Begründung

zum
Bebauungsplan In O 106/1 - Stadtquartier Ost -

Teilbereich Ost
gleichzeitig zur Änderung
des Bebauungsplanes 15

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Inhalt

Teil A: Städtebau

1. Räumlicher Geltungsbereich 1

2. Gegenwärtige Situation im Plangebiet und im Umgebungsbereich 2

3. Anlass, Ziel und Zweck der Planung 2

4. Übergeordnete Planungen 6

5. Städtebauliches Konzept 7

6. Art und Maß der baulichen Nutzung 8

6.1 Art der baulichen Nutzung 8

6.2 Maß der baulichen Nutzung 10

7. Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen 11

8. Gestaltungsfestsetzungen 12

9. Verkehrliche Erschließung und ruhender Verkehr 13

9.1 Verkehrliche Erschließung des Plangebietes 13

9.2 Ruhender Verkehr 14

9.3 Öffentlicher Nahverkehr 15

9.4 Fuß- und Radwege 15

10. Grünflächen 15

10.1 Sonstige öffentliche Grünflächen 15

10.2 Baumpflanzungen / Baumschutz 16

11. Umweltbericht 16

12. Lärmimmissionen 17

12.1 Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet 17

12.2 Verkehrslärmauswirkungen auf den Umgebungsbereich 21

12.3 Gewerbelärmimmissionen 24

13. Luftschadstoffe 25

14. Altlasten und Kampfmittel 27

14.1 Altablagerungen und Sanierungsplan 27

14.2 Kampfmittel 29

15. Methanausgasungen 30

16. Ver- und Entsorgung / Entwässerung 30

17. Solarenergetische Betrachtung 31

18. Energieversorgungskonzept 32

19. Sonstige Belange 32

19.1 Bodenarchäologie 32

19.2 Bergbau 33

20. Kosten 33

21. Flächenbilanz 35

Teil B: Umweltbericht

1. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes In O 106/1 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost liegt im Stadtbezirk Innenstadt - Ost. Im Süden grenzt der Planbereich direkt an die Kaiserstraße und die Hamburger Straße an, welche die wichtigste Verbindungsstraße zwischen der City im Westen und den östlichen Stadtteilen Dortmunds beidseits des Hellweges darstellt.

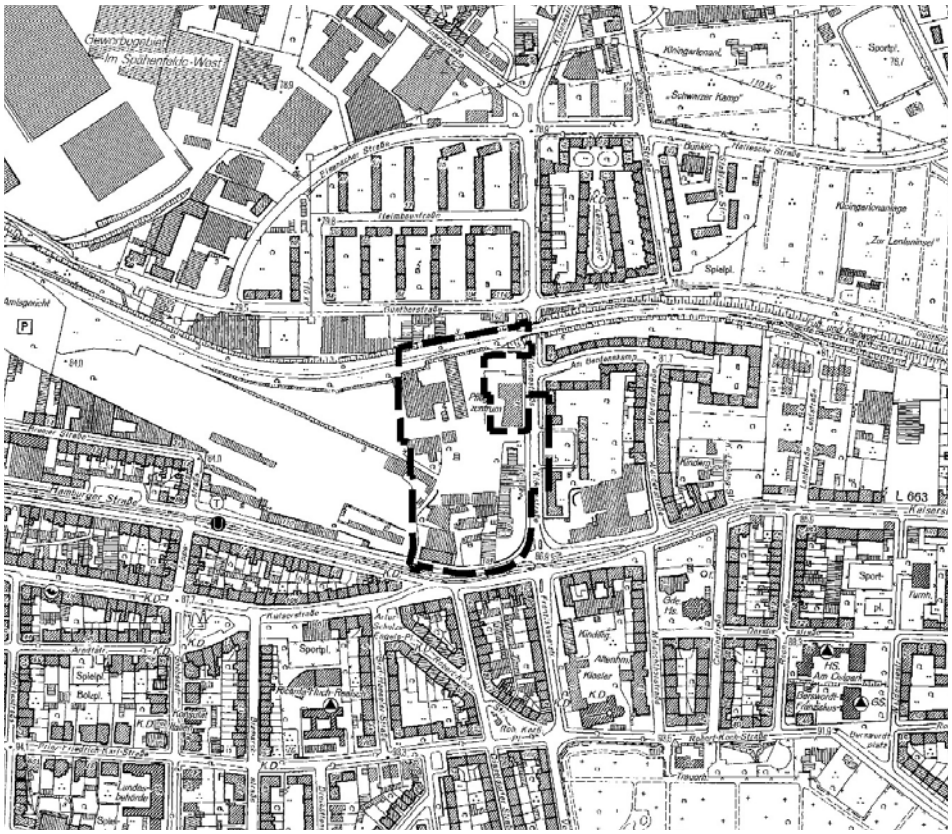
Die östliche Grenze bildet die Klönnestraße, die ebenfalls eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den südlichen und nördlichen Stadtteilen übernimmt. Die Klönnestraße ist gleichzeitig Zubringer zur OW III a, die die west-östliche Hauptverkehrsader im Norden des Stadtgebietes bildet. In den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird die Klönnestraße im Umfang der erforderlichen Umbauarbeiten zur Anbindung des Plangebietes einbezogen.

Im Norden bildet die Nordseite des ehemaligen Bahndammes die Grenze.

Die westliche Plangebietsgrenze dieses Teilbebauungsplanes orientiert sich an einer geplanten Wegeverbindung, die künftig eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem als Grünzug herauszustellenden Bahndamm im Norden und dem Kaiserstraßenviertel im Süden darstellt.

Ingesamt umfasst der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes In O 106/1 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost eine Fläche von ca. 3,1 ha.

Abb. 1: Übersichtsplan zum räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes In O 106/1 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost



2. Gegenwärtige Situation im Plangebiet und im Umgebungsbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes In O 106/1 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost umfasst im Wesentlichen den östlichen Teilbereich des ehemaligen Güterbahnhofs Dortmund-Ost. Im Zuge des allgemeinen Bedeutungsverlustes innerstädtischer Bahnflächen wurde auch dieser Standort aufgegeben und weitestgehend von Gleisanlagen und Bahngebäuden freigeräumt.

Das ehemalige Güterbahnhofsareal stellt sich gegenwärtig als Brachfläche dar.

Südöstlich im Eckbereich Hamburger Straße/ Klönnestraße befinden sich Bestandsgebäude mit unterschiedlichen Nutzungen. Neben einem fünfgeschossigen Geschäfts- und Wohnhaus wird die Ecksituation durch einen eingeschossigen Discountmarkt in einer ehemaligen Gewerbehalle geprägt. Weiterhin befinden sich hier in einer Baulücke ein Gebrauchtwagenhandel sowie benachbart ein Papiergroßhandel in einem zweigeschossigen Gebäude. Insgesamt kann der beschriebene Eckbereich in seiner heterogenen Struktur der städtebaulich wichtigen Situation als östlicher Eingangsbereich zur Innenstadt nicht gerecht werden.

Im weiteren Verlauf der Klönnestraße nach Norden konnte in der jüngsten Vergangenheit bereits eine Teilfläche des Bahnhofsareals der Wiedernutzung zugeführt werden. Hier ist in einem viergeschossigen Gebäude parallel zur Klönnestraße das Seniorenzentrum „Im Kaiserviertel“ (Pflegewohnheim) entstanden. Dieser Gebäudekörper begrenzt das Plangebiet nach Osten zur Klönnestraße hin. Für die Baulücke zwischen dem Seniorenzentrum und dem ehemaligen Bahnkörper im Norden, wurde auf der Beurteilungsgrundlage von § 34 BauGB die Baugenehmigung für ein viergeschossiges Wohnhaus erteilt.

Im Norden bildet der ehemalige Bahndamm mit seinen Verbindungsgleisen zum ebenfalls aufgehobenen Güterbahnhof Dortmund-Süd eine lineare Grünstruktur, die sich von der Weißenburger Straße bis zur Klönnestraße erstreckt. Östlich der Klönnestraße schließt älterer, jedoch modernisierter Geschosswohnungsbau an, der durch seine städtebaulich-architektonische Geschlossenheit positiv hervortritt.

Nördlich des ehemaligen Bahndammes schließen Gewerbe- und Wohngebäude an. Der Bereich zwischen Bahndamm und Güntherstraße wird überwiegend gewerblich genutzt. Neben einer Kfz-Reparaturwerkstatt, einem kleinen Transportunternehmen (Kurierdienst) und einer Werkstatt für die Herstellung von steel drums ist hier auch das Musik- und Kulturzentrum (MuK) der Stadt Dortmund untergebracht. Das MuK stellt kulturellen Institutionen, KünstlerInnen und MusikerInnen kostengünstig Büroräume, Ateliers und Proberäume zur Verfügung. Nördlich der Güntherstraße schließt sich ein Wohnquartier mit Geschosswohnungsbau (Zeilenbebauung) aus der Nachkriegszeit an.

3. Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Der Güterbahnhof Ost wurde bereits Ende der 80-er Jahre des letzten Jahrhunderts aufgegeben. Auf Grund der innenstadtnahen Lage und der guten Anbindung an das

Netz des ÖPNV rückte das Areal frühzeitig in den Focus der Stadtplanung. Zur Entwicklung städtebaulicher Ziele wurde daher im Jahr 2000 eine Entwurfswerkstatt für das Gebiet Güterbahnhof Ost und das nördlich angrenzende Thyssen-Klönne-Areal durchgeführt.[1]

Als wesentliche Entwicklungsziele wurden dabei definiert:

- Entwicklung eines Wohngebietes im Innenbereich des Standortes,
- Schaffung einer weitgehend geschlossenen Straßenrandbebauung entlang der Hamburger Straße und Klönnestraße mit gewerblicher Nutzung,
- Ausschluss von großflächigem Einzelhandel, jedoch kleinteiliger Handel zur Versorgung des Gebietes,
- Ausbau der ehemaligen Verbindungsbahntrasse zwischen Weißenburger Straße und Klönnestraße als Fuß- und Radweg und dessen Verknüpfung mit dem Quartier.

Der auf dem Ergebnis der Entwurfswerkstatt aufbauende Rahmenplan des Jahres 2000 (Büro Reicher & Haase) sieht folgende städtebauliche Konzeption vor:

Entlang der Hamburger Straße wird eine geschlossene Baustruktur entwickelt, die überwiegend Gewerbe-, aber auch Dienstleistungs- und Wohnnutzungen aufnehmen soll. Mit der geschlossenen 4- bis 5-geschossigen Neubebauung erhält die Hamburger Straße eine stadträumliche Fassung und die rückwärtigen Wohnbereiche werden zudem von den Lärmemissionen der Hamburger Straße geschützt. Der Eckbereich Klönnestraße/Hamburger Straße soll durch eine 5- bis 7-geschossige Eckbebauung den Auftakt zum neuen Stadtquartier markieren.

Nördlich dieser Straßenrandbebauung werden die ruhigen Wohnbereiche des Stadtquartiers entwickelt. Ausgehend von der Lippestraße werden über ein Stichstraßensystem einzelne Baufelder erschlossen, die über „grüne Finger“ mit der Grünspange auf der nördlichen Bahntrasse verbunden werden. Die östlichen Baufelder werden von der Klönnestraße aus erschlossen. Die Baufelder können sowohl als Zeilen-, als auch als Blockrandbebauung entwickelt werden.

Nach Übergang der ehemaligen Bahnflächen aus dem Eigentum der Deutschen Bahn AG an die aurelis Real Estate und die Vivico Real Estate wurde die städtebauliche Planung weiterqualifiziert. Aufbauend auf dieser städtebaulichen Rahmenplanung, jedoch unter Beachtung tlw. veränderter Rahmenbedingungen, wurde ein städtebauliches Konzept in enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern aurelis Real Estate und Vivico Real Estate und dem Planungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund entwickelt (siehe Anlage 1).

Die Zielsetzung einer geschlossenen Straßenrandbebauung entlang der Hamburger Straße und die städtebauliche Akzentuierung des Eckbereichs Klönnestraße / Hamburger Straße sind weiterhin Bestandteil des Konzepts. Ebenso die Entwicklung ein-

[1] Stadtquartier Ost: Dokumentation der Entwurfswerkstatt und der Rahmenplanung, Hrsg.: Stadt Dortmund - Stadtplanungsamt, Dortmund, September 2000

zelner Quartiersbereiche im rückwärtigen Bereich der Hamburger Straße und der Klönnestraße. Das Stichstraßensystem wird jedoch zugunsten zweier ringförmiger Erschließungsstraßen verändert, die im Westen an die Lippestraße und im Osten an die Klönnestraße anbinden. Der Verzicht auf eine Fahrverbindung zwischen Klönnestraße und Lippestraße zur Vermeidung ungewollten Durchgangsverkehrs wird weiterhin gewahrt. Im nordöstlichen Quartiersbereich berücksichtigt das städtebauliche Konzept die zwischenzeitlich erfolgte Realisierung des Seniorenzentrums "Im Kaiserviertel“ an der Klönnestraße und die geplante Errichtung von barrierefreien Geschosswohnungen westlich des Seniorenzentrums.

