Begründung

Bebauungsplan InO 244
- Max-Eyth-Straße -

10.04.2025

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Inhaltsverzeichnis

1. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH ... 3

2. ANLASS UND ZIELE DER PLANUNG ... 4

3. BESTEHENDES PLANUNGSRECHT UND ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN ... 6

3.1 Regionalplan ... 6
3.2 Flächennutzungsplan ... 6
3.3 Landschaftsplan ... 7
3.4. Bebauungsplan ... 7
3.5 Weitere Fachplanungen ... 8

4. BESCHREIBUNG DES PLANGEBIETES ... 9

4.1 Stadträumliche Einbindung ... 9
4.2 Grünstrukturen ... 11
4.3 Topografie ... 11
4.4 Nahversorgung und Infrastruktur ... 11
4.5 Verkehrliche Erschließung ... 11
Individualverkehr ... 11
Öffentlicher Verkehr ... 12
Fuß- und Radwege ... 12
4.6 Ver- und Entsorgung ... 13
4.7 Immissionsvorbelastungen ... 13
4.8 Bauvorhaben in der näheren Umgebung ... 13

5. STÄDTEBAULICHE KONZEPTION UND ERSCHLIEßUNG ... 14

5.1 Historischer Kontext ... 14
5.2 Bebauungskonzept ... 14
5.3 Erschließungskonzept ... 16
5.4 Stellplätze und Mobilitätskonzept ... 22

6. PLANVERFAHREN ... 23

7. UMWELTBELANGE ... 24

7.1 Altlasten/Boden ... 24
7.2 Bergbau ... 25
7.3 Kampfmittel ... 25
7.4 Methanausgasungen ... 26
7.5 Immissionsschutz ... 26
Schallschutz ... 26
Gewerbelärm ... 26
Verkehrslärm ... 27
Luftschadstoffe ... 33
7.7 Artenschutz ... 34
7.8 Baumschutz ... 35
7.9 Eingriffsregelung ... 36
7.10 Klima ... 37

8. KONZEPT FÜR DIE ENERGIEVERSORGUNG ... 37

9. FESTSETZUNGEN IM BEBAUUNGSPLAN ... 38

9.1 Art der baulichen Nutzung ... 38
9.2 Maß der baulichen Nutzung, Höhenlage ... 40
9.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen ... 42

9.4 Nebenanlagen - Stellplätze, Carports, Garagen und Spielflächen und Einhausungen 43
9.5 Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen 44
9.6 Erschließung 44
Ein- und Ausfahrten zur öffentlichen Verkehrsfläche 44
Flächen mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer 45
9.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen 45
9.9 Nutzung solarer Strahlungsenergie 46
9.10 Grünordnerische Festsetzungen 46
Erhalt und Erweiterung der Grünkulisse im Osten 46
Begrünung der nicht überbauten Grundstücksflächen 47
Erhalt von ortsbildprägenden Bäumen 47
Dachbegrünung 47
Baumersatz 48
9.11 Gestalterische Festsetzungen auf Grundlage der Landesbauordnung 48
Einfriedungen und Gärten zum öffentlichen Raum 48
Müllbehälter 49
Dachausbildung 49
Staffelgeschoss 49
Werbeanlagen 49
Geländehöhen in den Gärten zu öffentlichen Verkehrsflächen 50
Weitere Gestalterische Festsetzungen 50

10. VER- UND ENTSORGUNG DES PLANGEBIETES 50

10.1 Versorgungssysteme 50
10.2 Grundwasser 51
10.3 Entwässerung und Überflutungsschutz 51
10.4 Müllentsorgung 53

11. DENKMALSCHUTZ UND NATURDENKMALE 53

12. SOZIALE INFRASTRUKTUR 54

12.1 Tageseinrichtungen für Kinder 54
12.2 Kinderspielflächen 54
12.3 Schulen 54

13. STÄDTEBAULICHER VERTRAG 55

14. FLÄCHENGRÖßEN/ STÄDTEBAULICHE DATEN 55

15. KOSTEN 55

16.EINSEHBARKEIT VON DIN-VORSCHRIFTEN UND SONSTIGEN TECHNISCHEN REGELWERKEN 55

17. GUTACHTEN UND SONSTIGE ANLAGEN 56

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes InO 244 liegt im Stadtbezirk Innenstadt-Ost südlich der B1 (Westfalendamm) und östlich der Max-Eyth-Straße. Das Plangebiet wird im Norden und Nordwesten durch die südliche und südöstliche Grenze des Flurstücks 1274 (Westfalendamm) sowie die südöstliche Grenze des Flurstücks 1273 und im Westen durch die östliche Grenze der Max-Eyth-Straße (Flurstück 280) begrenzt. Im Süden begrenzen die nördliche Grenze der Stadtrat-Cremer-Allee (Flurstück 1256) sowie die nördliche Grenze des Flurstücks 788 das Plangebiet. Im Osten wird das Plangebiet durch die Grenzen der Flurstücke 788, 975 und 283 begrenzt. Das Plangebiet ist ca. 1,72 ha groß und besteht aus den Flurstücken 1257 und 1258. Die räumliche Abgrenzung ist den nachfolgenden Darstellungen (Abb. 1 und Abb. 2) zu entnehmen.
Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss, bekannt gemacht am 10.07.2020, wurde der räumliche Geltungsbereich aufgrund der geänderten Planung der Verkehrsführung angepasst und um die Teilfläche des Flurstücks 280 für die ehemals vorgesehene Querung der Max-Eyth-Straße reduziert.



