BEGRÜNDUNG

ZUM
BEBAUUNGSPLAN

In O 105/2

- Bremer Straße -

1. AUSFERTIGUNG

Planungsamt
Stadt Dortmund

1. Auflage

BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan In O 105/2
- Bremer Straße -

INHALTSVERZEICHNIS

1. Plangebiet
1.1 Räumlicher Geltungsbereich
1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet
1.3 Geschichtlicher Überblick

2. Anlaß, Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

3. Erläuterungen zum Planinhalt
3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise
3.1.1 Kerngebiet (MK)
3.1.2 Allgemeines Wohngebiet (WA)
3.1.3 Gebiet zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung (besonderes Wohngebiet -WB-)
3.1.4 Flächen für den Gemeinbedarf - Justiz -
3.2 Verkehrliche Erschließung
3.2.1 Äußere Erschließung
3.2.2 Innere Erschließung
3.2.3 Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr
3.2.4 Ruhender Verkehr
3.2.5 Fuß- und Radwege
3.2.6 Straßenneubau

4. Umweltbelange
4.1 Altlasten
4.2 Lärmschutz
4.3 Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

5. Ver- und Entsorgung

6. Denkmalschutz und Denkmalpflege

7. Bodenordnende Maßnahmen

8. Städtebauliche Zahlenwerte

9. Kosten

10. Entschädigung

Anlage

Schalltechnische Untersuchung

1. Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes InO 105/2 - Bremer Straße - umfaßt den Bereich nördlich der Hamburger Straße zwischen Lippestraße und Gerichtsstraße. Die nördliche Planbereichsgrenze verläuft unter Einschluß von Teilen des Justizgeländes und Teilen des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs Dortmund-Ost von der Schwanenstraße aus in südöstlicher Richtung bis zur östlichen Seite der geplanten Verlängerung der Lippestraße.

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Der in der östlichen Innenstadt befindliche Planbereich umfaßt größtenteils vorhandene Gebäude. Dabei bilden die Gebäude entlang der Hamburger Straße, Gerichtsstraße, Bremer Straße und Lippestraße einen geschlossenen Baublock. Als Nutzung überwiegt hier das Wohnen. In der Bremer Straße sind vereinzelt kleine Büros bzw. Handwerksbetriebe angesiedelt. Entlang der Hamburger Straße sind dagegen auch größere gewerbliche Nutzungen, u.a. ein Teppichgroßhandel vorhanden.

Die Bebauung nördlich der Bremer Straße wird geprägt durch die geschlossene Bebauung der ehemaligen Westfalia Druckerei (Bremer Straße 16 - 32). Die Gebäude werden heute teilweise nicht mehr genutzt. Für die Gebäude Bremer Straße 28 bis 32 ist bereits eine Nutzungsänderung genehmigt worden. Die Gebäude sind nunmehr überwiegend für eine Wohnnutzung vorgesehen. Im Erdgeschoß soll allerdings u. a. auch eine kleinteilige Laden- und Büronutzung realisiert werden.

Der Planbereich umfaßt auch Teile des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofes Dortmund-Ost, für die zwei Entwidmungsverfahren durchgeführt worden sind. Das Flurstück 801, Flur 32, Gemarkung Dortmund-Ost (überwiegender Teil der Planstraße) ist am 07. 07. 1997, das Flurstück 764, Flur 32, Gemarkung Dortmund-Ost, das z. T. Bestandteil des Bebauungsplanes In O 105/2 ist (westlicher Teil der Planstraße, Stellplatzfläche für die Justiz und tlw. für das Besondere Wohngebiet) ist am 12. 03. 1998 vom Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, entwidmet worden. Damit befinden sich im Planbereich des Bebauungsplanes In O 105/2 - Bremer Straße- keine Flächen mehr, die für Eisenbahnzwecke gewidmet sind.

1.3 Geschichtlicher Überblick

Ende des vorigen Jahrhunderts wurde der Bahnhof der Gronau-Enscheder Eisenbahn auf dem Gelände des ehemaligen "Ostbahnhof" errichtet. Einige Straßen waren bereits in ihrem heutigen Verlauf vorhanden. Das Amtsgericht wurde im Jahre 1903

erbaut und erstmals im Jahre 1934 erweitert. Die Wohngebäude im Planbereich stammen größtenteils ebenfalls aus der Zeit der Jahrhundertwende.

Seit den sechziger Jahren wurde das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes sukzessive umgenutzt.

2. Anlaß, Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Ausgangspunkt für die aktuellen Nutzungsüberlegungen war die Freigabe von Teilflächen des ehemaligen Güterbahnhofes Dortmund-Ost und die anstehende Umnutzung der bislang überwiegend gewerblich genutzten Gebäude nördlich der Bremer Straße. Die Umnutzung des gesamten Bahngeländes wird für die nächsten Jahre eine wesentliche städtebauliche Veränderung des Stadtbezirkes Innenstadt-Ost sein. Das für diese städtebaulichen Veränderungen notwendige Planungsrecht sollte u. a. seinerzeit mit dem Bebauungsplan InO 105 - Gerichtsviertel - geschaffen werden. Aus Altlastengründen mußte dieser jedoch im Jahre 1991 in die Teilbebauungspläne InO 105/1 - Justiz - und InO 105/2 - Bremer Straße - aufgeteilt werden. Der Bebauungsplan InO 105/1 - Justiz - ist bereits seit 1992 rechtsverbindlich.

Die Altlastenuntersuchungen für den Bereich des Teilbebauungsplanes InO 105/2 - Bremer Straße - konnten erst im Jahre 1995 abgeschlossen werden. Der anschließend überarbeitete Bebauungsplan-Entwurf, der erstmals in der Zeit vom 10. 06. 1996 bis 10. 07. 1996 öffentlich ausgelegen hat, hatte eine Planbereichs-Erweiterung zum Inhalt, durch die eine Teilfläche des noch für den Eisenbahnbetrieb gewidmeten Geländes des ehemaligen Güterbahnhofes Dortmund-Ost überplant wurde. Erst nachdem diese Teilfläche am 07. 07. 1997 vom Eisenbahn-Bundesamt in Essen entwidmet worden ist, konnte das Planverfahren für den Bebauungsplan InO 105/2 weitergeführt werden. Da während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes im Jahre 1996 Bedenken und Anregungen vorgebracht worden sind, die zu einer Veränderung des Bebauungsplan-Entwurfes geführt haben und hierdurch die Grundzüge der Planung berührt waren, wurde eine erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes notwendig. Diese ist in der Zeit vom 19. 01. 1998 bis 19. 02. 1998 durchgeführt worden.