Die Grünspange auf der ehemaligen Bahntrasse im Norden und deren Verknüpfung mit dem geplanten Wohnquartier ist weiterhin wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Gesamtkonzepts.

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen hat in seiner Sitzung am 11.02.2009 auf der Grundlage dieses städtebaulichen Konzepts den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan In O 106 gefasst. Für den östlichen Teilbereich In O 106/1 – Stadtquartier Ost – Teilbereich Ost des Plangebiets sollen nunmehr die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die zeitnahe Entwicklung dieser innerstädtischen Potenzialfläche geschaffen werden. Dieser Teilbebauungsplan ist Bestandteil eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal östlich des Gerichtsviertels, nördlich der Hamburger Straße. Die geplante Wohnbebauung und das Mischgebiet beidseits der Planstraße A im Teilbebauungsplan In O 106/1 – Stadtquartier Ost- Teilbereich Ost bilden zwar einen jeweils eigenständigen funktionalen Bereich. Die städtebauliche Einbindung in den Stadtraum ergibt sich jedoch erst bei Realisierung des Konzepts für den gesamten Planbereich. Das Verfahren zur Aufstellung des westlich anschließenden Teilbebauungsplanes In O 106/2 – Stadtquartier Ost – Teilbereich West soll daher ebenfalls zeitnah fortgeführt werden, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zügige Umsetzung des städtebaulichen Gesamtkonzepts zu schaffen.

Für eine ca. 6.500 m² umfassende Fläche, die unmittelbar westlich an das vorhandene Seniorenzentrum Kaiserstraße anschließt, bestehen verbindliche Planungen eines Investors zum Bau barrierefreier Wohnungen im Geschosswohnungsbau. Zur zügigen Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen wird daher für diese Teilfläche zunächst der Bebauungsplan In O 106/1 – Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost aufgestellt. In den räumlichen Geltungsbereich des Teilbereiches Ost eingeschlossen wird ebenfalls die südöstliche Teilfläche des Plangebietes im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße mit tlw. bereits vorhandener Mischnutzung.

Nicht in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes In O 106/1 – Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost einbezogen werden das vorhandene Seniorenzentrum Kaiserstraße und das nördlich anschließende Grundstück. Hier besteht kein Planerfordernis, da das Seniorenzentrum in 2008 neu errichtet wurde. Für das nördlich anschließende Grundstück liegt bereits ein Bauantrag für ein Wohngebäude mit barrierefreien Wohnungen vor. Diese Wohnungen ergänzen das Angebot des benachbarten Seniorenzentrums im Bereich der Tagespflege. Die Zulässigkeit dieses Bauvor-

habens ergibt sich aus den Bestimmungen des § 34 BauGB über die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile.

Im März 2009 hat der Rat der Stadt das kommunale Wohnkonzept Dortmund verabschiedet. Dort werden die Anforderungen an die zukünftige Wohnungs- und Siedlungsentwicklung formuliert. An zentraler Stelle wird deutlich gemacht, dass trotz geänderter Rahmenbedingungen (u. a. demografischer Wandel) die Schaffung von Planrecht für den Wohnungsneubau weiterhin notwendig ist. Als Ziel wird empfohlen, eine Bautätigkeit von 650 Einfamilienhäusern und 500 Wohnungen im Geschosswohnungsbau jährlich anzustreben. Die vorliegenden Nachfragen nach städtischem Wohnbauland bestätigen diese Zielgrößen.

Die Baulandausweisung bleibt somit weiterhin ein wichtiges Instrument der Stadtentwicklungsplanung. Ein ausreichendes Baulandangebot leistet einen beständigen Beitrag zur Angebotsanpassung auf dem Wohnungsmarkt und zur Attraktivitätssteigerung der Stadt. Damit werden die Voraussetzungen für eine bessere Einwohnerbindung und eine erhöhte Zuwanderungsbereitschaft geschaffen. Die Umsetzung der wohnungspolitischen Ziele erfolgt jeweils sehr eng abgestimmt auf den kleinräumigen Kontext, das konkrete Vorhaben und die Zielgruppen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei den Familien, den Senioren und den Menschen mit Behinderungen.

Im Sinne der vorgenannten Zielsetzungen bietet sich die städtebauliche Chance, den Wohnstandort Innenstadt Ost und das Nebenzentrum zu stärken, indem brach gefallene Flächen wieder einer Nutzung zugeführt werden. Der Neuordnungsbereich fügt sich städtebaulich sinnvoll in die vorhandene Siedlungsstruktur ein.

Das Planungskonzept für den **gesamten** Planbereich In O 106 erlaubt die Realisierung unterschiedlicher Wohnformen sowohl im Geschosswohnungs- als auch im Einfamilienhausbau. Nach dem städtebaulichen Konzept können ca. 245 Wohneinheiten an dem Wohnstandort realisiert werden. Hiervon entfallen ca. 110 Wohneinheiten auf den Einfamilienhausbau und ca. 135 Wohneinheiten auf den Geschosswohnungsbau. Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Teilbebauungsplanes In O 106/1 – Stadtquartier Ost –Teilbereich Ost ist hiervon die Schaffung von 66 Wohneinheiten im barrierefreien Geschosswohnungsbau im WA-Gebiet nördlich der Planstraße A durch einen Investor geplant. Für das MI-Gebiet südlich der Planstraße A liegen derzeit noch keine konkreten Planungsabsichten vor. Hier besteht ein Potenzial für weitere Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, das überschläglich mit ca. 50 Wohneinheiten angesetzt werden kann.

Wohnbaugrundstücke im preiswerten Eigenheimsektor werden in der Stadt Dortmund weiterhin stark von jungen Familien nachgefragt, so dass die Flächen des Plangebietes zur Ergänzung dieses Wohnsektors genutzt werden sollen. Die Wohnungen in den geplanten Mehrfamilienhäusern eignen sich außerdem gut als Angebot im Bereich "barrierefreies(Senioren-)Wohnen". Damit erfolgt unter städtebaulichen Gesichtspunkten eine sinnvolle Abrundung des infrastrukturell gut ausgestatteten Wohnstandortes Innenstadt Ost.

Im Geltungsbereich des Teilbebauungsplanes In O 106/1 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost ist die ausschließliche Errichtung von Geschosswohnungen vorgesehen. In dem WA-Gebiet nördlich der Planstraße A ist durch einen privaten Investor die Errichtung von 66 barrierefreien Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau geplant. Weitere Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau können in dem südlich anschließenden MI-Gebiet realisiert werden.

Der geplante Wohnstandort liegt in fußläufiger Entfernung zum Nahversorgungszentrum Kaiserstraße sowie zu den Haltestellen der Stadtbahn. Die Fortführung der Grünverbindung auf dem früheren Bahndamm bis zur Weißenburger Straße und die Schaffung eines Kinderspielplatzes stellen weitere Qualitätsmerkmale des geplanten Wohnquartiers dar.

Soziale Infrastruktureinrichtungen stehen ebenfalls im Umgebungsbereich den künftigen Bewohnern zur Verfügung. Als Tageseinrichtungen sind hier zu nennen: die städtische Tageseinrichtung "Am Ostpark" sowie die zweigruppige Tageseinrichtung einer Elterninitiative an der Hamburger Straße, weiterhin die als Familienzentren zertifizierten Tageseinrichtungen der jüdischen Kultusgemeinde und der katholischen Kirchengemeinde St. Franziskus. Darüber hinaus bestehen Absichten eines privaten Investors, in einer privatgewerblichen Tageseinrichtung ca. 100 Plätze für Kinder unter 3 Jahren in einer 4 – gruppigen Tageseinrichtung im westlich anschließenden Bebauungsplangebiet In O 106/2 – Stadtquartier Ost – Teilbereich West zu realisieren.

Die schulräumliche Versorgung der Kinder im Grundschulalter kann über die vorhanden Kapazitäten der Berswordt - Grundschule, der Franziskus – Grundschule und der Grundschule Kleine Kielstraße gewährleistet werden. Die Berswordt – Grundschule und die Franziskus – Grundschule befinden sich beide südöstlich des Plangebiets an der Robert – Koch – Straße 50 und sind bei einer Luftlinienentfernung zum Plangebiet von ca. 600 m fußläufig erreichbar. Die Grundschule Kleine Kielstraße nordwestlich des Plangebiets befindet sich in einer Luftlinienentfernung von ca. 1,3 km

4. Übergeordnete Planungen

Regionalplan

Der Regionalplan Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil - (Dortmund / Kreis Unna / Hamm), Stand September 2007, stellt das Plangebiet insgesamt als allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Dortmund stellt den Planbereich entlang der Hamburger Straße und der Klönnestraße als gemischte Baufläche dar. Der innere Planbereich wird insgesamt als Wohnbaufläche und die ehemalige Gleistrasse der Verbindungsbahn als lineare Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt.

5. Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept ist hinsichtlich seiner Nutzungsstruktur aus den Vorgaben des FNP entwickelt und greift die Grundzüge des oben dargelegten Rahmenplanes auf. Der Eckbereich Hamburger Straße/Kaiserstraße und Klönnestraße wird demgemäß als Mischgebiet festgesetzt, während die rückwärtigen Grundstücksflächen westlich des Seniorenzentrums als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden.

Im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße bildet eine mehrgeschossige Straßenrandbebauung in weitestgehend geschlossener Bauweise einen innerstädtischen Straßenraum. Zur Ausbildung einer städtebaulich wirksamen Kante ist hier eine Bauhöhe vorgesehen, die mindestens 10 m über der Straßenoberkante der Kaiserstraße liegt. Entsprechend der Lage an dieser wichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraße ist hier eine Mischstruktur bestehend aus Wohnungen, Geschäfts-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen, Einzelhandel und Gastronomie-/Hotelnutzung vorgesehen.

Da das Plangebiet nicht in einem zentralen Versorgungsbereich liegt, soll sich die zulässige Einzelhandelsnutzung im Mischgebiet auf kleinteiligen Einzelhandel mit nahversorgungsrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten beschränken. Die Einzelhandelsfunktion wird auf den unmittelbaren Randbereich der Hamburger Straße/Kaiserstraße und der Klönnestraße beschränkt und übernimmt eine verbindende Funktion zu dem direkt anschließenden Ortsteilzentrum Kaiserstraße. Die im Mischgebiet bereits ansässigen Einzelhandelsbetriebe werden auf einen erweiterten Bestandsschutz beschränkt. Die Nahversorgung des Plangebietes ist durch die direkte Nachbarschaft zum Ortsteilzentrum Kaiserstraße in vollem Umfang gewährleistet.

Auf Grund der eingeschränkten Anbindungsmöglichkeiten (nur Rechtsabbiegebeziehungen von und zur Klönnestraße möglich) ist eine rückwärtige Anbindung des Mischgebietes an die Planstraße A vorgesehen.

Im nordöstlichen Plangebietsbereich sind im Anschluss an das bereits vorhandene Wohnpflegeheim barrierefreie Wohnungen im Geschosswohnungsbau geplant. Das städtebauliche Konzept sieht hier die Gruppierung von sechs Solitärbauten vor, die über eine an die Planstraße A anbindende Planstraße F erschlossen werden. Die geplanten Gebäude nehmen mit drei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss die Höhensituation des vorhandenen Seniorenzentrums auf. Das in gleicher Kubatur geplante Gebäude an der Klönnestraße, nördlich des Seniorenzentrums, liegt außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, bildet jedoch mit der vorbeschriebenen Gebäudegruppe eine städtebauliche Einheit. Die planungsrechtliche Zulässigkeit dieses Gebäudes ergibt sich aus den Regelungen gem. § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben der im Zusammenhang bebauten Ortsteile).

Ein wichtiges Qualitätsmerkmal des künftigen Stadtquartiers Ost bildet der Grünzug auf der ehemaligen Bahntrasse im Norden des Plangebietes. Die direkte Lage an diesem Grünzug, der das Quartier mit den Frei- und Landschaftsräumen im Süden des Stadtgebietes und perspektivisch - bei Weiterführung der Grünverbindung über die Weißenburger Straße hinaus - auch mit dem nördlichen Frei- und Landschaftsraum

des Stadtgebietes verbindet, stellt ein besonderes Attraktivitätsmerkmal dar. Die Attraktivität des Wohnstandortes wird weiterhin durch die sehr gute Lage an der Stadtbahnlinie U 43 und die fußläufige Erreichbarkeit des Ortsteilzentrums Kaiserstraße mit allen relevanten Nahversorgungsangeboten unterstützt.

