bis auf die Randbepflanzungen der B1 landwirtschaftlich genutzt. Die Ackerflächen werden durch die Baumaßnahmen ganz verschwinden. Für sie können keine Ersatzflächen bereitgestellt werden. Der Verlust an Biotopfläche Acker fällt nur wenig ins Gewicht. Durch die angestrebte geringe bauliche Dichte aber auch durch das umfangreiche Verkehrsgrün verbleiben große Freiflächen, die entsprechend gestaltet werden können (siehe Anlage 2.3.4).

Das Baugebiet schließt direkt an die B1 (Ruhrschnellweg) an. Nördlich davon sind erst 1990/91 Neubauten errichtet worden. Im Umfeld der B1 sind überwiegend ausgedehnte Ackerflächen vorzufinden, wertvolle Biotope sind nicht vorhanden.

Im Plangebiet sind keinerlei Rote-Listen-Arten angetroffen worden. Der Verlust an Arten der Ackerfläche und Ackerbrache - einjährige Wildkräuter - ist als vergleichsweise gering zu bewerten (vgl. Anlage2 und 3).

6.3.5 Landschaftsbild

Das Relief wird durch eine sanfte Kuppenlage auf der Höhe des „Hellwegrückens" gekennzeichnet. Nach Osten fällt das Gelände zum Emschertal hin stark ab - von 114 m über NN auf 62,5 m im Bereich des Emscherlaufs. Während sich das Gelände nach Süden nur allmählich neigt, gestaltet sich die Topographie nach Norden und nach Westen ebenmäßig. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen bzw. Baukörper wird die Topographie nicht verändert.

Eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbilds hängt wesentlich davon ab, in welchem Umfang Flächen überbaut werden, wie hoch die Baukörper sein werden und wie diese angeordnet sind. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan wird sichergestellt, daß ein Großteil der Flächen mit 2-4 Geschossen relativ niedrig bebaut wird und daß die Bebauung in aufgelockerter Weise geschieht (GRZ 0,4). Nordwestlich der geplanten Kreisverkehrsanlage markiert ein achtgeschossiges, turmartiges Gebäude die Eingangssituation zum Universitätsbereich und dient als Sichtbezug von der Schnettkerbrücke aus.

Das Sichtfeld wird im Norden durch die B1 und im Westen durch die Universitätsgebäude begrenzt. Nach Osten und Süden bleibt der Blick frei über weite Teile des Dortmunder Stadtgebietes bis hin zum Ardeygebirge in einer Entfernung von ca. 8 km.

Die nähere Umgebung wird im Süden und Osten durch gehölzfreie, offene Ackerflächen geprägt. In den Tallagen liegt der vertikale Grünanteil (Baumbestand) wesentlich höher. Die daran anschließenden Bereiche bestehen überwiegend aus Siedlungsräumen. Die Bereiche in der Talung der Emscher und des Rüpingsbaches lassen sich hinsichtlich des Höhenniveaus deutlich von denen der Höhenrücken unterscheiden.

Eine Bewertung des Landschaftsbildes in diesem Bereich kann nicht losgelöst von der baulichen Struktur des Umfeldes und einer möglichen Einbindung gesehen werden. Das Plangebiet erstreckt sich auf einer Freifläche im Anschluß an die B1 sowie an den Universitätskomplex im Bereich des Hellwegrückens. Die Bördenlandschaft - ein durch Ackernutzung geprägte Freifläche - hat ihren Charakter durch die starke Zersiedlung schon weitgehend eingebüßt. Die kleinflächig noch vorkommenden Ackerparzellen sind aber nicht ohne ästhetischen Reiz, da sie in ihrer einfachen Form einen wohltuenden Kontrast zur Vielgestaltigkeit des Stadtbildes bieten - die vielgeschossigen und ausgedehnten Bauten der Universität fügen sich kaum in die durch die Kuppenlage geprägte Landschaft ein. Eine niedriggeschossige, aufgelockerte Bebauung könnte jedoch den Bruch zwischen Bebauung und Landschaft abmildern. Eine sinnvolle bauliche Ergänzung des Umfelds ist daher für die Abrundung des Stadtbilds vertretbar.

In einer Umweltvertäglichkeitsstudie zur Trassenfestlegung der NS IX zwischen Turmbahnhof Dorstfeld und Emil-Figge-Straße empfahl das beauftragte Büro GRÜNPLAN 1988, eine möglichst weit nach Westen verlegte Trasse bei Überquerung der B1. Aus ökologischer und landschaftsgestalterischer Sicht wären die Negativauswirkungen hier wesentlich geringer gegenüber einer Ostlage der Trasse bei Unterquerung der B1 einzustufen.