Die vom Rat der Stadt beschlossene Rahmenplanung für die östliche Innenstadt mit den Zielen, für diesen Bereich die Wohnnutzung zu erhalten bzw. zu ergänzen sowie die vorhandenen Arbeitsplätze und die Erschließung der Justizgebäude zu sichern, soll nunmehr durch den Bebauungsplan InO 105/2 konkretisiert werden. Darüber hinaus ist mit der parallel zur Bremer Straße verlaufenden Planstraße zusätzlich beabsichtigt, die geplante Wohnbebauung auf dem heutigen Parkplatz Bremer Straße 6 - 8 zu erschließen sowie für die Gebäude Bremer Straße 16 - 34 eine rückwärtige Erschließung zu ermöglichen.

3. Erläuterungen zum Planinhalt

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise

3.1.1 Kerngebiet (MK)

Entlang der Hamburger Straße existieren neben einem Teppichgroßhandel einige Büro- und Geschäftsgebäude. Um den Bestand zu sichern und Erweiterungen zu ermöglichen, wird dafür eine Kerngebietsnutzung festgesetzt. In den Obergeschossen der Gebäude soll auch eine Wohnnutzung realisiert werden können. Dies wird über die textliche Festsetzung ◇2◇ klargestellt. Die Bauweise wird umgebungsorientiert als geschlossene Bauweise festgesetzt. Darüber hinaus geschieht dies zum Schutz der dahinterliegenden sensibleren Wohnnutzung vor Lärmimmissionen.

Das Maß der baulichen Nutzung orientiert sich an dem Bestand und wird bestimmt durch Festsetzung

- einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0, die der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO entspricht,

- einer Geschoßflächenzahl (GFZ) von 3,5, die die Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO um 0,5 überschreitet und

- der Zahl der Vollgeschosse (mindestens 3 bis höchstens 4 Vollgeschosse bzw. 2 Vollgeschosse für das rückwärtige Gebäude Hamburger Straße 44).

Nach § 17 Abs. 3 BauNVO können die Obergrenzen in Gebieten, die am 01.08.1962 überwiegend bebaut waren, überschritten werden, wenn

- städtebauliche Gründe dies erfordern,
- sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen und
- die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden.

Diese Voraussetzungen liegen für das Kerngebiet an der Hamburger Straße vor, so daß die Überschreitung der Obergrenze der GFZ zulässig ist. Die Überschreitung ist durch die vorhandene historisch gewachsene kleinteilige Blockstruktur bedingt. Mit der Festsetzung der erhöhten GFZ wird für das Kerngebiet entlang der Hamburger Straße dem Bestand entsprechend Rechnung getragen. Öffentliche Belange stehen dem nicht entgegen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Festsetzungen nicht beeinträchtigt.

Gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO ist bei Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan neben der GRZ oder der Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen festzusetzen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können. Die Hamburger Straße ist eine der Haupterschließungsstraßen in der östlichen Innenstadt. Da der großzügige Straßenraum aus städtebaulicher Sicht entsprechende Raumkanten benötigt, ist es erforderlich, für die angrenzende Bebauung Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse zu treffen. Um das Ortsbild nicht negativ zu beeinträchtigen, orientiert sich die entsprechende Festsetzung (3-4 geschossig) an dem Bestand.

3.1.2 Allgemeines Wohngebiet

In dem Baublock zwischen Hamburger Straße, Gerichtsstraße, Bremer Straße und Lippestraße ist neben der Kerngebietsnutzung überwiegend Wohnnutzung vorhanden. Deshalb wird im nördlichen Anschluß an das Kerngebiet ein allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Die entlang der Bremer Straße vorhandene gewerbliche Nutzung (kleine Büros bzw. Handwerksbetriebe) ist nur von untergeordneter Bedeutung und mit dem Wohnen im Sinne von § 4 BauNVO vereinbar. Bedingt durch die bereits unter Punkt 3.1.1 genannte historisch gewachsene Blockstruktur werden auch in dem WA-Gebiet die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung (GRZ: 0,4; GFZ: 1,2) überschritten. Festgesetzt wird daher eine 5 geschossige Baumöglichkeit mit einer erhöhten GRZ von 0,6 und einer erhöhten GFZ von 2,2. Die Erhöhungen sind gemäß § 17 Abs. 3 BauNVO zulässig, weil aufgrund der historisch gewachsenen Situation städtebauliche Gründe dies erfordern und sonstige öffentliche Belange dem nicht entgegenstehen. Die Überschreitungen spiegeln den Bestand wieder. Durch das angestrebte Planungsrecht werden die allgemeinen Anforderungen an die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne der BauNVO nicht beeinträchtigt, da die Überschreitungen durch folgende Umstände ausgeglichen werden:
1. günstige Zuordnung des Wohngebietes zu den Arbeitsstätten der Innenstadt,
2. gute ÖPNV-Anbindung.

In dem WA-Gebiet werden außerdem zwingende Traufhöhen von 15 m bzw. 16 m sowie Baulinien entlang der Gerichtsstraße, Bremer Straße und Lippestraße festgesetzt. Hierdurch ergibt sich gemäß § 6 Abs. 16 BauO NW die Möglichkeit, geringere Tiefen der Abstandsflächen als nach § 6 Abs. 4 BauO NW erforderlich zuzulassen . Die Festsetzungen orientieren sich auch hier am Bestand. Die Festsetzung der Traufhöhe erfolgt gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO, da ohne diese Festsetzung öffentliche Belange, hier insbesondere das Ortsbild beeinträchtigt werden können. Die zwingende Festsetzung der Traufhöhe in Verbindung mit einer Baulinie sichert so das historisch geprägte Ortsbild und ermöglicht bei Um- und Neubaumaßnahmen das Erreichen der vorhandenen Gebäudehöhen in Form einer Blockrandbebauung.
Die **Bauweise** wird bestandsorientiert als **geschlossene Bauweise** festgesetzt.

3.1.3 Gebiet zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung (besonderes Wohngebiet - WB -)

Der Bereich nördlich der Bremer Straße ist überwiegend bebaut und wird geprägt durch die Gebäude der ehemaligen Westfalia Druckerei (Bremer Straße 16 bis 32). Diese werden heute nur noch zum geringen Teil gewerblich genutzt. Für die Gebäude Bremer Straße 28 bis 32 ist bereits eine Nutzungsänderung gemäß § 33 BauGB genehmigt worden. Die Gebäude sind nunmehr überwiegend für eine Wohnnutzung vorgesehen. Im Erdgeschoß soll allerdings u. a. auch eine kleinteilige Laden - und Büronutzung realisiert werden.
Die westlich der ehemaligen Druckereigebäude angrenzenden vorhandenen Gebäude Bremer Straße 10 bis 14 werden ausschließlich für Wohnzwecke genutzt.