6. Art und Maß der baulichen Nutzung

6.1 Art der baulichen Nutzung

Mischgebiet

Entsprechend den eingangs aufgezeigten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen wird die Art der baulichen Nutzung wie folgt festgesetzt: Nordwestlich des Knotenpunktes Hamburger Straße / Klönnestraße erfolgt eine Mischgebietsfestsetzung gem. § 6 BauNVO. Die hier vorhandene Nutzungsstruktur weist mit Einzelhandelsbetrieben, Geschäfts-, Büro- und Wohnnutzung typische Merkmale eines Mischgebietes auf und soll entlang dieser Hauptverkehrsachse und als östliches Eingangstor zur Innenstadt weiter ausgebaut werden.

Zur planungsrechtlichen Sicherung dieser Zielsetzung erfolgen Festsetzungen zur Zulässigkeit von Nutzungen bzw. zum Ausschluss von Nutzungsarten. Mit der Zulässigkeit von Wohn-, Geschäfts- und Bürogebäuden, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betrieben des Beherbergungsgewerbes, sonstigen Gewerbebetrieben und Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke wird ein breites mischgebietstypisches Nutzungsspektrum eröffnet.

Ausgeschlossen wird hingegen die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben, Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten. Insbesondere der Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben ist von städtebaulicher Bedeutung. Der Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben erfolgt, um Einzelhandelsansiedlungen, auch unterhalb der Großflächigkeit, auf die im Masterplan Einzelhandel abgegrenzten und definierten integrierten Geschäftlagen der Nebenzentren zu konzentrieren, zum Erhalt und zur Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche. Dadurch sollen Ladenleerstände in den Zentren vermieden werden, die zu städtebaulichen Missständen führen können. Dies entspricht der städtebaulichen Zielsetzung des Masterplanes Einzelhandel. Dieses Ziel trifft auch auf das an das Plangebiet angrenzende Nahversorgungszentrum Kaiserstraße zu. Ladenleerstände in diesem Bereich würden dem städtebaulichen Ziel der Sicherung dieses gewachsenen und funktionierenden Zentrenbereiches entgegenstehen.

Aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe zum Nahversorgungszentrum Kaiserstraße und der Vorprägung durch Einzelhandelsnutzungen im Eckbereich Kaiserstraße/ Klönnestraße erfolgt jedoch die ausnahmsweise Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten nach der Dortmunder Sortimentsliste vom 19.06.2008. Darüber hinaus sind auch die nicht zentrenrelevanten Sortimente nach der Dortmunder Sortimentsliste zulässig. Diese Zulässigkeit beschränkt sich allerdings auf den Straßenrandbereich der Kaiserstraße und Klönnestraße in einer baulichen Tiefe von 12,0 m. Durch diese räumliche Begrenzung wird die Ansied-

lung von Einzelhandelsbetrieben knapp unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit ausgeschlossen, da diese Entwicklung wiederum zu Lasten des integrierten Nahversorgungszentrums Kaiserstraße ginge.

Von dieser restriktiven Festlegung ausgenommen ist das Mischgebiet MI 2. Hier sind in einer baulichen Tiefe bis zu 30 m zur Klönnestraße Einzelhandelsbetriebe mit den nahversorgungsrelevanten Sortimenten "Nahrungs- und Genussmittel" und "Getränke" ausnahmsweise zulässig.

Diese Festsetzung berücksichtigt den hier bereits ansässigen Discountmarkt. Für diesen Betrieb erfolgt darüber hinaus eine Fremdkörperfestsetzung gem. § 1 Abs. 10 BauNVO. Danach genießt der Betrieb für seine genehmigte Einzelhandelsnutzung einen erweiterten Bestandsschutz, der eine max. Gesamtverkaufsfläche von 1.300 m² bei Erneuerung oder Änderung der baulichen Anlagen zulässt. Damit kann der Betrieb in angemessener Weise auf Marktveränderungen reagieren und bauliche Anpassungen sowie eine Erweiterung über den derzeitigen Bestand von 1.077 m² Verkaufsfläche vornehmen.

Eine erweiterte Bestandsschutzfestsetzung wird auch für die genehmigte Einzelhandelsnutzung auf dem Grundstück Hamburger Straße 130 getroffen. Die Genehmigung erstreckt sich hier sowohl auf nicht zentrenrelevante als auch zentrenrelevante Sortimentsbereiche nach der Dortmunder Sortimentsliste. Die Festsetzung erlaubt über die Bestandssituation mit einer Verkaufsfläche von 415 m² hinaus eine Erweiterung auf max. 799 m² Verkaufsfläche.

Mit den getroffenen Festsetzungen zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von nahversorgungsrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten und den erweiterten Bestandsschutzfestsetzungen für die genehmigten Einzelhandelsnutzungen im Mischgebiet werden die Belange der Grundstückseigentümer und Nutzer in umfänglichem Maße beachtet.

Die getroffenen restriktiven Festsetzungen zur eingeschränkten Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen sichern jedoch das städtebauliche Ziel, vorhandene und funktionierende Zentrenbereiche durch den Ausschluss von Nutzungskonkurrenzen an nicht integrierten Standorten zu stabilisieren.

Die vorstehend dargelegten Festsetzungen zur Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben beziehen sich auf die Mischgebiete MI2 und MI3 entlang der Kaiser- und Klönnestraße. Für die rückwärtige Mischgebietsfläche MI1 hingegen wird auch die ausnahmsweise Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben ausgeschlossen, um eine weitere Entwicklung dieser außerhalb des abgegrenzten Zentrenbereiches liegenden Fläche zu einem Einzelhandelsstandort zu unterbinden. Ausnahmsweise zulässig sind lediglich an Endverbraucher gerichtete Verkaufsstellen von Handwerks- und produzierenden Gewerbebetrieben mit einer jeweiligen max. Verkaufs- oder Ausstellungsfläche von nicht mehr als 150 m², da hiervon keine zentrenschädigenden Auswirkungen zu erwarten sind.

In allen Teilbereichen des Mischgebietes ausgeschlossen werden darüber hinaus Gartenbaubetriebe und Tankstellen, da diese nicht mit dem städtebaulichen Konzept kompatibel und standortadäquat sind. Ebenfalls ausgeschlossen werden die Vergnü-

gungsstätten, um auch im Hinblick auf die Wohnnutzung innerhalb des Mischgebietes und den angrenzend geplanten Wohngebieten möglichen Nutzungskonflikten vorzubeugen.

Wohngebiet

Der nördliche Planbereich zwischen dem Grünzug im Norden und dem vorbeschriebenen Mischgebiet wird insgesamt als Allgemeines Wohngebiet (WA) gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Durch die WA-Festsetzung wird vorwiegend Wohnraum geschaffen. Dennoch bleiben quartiersbezogene Möglichkeiten zu kleinteiligen funktionalen Mischungen zulässig.

Die Einzelhandelsnutzung (die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO) wird gem. § 1 Abs. 5 BauNVO in dem WA-Gebiet als nicht zulässig festgesetzt. Auf Grund der räumlichen Nähe zum zentralen Versorgungsbereich Kaiserstraße und zum Mischgebiet mit vorhandener und zulässiger Einzelhandelsnutzung ergibt sich für die Zulässigkeit von Läden keine städtebaulich begründbare Notwendigkeit.

Eine klarstellende Akzentuierung erfolgt im Sinne des Zieles Wohnraum zu schaffen durch den Ausschluss der im allgemeinen Wohngebiet laut § 4 Abs. 3 Nr. 1 - 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungskategorien:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen,
- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen.

Davon ausgenommen sind Solarenergieanlagen / Photovoltaikanlagen als nicht störendes Gewerbe. Damit soll die Möglichkeit eröffnet werden, Strom, der über eine Photovoltaikanlage erzeugt wurde, an den örtlichen Stromversorger abzugeben.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet festgesetzt:

- die Grundflächenzahl,
- die Geschossflächenzahl,
- die Zahl der Vollgeschosse sowie
- die max. Höhe der baulichen Anlagen.

Für das WA-Gebiet wird die Grundflächenzahl (GRZ) entsprechend der Obergrenze gem. § 17 BauNVO mit 0,4 festgesetzt.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den Wohngrundstücken ist auf oberirdischen Stellplätzen geplant. Die Grundflächen dieser Stellplätze mit ihren Zufahrten sind gem. § 19 Abs. 4 BauNVO bei der Ermittlung der Grundfläche mitzurechnen.

Hierbei darf die zulässige Grundfläche von 0,4 für diese Anlagen um bis zu 50 % überschritten werden.

Die höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse wird entsprechend dem städtebaulichen Umfeld der Klönnestraße auf drei Vollgeschosse begrenzt. Gleichzeitig wird eine Mindestgeschossigkeit auf zwei Vollgeschosse vorgegeben, um das Ziel einer dem Standort angemessenen städtebaulichen Dichte zu gewährleisten. Die mit 1,2 festgesetzte Geschossflächenzahl (GFZ) schöpft das gem. § 17 BauNVO höchstzulässige Maß aus und ermöglicht ebenfalls eine urbane bauliche Dichte.

Zur genaueren Bestimmung der Höhe der baulichen Anlagen wird darüber hinaus die maximal zulässige Traufhöhe festgesetzt. Das festgesetzte Maß von 9,75 m über Oberkante Fertigfußboden des Erdgeschosses (OKFF EG) sichert eine dem benachbarten Seniorenzentrum angepasste bauliche Höhe.

Für die Mischgebiete wird entsprechend ihrer Lage an den Hauptverkehrsstraßen Hamburger Straße und Klönnestraße eine höhere Grundstücksausnutzung festgesetzt.

Das gem. § 17 Abs. 1 BauNVO höchstzulässige Maß der GRZ von 0,6 und der GFZ von 1,2 kann hier ausgeschöpft werden.

Wichtiges städtebauliches Ziel ist die Schaffung einer baulichen Fassung des Straßenraumes im Eckbereich Kaiserstraße / Klönnestraße, welche mit der südlich gegenüberliegenden Eckbebauung Kaiserstraße / Franziskanerstraße den Eingangsbereich zur Innenstadt markieren soll. Für die festgesetzte straßenbegleitende Bautiefe von 12 m werden daher Festsetzungen zur Gebäudehöhe getroffen. Für den Eckbereich Kaiserstraße / Klönnestraße wird eine Gebäudehöhe von mindestens 97 m ü. NN festgesetzt. Bei einer Straßenhöhe von ca. 87 m ü. NN entspricht dies somit einer Mindesthöhe von ca. 10 m über dem Höhenniveau der Kaiserstraße. Das Höchstmaß wird auf 101,00 m ü. NN begrenzt.

Die Klönnestraße fällt im weiteren Verlauf nach Norden höhenmäßig ab. Dementsprechend erfolgt hier eine Anpassung der festgesetzten Gebäudehöhen auf das Höhenniveau des vorhandenen Seniorenzentrums von maximal 94,50 m ü. NN im Eckbereich Klönnestraße / Planstraße A.

7. Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Für das WA-Gebiet wird die offene Bauweise festgesetzt. Hierbei wird bestimmt, dass nur Einzelhäuser zulässig sind. Dies entspricht dem oben aufgezeigten städtebaulichen Konzept, westlich des vorhandenen Pflegezentrums ein kleines Wohnquartier mit Solitärgebäuden (Stadtvillen) zu errichten. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden ebenfalls entsprechend dem städtebaulichen Konzept durch Baugrenzen als zusammenhängende Baufelder festgesetzt.

Für das MI-Gebiet im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße wird auf die Festsetzung der Bauweise verzichtet. Hier ist sowohl die offene als auch die geschlossene Bauweise städtebaulich vertretbar.

Die überbaubare Grundstücksfläche des MI-Gebietes wird durch ein zusammenhängendes Baufeld großzügig festgesetzt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen für das MI-Gebiet keine weitergehenden Planungs- und Bauabsichten, so dass die Festsetzung differenzierter Baufelder nicht zielführend ist. Durch die Festsetzung eines zusammenhängenden Baufeldes kann flexibel auf die spätere Nachfragestruktur (Nutzung, Bauweise, Grundstücksaufteilung) reagiert werden.

Als wichtiges Ziel wird jedoch die stadträumliche Fassung des Eckbereiches Hamburger Straße / Klönnestraße gesehen. Hier werden vorhandene Baukanten (Hamburger Straße 130, Seniorenzentrum an der Klönnestraße) dieser beiden Straßenzüge aufgenommen und nachvollziehbar über die gewählte Baulinienfestsetzung fortgeführt.

8. Gestaltungsfestsetzungen

Wesentliche städtebauliche Gestaltungselemente sind bereits durch die oben dargelegten Festsetzungen zur Geschossigkeit, zur Gebäudehöhe, zur Bauweise und zu den überbaubaren Flächen bestimmt. Darüber hinaus beschränken sich die gestalterischen Regelungen gem. § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m § 86 BauO NRW auf wenige Rahmenfestsetzungen, mit denen eine geordnete städtebauliche Entwicklung gesichert werden soll.