Die mit dem Bebauungsplan vorgelegte Planung geht von der zuerstgenannten Überquerung der B1 und somit von einer Eingriffsminimierung aus.

Mit einer der vorhandenen Topographie angepaßten Planung für den Ausbau der Emil-Figge-Straße (keine Geländeeinschnitte) sowie für den Anschluß an die B1 wird der Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild minimiert. Die alleeartigen

Baumpflanzungen parallel zum Straßenkörper tragen zur Attraktivierung des Landschaftsbilds bei (Abwechslung, Betonung der Topographie).

Die Verkehrsanbindung an die B1 sowie die bauliche Nutzung des im Bebauungsplan festgesetzten Sondergebiets sind Inhalt der schon 1985 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossenen Bereichsplanung Universität und Umland. Auf der Ebene dieser Bereichsplanung ist von einem in sich ökologisch ausgeglichen Konzept auszugehen.

6.3.6 Nutzungen der Landschaft

Landwirtschaft: Etwa 7,5 ha der beanspruchten Bebauungsplanfläche werden heute noch als Ackerland genutzt, ca. 5 ha sind innerhalb der letzten Jahre brachgefallen. Der größte Flächenverlust geht somit zulasten der Landwirtschaft. Aufgrund der Bodengüte (Ackerwertzahl über 80) wiegt er besonders schwer. Teile der Ackerfläche sind für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Erholung: Das Plangebiet besitzt zur Zeit für die Erholung nur eine geringe Bedeutung, da eine hohe Lärmbelastung durch die B1 besteht.

6.4 Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Sondergebietsfläche/ Grünfestsetzungen

In vielerlei Hinsicht sind die Festsetzungen des Bebauungsplans bereits auf eine weitgehende Minimierung des Eingriffs ausgerichtet (vgl. 6.3). Zusätzlich werden eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die zu einem Ausgleich bzw. einer Minderung des Eingriffs führen. Die als Ergebnis des Abwägungsprozesses zwingend notwendigen Ausgleichs- bzw. Minderungsmaßnahmen innerhalb der Sondergebietsfläche werden im Bebauungsplan festgesetzt, der damit diesen Belang abschließend berücksichtigt. Darüberhinaus sind jedoch weitere Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen, die über privatrechtliche Vereinbarungen (Grundstückskaufvertrag) gesichert werden sollen.

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind, sind mit einem • gekennzeichnet, Maßnahmen, die über das Gestaltungshandbuch privatrechtlich geregelt werden, sind mit einem * gekennzeichnet.

Vegetations und Biotopschutz: Das Haupthindernis für eine übergreifende Vernetzung von Lebensräumen bildet der KFZ-Verkehr bzw. die Straßen. Für eine ganze Reihe von Arten (Bodenbewohner) kann daher ein Biotopverbund nur schwierig hergestellt werden.

* Einen wichtigen Beitrag für einen Biotopverbund können daher Grünverbindungen z.B. aus heimischen Gehölzen und Kräutern leisten. Die Grünachsen sollten mit ausreichend bemessenen Krauträumen ausgestattet sein.

Minimierung von Versiegelung: Der Anteil der versiegelten Flächen sollte auf ein unabdingbar notwendiges Maß reduziert werden, um Eingriffe in den Grundwasserhaushalt und die natürliche Bodenfauna zu minimieren.

• Die Festsetzung einer niedrigen Grundflächenzahl von 0,4 trägt wesentlich zur Freiflächensicherung und somit auch zu einer Reduzierung des Versiegelungsgrads bei. Nicht überbaubare Flächen werden mittels textlicher Festsetzungen (siehe textliche Festsetzung Nr.4) vor einer Versiegelung geschützt.

* Für befestigte Flächen innerhalb der überbaubaren Flächen werden im Gestaltungshandbuch detailliertere Aussagen getroffen. Je nach Beanspruchung

sind hier die Verkehrsflächen bedarfsgerecht zu befestigen. Hauptwege, Stellplatzzufahrten und Stellplätze können als Pflasterflächen mit breiten Fugen bzw. in Rasengitterstein, Rasenpflaster und Porenstein angelegt werden. Das Oberflächenwasser dieser Verkehrsflächen ist, nachdem es eines zwischengeschaltete Reinigungsstufe (Ölabscheider) durchlaufen hat, durch Mulden, offene Rinnen oder andere Ableitungstechniken den Versickerungsmulden zuzuführen. Die Bodenpassage garantiert eine günstige Filterwirkung. Selbstständig geführte Fußwege im Bereich der Freiflächen sind als Rüttelschotterdecke oder Rasenpflaster auszuführen.