Der Bereich nördlich der Bremer Straße weist aufgrund der ausgeübten Nutzungen in Verbindung mit den angrenzenden Bereichen eine besondere, historisch gewachsene Eigenart auf. Entsprechend diesem Gebietscharakter soll die ausgeübte Wohnnutzung erhalten und weiterentwickelt werden. Die Weiterentwicklung soll einerseits durch die Umnutzung der ehemaligen Druckereigebäude zu Wohnzwecken und andererseits durch eine ergänzende Wohnbebauung im westlichen Teil des Baugebietes erreicht werden. Das Baugebiet wird deshalb insgesamt als Gebiet zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung (besonderes Wohngebiet - WB -) gemäß § 4 a BauNVO festgesetzt.

Darüberhinaus gestatten besondere Wohngebiete auch die Unterbringung von Gewerbebetrieben und sonstigen Anlagen im Sinne von § 4 a Abs. 2 und 3 BauNVO, soweit sie nach der besonderen Eigenart des Gebiets mit der Wohnnutzung vereinbar sind.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO werden jedoch die nach § 4 a Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke für unzulässig erklärt. Darüber hinaus wird gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO festgesetzt, daß die Ausnahmen nach § 4 a Abs. 3 Ziffer 2 und 3 BauNVO (Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur in Kerngebieten allgemein zulässig sind, und Tankstellen) nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden (textliche Festsetzung ◇1◇). Der Ausschluß der vorgenannten Nutzungen erfolgt, weil diese Nutzungen in dem Baugebiet, in dem die ausgeübte Wohnnutzung erhalten und weiter entwickelt werden soll, dem o.g. Ziel widersprechen würden. Hinzu kommt, daß das mit diesen Nutzungen verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen mit der geplanten Hauptnutzung unverträglich ist.

Um eine möglichst gute Ausnutzung der Gebäude zu erreichen, wird festgesetzt, daß die nach § 4 a Abs. 2 Nr. 2 BauNVO ansonsten allgemein zulässige Nutzungsart "Betriebe des Beherbergungsgewerbes" ausnahmsweise zugelassen werden kann. Eine allgemeine Zulässigkeit soll nicht gegeben sein, damit die Gemeinde weiterhin eine Steuerungsmöglichkeit für die Entwicklung dieses besonderen Wohngebietes behält. Betriebe des Beherbergungsgewerbes sollen ausnahmsweise nur dann zugelassen

werden, wenn die Wohnnutzung nicht beeinträchtigt wird. Dies bedeutet, daß die Zulässigkeitsprüfung neben der verkehrlichen Prüfung auf den Störgrad zur Wohnnutzung abgestellt werden soll.

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch Festsetzung

- einer GRZ von 0,6, die der Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO entspricht,

- einer GFZ von 2,6, die die Obergrenze um 1,0 überschreitet,

- einer zwingenden Zahl der Vollgeschosse (5 Geschosse) bzw.
  einer zwingenden Traufhöhe von 13 m über Straßenniveau entlang der Bremer Straße,

- einer maximalen Zahl der Vollgeschosse (5 Geschosse) bzw.
  einer maximalen Höhe der baulichen Anlagen (Traufhöhe 16 m).

Die Überschreitung der Obergrenze der GFZ ist durch die vorhandene überwiegend mit den dreigeschossigen Gebäuden der ehemaligen Druckerei überbaute Grundstücksfläche bedingt. Diese Situation stellt auch den städtebaulichen Grund dar, der die Überschreitung der Obergrenze der GFZ erfordert. Sonstige öffentliche Belange stehen dem nicht entgegen. Bei der Umnutzung der ehemaligen Druckereigebäude ist zudem sicherzustellen, daß die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Als ausgleichende Umstände der Überschreitung der GFZ ist die gute verkehrliche Anbindung durch den ÖPNV an die City und somit an dort vorhandene Arbeitsstätten gegeben. Da sich die Umnutzungen im Bestand bzw. die geplante Neubebauung auf bereits befestigten, versiegelten Flächen vollzieht, sind nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt nicht zu erwarten. Durch den Bau der nördlich im Planbereich verlaufenden Planstraße wird die heute schon verkehrsberuhigte Bremer Straße weiter entlastet. Somit werden die Bedürfnisse des Verkehrs nicht nur befriedigt, sondern es wird zudem eine Verbesserung herbeigeführt. Die in § 17 Abs. 3 BauNVO genannten Voraussetzungen für die Überschreitung der Obergrenzen liegen für das besondere Wohngebiet nördlich der Bremer Straße mithin vor, so daß diese Überschreitung zulässig ist.

Der Bereich Bremer Straße 16 - 32 wird durch das dreigeschossige bislang überwiegend gewerblich genutzte Gebäude geprägt. Die Grundstücke Bremer Straße 10, 12 und 14 sind mit 4-geschossigen Wohngebäuden bebaut. Das unbebaute Grundstück Bremer Straße 6 - 8 wird derzeit als Parkplatz , das Grundstück Bremer Straße 34 z. Zt. von einer Kraftfahrzeug-Werkstatt genutzt. Diese hat allerdings nur ein zeitlich begrenztes Verbleibungsrecht. Die Verkaufsverhandlungen für diese städtische Liegenschaft mit dem Eigentümer der westlich angrenzenden Grundstücke zur Einbindung dieser Grundstücke in die Gesamtkonzeption finden z. Zt. statt.

Zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Gebäude im Bereich Bremer Straße

18 - 32 soll die Möglichkeit geschaffen werden, durch ein Staffelgeschoß zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, werden diese Festsetzungen auch für die östlich angrenzenden Grundstücke bis zur Lippestraße getroffen. Nach den Festsetzungen kann hier ein um mindestens 2,5 m von der vorderen Gebäudekante versetztes Staffelgeschoß i. S. von § 2 Abs. 5 BauONW entstehen, einerseits um eine ausreichende Belichtung der eng bebauten Bremer Straße sicherzustellen und andererseits zur Vermeidung städtebaulich negativer Auswirkungen (Straßenschlucht) auf den Straßenraum. Durch die zwingende vordere Traufhöhe (TH) von13 m und die nach hinten versetzte Gebäudehöhe mit einer maximalen Traufhöhe von 16 m kann eine an dem Bestand orientierte Blockrandbebauung entstehen, die verhindert, daß gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO das Ortsbild beeinträchtigt wird.