Die Dachlandschaft stellt ein wichtiges städtebauliches Gestaltungselement dar. Es werden daher für das WA-Gebiet Festsetzungen zu den zulässigen Dachformen und Dachneigungen getroffen. Diese erlauben einen hohen Gestaltungsspielraum bei der hochbaulichen Planung, sichern jedoch einen gestalterischen Grundkonsens. In Anpassung an das Seniorenzentrum an der Klönnestraße mit Flachdachausbildung werden für das geplante westlich anschließende Wohnquartier ebenfalls Flachdächer oder flach geneigte Dächer als Pult- oder Zeltdach festgesetzt.

Der Siedlungscharakter wird weiterhin von der Gestaltung der Einfriedungen bestimmt. Ziel ist eine Durchgrünung des Siedlungsraumes auch bei hoher städtebaulicher Dichte. Es werden daher Regelungen zur Einfriedung der Grundstücke mit Schnitthecken getroffen.

Geschlossene Einfriedungen (Mauern, Sichtschutzzäune) werden ausgeschlossen, um einen offenen Siedlungscharakter zu erzielen. Diese sind nur im Bereich von Terrassen zulässig.

In die Außengestaltung einzubeziehen sind auch die Abfall- und Recyclingbehälter, die durch Heckenpflanzungen oder Rankpflanzungen einzugrünen sind.

9. Verkehrliche Erschließung und ruhender Verkehr

9.1 Verkehrliche Erschließung des Plangebietes

Die verkehrliche Erschließung des WA-Gebietes erfolgt über die Planstraße A, welche an die Klönnestraße anbindet. Diese Planstraße sichert auch die Erschließung des weiteren Wohngebietes im westlichen Anschluss an diesen Teilbebauungsplan. Die interne Erschließung des in diesem Teilbebauungsplan festgesetzten WA-Gebietes nördlich der Planstraße A erfolgt über eine Stichstraße mit entsprechender Wendeplatzausbildung nach den Richtlinien der Stadt Dortmund.

Für das Mischgebiet im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße ergeben sich im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung Restriktionen. Die gegenwärtige Anbindung des Discountmarktes im unmittelbaren Kreuzungsbereich ist im Hinblick auf den Verkehrsablauf und die Gefährdungssituation kritisch einzustufen. Bei einer weiteren Entwicklung des MI-Gebietes wird daher eine verbesserte Verkehrsanbindung erforderlich. Das Verkehrskonzept sieht daher eine vornehmliche Erschließung des MI-Gebiets über die Planstraße A vor, da eine direkte Anbindung des MI-Gebiets an die Klönnestraße nur eingeschränkt möglich ist[2]. Die Direktanbindung kann hier nur für Rechtseinbieger und Rechtsausbieger erfolgen, so dass Zufahrtsverkehre aus südlicher Richtung und Abfahrtsverkehre in nördliche Richtung nicht möglich sind. Über den geplanten Knotenpunkt Planstraße A / Klönnestraße hingegen sind alle Abbiegebeziehungen möglich.

Die entsprechend diesen Vorgaben durchgeführte Kapazitätsüberprüfung des Knotenpunktes Planstraße A / Klönnestraße kommt zu dem Ergebnis, dass eine noch ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe D) erreicht wird. Voraussetzung ist ein entsprechender Knotenpunktausbau mit einer Linksabbiegespur in der Klönnestraße. Hierbei ist zu beachten, dass die Anbindung der vorhandenen Stellplatzanlage des Wohnquartiers auf der Ostseite der Klönnestraße gesichert wird.

Ein signalgeregelter Knotenpunktausbau wird zunächst nicht erforderlich. Bei einer weiteren städtebaulichen Entwicklung des Mischgebiets wird – abhängig von der Nutzungsintensität und dem damit verbundenem Verkehrsaufkommen – ggf. eine nachträgliche Signalisierung des Knotenpunkts erforderlich. Zur Vermeidung unnötiger tiefbautechnischer Arbeiten sollen daher beim anstehenden Knotenpunktausbau bereits Leerrohre für eine spätere Verkabelung verlegt werden. Bei einer späteren Signalisierung des Knotenpunktes werden die Grundstücksüberfahrten zur Stellplatzanlage der östlich der Klönnestraße gelegenen Wohnbebauung nicht in die Signalisierung eingebunden. Zu- und Abfahrt dieser Stellplatzanlage sind dann nach den Prinzipien "rechts rein/rechts raus" oder nur "rechts rein" zu betreiben. "Links raus/links rein" und ggf. "rechts raus" sind dann nur an der zweiten Grundstückszufahrt möglich.

---

[2] Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH, Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan InO 106 - Stadtquartier Ost -, Dortmund, 20.12..2010

Darüber hinaus wird das MI-Gebiet an die Hamburger Straße angebunden, wobei auch hier nur eingeschränkte Abbiegebeziehungen nach der Regel "rechts rein / rechts raus“ möglich sind. Die Anbindung an die Hamburger Straße erfolgt westlich des Bestandsgebäudes Hamburger Straße 130 über eine Mischverkehrsfläche. Diese stellt gleichzeitig in Verlängerung nach Norden über einen Fuß-/Radweg die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Kaiserstraßenviertel im Süden und dem geplanten Grünzug im Norden dar.

Innerhalb des MI-Gebietes werden keine öffentlichen oder privaten Erschließungsstraßen festgesetzt, da gegenwärtig für diesen Gebietsteil keine konkreten Planungen zur künftigen Nutzung und Bebauung vorliegen. Die Anbindung des MI-Gebietes an die Planstraße A wird jedoch durch Festsetzung eines Ein- und Ausfahrtbereiches lagemäßig bestimmt. Dieser bildet mit der nördlich gegenüberliegenden Stichstraßenerschließung des WA-Gebiets einen Vollknoten.

9.2 Ruhender Verkehr

Der Stellplatzbedarf sowohl in dem WA- als auch in dem MI-Gebiet ist insgesamt auf den privaten Grundstücksflächen unterzubringen.

Die Stellplätze im WA-Gebiet werden über die öffentliche Stichstraße erschlossen und den geplanten Einzelgebäuden jeweils entsprechend den künftigen Einzelgrundstücken zugeordnet. Die hierfür vorgesehenen Stellplatzflächen sind im Bebauungsplan als Fläche für Stellplätze und Carports festgesetzt. Die Errichtung von Garagen wird innerhalb dieses WA-Gebietes ausgeschlossen, da eine Massierung von Garagenbauten eine städtebaulich unbefriedigende Situation schaffen würde. Hiervon ausgenommen bleibt die Möglichkeit der Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage.

Für das MI-Gebiet werden Stellplatzflächen nicht explizit festgesetzt. Gegenwärtig liegen für das MI-Gebiet keine konkreten Nutzungs- und Bebauungskonzepte vor, so dass eine lagemäßige Festsetzung von Stellplatzflächen im Bebauungsplan nicht zielführend ist.

Darüber hinaus werden im Straßenraum öffentliche Parkplätze vorgehalten. Die Planstraße A erhält einseitig auf der Südseite einen Längsparkstreifen. Ein weiterer Längsparkstreifen wird auf der Ostseite der Erschließungsstraße des WA-Gebietes angelegt. Im Eckbereich Planstraße A / Planstraße B werden Parkplätze in Senkrechtaufstellung angeordnet. Insgesamt stehen somit 31 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum dieses Teilbebauungsplanes zur Verfügung.

In dem WA-Gebiet werden seitens des Investors 66 Wohneinheiten geplant. Nach den Zielsetzungen der Stadt Dortmund ist für Besucherverkehre ein zusätzliches Angebot von 0,2 Stellplätzen / Wohneinheit im öffentlichen Straßenraum vorzuhalten. Dies entspricht für das WA-Gebiet einem öffentlichen Stellplatzbedarf von 13 Stellplätzen, welcher im Bereich der Wohnstichstraße und der Planstraße A vorgehalten werden kann. Für eine mögliche Wohnnutzung im südlich anschließenden MI-Gebiet

stehen somit ebenfalls in ausreichendem Maße öffentliche Stellplätze im unmittelbaren Umgebungsbereich zur Verfügung.

9.3 Öffentlicher Nahverkehr

Das Plangebiet ist sehr gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen. Die beiden Haltepunkte Lippestraße und Funkenburg, der in kurzer Taktfolge verkehrenden Stadtbahnlinie U 43 Dorstfeld - Wickede bzw. Westentor - Brackel, liegen in unmittelbarer fußläufiger Entfernung zum Plangebiet. Darüber hinaus befinden sich in ebenfalls fußläufiger Entfernung die Bushaltestellen Funkenburg in der Franziskanerstraße sowie Klönnestraße / Lenteninsel in der Klönnestraße mit den Buslinien 452 (Richtung Saarlandstraße, Kreuzviertel) und 456 (Richtung Schüren bzw. Richtung Nordstadt). Über die genannten Linien ist das Plangebiet in das örtliche Nahverkehrsnetz eingebunden.

9.4 Fuß- und Radwege

Über den auszubauenden Grünzug wird das Plangebiet direkt an das straßenunabhängige Radwegenetz der Stadt Dortmund barrierefrei angeschlossen. Die Zugänglichkeit des Grünzuges wird für Fußgänger und Radfahrer aus dem Plangebiet über zwei Anbindungspunkte gewährleistet. Der östliche Anbindungspunkt liegt im räumlichen Geltungsbereich dieses Teilbebauungsplanes. Hier erfolgt eine 8 m breite Zugangssituation, die als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Grünverbindung mit Fuß-/Radweg festgesetzt wird und an die Planstraße B anbindet. Von der Klönnestraße aus wird eine barrierefreie Anbindung des Grünzugs über eine Rampenanlage hergestellt. Der hierfür erforderliche Zugang wird über die Einbeziehung der entsprechenden Fläche in die öffentliche Fläche des Grünzugs planungsrechtlich gesichert.

Ebenfalls gewährleistet wird die fußläufige und radwegemäßige Anbindung an den Nahversorgungsbereich Kaiserstraße, über einen anzulegenden Fuß-/Radweg, der über den hier vorhandenen signalgeregelten Überweg in das Kaiserstraßenviertel führt.

10. Grünflächen

10.1 Sonstige öffentliche Grünflächen

Die ehemalige Bahntrasse wird entsprechend der im Flächennutzungsplan dargestellten Verbindungsfunktion zwischen vorhandenen Grün- und Freiräumen als Sonstige öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Grünverbindung mit Fuß-/Radweg festgesetzt.

Die im Bebauungsplan InO 106/1 – Stadtquartier Ost – Teilbereich Ost festgesetzte Sonstige Grünfläche umfasst lediglich ca. 3.900 m², ist jedoch Bestandteil der insge-

samt 24.000 m² umfassenden Grünverbindung. Auf Grund des erheblichen Flächenumfangs dieser Grünfläche von ca. 2,4 ha (bezogen auf den räumlichen Geltungsbereich des Gesamtbebauungsplanes), entsprechend einem Flächenanteil von ca. 22,8 % an der Gesamtfläche des Plangebietes, wird auf die Festsetzung weiterer öffentlicher Grünbereiche - mit Ausnahme einer ca. 600 m² umfassenden Spielfläche im Teilbereich West - im Stadtquartier verzichtet.

10.2 Baumpflanzungen / Baumschutz

Zur Durchgrünung des Stadtquartiers wird bestimmt, dass im öffentlichen Straßenraum je vier öffentliche Stellplätze ein standortgerechter Laubbaum als Hochstamm zu pflanzen ist. Diese Festsetzung wird auch für die privaten Stellplatzanlagen getroffen. Stellplatzanlagen mit mehr als vier Stellplätzen sind so zu gliedern, dass für je vier Stellplätze ein großkroniger Laubbaum als Hochstamm gepflanzt wird. Diese Festsetzung trägt insbesondere in dem WA - Gebiet mit Geschosswohnungsbau zu einer angemessenen Grünausstattung des unmittelbaren Wohnumfeldes bei.

Der im Plangebiet vorhandene Baumbestand unterliegt der Baumschutzsatzung der Stadt Dortmund, welche Laubbäume mit einem Stammumfang von 80 cm und mehr unter Schutz stellt. Für den Verlust von Bäumen, die auf Grund der Nutzungsziele des Bebauungsplanes nicht erhalten werden können, sind entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Die im MI-Gebiet stehende dickstämmige Platane ist als prägender Baum im Gesamtgebiet zu erhalten und wird entsprechend § 9 Abs. 1, Nr. 25 b BauGB im Bebauungsplan als "zu erhaltend" festgesetzt.

11. Umweltbericht

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Schutzgüter, beschrieben. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert, wie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan berücksichtigt und welche Maßnahmen zur Kompensation der (verbleibenden) Eingriffe vorgenommen werden

Der Umweltbericht bildet den Teil B dieser Begründung zum Bebauungsplan.