Abb. 1: *Luftbild mit Abgrenzung Geltungsbereich, Stand der Information 2021 (Quelle: Geobasis NRW)*



Abb. 2: *ALK mit Abgrenzung Geltungsbereich (Quelle: CAD-Grundlage Stadt Dortmund)*

2. Anlass und Ziele der Planung

Der wesentliche Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes InO 244 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Ausweisung von Wohnbauflächen. Vor dem Hintergrund einer anhaltenden Bevölkerungszunahme seit 2010 und der damit verbundenen steigenden Nachfrage zeigt sich der gesamte Dortmunder Wohnungsmarkt zunehmend angespannt, wobei insbesondere in den südlich des Westfalendamms (Bundesstraße 1) gelegenen Dortmunder Stadträumen eine große Nachfrage nach Wohnraum besteht. In dieser Situation gewinnt die Ausweisung von Wohnbauland an Bedeutung, um durch Beförderung der Neubautätigkeit das Wohnungsangebot zu vergrößern.

Die weiterhin gültigen Ziele der Wohnungs- und Siedlungsentwicklung hat der Rat der Stadt Dortmund bereits im sogenannten „Kommunalen Wohnkonzept Dortmund“ im Jahr 2009 festgelegt. Danach verpflichtet sich die Stadt auf eine qualitätsorientierte und bedarfsgerechte Baulandentwicklung für alle Marktsegmente. Mit dem „Kommunalen Wohnkonzept Dortmund 2021“ liegen ein abgestimmter Orientierungsrahmen mit den Zielen und Aufgaben des zukünftigen wohnungspolitischen Handelns sowie Empfehlungen für ein wohnungspolitisches Arbeitsprogramm vor (siehe Ratsbeschluss 17.02.2022 Drucksache Nr.: 21690-21). Das primäre Ziel ist die „ausreichende und bezahlbare Wohnraumversorgung für alle“.
Weiterführende zentrale Handlungsstrategien zur Baulandausweisung finden sich in den „Handlungsempfehlungen für die zukünftige Wohnbauflächenentwicklung“ und dem zugehörigen „Entwicklungsbericht zur zukünftigen Wohnbauflächenentwicklung in Dortmund“ (am 29.09.2016 vom Rat beschlossen, Drucksache Nr.: 04710-16).

Gestützt wird das mit der Ausweisung von Wohnbaufläche verbundene Planungserfordernis ebenfalls durch das Wohnungsmarktgutachten des Landes über den quantitativen und qualitativen Wohnungsneubaubedarf in Nordrhein-Westfalen bis 2040 (GEWOS 2020) und die Aussagen des städtischen Wohnbauflächenmonitorings.
Die Landesregierung NRW hat die „Verordnung zur Bestimmung von Gebieten im Land Nordrhein-Westfalen mit einem angespannten Wohnungsmarkt“ nach § 201a Satz 1 des Baugesetzbuches (Baulandmobilisierungs VO NRW) mit Wirkung zum 22. Dezember 2022 erlassen. Die Stadt Dortmund wird darin als Gebiet mit einem anspannten Wohnungsmarkt nach § 201a BauGB aufgeführt. Die Verordnung gilt bis zum 31.12.2026.

Es entspricht modernen städtebaulichen Grundsätzen, für die bauliche Entwicklung im Stadtgebiet gelegene Brachflächen zu entwickeln bzw. neu zu nutzen, um weitere Bodenversiegelungen an den Stadtgrenzen bzw. im Freiraum so weit wie möglich zu vermeiden. Dies steht auch im Einklang mit der Zielsetzung des § 1a Absatz 2 des Baugesetzbuches (BauGB) und gibt so dem ökologischen und ökonomischen Erfordernis einer städtebaulichen Innenentwicklung Vorrang vor einer Außenentwicklung. Die verbindliche Bauleitplanung, die in den letzten Jahrzehnten stark vom Einfamilienhausbau am Siedlungsrand geprägt war, wird auf die neuen Tendenzen reagieren und dem Geschosswohnungsbau mehr Raum geben müssen. Die angestrebte Neubautätigkeit soll auch als Chance genutzt werden, die Attraktivität der Stadt Dortmund als Wohnstandort für unterschiedliche Zielgruppen zu erhöhen.

Konkreter Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes InO 244 - Max-Eyth-Straße - ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Wiedernutzung der

brachgefallenen, ehemals von Siemens-Nixdorf genutzten Fläche zum Zwecke der Wohnbebauung.
Diese befindet sich am nördlichen Rand der südlichen Gartenstadt, angrenzend an Westfalendamm und Max-Eyth-Straße. Das zugehörige Bürogebäude steht seit vielen Jahren leer und wurde aufgrund von Vandalismus und Brandereignissen schwer beschädigt. Die Wiederinbetriebnahme wurde durch den Eigentümer geprüft, ist jedoch wirtschaftlich nicht erreichbar. Dies eröffnet die Möglichkeit für eine städtebauliche Neuordnung des Grundstücks. Daher sollen die Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen, innerstädtischen attraktiven Wohnquartiers in unmittelbarer Nähe der Gartenstadt-Süd, unter Berücksichtigung seiner guten Anbindung zur Dortmunder Innenstadt, geschaffen werden. Dabei wird insbesondere dem Konzept der Stadt der kurzen Wege Rechnung getragen.