Für die vorhandenen Altbauten Bremer Straße 10, 12 und 14 sowie für das Grundstück Bremer Straße 16 in einer Bautiefe von 14 m wird ebenso wie für den südlichen Teil des heutigen Parkplatzes (Bremer Straße 6 - 8) eine 5-geschossige Wohnbebauung zwingend festgesetzt, um eine optimale Ausnutzung im Sinne eines innerstädtischen Wohnquartieres erreichen und eine architektonisch anspruchsvolle Gesamtlösung realisieren zu können. Für den rückwärtigen Bereich des Grundstückes Bremer Straße 16 wird wie für die Grundstücke Bremer Straße 18 bis 34 eine maximale Traufhöhe von 16 m festgesetzt.

Insgesamt soll die in dem Gebiet vorhandene Blockrandstruktur auch nördlich der Bremer Straße weiterentwickelt werden. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn durch die Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Tiefen der Abstandflächen als nach § 6 Abs. 4 BauONW erforderlich möglich werden. Aus diesem Grunde setzt der Bebauungsplan zwingend die Zahl der Vollgeschosse bzw. zwingende Traufhöhen in Verbindung mit einer Baulinie entlang der Bremer Straße und an der Gerichtsstraße bis Haus Nr. 17 und tlw. an der Lippestraße fest.

Zur Sicherstellung der Fortentwicklung der Wohnnutzung wird es für erforderlich gehalten, daß mindestens 60 % der zulässigen Geschoßfläche in dem besonderen Wohngebiet für Wohnungen zu verwenden sind. Diese Forderung erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der Umnutzung der vorhandenen Gebäude.

3.1.4 Flächen für den Gemeinbedarf - Justiz -

Es ist geplant, die bestehenden Gebäude der Justizverwaltung zu erweitern. U. a. ist eine Anschlußbebauung an das Gerichtsgebäude Gerichtsstraße 27 bis 29 beabsichtigt. Der dafür vorgesehene Bereich wird daher (wie die nördlich anschließende Bebauung im bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplan InO 105/1 - Justiz -) als Fläche für den Gemeinbedarf - Justiz - festgesetzt. Die Festsetzungen bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung (GRZ: 0,4; GFZ: 1,3) sowie zur Höhe der baulichen Anlagen

(Zahl der Vollgeschosse maximal: 4) sind an den Bedürfnissen der Justizverwaltung orientiert. Im Bereich der geplanten Erschließungsstraße ist lediglich eine Überbauung ab einer lichten Höhe von 4,5 m Höhe zulässig, um den Anschluß der Straße an die Gerichtsstraße zu einem späteren Zeitpunkt zu ermöglichen.

Zur Deckung ihres Stellplatzbedarfs baut die Justizverwaltung nördlich der geplanten Erschließungsstraße eine Stellplatzanlage mit ca. 180 Stellplätzen. Ein Teil der Stellplatzanlage ragt in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes InO 105/2 hinein. Entsprechend der Festsetzung in dem angrenzenden bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplan InO 105/1 wird die Teilfläche als Gemeinbedarfsfläche (Justiz), Zweckbestimmung: Stellplatzanlage, festgesetzt.

3.2 Verkehrliche Erschließung

3.2.1 Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung wird durch die Hamburger Straße sichergestellt.

3.2.2 Innere Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt überwiegend durch das vorhandene Straßennetz Bremer Straße, Gerichtsstraße, Lippestraße und für die geplanten neuen Gebäude bzw. Nutzungen über die neue Erschließungsstraße.

3.2.3 Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist durch die in der Hamburger Straße auf eigenem Gleiskörper verlaufenden Straßenbahnlinien 403 und 408 an das ÖPNV-Netz angebunden.

Die Linien verkehren im zeitversetzten 10-Minuten Takt zwischen der City und den östlichen Stadtteilen. Da alle Wohnungen/Betriebe des Plangebietes im 200 m-Radius der Haltestellen Lippestraße bzw. Saarbrücker Straße liegen, ist die Anbindung an den ÖPNV als gut zu bezeichnen.

3.2.4 Ruhender Verkehr

Die im Sinne der Bauordnung NW notwendigen Stellplätze bzw. Garagen sind grundsätzlich auf den jeweiligen Grundstücken nachzuweisen. Um dies zu ermöglichen, wird u. a. zwischen der geplanten Erschließungsstraße und der südlich hiervon

vorhandenen Bebauung eine 13 m breite Grundstücksfläche als Fläche für eine Stellplatzanlage festgesetzt. Ausgenommen hiervon sind lediglich zwei Bereiche, in denen die Baugrenzen auskragen, um die Ausbildung vorgelagerter Treppenhäuser aus gestalterischen Gründen zu ermöglichen sowie der Bereich des östlichen Wendeastes.

Der Stellplatzbedarf der Justiz wird nördlich der geplanten Erschließungsstraße auf einer separaten justizeigenen Stellplatzanlage gedeckt.

Für den Besucherverkehr im Plangebiet werden öffentliche Stellplätze im Straßenraum durch die beidseitig der festgesetzten neuen Erschließungsstraße vorgesehenen 2 m breiten Parkstreifen zur Verfügung gestellt. Dabei ist der durch die Besucher der Justiz erwartete Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum berücksichtigt.

3.2.5 Fuß- und Radwege

An den Fuß- und Radwegen der vorhandenen Straßen werden keine Änderungen vorgenommen. Umnutzungen innerhalb der vorhandenen Verkehrsflächen wären ohnehin nur schwer zu realisieren. Zudem ist die verkehrsberuhigte Bremer Straße gemäß dem Radverkehrsplan '92 als für den Radverkehr geeignete Straße ausgewiesen.

In der geplanten Erschließungsstraße sind beidseitig 2 m bzw. 3 m breite Gehwege vorgesehen. Separate Radwege sind hier nicht geplant, da die Anliegerstraße nicht so stark befahren wird, daß eine Trennung der Nutzungen nötig wäre. Hinzu kommt, daß der weiter nördlich vorhandene Rad- und Wanderweg (auf dem ehemaligen Verbindungsgleis - Im Defdahl/Klönnestraße -) zukünftig bis zur City verlängert werden soll. Dieser verläuft dann parallel zur neuen Erschließungsstraße und wird mit den vorhandenen Straßen verknüpft.

Wegen der zwei ortsbildprägenden zu erhaltenden Kastanien konnte die Planstraße nicht durchgängig zwischen Gerichtsstraße und Lippestraße festgesetzt werden. Um jedoch eine Verbindung zwischen den beiden Abschnitten der Planstraße herzustellen, wird hier ein 3,0 m breiter Fuß- und Radweg festgesetzt.