12. Lärmimmissionen

12.1 Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet

Auf das Plangebiet wirken die Verkehrslärmimmissionen der Hamburger Straße (Kfz-Verkehr / Stadtbahnlinie) und der Klönnestraße ein. Zur Beurteilung der Lärmimmissionssituation wurde eine lärmtechnische Untersuchung erstellt.[3]

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen folgende grundsätzliche Situation auf:

- Entlang der Kaiserstraße und der Klönnestraße ist tags wie nachts mit sehr hohen Immissionspegeln zu rechnen. Dort liegen die Immissionspegel tags über 70 dB (A) und nachts über 60 dB (A). Dies bedeutet, dass keinesfalls von gesunden Wohnverhältnissen entlang dieser Straßenzüge ausgegangen werden kann. Wesentlich günstiger stellt sich die Situation nach Norden bzw. zum Teil auch an den West- und Ostseiten dar.
- An den rückwärtigen Gebäuden im Plangebiet liegen die Immissionspegel tags nur knapp über dem Orientierungswert, nachts an den ungünstigsten Fassaden maximal 5 dB (A) über dem Orientierungswert. Nach Norden und Westen verbessert sich die Situation soweit, dass die Orientierungswerte unterschritten werden.

Differenziert man die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung für die beiden Baugebietsteile WA nördlich der Planstraße A und MI südlich der Planstraße A, so zeigt sich folgende Beurteilungssituation.

<u>WA-Gebiet</u>

Ausgehend von der gegenwärtigen Bestandssituation der Bebauung im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße und entlang der Klönnestraße werden im WA-Gebiet an allen Nord- und Westfassaden die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete von 55 dB (A) tags nicht überschritten. Auf der Südseite der geplanten Wohnbebauung entlang der Planstraße A und der Ostseite der beiden geplanten Gebäude direkt westlich des Seniorenzentrums ergeben sich geringfügige Überschreitungen des Orientierungswertes bis maximal 2 dB (A) im Tageszeitraum für das 2. Obergeschoss. In der Erdgeschosszone wird der Orientierungswert von 55 dB(A) insgesamt eingehalten. Lediglich die Südseite des südöstlichen Plangebäudes weist eine geringfügige Überschreitung von 1 dB(A) auf

Die gleiche Aussage gilt für den Nachtzeitraum. Auch hier wird im WA-Gebiet der Orientierungswert von 45 dB (A) mit Ausnahme der vorgenannten Fassadenseiten eingehalten. Die Überschreitungen an den betroffenen Süd- und Ostfassaden beschränken sich auch im Nachtzeitraum auf maximal 2 dB (A) für das 2. Obergeschoss. Hiervon ausgenommen ist die Ostfassade des geplanten Baukörpers im Nordosten des

[3] ACCON Köln GmbH, Gutachterliche Stellungnahme zu der zu erwartenden Geräuschsituation im Gebiet und der Umgebung des Teilbebauungsplanes In O 106 - Stadtquartier Ost - Teilbereich Ost der Stadt Dortmund, Köln, 20.04.2011

WA-Gebietes, da hier (unter Status-quo-Bedingungen) keine Schallabschirmung zur Klönnestraße besteht; an dieser Fassadenseite ergeben sich Überschreitungen des Orientierungswertes für den Nachtzeitraum um bis zu 5 dB (A) im 2.Obergeschoss.

Auch für den Nachtzeitraum gilt, dass der Orientierungswert von 45 dB(A) in der Erdgeschosszone an allen Fassadenseiten der geplanten Baukörper eingehalten werden kann. Lediglich der geplante nordöstliche Baukörper weist auf der östlichen Fassadenseite eine leichte Überschreitung von 1 dB(A) im Erdgeschossbereich auf.

Wenngleich die Überschreitungen des Orientierungswertes von 55/45 dB (A) tags/nachts mit 2 dB (A) und lediglich in einem Fall mit 5 dB (A) relativ gering zu bewerten sind, bedarf es im Bebauungsplan schallschützender Festsetzungen für das WA-Gebiet.

Aktive Schallschutzmaßnahmen für das WA-Gebiet können dabei in Abwägung zwischen den Schutzzielen und den städtebaulichen Zielen nicht in Betracht gezogen werden. Eine Schallschutzwand entlang der Nordseite der Planstraße A würde dem Charakter eines innerstädtischen Wohnquartiers in keiner Weise entsprechen, zumal im Erdgeschossbereich keine Überschreitungen des Orientierungswertes vorliegen. Dies gilt auch für die Freibereiche in der Erdgeschosszone (Terrassenbereich), die keine Überschreitungen des Orientierungswertes für den hier relevanten Tageszeitraum erwarten lassen.

Der Schutz der Obergeschosse (2. OG) kann mit einer Schallschutzwand in städtebaulich noch vertretbarer Höhe nicht erreicht werden. Dies würde eine durchgängige Schallschutzwand bis zur Höhe des 2. OG auf der Süd- und Ostseite des geplanten Wohnquartiers erforderlich machen, was – abgesehen von der Unverhältnismäßigkeit des bautechnischen und damit finanziellen Aufwands – zu einer dauernden Verschattung der Süd - und Ostseite der geplanten Wohngebäude führen würde. Darüber hinaus ist eine zufriedenstellende Integration einer solchen Lärmschutzwand in das Ortsbild in einem innerstädtischen Wohngebiet nicht möglich. Dementsprechend werden für das WA-Gebiet passive Lärmschutzmaßnahmen - wie weiter unten beschrieben - festgesetzt. Ein Schutz der Außenbereiche, also der Balkone in den Obergeschossen ist bei fehlendem aktivem Schallschutz zwar nicht möglich. Die relativ geringe Überschreitung von max. 2 dB(A) lässt jedoch eine Nutzung der Balkone ohne gravierende Einschränkungen der Aufenthaltsqualität zu.

MI-Gebiet

Die vorhandene und geplante Randbebauung im Eckbereich Hamburger Straße / Klönnestraße ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung mit hohen Lärmimmissionen beaufschlagt. Im Tageszeitraum werden Pegel bis 70 dB (A) auf der jeweils straßenzugewandten Seite erreicht, der Orientierungswert tags für MI-Gebiet von 60 dB (A) wird somit um bis zu 10 dB (A) überschritten. Der Orientierungswert für den Nachtzeitraum von 50 dB (A) wird ebenfalls um bis zu 13 dB (A) überschritten.

Für das Bestandsgebäude Kaiserstraße 134 im unmittelbaren Kreuzungsbereich Kaiserstraße / Klönnestraße werden Pegel von 74 dB (A) tags und 66 dB (A) nachts an-

gegeben. Das Gebäude wird jedoch ausschließlich gewerblich und nicht zu Wohnzwecken genutzt.

Im rückwärtigen Bereich des MI-Gebiets hingegen werden die Orientierungswerte (unter Berücksichtigung der baulichen Bestandssituation) sowohl tags als auch nachts weitestgehend eingehalten. Lediglich auf den östlichen und südöstlichen Fassadenseiten kommt es zu Überschreitungen im Nachtzeitraum von maximal 2 dB (A).

Schallschutzmaßnahmen

Auf Grund der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen Zielsetzung eine stadträumliche Kante mit entsprechender Adressbildung zu entwickeln, können entlang der Hamburger Straße / Kaiserstraße und der Klönnestraße keine aktiven Schallschutzmaßnahmen (Wand / Wall) zum Schutz der geplanten MI-Nutzung ergriffen werden.

Der Schallschutz kann daher in der gegebenen städtebaulichen Situation nur über schallschützende Grundrisslösungen und passive Maßnahmen erwirkt werden.

Für die von den Verkehrslärmimmissionen besonders stark betroffene Straßenrandbebauung entlang der Hamburger Straße / Kaiserstraße und der Klönnestraße werden schallschützende Grundrisslösungen vorgegeben. Da auf der jeweils schallabgewandten Seite die Orientierungswerte eingehalten werden können, wird die Festsetzung getroffen, dass in Wohnungen mit weniger als drei zum dauerhaften Aufenthalt dienenden Räumen keine Aufenthaltsräume zulässig sind, deren Fenster sich ausschließlich zur Hamburger Straße / Kaiserstraße oder Klönnestraße orientieren. Dies gilt analog für Balkone die zur Lärm zugewandten Seite nur in verglaster Form ausgeführt werden dürfen. Hier sind entsprechende Grundrisslösungen umzusetzen, die eine Ausrichtung zur lärmabgewandten Seite vorsehen. Für Wohnungen mit drei oder mehr Aufenthaltsräumen ist höchstens ein Aufenthaltsraum zulässig, dessen Fenster sich ausschließlich zu den genannten Straßen orientieren, wenn dieser Raum kein Schlafraum ist und mit einer mechanischen Lüftung ausgestattet ist. Bei größeren Wohnungen mit drei oder mehr Aufenthaltsräumen ist es vertretbar, einen Raum auch zur schallbelasteten Seite auszurichten, da über die passiven Schutzmaßnahmen (einschließlich mechanischer Lüftung) die Aufenthaltsqualität im Innenraum gewährleistet ist. Da mindestens zwei Räume auf der schallabgewendeten Seite liegen, kann auch dem naheliegenden Bedürfnis nach Öffnung eines Fensters und möglichst lärmfreiem Aufenthalt an einem geöffneten Fenster in dieser Wohnung nachgekommen werden.

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 genannten oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel für die Lärmdämmung von Fenstern zugrunde zu legen. Denn das Fenster ist als das Außenbauteil anzusehen, welches die geringste Dämmwirkung gegen Lärmimmissionen aufweist.

Durch eine textliche Festsetzung wird im Bebauungsplan vorgegeben, dass die Baugebiete bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten mit schallschützenden Außenbauteilen zu versehen sind, die die Einhaltung der Tag- und Nachtwerte gewährleis-

ten. Die Festsetzung eines konkreten, resultierenden Schalldämmmaßes der gesamten Außenfläche eines Raumes kann nicht getroffen werden, weil vor Realisierung von Bauvorhaben, im Rahmen des Planverfahrens, wesentliche Parameter auch zur Abschätzung dieses Schalldämmmaßes gerade für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten nicht bekannt sind.

Dazu gehören vor allem die nach der DIN 2719, Punkt 6.4 genannten Parameter

- vom Raum aus gesehene Gesamtaußenfläche in m² und
- äquivalente Absorptionsfläche des Raumes in m²
  (in der Regel ist die Absorptionsfläche ca. 0,8 x Grundfläche).

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

Ebenso berücksichtigt die textliche Festsetzung den Tatbestand, dass das Schalldämmmaß 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 eine zu hohe oder zu niedrige Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen 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 zu Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) aufgenommen:

In den mit der Ziffer 9 gekennzeichneten Baugebieten sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr der Hamburger Straße und Klönnestraße für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Dabei dürfen die Innenschallpegel, wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, nicht überschritten werden.

Diese 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	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, Schalterräume, Läden	50 dB (A)

Sofern 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. Sofern Schlafräume betroffen sind, ist der Einbau integrierter schallgedämmter Lüftungen erforderlich um die notwendige Durchlüftung sicherzustellen.

Die vorgenannten Schallschutzanforderungen sind im Rahmen der nach landesrechtlichen Vorschriften vorgeschriebenen schallschutztechnischen Nachweisführung zu berücksichtigen. Maßgebend ist die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung - (BauO NRW) in ihrer zum Zeitpunkt der Errichtung der baulichen Anlage gültigen Fassung.

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 Schalldämmmaß von 30 bis 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.

12.2 Verkehrslärmauswirkungen auf den Umgebungsbereich

Die nachfolgenden Darlegungen zu den Verkehrslärmauswirkungen der Planung auf den Umgebungsbereich beruhen auf der Betrachtung des Gesamtprojekts Stadtquartier Ost bestehend aus den beiden Teilbebauungsplänen InO 106/1 (Ost) und InO 106/2 (West).

Auf den Straßenzügen Hamburger Straße / Kaiserstraße verkehren nach den Analysezähldaten 2009 im Abschnitt östlich der Lippestraße täglich 22.800 Kfz bzw. im Abschnitt der Kaiserstraße westlich der Klönnestraße 25.600 Kfz. Mit dieser Verkehrsstärke gehen erhebliche Lärmbelastungen der Straßenrandbebauung einher, die tags im Bereich zwischen 70 und 73 dB (A) liegen. Im Nachtzeitraum resultieren hieraus Belastungen zwischen 62 und max. 66 dB (A) auf diesem Straßenzug.

Die Belastungssituation in der Klönnestraße im Abschnitt zwischen der Kaiserstraße und der Güntherstraße liegt bei 15.900 Kfz/24 Std. Hieraus ergeben sich an der Bestandsbebauung Pegel zwischen 67 und 68 dB (A) tags bzw. 60 und 61 dB (A) nachts.

Die Pegel liegen somit in einem Bereich, in dem Gesundheitsgefahren nicht mehr auszuschließen sind. Einen genauen Grenzwert der absoluten Unzumutbarkeit gibt es nicht. Gleichwohl zeigt die Rechtssprechung deutliche Grenzen auf, wann die Schwelle der Unzumutbarkeit überschritten, beziehungsweise der Gesundheitsbeeinträchtigung gegeben ist. Die Frage der Unzumutbarkeit stellt sich danach bei Außenpegeln in Bereichen von mehr als 70 dB (A) am Tag bzw. 60 dB (A) in der Nacht.