Es sollen Wohnangebote für unterschiedliche Nutzergruppen ermöglicht werden, ergänzt um gewerbliche Nutzungen, vorwiegend für Büro und Verwaltung, entlang des Westfalendamms. Um eine hohe Qualität der städtebaulichen Entwicklung erreichen zu können, hat die Vorhabenträgerin als Grundlage für den Bebauungsplan ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren in Form einer Mehrfachbeauftragung unter Beteiligung von Politik und Verwaltung durchgeführt. Ziel war es, in einem konkurrierenden Verfahren Vorschläge von vier renommierten Planungsbüros erarbeiten zu lassen. Als Ergebnis der Abschlusspräsentation am 04. März 2020 wurde vom Begleitgremium die Arbeit des Büros pbs architekten Planungsgesellschaft mbH (Aachen) einstimmig als Grundlage für das anschließende Bauleitplanverfahren ausgewählt. Im weiteren Verlauf des Prozesses wurde der Entwurf mehrfach von den Büros pbs Architekten und JSWD Architekten GmbH & Co. KG überarbeitet und angepasst.



Abb. 3: *Modellfoto auf Grundlage des Planentwurfs von pbs architekten und JSWD Architekten, Stand Januar 2022 (Quelle: JSWD Architekten GmbH & Co. KG)*

Geplant ist ein gestaffelter Gebäuderiegel mit überwiegend gewerblichen Nutzungen parallel zum Westfalendamm, der die Chance bietet, dahinterliegende Wohnnutzungen vor Immissionen zu schützen. Im Kreuzungsbereich zur Max-Eyth-Straße wird mit einem Vorplatz ein Entrée geschaffen. Die südlich angrenzenden Wohnnutzungen sind in aufgelockerten Bebauungsstrukturen (ursprünglich zehn, nun neun Baukörper) vorgesehen. Zur Max-Eyth-Straße und zur Stadtrat-Cremer-Allee weist die geplante Bebauung klare Gebäudekanten mit der Gartenstadt angemessenen Proportionen und Höhenentwicklungen auf. Es wird eine optimale, dichte Ausnutzung der Bauflächen zugunsten eines zentralen Freiraums angestrebt. Dieser großzügig dimensionierte Freiraum im Inneren des Quartiers stellt mit den dort geplanten Spielbereichen ein gutes Angebot für das Gemeinschaftsleben dar. Mit einer insgesamt hohen Durchgrünung wird eine stadträumliche Ergänzung am Rand der südlichen Gartenstadt geschaffen. Durch die nahezu vollständig unterirdisch vorgesehene Unterbringung des ruhenden Verkehrs wird das Quartier vom motorisierten Individualverkehr freigehalten.

3. Bestehendes Planungsrecht und übergeordnete Planungen

3.1 Regionalplan

Der am 28.02.2024 in Kraft getretene Regionalplan Ruhr weist das Plangebiet als „Allgemeinen Siedlungsbereich“ (ASB) aus.
Der Bebauungsplan InO 244 – Max-Eyth-Straße – steht somit in Einklang mit den Zielen der Raumordnung.