Pflanzgebote:

• Für die nicht überbaubaren Flächen im Plangebiet wird ein Pflanzgebot ausgesprochen, um so eine starke Eingrünung des gesamten Bereichs zu erzielen. Für die mit einem Pflanzgebot belegten Flächen nördlich der Emil-Figge-Straße wird eine niedrig wachsende Bepflanzung festgesetzt, um die Wirkung der geplanten Allee nicht durch zusätzliche, großkronige Bäume zu beeinträchtigen. Für alle mit einem Pflanzgebot belegten Flächen sind standortgerechte, heimische Arten zu verwenden (siehe textliche Festsetzungen 6 und 7 in Verbindung mit Anlage 1: Pflanzenartenlisten)

• Mit der Festsetzung, offene Kfz-Stellplatzflächen mit großkronigen Laubbäumen zu begrünen, wird die thermische Aufheizung der Luft gemindert (siehe textliche Festsetzung Nr.8)

* Die Freiflächengestaltung innerhalb der überbaubaren Flächen ist im engen Zusammenhang mit der detaillierten Bebauungskonzeption zu sehen. Auch spielt bei der Gestaltung der Freiflächen der Aufenthaltswert für den Menschen eine wesentliche Rolle. Hierzu werden Aussagen im Gestaltungshandbuch getroffen.

Dach- und Fassadenbegrünung:

* Dach- und Fassadenbegrünungen wirken klimaausgleichend - sie schützen sowohl gegen Überhitzung als auch gegen zu starke Auskühlung; sie senken den Oberflächenabfluß von Regenwasser und bieten Lebensstätten für Pflanzen und Tiere. Auch verbessern sie das Erscheinungsbild insbesondere von Fassaden mit einem hohen Anteil geschlossener Wandflächen (z.B. Lagerräume). Detaillierte Regelungen erfolgen im Gestaltungshandbuch.

Windschutz:

* Das Plangebiet befindet sich, wie der Name „Die Höhe" schon andeutet, an exponierter Stelle am Rande der Emschertalung. Vor allem die extrem kalten Ostwinde können hier ungehindert über die jetzt noch bestehenden Ackerflächen hinwegwehen. Ebenso besteht zur Hauptwindrichtung Südwest eine ausgesprochene Exposition.

Im Osten soll eine Windschutzpflanzung angelegt werden. Die Pflanzung soll bodennah mit dichtem Strauchwerk erfolgen. Dazwischen sind Bäume 1. und 2. Größenordnung zu verteilen. Nach Westen soll eine ähnliche Gehölzpflanzung mit der Bebauung abschließen. Zur Emil-Figge-Straße kann der Windschutz von der alleeartigen Bepflanzung übernommen werden. Die Pflanzabstände soll ca. 10 m betragen. Die Bäume sind dem Straßenraum zugeordnet, also in einem Pflanzstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg angeordnet.

Versickerungsanlagen

Grundwassergüte

Das Oberflächenwasser der privaten Flächen kann - ggf. nach Zwischenschaltung einer reinigungsstufe - in mit Rasen bedeckten Mulden versickert werden. Dies trägt u.a. dazu bei, daß organische Schadstoffe abgebaut werden. Die Bodenpassage garantiert eine günstige Filterwirkung. Die öffentlichen Straßen werden voraussichtlich wegen ihrer hohen Schadstoffbelastung (Öl und Reifenabrieb) an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

* Das anfallende Oberflächenwasser von Dächern, Parkplätzen und Hauptwegen soll - sofern Brauchwassernutzung oder Rückhaltung auf dem Grundstück (Versickerungsmulden, Rigolensysteme) nicht möglich sind - dem natürlichen Wasserkreislauf durch Versickerung und Verdunstung zugeführt werden. Dies geschieht durch Einleitung in ein naturnah gestaltetes Regenrückhaltebecken südlich der Baufläche. Anschließend kann eine Ableitung des Wassers in nahegelegene Bäche erfolgen.

Von der Versickerung ausgenommen wird der Anschluß an die B1, da eine Ableitung des Oberflächenwassers aufgrund der Geländehöhe - die B1 liegt in diesem Breich in einem Geländeeinschnitt - sich als sehr problematisch erweist. Das Oberflächenwasser von „belasteten" Straßen, Zubringer zu B1 und Emil-Figge-Straße sind in getrennte Erdmulden zu leiten und durch eine Pflanzenkläranlage zu reinigen.