Die entlang der Hamburger Straße / Kaiserstraße und der Klönnestraße auf die Bestandsbebauung einwirkenden Lärmimmissionen liegen mit max. 73 dB (A) tags an der Hamburger Straße / Kaiserstraße sowie maximal 66 dB (A) nachts an der Hamburger Straße / Kaiserstraße und 61 dB (A) nachts an der Klönnestraße im kritischen Bereich der absoluten Zumutbarkeit.

Es ist daher zu untersuchen und zu beurteilen, ob durch die planungsbedingten Zusatzverkehre eine nicht mehr zumutbare zusätzliche Belastung des Umgebungsbereiches ausgelöst wird.

In die Beurteilung einzubeziehen ist die mittelfristig zu erwartende Veränderung des Verkehrsaufkommens der relevanten Straßenzüge auf Grund geplanter Veränderungen im Verkehrsnetz der Stadt Dortmund.

Die Prognose 2015 beinhaltet eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Hamburger Straße, Abschnitt östlich der Lippestraße, von 22.800 Kfz auf 15.000 Kfz/24 Std., der Kaiserstraße im Abschnitt westlich der Klönnestraße von 25.600 auf 17.000 Kfz/24 Std. sowie auf der Klönnestraße im Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Güntherstraße von 15.900 Kfz auf 12.900 Kfz/24 Std.

Die durchgeführten Berechnungen zeigen, dass durch die planbedingten Zusatzverkehre im Untersuchungsraum eine Zunahme der Pegel um bis zu 1 dB(A) verursacht wird. Der Untersuchungsraum umfasst die Hamburger Straße/Kaiserstraße im Abschnitt zwischen der Weißenburger Straße im Westen und der Klönnestraße im Osten, die Klönnestraße bis zum Kreuzungspunkt mit der Halleschen Straße im Norden und in südliche Richtung die Franziskanerstraße bis Kreuzung mit der Robert .-Koch – Straße.

Überwiegend liegen die Pegelzunahmen deutlich unterhalb dieses Maximalwertes. Damit erhöhen sich die Pegel im Tageszeitraum an den ungünstigsten Immissionspunkten auf max. 73 dB(A) und im Nachtzeitraum auf max. 66 dB(A). Die vorgenannten Aussagen beziehen sich auf den Vergleich zwischen der Analysebelastung 2009 und dem künftigen Gesamtverkehrsaufkommen resultierend aus der Analysebelastung 2009 und dem planbedingten Zusatzverkehr. Legt man die oben aufgezeigte Prognoseverkehrsbelastung 2015 mit dem niedrigeren Verkehrsaufkommen dieser Betrachtung zugrunde, so zeigt sich auch unter Einschluss des planbedingten Zusatzverkehrs eine leichte Reduzierung der Gesamtimmissionsbelastung ebenfalls um bis zu 1 dB(A) im Umgebungsbereich des Planvorhabens. Die planbedingten zusätzlichen Verkehrsimmissionen werden somit in der Prognose durch den Rückgang des Verkehrsaufkommens kompensiert. Lediglich für die Gebäude in der Franziskaner-Straße ergeben sich auch im Prognosefall geringe Pegelzunahmen bis 0,4 dB(A).

Der Eintritt der Verkehrsprognose ist an verschiedene Umbau - und Ergänzungsmaßnahmen im Verkehrsnetz der Stadt Dortmund geknüpft, deren Umsetzung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht hinreichend sicher eingeschätzt werden kann. Es kann daher bei der Betrachtung und Bewertung der Immissionssituation nicht ausschließlich auf den Eintritt der Verkehrsprognose abgestellt werden. Es muss in der Betrachtung auch davon ausgegangen werden, dass es auf dem Umgebungsstraßennetz durch die planbedingten Zusatzverkehre zu einer weiteren – wenn auch relativ geringfügigen – Erhöhung der Immissionsbelastung kommt.

Die Hamburger Straße und in Fortführung die Kaiserstraße sind Teil der Hellwegachse und stellen eine der wichtigsten Ost – Westverbindungen im Dortmunder Stadtgebiet dar. Das Maß tolerierbarer Lärmimmissionen an dieser unverzichtbaren Hauptverkehrsstraße muss daher ein höheres sein, als an anderen Straßen mit geringerer gesamtstädtischer Bedeutung. Diese Aussage gilt auch für die Klönnestraße und in Fortführung die Franziskanerstraße als wichtige Nord – Südverbindung im innerstädtischen Straßennetz. Die Frage nach der absoluten Unzumutbarkeit der Planung trotz der relativen Geringfügigkeit der planbedingten Pegelerhöhungen an dieser Stelle zu bejahen, hieße dieses auch aus gesamtstädtischer Sicht wichtige Revitalisierungsvorhabens zu verneinen.

Es ist daher im Rahmen des Monitorings zu prüfen, ob durch Veränderungen im Verkehrsnetz der Stadt Dortmund Entlastungseffekte im Untersuchungsbereich eintreten, die zu einer Kompensation der planbedingten Immissionszusatzbelastung führen. Wird erkennbar, dass dieser Entlastungseffekt nicht eintritt, sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Fassadenseiten der untersuchten Hauptverkehrsstraßen in Betracht zu ziehen, da aktive Schutzmaßnahmen entlang von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ausscheiden. Die Stadt Dortmund beabsichtigt über einen Fonds ein Lärmschutzfensterprogramm aufzulegen, um daraus notwendige passive Schutzmaßnahmen zu finanzieren. Der Vorhabenträger für den Bebauungsplan InO 106/1 – Stadtquartier Ost – Teilbereich Ost wird über eine entsprechende Kostenregelung im städtebaulichen Vertrag an diesem Fonds beteiligt.

Für nachfolgende Gebäude sind Überschreitungen der kritischen Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts an den Straßen zugewandten Fassadenseiten ermittelt worden, so dass hier dem Grunde nach für folgende Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigte eine Anspruchsberechtigung auf passive Schallschutzmaßnahmen vorliegt.

Hamburger Straße: 1, 6, 30, 32, 33, 35, 39, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 75, 77, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97.

Kaiserstraße: 109, 111, 113, 115, 117, 119, 121, 122, 124, 126, 128

Klönnestraße: 3, 5, 7, 9, 21, 23, 25, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 75, Seniorenzentrum.

Franziskanerstraße: 4, 6, 8, 10, 12, 14.

Gerichtsstraße: 6, 8.

Sonstige: Am Bentenskamp 3, Hans – Litten – Straße 12, JVA Hamburger Straße 12 und Lübecker Straße 21, Lippestraße 7, Robert – Koch – Straße 28, Weißenburger Straße 9, 15.

12.3 Gewerbelärmimmissionen

Unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzend befinden sich Kleinbetriebe und das Musik- und Kulturzentrum an der Güntherstraße, die mit Lärmimmissionen auf das Plangebiet, insbesondere das geplante Wohngebiet einwirken können. Die mögliche Belastungssituation wurde durch Auswertung der Bauakten (Genehmigungen) und örtliche Erhebungen erfasst.

Mögliche Emittenten sind eine Autoreparaturwerkstatt und ein Kurier-/ Transportunternehmen nördlich des Plangebietes. Die zulässigen Immissionen dieser Betriebe werden bereits durch die Wohnbebauung auf der Nordseite der Güntherstraße begrenzt. Der maximal zulässige Immissionspegel an der Wohnbebauung Güntherstraße 104 ist auf 55/40 dB (A) tags/nachts festgelegt.

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich das Musik- und Kulturzentrum Güntherstraße e.V. (MuK). Die Betriebszeiten des MuK sind auf 22:00 Uhr begrenzt, so dass nächtliche Störungen ausgeschlossen werden können.

Der im MI-Gebiet vorhandene Discountmarkt hat ebenfalls keine Auswirkungen auf das geplante WA-Gebiet nördlich der Planstraße A, da Stellplätze und Ladezone zur Klönnestraße hin ausgerichtet sind.

Zusammenfassend kommt der Immissionsgutachter zu folgender Bewertung:

Die Gewerbelärmsituation ist tagsüber unkritisch. Orientierende Immissionsmessungen ergaben im Plangebiet Gesamtgeräuschpegel unter 50 dB (A). Da die bestehen-

de Wohnbebauung an der Güntherstraße die zulässigen Geräuschemissionen der dort ansässigen gewerblichen und kulturellen Nutzungen schon zur Zeit nach oben begrenzt, ist nicht von Konflikten im Plangebiet auszugehen, da die Bestandsbebauung näher an diesen Betrieben liegt. Nachts bestehen keine Betriebsgenehmigungen, so dass keine Konflikte zu erwarten sind. Schallschützende Maßnahmen werden somit nicht erforderlich und die vorhandenen Betriebe werden in ihrer genehmigten Nutzung nicht eingeschränkt.

13. Luftschadstoffe

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Hamburger Straße / Klönnestraße können im Nahbereich dieser beiden Straßenzüge erhöhte Luftschadstoffbelastungen auftreten.

Das hierzu aufgestellte Fachgutachten zu den Luftschadstoffimmissionen hat die Stickstoffdioxid- (NO_2) und Feinstaub- (PM_{10} und $PM_{2,5}$) Immissionen mit Hilfe von Simulationsrechnungen ermittelt und anhand der Grenzwerte der 39. BImSchV bewertet.[4]

Die Konzentration weiterer Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich, wie z. B. Benzol, Blei (Pb), Schwefeldioxid (SO_2) und Kohlenmonoxid (Co) liegen aufgrund bereits ergriffener Luftreinhaltemaßnahmen auch an höchstbelasteten Stellen deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte, so dass deren Betrachtung vernachlässigt werden kann.

Die Prognoseberechnungen für die oben genannten Luftschadstoffe führen zu folgenden Ergebnissen:

- Durch die hohe Verkehrsbelastung und die teilweise geschlossene Straßenrandbebauung entlang der Hamburger Straße / Kaiserstraße ergeben sich bereits im Prognosefall hohe NO_2-Jahresmittelwerte. Der entsprechende Grenzwert von 40 µg/m³ wird nur knapp eingehalten, im Eckbereich Kaiserstraße / Franziskanerstraße deutlich überschritten.
- Im Planfall (Zusatzverkehre durch das Planvorhaben InO 106, veränderte Belüftungsverhältnisse durch zusätzliche Bebauung) verändert sich die NO_2-Belastungssituation an den Immissionspunkten mit einer Zunahme um max. 0,6 µg/m³ nur leicht.
- Die hohen Belastungswerte beschränken sich auf den unmittelbaren Straßenrandbereich der Hamburger Straße / Kaiserstraße. Die rückwärtigen Bereiche des MI-Gebietes weisen in beiden Planfällen deutlich niedrigere Belastungswerte auf (33 - 34 µg/m³), so dass hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

[4] simuPLAN • Dipl.-Met. Georg Ludes, Bebauungsplan InO 106 - Stadtquartier Ost - in der Stadt Dortmund, Fachgutachten zu den Luftschadstoffimmissionen, Dorsten, 05.01.2011

- Entlang der Klönnestraße wird aufgrund der geringeren Verkehrsbelastungen in beiden Planfällen der Grenzwert unterschritten. Im Bereich des geplanten WA-Gebietes westlich der Klönnestraße ergeben sich somit gesunde Wohnverhältnisse.

Die vorstehenden Aussagen zur Stickstoffdioxidbelastung decken sich mit den Prognoseberechnungen zur Feinstaubbelastung:

- Die Überschreitungshäufigkeit des PM_{10}-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ wird an der Hamburger Straße / Kaiserstraße knapp eingehalten, tlw. knapp überschritten. Auch hier ergibt sich eine deutliche Überschreitungshäufigkeit im Eckbereich Kaiserstraße / Franziskanerstraße.
- Im Planfall erhöhen sich die Überschreitungshäufigkeiten nur leicht (max. 3 Überschreitungstage).
- Die hohen Belastungen beziehen sich ausschließlich auf den unmittelbaren Straßenrandbereich der Hamburger Straße / Kaiserstraße. Für die Bebauung entlang der Klönnestraße, den rückwärtigen Bereich des MI-Gebietes sowie das WA-Gebiet wird der maximal zulässige Wert von 35 Überschreitungstagen mit maximal 25 Tagen deutlich unterschritten, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.
- Die prognostizierten $PM_{2,5}$-Jahresmittelwerte liegen an allen Berechnungspunkten deutlich unterhalb des max. zulässigen Wertes von 25 µg/m³, so dass Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen werden können.