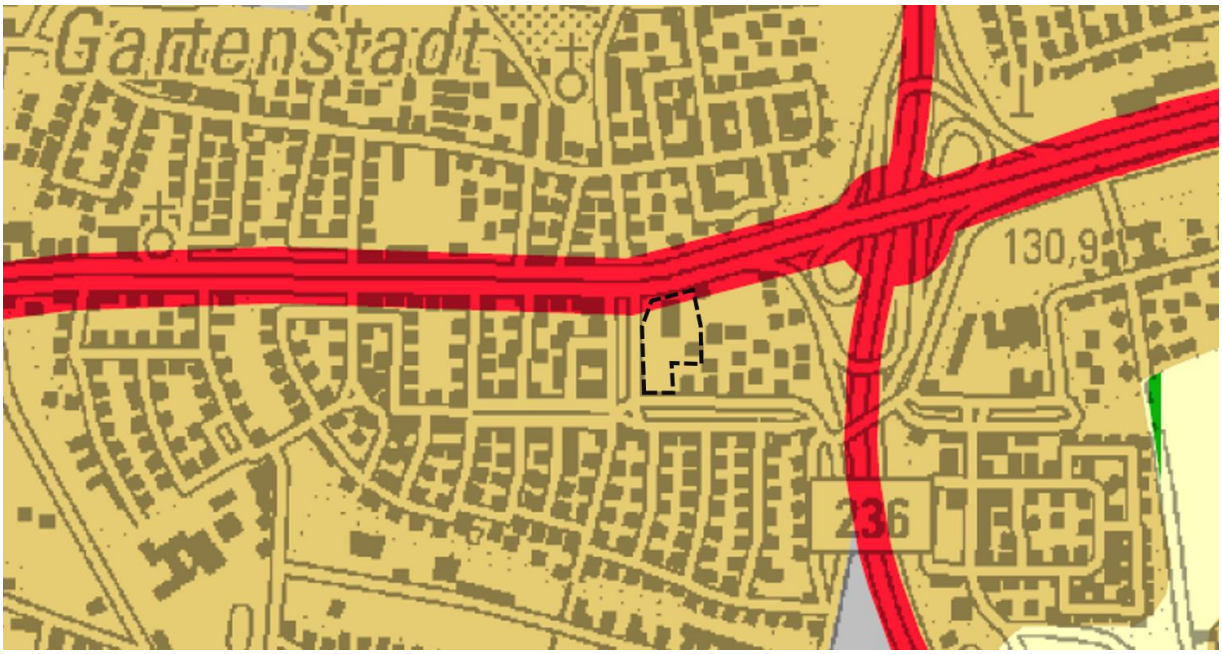


Abb. 4: *Regionalplan Ruhr (Quelle: Regionalverband Ruhr)*

3.2 Flächennutzungsplan

Der seit 2004 rechtswirksame und am 01.08.2022 inkl. seiner Änderungen und Berichtigungen neu bekanntgemachte Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2004 stellt den nördlichen Teil des Bebauungsplangebietes als Sondergebiet für Büro- und Verwaltungsgebäude dar. Der größere, südliche Teil des Plangebietes ist als Wohnbaufläche dargestellt.

Die Darstellung im Flächennutzungsplan entspricht unter Berücksichtigung seines nicht parzellenscharfen Darstellungsmaßstabs den geplanten baulichen Nutzungen und Festsetzungen. Der Bebauungsplan InO 244 – Max-Eyth-Straße - entspricht dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB, wonach die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan heraus zu entwickeln sind.

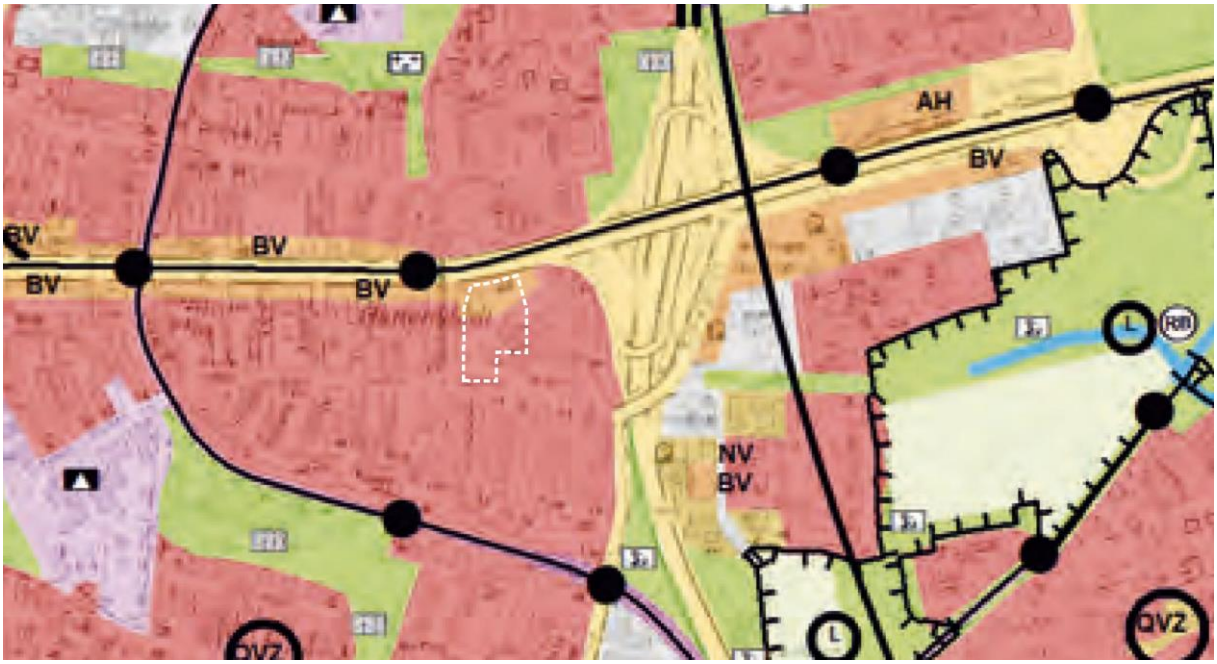


Abb. 5: *Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund, Stand der Informationen 27.09.2022 (Quelle: Stadt Dortmund)*

3.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Dortmund vom 06.11.2020 trifft für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes InO 244 Max-Eyth-Straße keine Festsetzungen oder Aussagen.