3.2.6 Straßenneubau

Nahezu parallel zu der Rückfront der Gebäude Bremer Straße 16 - 34 ist in einem Abstand von ca. 13 m eine neue Erschließungsstraße mit zwei Wendeanlagen wegen der unter Punkt 3.2.5 beschriebenen Unterbrechung im Straßenverlauf vorgesehen. Die Wendeanlagen werden bis an die zu erhaltenden Kastanien ausgebaut. Die westliche Wendeanlage dient gleichzeitig als Zufahrt zur Stellplatzanlage der Justiz, die östliche Wendeanlage als Zufahrt zur Stellplatzanlage des Besonderen Wohngebietes.

Die Planstraße erschließt nicht nur die einem weiteren Bebauungsplan-Verfahren angedachte nördlich angrenzende Wohnbebauung, sondern auch die geplante Bebauung bzw. Umnutzung südlich der Planstraße/ nördlich der Bremer Straße. Dies ist erforderlich, weil die heute schon zurückgebaute verkehrsberuhigte Bremer Straße keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann.

Für den Ausbau der Straße ist das Separationsprinzip vorgesehen, da hinsichtlich der Belastung durch die zukünftigen Anlieger und Besucher eine Mischverkehrsfläche nicht genügend Sicherheit gewährleisten kann. Die geplante Erschließungsstraße hat den für eine derartige Straße üblichen Straßenquerschnitt, nämlich:

2 m	Gehweg
2 m	Parkstreifen
3 m	Fahrbahn
3 m	Fahrbahn
2 m	Parkstreifen
2 m	Gehweg
14 m	insgesamt

Die Parkstreifen sollen grundsätzlich so ausgebaut werden, daß alle zwei Stellplätze eine Baumscheibe angeordnet und hierauf ein heimischer Baum gepflanzt werden kann, um das Straßenbild zu gliedern. Auf eine Festsetzung der Baumscheiben wird verzichtet, da an einigen Stellen eine Gehwegüberfahrt für die angrenzende private Stellplatzanlage nötig ist. Diese Details werden in der Ausbauplanung des zuständigen Fachamtes geregelt.

4. Umweltbelange

4.1 Altlasten

In der Übersichtskarte der Stadt Dortmund für Altstandorte und Altablagerungen (Stand: September 1996) ist das gesamte Plangebiet als Güterbahnhof und als industriell genutzter Altstandort gekennzeichnet. Neben den Branchen Feineisen Industrie, Maschinenfabrik, Schlosserei etc. wurde zeitweise im Bereich der Gebäude Bremer Straße 22 bis 26 eine Fettfabrik betrieben. Auf den Grundstücken Bremer Straße 7 bis 11 und Hamburger Straße 44 existierte ein Farben- und Toluollager. Darüber hinaus sind im Planbereich eine ehemalige Eigenverbraucher-Tankanlage, ein Brennstoffhandel und (Bremer Straße) eine chemische Reinigung gekennzeichnet.

Zur Beurteilung der Boden-, Bodenluft-, Raumluft- und Grundwassersituation liegen folgende Sachverständigenberichte vor:

- Gutachten des Erdbaulaboratorium Dr. Krause, Münster, vom 28.10.92 für den Bereich Bremer Str. 9

- Gutachten der Dipl.-Geologen Greminger, Oberhausen, vom 22.09.95 für den Bereich Bremer Str. 16 - 32

- Gutachten des Büros Dr. Tillmanns & Partner, Bergheim, vom April 1993 für den Bereich Bremer Str. 5, 6-10 und Hamburger Str. 40/42

- Gutachten des Büros Dr. Tillmanns & Partner, Bergheim vom 21.11.91 für den übrigen Planbereich

- Gutachten des Büros Dr. Tillmanns & Partner, Bergheim, vom 05.12.91 für den Bereich der Planstraße

Die durchgeführten Sondierungen erbrachten leichte und lokal starke Belastungen des Bodens mit Schwermetallen. Punktuell wurden zudem auffällige Belastungen des Untergrundes mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Kohlenwasserstoffen (KW) festgestellt. Die Kontaminationen befinden sich derzeit größtenteils unterhalb versiegelter Flächen, so daß bei der jetzigen Nutzung keine Gefährdungen zu erwarten sind. Mögliche Nutzungsänderungen (z. B. Gartennutzungen) bedürfen jedoch der Durchführung von Vorsorgemaßnahmen, die einen möglichen Direktkontakt mit belastetem Boden wirksam unterbinden.

Die Planstraße, die die nördliche Begrenzung des Plangebietes bildet, liegt in einem Bereich, der als ehemalige Petroleum-Rampe des Güterbahnhofes Dortmund-Ost gekennzeichnet ist. Die durchgeführten Bodenuntersuchungen haben zwar keine auffälligen Kontaminationen nachgewiesen, lassen aber aufgrund ihres stichprobenartigen Charakters einen Ausschluß von Bodenbelastungen nicht zu. Demzufolge muß beim Straßenbau ggf. mit bisher noch nicht lokalisierten Schadstoffnestern gerechnet werden.

Die Beprobung des Grundwassers wies lokal eine leichte Beeinträchtigung der Grundwasserqualität auf. Ansonsten kann man von einer für den städtischen und industriell genutzten Bereich typischen Hintergrundbelastung sprechen.

Die Untersuchungen der Bodenluft und Raumluft haben stellenweise leichte bis deutliche Belastungen der Bodenluft mit leichtflüchtigen aromatischen und chlorierten Kohlenwasserstoffen (BTEX und LHKW) ergeben. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Untersuchungsergebnisse, die für die Gebäude Bremer Str. 16 bis 32 vorliegen. Unterhalb der Kellersohle (bis 6 m unter Geländeoberkante) befinden sich großflächig geruchlich auffällige Auffüllungen (Benzingeruch). Demzufolge konnten bei allen Sondierungen leichtflüchtige Aromaten (BTEX) analytisch nachgewiesen werden. Hauptbestandteil war der Parameter Toluol. Hinsichtlich der Gehalte an leichtflüchtigen chlorierten Kohlenwasserstoffen wurden stark erhöhte Werte gemessen.