In der Gesamtbewertung ist daher festzustellen, dass sich bei Realisierung der Planung die Schadstoffbelastung nur geringfügig erhöhen wird. Hier ist in der Abwägung zu berücksichtigen, dass die Gesamtbelastung in starkem Maße von der hohen städtischen Hintergrundbelastung geprägt ist. So werden durch die Stickstoffdioxid - Hintergrundbelastung von 32 µg/m³ bereits 80 % und beim Feinstaub 89 % des Grenzwertes durch die Hintergrundbelastung ausgeschöpft.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen zeigen, dass in den geplanten WA – und MI – Gebieten die Grenzwerte der 39. BImSchV sicher eingehalten werden, so dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

Im unmittelbaren Straßenrandbereich der Hamburger Straße/Kaiserstraße und der Klönnestraße werden an den zur Straße weisenden Fassaden die Grenzwerte nur knapp eingehalten. Aus Vorsorgegesichtspunkten ist daher im Bebauungsplan die Festsetzung getroffen worden, dass an den zur Straße orientierten Räumen dieser Gebäude eine mechanische Belüftung vorzusehen ist, wobei die Luftzufuhr von der jeweils rückwärtigen Seite des Gebäudes zu erfolgen hat.

14. Altlasten und Kampfmittel

14.1 Altablagerungen und Sanierungsplan

Das Plangebiet ist insgesamt im Kataster der Altstandorte und Altablagerungen als Verdachtsfläche (Güterbahnhof) gekennzeichnet. Gesondert dargestellt ist ein ehemaliger Tankstellenstandort im östlichen Abschnitt der Hamburger Straße (Hamburger Straße 130).

Auf dem ehemaligen Bahnhofsareal wurden bereits in der Vergangenheit im Hinblick auf vorhandene Bodenbelastungen umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Hierbei handelt es sich um eine historische Erkundung, eine orientierende Untersuchung, eine Detailuntersuchung sowie eine Flächenrisikodetailuntersuchung. Darüber hinaus wurden eine Gefährdungsabschätzung, eine Risikoabschätzung und vertiefende Bodenuntersuchungen durchgeführt.[5]

Zusammenfassend kommen die Untersuchungen zu folgendem Ergebnis:

Im gesamten Planbereich sind Auffüllungen mit von Osten nach Westen zunehmender Mächtigkeit vorhanden. Neben umgelagertem natürlichem Bodenmaterial wurden als anthropogene Fremdbestandteile Aschen, Schlacken, Bauschutt und Waschberge nachgewiesen, die lokal z. T. deutlich erhöhte Schadstoffgehalte aufweisen. Bei den Belastungen handelt es sich im Wesentlichen um Belastungen mit PAK und Schwermetallen; an einem Punkt im nördlichen Teil des Bebauungsplangebietes wurde auch eine lokale Mineralölkohlenwasserstoff-Kontamination nachgewiesen. Leichtflüchtige Schadstoffe wurden im Zuge der durchgeführten Bodenluftuntersuchungen insgesamt nicht in relevanten Konzentrationen festgestellt. Bei den verschiedenen Untersuchungskampagnen wurde innerhalb der Auffüllungen kein Grundwasser angetroffen; für das Grundwasser der Oberkreide ergaben die Grundwasseruntersuchungen nur unauffällige Gehalte. Weiterhin ist aufgrund der geringen Durchlässigkeiten des Lößlehms, des Rückhaltevermögens der Verwitterungszone der Oberkreideschichten und dem Fehlen eines Porengrundwasserleiters keine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser über den Sickerwasserpfad zu besorgen.

Im Bereich des geplanten allgemeinen Wohngebietes (WA) zeigen die Analyseergebnisse der durchgeführten Bodenuntersuchungen vereinzelt erhöhte Schadstoffgehalte. Bei den festgestellten Schadstoffbelastungen handelt es sich zum einen um erhöhte PAK-Gehalte (Benzo(a)pyren) und zum anderen um erhöhte Schwermetallgehalte (Arsen, Blei und Cadmium). Die Belastungen sind an das Auffüllungsmaterial bzw. i. d. R. an die darin enthaltenen Schlacken und Aschen gebunden. Auf Grund der dargelegten Belastungssituation werden Maßnahmen zur Bodensanierung erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der aurelis Real Estate gem. § 13 Abs.1 BBodSchG ein Sanierungsplan erstellt und von der Unteren Bodenschutzbehörde mit

[5] GFM Umwelttechnik: Sanierungsplan und Bodenmanagementkonzept Cityquartier Dortmund, Bebauungsplan InO 106, Teilbereich Ost, Wesseling, 03.02.2011

Nebenbestimmungen gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG mit Bescheid vom 18.03.2011 sowie Änderungsbescheid vom 14.04.2011 für verbindlich erklärt.

Die Maßnahmen des Sanierungsplans sehen vor, im Sanierungsplangebiet die Auffüllungen bis auf eine Ebene von max. zwei Meter unter der im Bebauungsplan vorgesehenen künftigen Geländehöhe (Erschließungsebene) bzw. bis zum gewachsenen unbelasteten natürlichen Boden aufzunehmen und chargenweise zu analysieren. Material, dass den Anforderungen Z 1.1 Dortmunder Einbauwerte entspricht, wird anschließend bis zu einer Höhe von einem Meter unter späterer Geländeoberfläche wieder eingebaut; nicht für den Rückbau geeignetes Material wird extern entsorgt bzw. wiederverwertet. Ist zur Einhaltung der vorgesehenen Abdeckmächtigkeit von einem Meter zusätzliches Material erforderlich, so hat dieses ebenfalls den Einbauwert Z 1.1 einzuhalten; die Qualität des Materials ist durch entsprechende Zertifikate nachzuweisen.

Der Horizont von – 1 Meter stellt die Übergabe der Fläche an den späteren Investor / Bauherrn dar und ist gleichzeitig als Gründungsebene für den späteren Hochbau vorgesehen. Die Mächtigkeit von einem Meter Z 1.1 stellt sicher, dass seitens des Bauherrn nicht in stärker belastete Horizonte eingegriffen wird. Nach Beendigung der Hochbauarbeiten werden die Freiflächen der Wohngebiete dann zusätzlich in einer Mächtigkeit von 1 Meter mit natürlichem Bodenmaterial abgedeckt, wobei das Material die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutzverordnung bzw. die ZO Dortmunder Einbauwerte einzuhalten hat.

Entsprechend den Vorgaben des Umweltamtes wird den jeweiligen Bauherren der für den Einbau und die Abdeckung erforderliche Boden vom Antragsteller des Sanierungsplans zur Verfügung gestellt, so dass über den gesamten Zeitraum der Bebauung eine einheitlich hohe Qualität des Abdeckmaterials gewährleistet ist. Die Forderungen des Umweltamtes sehen ebenfalls vor, dass im Falle einer geplanten Unterkellerung die Herstellung der Gründungsebene für Gebäude ebenfalls durch den Antragsteller des Sanierungsplans bzw. eines von ihm beauftragten Dritten erfolgt und die Mächtigkeit von 1 Meter Material der Qualität Z 1.1 unterhalb der Kellersohle sichergestellt wird. In den Erschließungsstraßen erfolgt der Materialeinbau in Abstimmung mit dem späteren Straßenbaulastträger (Tiefbauamt). Die gesamten Erdbaumaßnahmen werden durch einen Altlastensachverständigen bzw. Bodengutachter fachtechnisch begleitet.

Durch die flächendeckende Aufbereitung der Auffüllungen im Rahmen des Sanierungsplans wird sichergestellt, dass im Bereich der Wohnflächen bezogen auf das künftige Geländeniveau bis zu einer Tiefe von einem Meter die Vorsorgewerte der BBodSchV und bis zu einer Tiefe von zwei Metern Schadstoffgehalte deutlich unterhalb der Prüfwerte der BBodSchV für Wohngebiete eingehalten werden. Hierdurch sind die erforderlichen gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die nahezu

restriktionsfreie Nutzung der Gartenflächen gewährleistet und Gefährdungen für die künftigen Anwohner ausgeschlossen.

Die vorstehenden Aussagen zum Sanierungsplan beziehen sich auf das geplante WA-Gebiet. Bei Entwicklung des MI-Gebietes südlich der Planstraße A ist ein gesonderter Sanierungsplan in Abhängigkeit von den künftigen Nutzungen aufzustellen. Bei der Realisierung von Wohnbauvorhaben innerhalb des MI-Gebietes gelten die Qualitätsanforderungen des oben dargestellten Sanierungsplanes.

Für den Bereich des Grünzuges hingegen werden bei einer Nutzung als öffentliche Grünfläche keine Bodenaufbereitungsmaßnahmen erforderlich. Die ermittelten Schadstoffgehalte in diesem Bereich sind insgesamt auf einem Niveau unterhalb der entsprechenden Prüfwerte der Bundes-Boden-Schutzverordnung, so dass die geplante Grünraumnutzung nicht beeinträchtigt wird. Bei einer Nutzung als Kinderspielplatz sind ggf. lokal begrenzte Nacharbeiten erforderlich.

14.2 Kampfmittel

Da das Plangebiet in einem Bombenabwurfgebiet liegt, ist eine Luftbildauswertung beim Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Arnsberg vorgenommen worden. Die Luftbildauswertung lässt im Bereich des Gesamtbebauungsplanes 3 Blindgängerverdachtspunkte erkennen. Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Teilbereiches Ost wurden keine Verdachtspunkte festgestellt. Unmittelbar westlich der Plangebietsgrenze dieses Teilbebauungsplanes Ost liegt jedoch ein Blindgängerverdachtspunkt, der hinweislich in den Plan aufgenommen wurde. Im Rahmen der Erdarbeiten muss daher diese vermutete Einschlagstelle durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst konkret untersucht und der ggf. vorgefundene Blindgänger entschärft und beseitigt werden.

Unabhängig von dem vorgenannten konkreten Kampfmittelverdacht, gelten folgende Hinweise: Ramm- und Bohrarbeiten auf den bislang nicht untersuchten Teilflächen sind als besonders gefährdet anzusehen und sind rechtzeitig im Planungsstadium zur Sicherheitsüberprüfung anzumelden. Die Durchführung aller sonstigen bodeneingreifenden Baumaßnahmen hat mit der gebotenen Vorsicht zu erfolgen, da ein Kampfmittelvorkommen nicht völlig ausgeschlossen werden kann. Das Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugruben ist erforderlich.

Weist bei Durchführung von Erdarbeiten der Bodenaushub auf eine außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst durch das Ordnungsamt der Stadt Dortmund oder die Polizei zu verständigen. Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis für den gesamten Planbereich.

15. Methanausgasungen

Die Arbeitskarte der potenziellen Methangasaustritte (natürliche Gasvorkommen aus dem Steinkohlegebirge) im Stadtgebiet Dortmund (Stand: August 2002) unterteilt das Stadtgebiet in mehrere Bereiche hinsichtlich der Austrittswahrscheinlichkeit. Das Plangebiet liegt in der **Zone 2**. Danach sind Methangasaustritte hinreichend wahrscheinlich. Aus diesem Grund wird vom Umweltamt die Empfehlung ausgesprochen, unter geplanten Gebäuden eine passive Gasflächendrainage einzubauen. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

16. Ver- und Entsorgung / Entwässerung[6]

Versorgung des Plangebietes

Die Versorgung des Plangebiets mit Wasser, Elektrizität und Telekommunikationsanlagen wird durch die zuständigen Versorgungsträger sichergestellt. Zur Versorgung des Plangebietes wird in Abstimmung mit dem örtlichen Versorgungsträger DEW im Eckbereich Planstraße A / Planstraße 3 im Bereich der öffentlichen Parkplätze eine Versorgungsfläche für eine 10-kv-Ortsnetzstation festgesetzt. Die vorhandene Versorgungsstation an der Hamburger Straße (westlich des Gebäudes Hamburger Straße 130) wird weiterhin benötigt und ist dementsprechend ebenfalls als Versorgungsfläche festgesetzt. Beide Ortsnetzstationen liegen unmittelbar an öffentlichen Wegeflächen.

Niederschlags- und Schmutzwasserableitung

Da das betrachtete Gebiet nicht erstmalig bebaut wird, kommt der § 51a LWG nicht zur Geltung.

Auf Grund der geo- und geohydrologischen Gegebenheiten sowie der Altlastensituation ist die Versickerung des Regenwassers im Plangebiet nicht möglich.

Eine Einleitung des Niederschlagswassers in ein nahe gelegenes Gewässer ist nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist folgende generelle Entwässerungskonzeption vorgesehen:

Die Abwasserableitung erfolgt im Mischsystem.

Im westlichen Bereich des Planungsgebietes (westlich der Lippestraße) erfolgt eine gedrosselte Einleitung in den bestehenden öffentlichen Mischwasservorfluter. Die in den bestehenden öffentlichen Mischwasservorfluter in der Lippestraße einleitbare Wassermenge wurde mit dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund, Abteilung Stadtentwässerung, abgestimmt. Dabei wurde die mögliche ungedrosselte Einleitungswassermenge für den westlichen Bereich auf 50 l/s festgelegt.