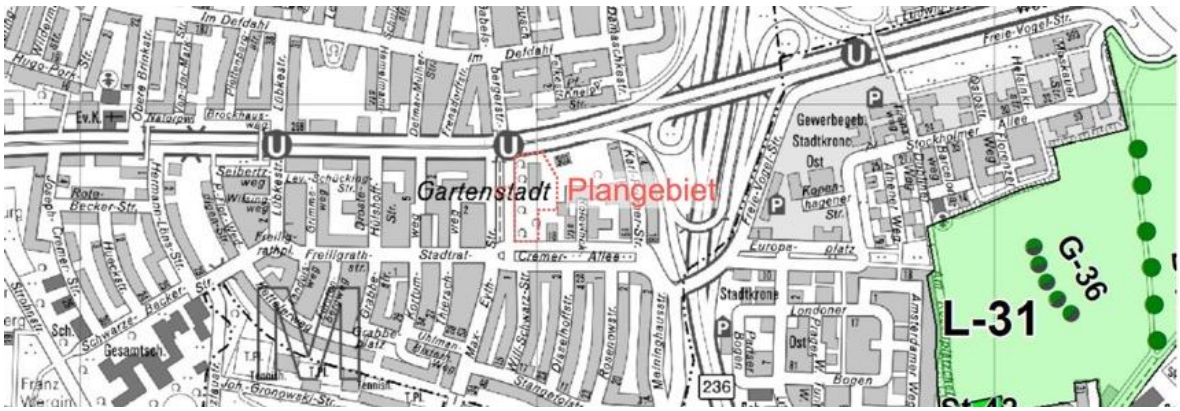


Abb. 6: *Landschaftsplan Dortmund Festsetzungskarte, Stand zum Zeitpunkt der Rechtskraft: November 2020 (Quelle: Stadt Dortmund)*

3.4. Bebauungsplan

Der nördliche Bereich des Plangebietes (Flurstück 1258 sowie ein geringer Teil im nördlichen Bereich des Flurstücks 1257) befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes InO 219 Rheinlanddamm / Westfalendamm – Teilbereich Ost -, rechtskräftig seit dem 09.12.2005. Dessen Geltungsbereich erstreckt sich im Wesentlichen in der 1. Bautiefe entlang des Westfalendamms in etwa zwischen der Märkischen Straße und der B 236n.

Der nördliche Bereich der Fläche Max-Eyth-Straße / Westfalendamm ist als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Büro und Verwaltung in offener, drei- bis viergeschossiger Bauweise festgesetzt. Darüber hinaus enthält der Bebauungsplan in diesem Bereich konkretisierende textliche Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung, zu Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Lärm und Luftschadstoffe), zur äußeren baulichen Gestalt sowie zur Ausführung von Werbeanlagen. Es handelt sich um einen einfachen Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB). Es gilt die Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus dem Jahr 1990. Das südlich angrenzende Flurstück 1257 liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils gem. § 34 BauGB.
Der Bebauungsplan InO 244 - Max-Eyth-Straße – überlagert und ändert in seinem Geltungsbereich den bestehenden Bebauungsplan InO 219 Rheinlanddamm / Westfalendamm – Teilbereich Ost. Ein förmlicher (Teil-)Aufhebungsbeschluss für den InO 219 ist nicht erforderlich.

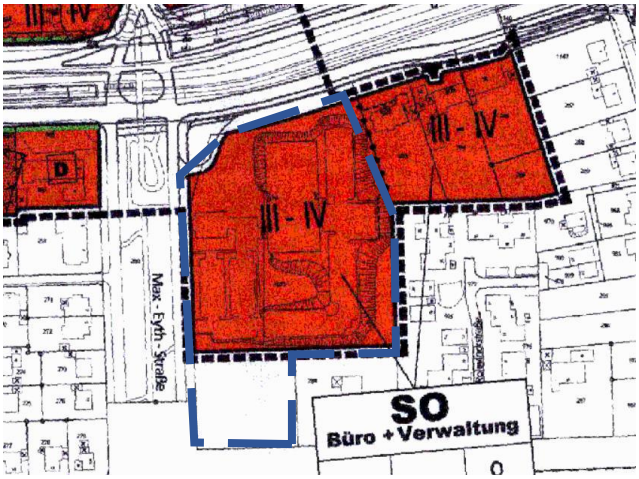


Abb. 7: *Bebauungsplan InO 219 Rheinlanddamm/Westfalendamm–Teilbereich Ost: Märkische Str. bis B236n, Geltungsbereich InO 244 in blau (Quelle: Stadt Dortmund)*

3.5 Weitere Fachplanungen

Das Plangebiet tangiert im Norden den Bereich der Planung zur Untertunnelung des Westfalendamms (B1). Diese ist aktuell nicht mehr als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen. Eine Umsetzung ist daher momentan zeitlich nicht absehbar. Die ursprüngliche Planung ist aufgrund des bestehenden Ratsbeschlusses jedoch weiterhin zu berücksichtigen. Diese Planung sieht unter anderem eine Parallelstraße zum Westfalendamm (B1) zur Erschließung vor. Der Bebauungsplan InO 219 – Rheinlanddamm/Westfalendamm – Teilbereich Ost – stellte die freizuhaltenden Flächen nachrichtlich dar. Diese nachrichtliche Übernahme wird auch in diesen Bebauungsplan InO 244 aufgenommen.