Nachfolgend durchgeführte Raumluftmessungen zeigten ebenfalls erhöhte Schadstoffgehalte auf. Die Ergebnisse der Raumluftmessungen liefern somit Hinweise auf mögliche Undichtigkeiten der Kellerfußböden. Akute Gefährdungen bestehen nicht. Aufgrund der nachgewiesenen leichtflüchtigen Schadstoffe sind allerding langfristig Gefährdungen für die Nutzer der Kellerräume (Diskothek, Lagerräume, Werkstätten, Heizungsraum) nicht auszuschließen.

Aufgrund der schädlichen Boden- und Untergrundverunreinigungen ist der gesamte Planbereich nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet worden.

Eine Beibehaltung bzw. eine sensiblere Nutzung kann erfolgen, wenn entsprechende Vorsorgemaßnahmen durchgeführt werden. Diese Vorsorgemaßnahmen sind als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Unterschieden werden die Hinweise für den gesamten Planbereich und Hinweise für einen Teilbereich (Hinweis 1). Gegebenenfalls notwendige Auflagen für bestimmte Nutzungen sind Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens.

4.2 Lärmschutz

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.
Die Auswirkungen verschiedener Lärmquellen (Straßen- und Schienenverkehr) und die dazu getroffenen Regelungen sind der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung, welche dieser Begründung als Anlage beigefügt ist, zu entnehmen.

4.3 Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

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

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

Sind aufgrund der Aufstellung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Anwendung des Vermeidungsgebotes sowie der Verpflichtung zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) in der Abwägung nach § 1 des BauGB zu entscheiden (§ 8 a BNatSchG).
Der Bebauungsplan InO 105/2 sieht mit seinen Festsetzungen eine Bestandssicherung, Umnutzung und geringfügige Neubaumaßnahmen vor. Die Eingriffsmöglichkeiten aufgrund dieser Planung gehen im wesentlichen nicht über die noch verbindlichen Festsetzungen der Bebauungspläne 186, 15 und 105/1 hinaus. Die möglichen Neubaumaßnahmen (Wohnungsbau auf dem Parkplatz Bremer Straße 6 - 8, die Stellplatzanlage der Justiz sowie die neue Erschließungsstraße auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Dortmund - Ost) sollen auf Flächen realisiert werden, die auch bisher aufgrund ihres hohen Versiegelungsgrades bzw. aufgrund des Schotterplanums dem Naturhaushalt bereits entzogen waren.

Auf der festgesetzten Fläche für den Gemeinbedarf, Zweckbestimmung: Justiz/Stellplatzanlage im nordwestlichen Planbereich befinden sich zwei große und ortsbildprägende Kastanien, die unter den Schutz der Baumschutzsatzung fallen. Sie sind im Bebauungsplan als zu erhaltende Bäume festgesetzt worden.

Aufgrund des Bebauungsplanes InO 105/2 ist somit kein Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten.

Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind deshalb im Zuge des Bebauungsplan-Verfahrens nicht erforderlich.

5. Ver- und Entsorgung

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

Hinsichtlich des Niederschlagswassers ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Bauvorhaben in jedem Fall unter Hinzuziehung der "Satzung über die Entwässerung der Grundstücke in der Stadt Dortmund" vom 17.12.1996 zu prüfen, ob der Abfluß des Niederschlagswassers von Dach- und Hofflächen durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Versickerung oder Rückhaltung, zu verhindern, zu vermindern oder merklich zu verlangsamen ist. Soweit die Möglichkeit besteht, sollte hiervon Gebrauch gemacht werden. Die wasserrechtlichen Vorschriften sind hierbei zu beachten.

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01 .01 .1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist gem. § 51a Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 25. 06. 95 (GV NW S. 926, SGV NW 77)

vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die dafür erforderlichen Anlagen müssen den jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik entsprechen.

Von der Verpflichtung zur Versickerung, Verrieselung oder Gewässereinleitung ausgenommen ist gemäß § 51a Abs. 4 LWG Niederschlagswasser, das

a) ohne Vermischung mit Schmutzwasser in einer dafür vorhandenen Kanalisation (Trennsystem) abgeleitet wird

oder

b) aufgrund einer nach bisherigem Recht genehmigten Kanalisationsnetzplanung gemischt mit Schmutzwasser einer öffentlichen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt wird oder werden soll, wenn der technische oder wirtschaftliche Aufwand unverhältnismäßig ist.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes InO 105/2 ist bereits heute schon überwiegend bebaut bzw. befestigt.
Zudem wird von der Unteren Wasserbehörde aus folgenden Gründen auf die Forderung zur Versickerung, Verrieselung oder ortsnahen Einleitung des Niederschlagswassers von Grundstücken im Plangebiet verzichtet:

1. Im gesamten Plangebiet sind schädliche Boden- und Untergrundverunreinigungen vorhanden.

2. Das hoch versiegelte Plangebiet weist im Norden einen Parkplatz mit Schotterplanum auf. Dieser Parkplatz wird bereits heute durch die vorhandenen Straßenabläufe in die öffentliche Kanalisation entwässert.

In den Bebauungsplan ist ein allgemeiner Hinweis zur Beseitigung von Niederschlagswasser aufgenommen worden.

Dränungen von Freiflächen dürfen nicht an die Kanalisation angeschlossen werden.

6. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Bereich des Bebauungsplanes InO 105/2 befinden sich folgende Denkmäler im Sinne des § 2 Denkmalschutzgesetz NW:

- Wohnhaus Gerichtsstraße 13

- Wohnhaus Gerichtsstraße 15

Die Denkmäler werden nach § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.
Da grundsätzlich nicht auszuschließen ist, daß bei Bodeneingriffen Bodendenkmale entdeckt werden, wird im Bebauungsplan über einen entsprechenden Hinweis auf die Melde- und Sicherungspflicht hingewiesen.

7. Bodenordnende Maßnahmen

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

8. Städtebauliche Zahlenwerte

Flächen	**ha (ca.)**	**in % (ca.)**
Besonderes Wohngebiet (WB)	1,2	34
Allgemeines Wohngebiet (WA)	0,9	26
Kerngebiet (MK)	0,5	14
Flächen für den Gemeinbedarf (Justiz)	0,2	6
Öffentliche Verkehrsflächen	0,7	20
Gesamt	3,5	100

Anzahl der Wohneinheiten : ca. 120

9. Kosten

Folgende Kosten wurden überschläglich ermittelt:

	Kosten in DM	**Anteil der Stadt in DM**
Grunderwerbskosten (Planstraße)	410.000	
Abbruchkosten	65.000	
Ausbaukosten (Planstraße)	830.000	
	1.305.000	

./. 90 % Erschließungsbeiträge	1.174.500	
	130.500	130.500
Kanalbaukosten	1.000.000	1.000.000
Gesamtkosten der Stadt		1.130.500

10. Entschädigung

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

Die Anlage "Schalltechnische Untersuchung" ist Bestandteil dieser Begründung.