Sonstiges

Leitungsverlegung:

* Um langfristig die ungestörte Entwicklung der Grünflächen sicherzustellen, sollten notwendige Versorgungsleitungen auf dem Grundstück, die dem Bauvorhaben zuzuordnen sind, gebündelt werden. Sie sollten vorzugsweise entlang von Wegen in einiger Entfernung (4 - 5 m) von Großbäumen verlegt werden.

Energie:

* Eine rationelle Energieerzeugung soll über die Errichtung oder den Anschluß an ein vorhandenes Blockheizkraftwerk sichergestellt werden.

6.5 Ausgleichs-und Ersatzmaßnamen außerhalb der Sondergebietsfläche

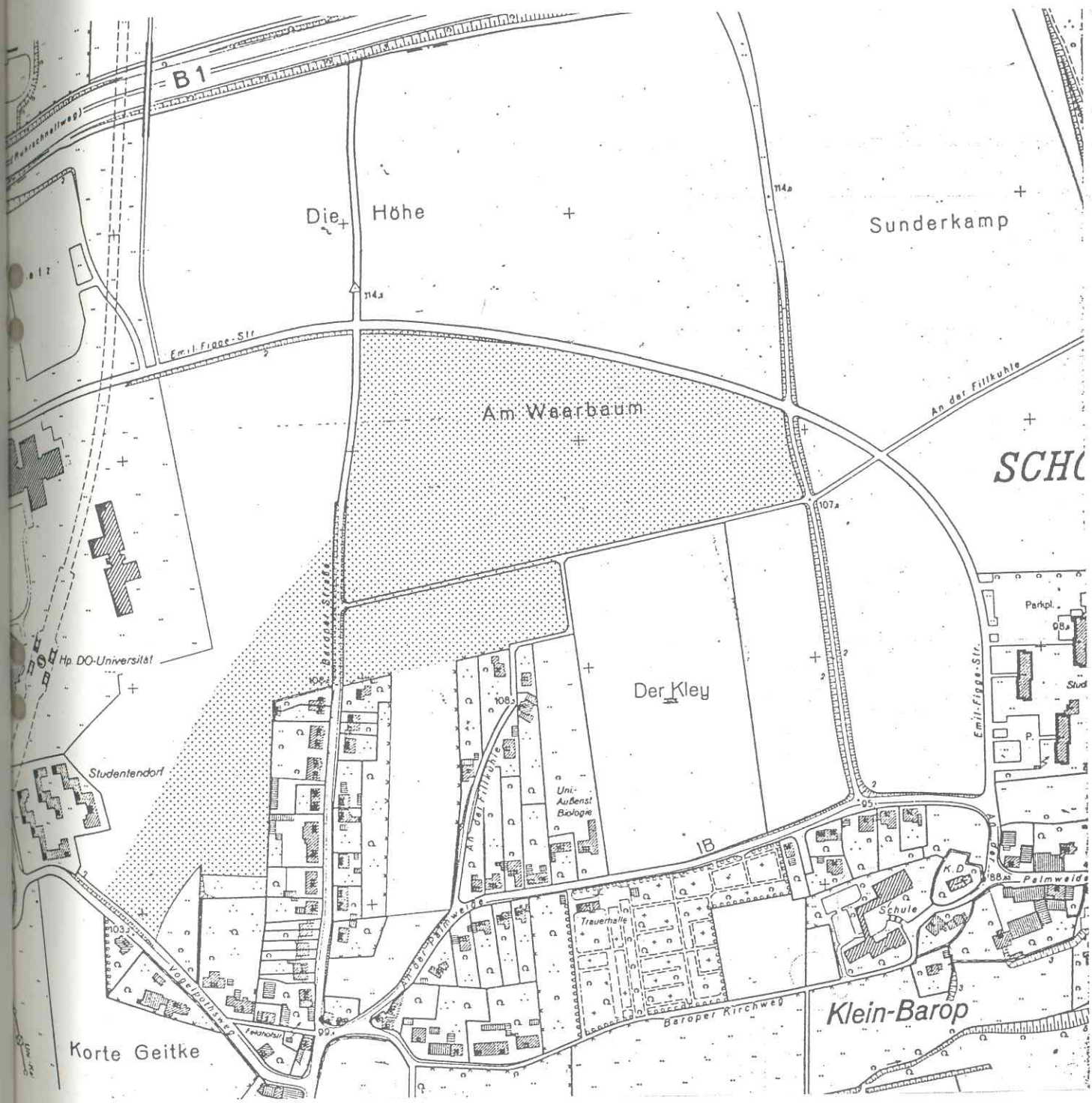
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Für den östlich der B-1-Zufahrt gelegenen Bereich werden „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" (§9 Abs.1 Nr.20 BauGB) festgesetzt. Auf diese Weise wird der räumlich wirksame Freiraum - der o.g. Bereich stellt nur einen kleineren Teil dar - zwischen den angestrebten Nutzungen und der vorhandenen Dorflage Groß-Barops gesichert und werden Flächen für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgehalten. Die Fläche sollte mit einzelnen Bäumen bepflanzt und als halboffene Grünfläche entwickelt werden. Klimatisch besonders wirkungsvoll erweisen sich im allgemeinen Obstwiesen oder locker mit Bäumen bestandene Flächen. Sie verhindern an Sommertagen (Tage über 25°) eine zu starke Aufheizung. Kaltluftfluß und -bildung sind jedoch ungehindert zwischen den Bäumen möglich.