Zur Sicherung und Entwicklung der besonderen städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten sowie der stadtbaugeschichtlichen und baukulturellen Aussagefähigkeit der südlichen Gartenstadt wurden bzw. werden derzeit noch für den historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt (außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes InO 244) als sich ergänzende Schutzinstrumente eine Denkmalbereichssatzung, eine Gestaltungssatzung sowie der Bebauungsplan InO 245 – südliche Gartenstadt – historischer Kernbereich - aufgestellt. Während die inzwischen in Kraft getretene Denkmalbereichssatzung eine Unterschutzstellung der südlichen Gartenstadt und die Dokumentation ihres architektur- und stadtbaugeschichtlichen Zeugniswertes anstrebt, enthält die in Erarbeitung befindliche Gestaltungssatzung unmittelbare Vorgaben zur äußeren Gestaltung der baulichen Anlagen und

der Freiflächen und steuert damit die Aufwertung und Wiederherstellung gestalterischer Qualitäten in der südlichen Gartenstadt. Der inzwischen in Kraft getretene Bebauungsplan ergänzt die beiden vorgenannten Satzungen um die planungsrechtliche Steuerung der städtebaulichen Entwicklung des Siedlungsgrundrisses und den baukulturellen Erhalt des gewachsenen historischen Orts- und Landschaftsbildes.
Die räumliche Abgrenzung der Geltungsbereiche dieser Satzungen ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

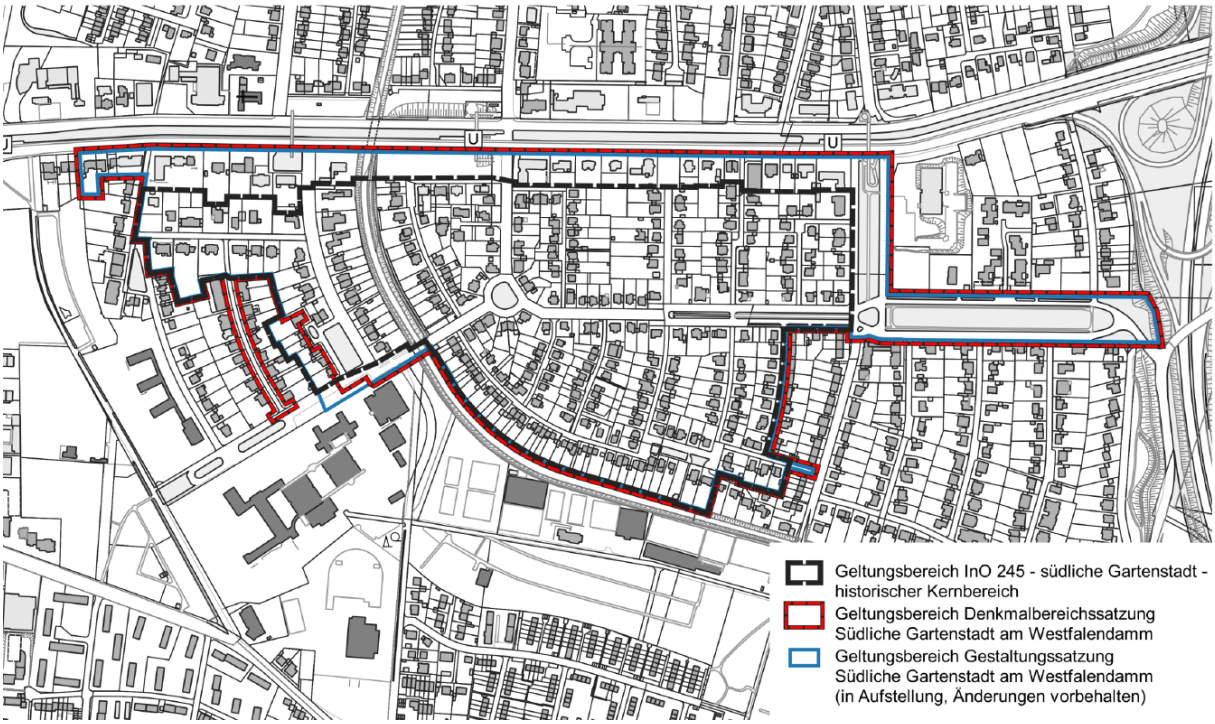


Abb. 8: *Übersichtsplan Geltungsbereiche der verschiedenen Schutzinstrumente für die südliche Gartenstadt (Quelle: Stadt Dortmund, eigene Bearbeitung o. M.)*

Weitere Kenntnisse über Fachplanungen, die den Zielen dieses Bebauungsplanes entgegenstehen könnten, liegen nicht vor. Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen dieses Aufstellungsverfahrens gemäß § 3 Abs.2 und § 4 Abs.2 BauGB beteiligt.

4. Beschreibung des Plangebietes

4.1 Stadträumliche Einbindung

Das ca. 1,72 ha große Plangebiet liegt wenige Kilometer südöstlich des Stadtzentrums im Stadtbezirk Innenstadt-Ost, im nordöstlichen Bereich der südlichen Gartenstadt; hier östlich der Max-Eyth-Straße und südlich des Westfalendamms. Im zentralen Teil des Plangebietes befindet sich konform zur Festsetzung „Sondergebiet Büro / Verwaltung“ des Bebauungsplanes InO 219 – Teilbereich Ost – ein leerstehendes Bürogebäude, das aufgrund von Schäden durch Vandalismus und Brandereignisse zurückgebaut werden soll. Der Südteil des Plangebietes ist unbebaut.
Im Westen grenzt das Plangebiet an die Max-Eyth-Straße, im Süden an die Stadtrat-Cremer-Allee. Beide Straßen sind durch Alleen mit ausgedehnten Grünmittelstreifen geprägt. Ihre breiten Straßenräume mit dem umfangreichen Baumbestand bilden eine Zäsur zwischen dem Plangebiet und der westlich sowie südlich liegenden Bebauung.