---

[6] Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH, Bebauungsplan InO 106 "Stadtquartier Ost" in Dortmund – Entwässerungstechnisches Konzept, Dortmund, 07.01.2011

Die in den bestehenden öffentlichen Mischwasservorfluter in der Klönnestraße einleitbare Wassermenge wurde mit dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund, Abteilung Stadtentwässerung, abgestimmt. Dabei wurde die mögliche ungedrosselte Einleitungswassermenge für die östliche Erschließungsfläche auf 400 l/s festgelegt.

Die unter Umständen erforderliche Rückhaltung soll dann über Stauraumkanäle in den Planstraßen mit Übergabeschacht an das bestehende Mischwassersystem erfolgen.

Entlastungswege im Überflutungsfall

Die Entlastungswege verlaufen über die Erschließungsstraßen mit teilweiser Ableitung in die nördlichen Freianlagen und teilweiser Ableitung in die angrenzenden Hauptverkehrsanlagen. Die Ableitungsmengen werden im Zuge der Hydrodynamischen Berechnung ermittelt und müssen temporär und unschädlich sein.

17. Solarenergetische Betrachtung

Auf der Grundlage des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen Entwurfskonzepts wurde eine solarenergetische Überprüfung durchgeführt.[7] Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die geplante Ausrichtung der Gebäude nicht die von der Stadt Dortmund auf der Grundlage der Bewertungstabelle von GOSOL festgelegten Kriterien erfüllt, so dass eine Optimierung des Konzepts unter solarenergetischen Gesichtspunkten angeraten wurde. Bezogen auf den räumlichen Geltungsbereich dieses Teilbebauungsplanes A führt die solarenergetische Überprüfung (3. Optimierung) zu dem Ergebnis, dass für das Baufeld des WA-Gebietes eine Bewertungszahl von 0,787 erreicht wird und somit gute passive Solargewinne erzielt werden. Das städtebauliche Konzept für dieses Teilgebiet ist mit der Planung des potenziellen Vorhabenträgers abgestimmt, so dass in der Realisierung der errechnete passive Solargewinn auch tatsächlich erreicht wird.

Auch für das MI-Gebiet südlich der Planstraße A führt die solarenergetische Bewertung des städtebaulichen Konzepts mit einer Bewertungszahl von 0,788 zu einem guten passiven Solargewinn. Für das MI-Gebiet liegen jedoch noch keine projektbezogenen Bauplanungen vor.

[7] Planungsbüro Graw: Solarenergetische Überprüfung und Solarenergetisch optimierte Neuplanung - Städtebauliches Konzept Stadtquartiere Ost Dortmund, Osnabrück, 02. Juli 2010, Solarenergetische Überprüfung 3. Optimierung, 15. Dezember 2010

18. Energieversorgungskonzept

Mit Datum vom 08.07.2010 hat der Rat der Stadt Dortmund beschlossen, dass im Rahmen der Bauleitplanung folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz im Neubau umzusetzen sind:

- Festlegung des KfW-Effizienzhaus 70 auf Basis der Energieeinsparverordnung 2009 als Standard im Wohnungsneubau im Rahmen der Bauleitplanung und bei der Veräußerung städtischer Flächen
- Erstellung von Energiekonzepten im Rahmen der Bauleitplanung

Das für den Teilbebauungsplan Ost aufgestellte Energieversorgungskonzept untersucht verschiedene Wärmeversorgungsvarianten auf Basis des geforderten KfW 70-Standards[8]. In der Gesamtbetrachtung wird die Variante Blockheizkraftwerk (BHKW-Variante) zentral mit Nahwärmenetz empfohlen. Die BHKW-Variante verursacht durch die effiziente gleichzeitige Produktion von Wärmeenergie und elektrischer Energie die mit Abstand geringsten CO_2-Emissionen bei guter Wirtschaftlichkeit, geringem Raumbedarf und hoher Flexibilität.

Für das Baufeld des WA-Gebietes wurde – da hier bereits eine konkrete Bauplanung vorliegt – nochmals eine separate Betrachtung durchgeführt. Hierbei werden nachfolgende Varianten untersucht:

KfW 70 – konventionell, Gas-Brennwert-Heizung, dezentral je Gebäude, mit Solartherme und Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung

KfW 70 – BHKW (Erdgas) zentral, mit Nahwärmenetz

KfW 70 – Fernwärme dezentral je Gebäude

Auch hier wird in der Gesamtbetrachtung der Entscheidungskriterien die Variante BHKW zentral mit Nahwärmenetz aus ökonomischen und ökologischen Gründen empfohlen.

Seitens des Investors für den geplanten Wohnungsbau wird die Variante BHKW in modifizierter Form übernommen. Geplant ist die gebäudebezogene dezentrale Energieversorgung über jeweils separate BHKWs, so dass auf den Aufbau eines Nahwärmenetzes verzichtet werden kann.

19. Sonstige Belange

19.1 Bodenarchäologie

Es liegen keine Erkenntnisse über mögliche bodenarchäologische Befunde im Plangebiet vor. Unabhängig hiervon wird in den Bebauungsplan ein textlicher Hinweis für

[8] Planungsbüro Graw, Stadt Dortmund, Bebauungsplan InO 106 „Stadtquartier Ost“, Energiekonzept Teilbebauungsplan A, Osnabrück, Dezember 2010

den Fall der Entdeckung von Bodendenkmälern oder von mutmaßlichen Hinweisen darauf aufgenommen (Anzeigepflicht).

19.2 Bergbau

Nach den Unterlagen der Bezirksregierung Arnsberg, Abtlg. 6 Bergbau und Energie ist kein einwirkungsrelevanter Bergbau im Bereich des Plangebiets dokumentiert. Das Plangebiet befindet sich über auf Kohlenwasserstoff erteilten Erlaubnis- und Bewilligungsfeldern sowie über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Körne“ sowie „Ver. Westphalia (erloschen)“.

Die Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Körne“ RAG Aktiengesellschaft hat weder Anregungen noch Bedenken zum Bebauungsplan vorgebracht. Die RWTH Aachen als Inhaberin des auf Kohlenwasserstoff erteilten Erlaubnisfeldes „CBM-RWTH“ sieht ebenfalls keine Konfliktpunkte zwischen der Bauleitplanung der Stadt Dortmund und den bergrechtlichen Belangen der RWTH. Die ThyssenKrupp Real Estate hat im Auftrag der Eigentümerin des Bergwerkfeldes „Ver. Westphalia (erloschen)“, der Krupp Hoesch Stahl GmbH, ebenfalls keine Bedenken geäußert. Vor Errichtung von neuen Bauvorhaben im Geltungsbereich des In O 106/1 ist allerdings eine Sicherungsanfrage an die Eigentümerin Krupp Hoesch Stahl GmbH zu richten. Der Bebauungsplan enthält dazu einen entsprechenden Hinweis.

20. Kosten

Straßenbaumaßnahmen

Die Finanzierung und Realisierung der Erschließungsanlagen und der erforderlichen Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum wird durch Abschluss eines Erschließungsvertrages auf den Vorhabenträger übertragen. Kosten für die Stadt Dortmund entstehen bei Abschluss eines Erschließungsvertrages nur in der Form, dass fünf Jahre nach stadtseitiger Abnahme der letzten Teileinrichtung der Erschließungsanlage die geprüften und anerkannten Kanalbaukosten abzüglich des Anteils für Oberflächenentwässerung der Straße dem Erschließungsträger erstattet werden. Diese Kosten werden Gegenstand einer separaten Vorlage zum Abschluss des Erschließungsvertrages.

öffentliche Grünfläche

Die in diesem Bebauungsplan festgesetzte ca. 3.900,-- qm große öffentliche Grünfläche ist ein Teilbereich einer ca. 22.355,-- qm großen zukünftigen öffentlichen Grünfläche in den Bebauungsplänen In O 106/1 -Stadtquartier Ost-, Teilbereich Ost und In O 106/2 -Stadtquartier Ost-, Teilbereich West. Zur Realisierung der **gesamten** geplanten öffentlichen Grünfläche entstehen für die Stadt voraussichtlich folgende Kosten:

Realisierungskosten für die **gesamte** ca. **22.355,-- qm** große öffentliche Grünfläche innerhalb der Bebauungspläne **In O 106/1** und **In O 106/2**.

Insgesamt ca.	1.210.000,-- €
davon	
Grunderwerbskosten *1 ca.	570.000,-- €
Herstellungskosten für die gesamte öffentliche Grünfläche *2 ca.	540.000,-- €
Baureifmachung der gesamten öffentliche Grünfläche *3 ca.	100.000,-- €
(jährliche Unterhaltungskosten ca. 25.000,-- €)	

Realisierungskosten für den im Bebauungsplan **In O 106/1** dargestellten ca. **3.900,-- qm großen Teilbereich** der öffentliche Grünfläche,

Insgesamt ca.	204.440,-- €
davon	
Grunderwerbskosten *1 ca.	99.440,-- €
Herstellungskosten für diesen Teilbereich der öffentl. Grünfläche *2 ca.	85.000,-- €
Baureifmachung der gesamten öffentliche Grünfläche *3 ca.	20.000,-- €
(jährliche Unterhaltungskosten ca. 3.900,-- €)	

*1 Mit Beschluss durch den Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften vom 22.09.2011 (DS.NR. 05050-11) wurde der Kaufvertrag am 29.09.2011 abgeschlossen.

*2 Die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Grünfläche ist eine Kostenschätzung. Qualifizierte Angaben zu der Höhe der Kosten können erst nach Vorlage einer Ausbauplanung gemacht werden und werden Gegenstand späterer separater Vorlagen.

*3 Die Kosten für Baureifmachung der öffentlichen Grünfläche ist eine Kostenschätzung. Qualifizierte Angaben zu der Höhe der Kosten können erst nach Vorlage einer Ausbauplanung gemacht werden und werden Gegenstand späterer separater Vorlagen.

Kosten für Schallschutzmaßnahmen

Darlegungen zu der Lärmvorsorgeuntersuchung der Planung auf den Umgebungsbereich beruhen auf der Betrachtung des Gesamtprojekts Stadtquartier Ost bestehend aus den beiden Teilbebauungsplänen **In O 106/1 (Ost)** und **In O 106/2 (West)** und lassen sich nicht bezogen auf die einzelnen Bebauungspläne konkretisieren.

Aufgrund der ersten vorliegenden Ergebnisse entstehen im Bereich der umliegenden Hauptverkehrsstraßen voraussichtlich Kosten für eventuell durchzuführende passive Schallschutzmaßnahmen. Die Stadt beabsichtigt zur Finanzierung passiver Schutzmaßnahmen ein Schallschutzfensterprogramm für das Dortmunder Stadtgebiet einzurichten. Der Vorhabenträger hat sich bereit erklärt, sich an diesen Kosten zu beteiligen. Die Kostenregelung wird im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Dortmund bis zum Satzungsbeschluss erfolgen.

Die Gesamtkosten für Lärmsanierungsmaßnahmen ausgelöst aus den Bebauungsplänen **In O 106/1** und **In O 106/2** belaufen sich

insgesamt auf ca. 1.040.000,-- €

Sofern die Entschädigungsansprüche für die unter Punkt 12.2 der Begründung aufgeführten Eigentümer bzw. Nutzungsberechtigten gegeben sind.

Der städt. Anteil beträgt demnach *[1] ca. **676.000,-- €**

*[1] Die Stadt beabsichtigt im geplanten Schallschutzfensterprogramm, auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen und im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel den Eigentümern zu schützender Gebäude 65 % ihrer getätigten Aufwendungen für notwendige passive Schutzmaßnahmen zu erstatten. Die Anspruchsberechtigung wird im erforderlichen Antragsverfahren geprüft. Sofern von allen Eigentümern, auf die die Anspruchsvoraussetzungen zutreffen, Ansprüche geltend gemacht werden, würden die Kosten der Stadt ca. 676.000 € betragen (65 % von 1.040.000 €)**.** Aufgrund der vorliegenden Erfahrungswerte aus bereits durchgeführten Schallschutzfensterprogrammen innerhalb des Stadtgebietes kann davon ausgegangen werden, dass lediglich ca. 20 % der Anspruchsberechtigten einen Antrag stellen. Demnach könnten sich die Kosten für die Stadt auf ca. 135.000 € reduzieren (65% von 210.000 €).

21. Flächenbilanz

Gesamtfläche	**31.450 m²**	**100 %**
davon:		
Mischgebiet	17.220 m²	54,7 %
Wohngebiet	6.550 m²	20,8 %
Straßenverkehrsfläche	3.740 m²	11,9 %
Fläche für Versorgungsanlagen	40 m²	0,2 %
Sonstige öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Grünverbindung mit Fuß-/Radweg	3.900 m²	12,4 %
Anzahl der Wohneinheiten:		
WA-Gebiet (Geschosswohnungsbau)	66 WE	
MI-Gebiet (Geschosswohnungsbau)	Ca. 50 WE	

Dortmund, 02.11.2011

N i c k i s c h