Aus Sicht des Artenschutzes könnten die Flächen entweder als zweischürige Mähwiesen oder als Brachflächen (Mahd in 5-jährigem Abstand) genutzt werden. Es

Es sollte dabei die Nutzung des Mähgutes angestrebt werden, um ein zusätzliches Abfallaufkommen zu vermeiden.

Eine Nutzung der Freifläche für extensive Erholungszwecke ist hiermit vereinbar und wird angestrebt. Darüberhinaus sollen im nachfolgend dargestellten Bereich südlich der Emil-Figge-Straße außerhalb des Bebauungsplan-Geltungsbereichs weitere Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden. Da sich diese Flächen in öffentlicher Hand (Landeseigentum) befinden, ist eine rechtliche Sicherung der Umsetzung außerhalb des Bebauungsplans möglich.



Bereich für ökologische Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Hom 233

Hier stehen ca. 12 ha potentielle Ausgleichsflächen zur Verfügung.

7. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Baudenkmale: Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind unbebaut.

Bodendenkmale: Folgender Hinweis wird in den Plan aufgenommen: Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler/kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerke, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, entdeckt werden. Die Entdeckung der Bodendenkmäler ist der Gemeinde und dem Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel.-Nr. 02761/4470) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§11 und16 DSchG).

8. Sonstige Fachplanungen

Bestehende Leitungsrechte und geplante Leitungstrassen der Stadtwerke und der VEW werden soweit erforderlich über Belastungsflächen gesichert.

Die mögliche Anordnung der H-Bahn-Trasse nördlich der Emil-Figge-Straße wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht eingeschränkt.

9. Bodenordnende Maßnahmen und sonstige Maßnahmen zur Verwirklichung des Bebauungsplans

Das Land NRW, als Eigentümerin der Flächen und die Stadt Dortmund stehen mit zukünftigen Investoren in Verhandlung. Mögliche Kaufverträge werden mit privatrechtlichen Regelungen hinsichtlich Bebauung, Gestaltung und Grün verknüpft werden, um so über den Bebauungsplan hinausgehende Zielsetzungen und Anforderungen der Stadt Dortmund durchzusetzen.

Maßnahmen zur Bodenordnung gem. Teil IV BauGB werden voraussichtlich nicht erforderlich sein. Die Grundstücke, die sich nicht im städtischen Eigentum befinden, sind möglichst auf freiwilliger Basis den im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen zuzuführen. Ggf. ist auf die Instrumente des vierten Teils (Bodenordnung) oder des fünften Teils (Enteignung) des Baugesetzbuches zurückzugreifen.

10. Städtebauliche Zahlenwerte

Verkehrsfläche (Fahrbahn)	2,77 ha
(Verkehrsgrün)	3,02 ha
Sondergebiet	4,32 ha
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	2,30 ha
Planbereich	12,41 ha

11. Kosten

Nach überschlägiger Ermittlung werden voraussichtlich folgende Kosten entstehen:

- Ausbau der Emil-Figge-Straße sowie Neubau des B1-Anschlusses einschließlich Grunderwerb: ca. 7,0 Mio DM*
- Kanalbau incl. Regenrückhaltemaßnahmen = 4,1 Mio. DM
- ökologische Ausgleichsmaßnahmen ohne Grunderwerb: ca. 0,6 Mio DM

* davon sind 80% aus Bundesmitteln bezuschußungsfähig

Dortmund, den 04.11.91

von der Mühlen
Städt. Baudirektor