Prägend für die Umgebung ist das Ortsbild der südlichen Gartenstadt, die sich südlich entlang des Westfalendamms (B1) in etwa von der Joseph-Cremer-Straße im Westen bis zum Ende der Stadtrat-Cremer-Allee im Osten erstreckt. Die Anlage der südlichen Gartenstadt erfolgte ab 1913 in mehreren Bauphasen nach dem Vorbild des Modells einer planmäßigen innenstadtnahen Stadtentwicklung, die durch ihre starke Durchgrünung und kleinteilige Bebauung einen Gegenentwurf zu den damaligen teils beengten und schlechten städtischen Wohnverhältnissen bieten sollte. Das Gebiet zeichnet sich durch ein äußerst harmonisches und teils komplexes Zusammenspiel der öffentlichen Platz- und Straßenräume mit der Bebauung aus. Bestimmend für das harmonische Erscheinungsbild ist der Siedlungsgrundriss mit seiner überlegten Anordnung der Gebäude. Diese Leitidee lässt sich auch heute noch insbesondere in dem sich westlich der Max-Eyth-Straße erstreckenden historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt ablesen, wo eine Vielzahl, der in den ersten drei Bauphasen bis in die 1930er Jahre entstandenen Gebäude erhalten ist.
In den Bereichen der südlichen Max-Eyth-Straße sowie östlich und südöstlich des Plangebiets hat in der zweiten Hälfte des 20.Jahrhunderts eine Siedlungserweiterung stattgefunden, die durch Wohnbebauung in unterschiedlichen Baustrukturen und Bebauungstypologien aus verschiedenen Dekaden geprägt ist.

Die südliche Gartenstadt ist vorwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Vereinzelt finden sich wohngebietsverträgliche gewerbliche Nutzungen. Nördlich angrenzend, entlang des Westfalendamms (B1) befinden sich hingegen mehrheitlich gewerbliche Strukturen. Westlich des Plangebietes, unmittelbar südlich des Westfalendamms grenzen zwei- bis dreigeschossige, früher als Wohnhäuser genutzte Gebäude an, die heute überwiegend als Bürostandorte genutzt werden. Ergänzt werden diese mit bis zu viergeschossigen Bürobauten der Nachkriegszeit. Im historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt befinden sich vorwiegend freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser, bzw. Mehrfamilienhäuser. Im südlichen Bereich der Max-Eyth-Straße finden sich Reihenhausbauten der 50er Jahre, weiter Richtung Osten erstreckt sich im Gebiet südlich der Stadtrat-Cremer-Allee eine Bebauung aus verschiedenen Dekaden, großteils bestehend aus zweigeschossigen, teils auch dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern sowie stadtvillenartigen Einzelbaukörpern, aber auch eingeschossigen Gebäuden. Im Osten grenzt unmittelbar an das Plangebiet eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung der 80er Jahre aus Reihenhaus- und Geschosswohnungsbauten, erschlossen über die Rolevinckstraße.
Nördlich des Westfalendamms (B1) befindet sich die Gartenstadt-Nord mit einer ähnlichen Bebauungsstruktur.

Die sich von den Gebäuden im historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt abhebenden Baustrukturen östlich und südlich des Plangebietes zeigen in Verbindung mit der Zäsur durch die breiten, mit hohen Bäumen bestandenen Straßenräume der Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee nach Süden und Westen, dass das Plangebiet kein Teil des historischen Kernbereichs der südlichen Gartenstadt ist.
Im östlichen Verlauf des Westfalendamms in mehr als 500 m Entfernung zum Plangebiet liegt südlich der B1 das 70 ha große IT- und wissensbasierte Dienstleistungsgebiet „Stadtkrone Ost“, in dem sich mittlerweile 150 Firmen mit 3.500 Mitarbeitern angesiedelt haben. Aktuell befinden sich weitere Bürogebäude im Bau und kurz vor der Innutzungnahme. Der neue Verwaltungsstandort der Continentale Versicherung wurde bereits in Nutzung genommen. Des Weiteren wurden in den letzten Jahren auf dem ehemaligen Kasernenareal über 600 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Mehrfamilienhäusern errichtet.

4.2 Grünstrukturen

Da das Gelände bisher im geringen Maße bebaut ist und viele Jahre ungenutzt brachlag, hat sich zwischenzeitlich eine nicht strukturierte Vegetation entwickelt. Eine erhaltenswerte Vegetation ist bei der Baumkartierung durch das Büro FSWLA Landschaftsarchitekten GmbH vom 15.08.2019 ermittelt worden. Diese Baumkartierung wurde im Rahmen der Erstellung des Umweltberichtes durch das Büro Froelich & Sporbeck aktualisiert. Die ortsbildprägenden Hängebuchen (Baumnummern 21, 44), die Blutbuchen (Baumnummern 93, 94) sowie die Stechpalme (Baumnummer 25 Ilex aquifolium) neben der nördlichen Hängebuche sind als zu erhaltende Bäume festgesetzt. Die als zu erhalten festgesetzte Hängebuche (Fagus sylvatica Pendula), mit der Nr. 21 in der Liste des Baumkatasters beziffert, ist als freistehendes Naturdenkmal OV174 eingetragen (s. Baumliste im Umweltbericht). Für andere in der Liste aufgeführte Bäume ist bei Fällung gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Dortmund ein Ausgleich erforderlich (s. Kap. 7.8).