Dortmund, den 26.03.1998

Glaser
Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

1. Ausfertigung

Anlage

Schalltechnische Untersuchung

zum

Bebauungsplan In O 105/2

- Bremer Straße -

1. Vorbemerkung/Aufgabenstellung

Nach § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch (BauGB) sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.

Im Bebauungsplangebiet bzw. im Umfeld des Planbereiches sind verschiedene Lärmquellen betrachtet worden, von denen Lärmbelastungen auf das Plangebiet einwirken können. Dies sind die unterschiedlichen Lärmemissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr auf der Hamburger Straße.
Deshalb wurden die Lärmauswirkungen (Schallimmissionen) dieser Lärmquellen untersucht, da es Aufgabe der Bauleitplanung ist, die Lärmproblematik innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes zu lösen.

2. Beurteilungsgrundlagen

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

- Planungserlaß des Landes Nordrhein-Westfalen vom 08.07.1982
- DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987 "Schallschutz im Städtebau - - Berechnungsverfahren -"
- Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987 "Schallschutz im Städtebau - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung"
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)) vom 16.07.1968 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 137 vom 26.07.1968)
- VDI 2714, Ausgabe Januar 1988 "Schallausbreitung im Freien"
- VDI 2719, Ausgabe August 1987 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen"
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 - Ausgabe 1990
- Richtlinien zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03 - Ausgabe 1990
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV -) vom 12.06.1990
- DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" gemäß Runderlaß vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1348)

Da über die Festsetzungen des Bebauungsplanes In O 105/2 schutzbedürftige Nutzungen an eine Lärmquelle (Hamburger Straße - Straßen- und Schienenverkehrslärm) heranrücken, sind die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - für die städtebauliche Planung zugrundegelegt worden.
Nach diesen Vorschriften sind folgende schalltechnische Orientierungswerte zu beachten:

für Kerngebiete (MK)	65 bzw. 55 dB(A) tags/nachts
für besondere Wohngebiete (WB)	60 bzw. 45 dB(A) tags/nachts
für Allgemeine Wohngebiete (WA)	55 bzw. 45 dB(A) tags/nachts
für Flächen für den Gemeinbedarf (Justiz)	55 dB(A) tags *1

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

*1 Die DIN 18005 enthält keine Orientierungswerte zu Flächen für den Gemeinbedarf. Als vergleichbarer Orientierungswert wurde deshalb der WA-Wert von 55 dB(A) tags herangezogen.

3. Verkehrslärm

3.1 Straßen

Die Geräuschemissionen von Straßen werden durch den Emissionspegel (Lm, E = Mittelungspegel) für die Tag- und Nachtzeit im 25 m-Abstand von dem nahen äußeren Fahrbahnstreifen der nächstgelegenen Richtungsfahrbahn bestimmt.

Dabei werden berücksichtigt:

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

Bezüglich der Lärmbelastung ist ausschließlich die Hamburger Straße mit den Reflexionen in den Einmündungsbereichen der Gerichtsstraße und Lippestraße zu betrachten.
Bei den anderen auf den Planbereich wirkenden Straßen handelt es sich um Anliegerstraßen, deren Lärmauswirkungen von untergeordneter Bedeutung sind.

Der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsbelastungen entsprechend den Diagnosewerten der Verkehrszählung vom 11.09.1995 und den Prognosewerten für das Jahr 2000 zu entnehmen.

Straßenabschnitt	**Diagnose 1995 Kfz/24 h (DTV) (%-Anteil PT/PN)***	**Prognose 2000 Kfz/24 h (DTV) (%-Anteil PT/PN)***	**Schallbelastung Lm,E dB(A) dB(A)*** T N
Hamburger Straße	33 500 (5 / 4)	27 500 (5 /4)	67 59

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

Für die schalltechnischen Beurteilungen sind die jeweils höheren Werte zugrunde gelegt worden, wonach sich die vg. Schallbelastungen ergeben.

3.2 Schienenverkehr

Das zu untersuchende Plangebiet wird z. T. zusätzlich durch den Schienenverkehrslärm der auf der Hamburger Straße verkehrenden Stadtbahnlinien 403 und 408 belastet.

Auf der Grundlage der Gleisfrequentierungen wurden bei der Berechnung des Emissionspegels folgende Fakten berücksichtigt:

- Fahrzeugart
- Bremsart
- Zuglänge
- Zuggeschwindigkeit
- Fahrbahnart

Die Beurteilungspegel werden aus dem Emissionspegel sowie den Pegeldifferenzen

- der Richtwirkung der Schallabstrahlung
- dem Abstand
- der Luftabsorption
- der Boden- und Meteorologiedämpfung

ermittelt.

Die z. Z. gültigen anerkannten Regeln der Technik befürworten einen sogenannten Schienenbonus von 5 dB(A), da der Schienenverkehrslärm im Vergleich zum Straßenverkehrslärm als weniger lästig empfunden wird.

Gleisfrequentierung
Stadtbahn 403 und 408

Scheiben-bremsen-anteil (%)	Zahl der Züge T	N	Geschwindigkeit (km / h)	Zuglänge (m)
100	316	50	50	30

Als Belastung durch den Schienenverkehrslärm der Stadtbahn wurde im Abstand von 25 m von den Gleisanlagen folgendes Ergebnis ermittelt:

Lm, E = 48 / 43 dB(A) T / N

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind als energetische Addition des Straßen- und Schienenverkehrslärms in der nachfolgenden Tabelle wiedergegeben. Dabei ist im Gegensatz zum Emissionspegel die tatsächliche Entfernung zur Lärmquelle (Immissionspegel) an verschiedenen Punkten berechnet worden.

Immissionspunkt	**Immissionspegel tags dB(A)**	**nachts dB(A)**
Hamburger Straße 32	78	70
Hamburger Straße 42	75	67
Hamburger Straße 48	73	65
Hamburger Straße 54	68	60
Hamburger Straße 68	78	70

Bei diesen Werten wurden entsprechende Aufschläge bis max. 3 dB(A) im Bereich der lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen berücksichtigt.

Abschließend ist festzustellen, daß die unter Punkt 2 genannten schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm überschritten werden.

4. Zusammenfassende Schlußbetrachtung und Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen

Nach § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, daß schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Im vorliegenden Fall werden durch die bestehenden Verkehrswege und -trassen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 (Außenschallpegel) bezüglich der schutzempfindlichen Nutzungen in dem Kerngebiet bzw. teilweise in dem angrenzenden WA-Gebiet überschritten. Die unterschiedlichen Schallpegelerhöhungen an den einzelnen Berechnungspunkten sind auf veränderte Entfernungsparameter zurückzuführen.

Bei Überschreitung der Orientierungswerte werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, es sei denn, die zulässigen Innenschallpegel werden bereits durch entsprechende Anordnung der Grundrisse, d. h. Orientierung der besonders schutzbedürftigen Arbeits-, Aufenthalts- und Schlafräume zur lärmabgewandten Seite hin bzw. Baukörperanordnung nicht überschritten.

Als Schallschutzmaßnahmen kommen grundsätzlich aktive und passive Maßnahmen in Betracht, wobei die aktiven zunächst Vorrang vor passiven haben.

Da jedoch entlang der Hamburger Straße aus städtebaulichen und praktischen Gründen kein aktiver Lärmschutz möglich ist, ist für einen passiven Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung Sorge zu tragen.

Durch diese Maßnahmen werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in angemessener und geeigneter Weise gewährleistet.

In den Fällen, in denen ein angemessener Schallschutz nur durch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden erreicht werden kann, sind die in der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 (siehe Seite 8) genannten oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel für die Lärmdämmung von Fenstern zugrundezulegen. Das Fenster ist nämlich als das Außenbauteil anzusehen, welches die geringste Dämmwirkung gegen Lärmimmissionen aufweist.

Durch textliche Festsetzung ◇3◇ wird im Bebauungsplan vorgegeben, daß die Gebäude in den entsprechenden Baugebieten bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten mit schallschützenden Außenbauteilen zu versehen sind, die die Einhaltung der Tag- und Nachtwerte gewährleisten.
Die Festsetzung eines konkreten, resultierenden Schalldämmaßes der gesamten Außenfläche eines Raumes kann nicht getroffen werden, weil vor Realisierung von Bauvorhaben, nämlich im Rahmen des Planverfahrens, wesentliche Parameter auch zur Abschätzung dieses Schalldämmaßes gerade für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten nicht bekannt sind.
Dazu gehören vor allen die nach der DIN 2719, Punkt 6.4 genannten Parameter

- vom Raum aus gesehene Gesamtaußenfläche in qm und
- äquivalente Absorptionsfläche des Raumes in qm.
  (In der Regel ist die Absorptionsfläche ca. 0,8 x Grundfläche).

Diese beiden Parameter hängen von den konkreten Bauabsichten ab und sind erst bei Konkretisierung der jeweiligen Bauvorhaben erkennbar. Es könnte ansonsten für spätere Bauvorhaben ein Übermaß entstehen, wenn Schallschutzfenster z. B. der Klasse III oder IV festgesetzt würden, obwohl die og. Parameter bei dem konkreten Bauvorhaben eine geringere Schallschutzfensterklasse zuließen.

Ebenso berücksichtigt die textliche Festsetzung den Tatbestand, daß das Schalldämmaß der Außenhaut eines Gebäudes von der zukünftigen Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung abhängig ist. Von daher werden nur schallschützende Außenbauteile gefordert, wenn bei dem konkreten Bauvorhaben die Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung so ausgerichtet ist, daß der geforderte Schallschutz nicht erreicht wird, d. h. der zulässige Innenschallpegel überschritten wird. Wie bereits erwähnt, kann - um ein Übermaß zu vermeiden - die letztendliche Feststellung der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall nur im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller erbracht werden.

Die Nachweispflicht ergibt sich aus dem Runderlaß vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1448).
In den Bebauungsplan wird daher folgende textliche Festsetzung (Ziffer ◇3◇) aufgenommen:

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

In den mit der Ziffer ◇3◇ gekennzeichneten Baugebieten sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs der Hamburger Straße und des Schienenverkehrs der Stadtbahn 403 und 408 für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Dabei dürfen Innenschallpegel, wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, nicht überschritten werden.

Die Tabelle ist nur insoweit anwendbar, als die dort genannten Raumarten nach den Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung zulässig sind:

	Raumart	**Mittelungspegel**
1.	Schlafräume nachts	
1.1	in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten	30 dB(A)
1.2	in allen übrigen Gebieten	35 dB(A)
2.	Wohnräume tagsüber	
2.1	in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten Krankenhaus- und Kurgebieten	35 dB(A)
2.2	in allen übrigen Gebieten	40 dB(A)
3.	Kommunikations- und Arbeitsräume tagsüber	
3.1	Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen, Aulen	40 dB(A)
3.2	Büros für mehrere Personen	45 dB(A)
3.3	Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräumen, Läden	50 dB(A)

Soweit diese Werte nicht schon durch Grundrißgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden, sind schallschützende Außenbauteile, wie z. B. Schallschutzfenster entsprechend der VDI-Richtlinie 2719, Außentüren, Dachflächen, Wände etc. zu verwenden.

Nach dem Runderlaß des nordrhein-westfälischen Ministers für Bauen und Wohnen betreffend DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1448) ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller auf den Einzelfall abgestellt der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen."

Bezüglich der Kosten für Schallschutzfenster ist jedoch darauf hinzuweisen, daß bereits moderne Doppelscheibenfenster, welche die Anforderungen der Wärmeschutzverordnung erfüllen (dicht schließende Rahmen und Isolierverglasung) ein Schalldämmaß von 30 - 34 dB(A) gewährleisten und damit Fenstern der Schallschutzklasse 2 entsprechen, deren Einbau bei Neubauten und Modernisierungen bereits im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren aus wärmetechnischen Gründen gefordert wird.

Gegenüber der vorhandenen Verkehrsbelastung wird sich auf der Hamburger Straße keine wesentliche Änderung ergeben.
Auch ein Ausbau dieser Straße (Verbreiterung) ist in der Planung nicht vorgesehen. Es handelt sich also um eine situationsbedingte Vorbelastung. 'Bei den anderen vorhandenen Straßen und der Planstraße handelt es sich um reine Erschließungsstraßen. Somit kommen die auf den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen abstellenden Vorschriften der §§ 41 - 43 Bundesimmissionsschutzgesetz BImSchG) sowie der daraus abgeleiteten 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 hier nicht zur Anwendung.

Der Rat hat am 14. 05. 98 beschlossen, diese Begründung nach § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. 08. 1997 (BGBl. I. S. 2141, BGBl. III/FNA 213/1) dem Bebauungsplan In O 105/2 - Bremer Straße - beizufügen.

Dortmund, 18. 06. 98

Abteilungsleiter