4.3 Topografie

Bis auf eine etwa drei Meter tiefe, künstliche Absenkung des Geländes auf der Ostseite zur ebenerdigen Andienung des Bestandsgebäudes und Abböschungen im Zentrum des Geländes im Bereich der Hängebuchen verläuft die Topografie des Plangebietes leicht abfallend um ca. zwei Meter von Südosten nach Nordwesten.

4.4 Nahversorgung und Infrastruktur

Das Bebauungsplangebiet liegt nicht im fußläufigen Einzugsbereich eines zentralen Versorgungsbereichs gemäß Masterplan Einzelhandel 2021; die nächstgelegenen zentralen Versorgungsbereiche sind das Nahversorgungszentrum Körne und das Stadtbezirkszentrum Hörde in jeweils rund 2 km Entfernung.
In fußläufiger Entfernung befinden sich allerdings ein Biomarkt, sodass die Lebensmittel-Nahversorgung grundsätzlich gegeben ist, sowie weitere gewerbliche und dienstleistungsorientierte Einrichtungen wie Friseur, Gastronomiebetriebe, Banken, Kanzleien, Hotel und Tankstelle. Weitere Nahversorgungsstandorte mit Vollsortiment-Supermärkten und z.T. auch Drogerie- oder Discountmärkten befinden sich in fußläufiger Entfernung von rund 1 km (Lissaboner Allee) bis 1,6 km (Gartenstadt-Nord / Geßlerstraße sowie Im Defdahl). Südlich angrenzend daran sind eine Sport- und eine Kleingartenanlage zu finden.

4.5 Verkehrliche Erschließung

<u>Individualverkehr</u>

Die grundsätzliche Erschließung des Plangebiets erfolgt über die in südliche Richtung vom Westfalendamm (B1) abgehende Max-Eyth-Straße. Die B1 als wichtige Ost-West-Achse zwischen A44 und A40 grenzt direkt nördlich an das Plangebiet, wenige hundert Meter östlich schließt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 236n an die B1 an. Aufgrund der Richtungsfahrbahnen der B1, die durch einen Grünstreifen und Schienen der Stadtbahn separiert sind und durch das Fehlen eines Vollknotens im Kreuzungsbereich B1 / Max-Eyth-Straße kann die südlich abgehende Max-Eyth-Straße nur von den südlich des Grünstreifens liegenden Fahrstreifen der B1 aus Westen erreicht werden. Maßgeblich für die verkehrliche Anbindung des Plangebiets ist darüber hinaus die Max-Eyth-Straße selbst, die ebenso wie der Westfalendamm einen Allee-Charakter aufweist.
Der Straßenquerschnitt definiert sich über zwei Fahrbahnen, getrennt durch einen ca. 30 m breiten baumbestandenen Grünstreifen, in den eine Fuß- und Radverkehrsverbindung integriert ist.

Die beiden voneinander getrennten Fahrbahnen der Max-Eyth-Straße weisen zwar teilweise Merkmale von Einbahnstraßen auf, durch die gegebene Verkehrsregelung ist aber ein Befahren des östlich gelegenen Fahrstreifens der Max-Eyth-Straße von der bisherigen Zufahrt des bestehenden Bürogebäudes im Plangebiet sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung möglich. Die Einfahrt vom Westfalendamm auf die östliche Richtungsfahrbahn ist hingegen durch eine Beschilderung untersagt.
Über die südlich an das Plangebiet grenzende in Ost-West-Richtung verlaufende Stadtrat-Cremer-Allee ist im Westen der Vollknoten Westfalendamm / Lübkestraße erreichbar. In Richtung Osten sind über den Anschluss Freie-Vogel-Straße das Gebiet Stadtkrone-Ost sowie der nahegelegene Phoenix-See erreichbar.
Weite Teile des Dortmunder Stadtgebiets sind innerhalb von 20 Minuten erreichbar. Außerdem ist die schnelle Anbindung an übergeordnete Straßeninfrastrukturen wie Bundesautobahnen (A1, A2, A40, A44, A45) sowie die B1 oder weitere Bundesstraßen (B54, B236) gegeben. Damit bietet das Plangebiet sehr gute Voraussetzungen im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr.

Öffentlicher Verkehr

Das Plangebiet ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Über die in unmittelbarer fußläufiger Nähe liegende Stadtbahnhaltestelle „Max-Eyth-Straße“ ist das Plangebiet an das Stadtbahnnetz angebunden. Hier verläuft entlang des Westfalendamms die Stadtbahnlinie U47, die tagsüber im 10-Minutentakt bedient wird. Sie erschließt in ihrem Verlauf von Dortmund-Westerfilde nach Dortmund-Aplerbeck neben dem Dortmunder Hauptbahnhof (ca. 12 min Fahrtzeit) wichtige Verknüpfungspunkte des Dortmunder Stadtbahnsystems (Haltestelle Stadthaus mit Anbindung an die S-Bahnlinie 4, Haltestelle Stadtgarten, Haltestelle Kampstraße).
An der östlich des Plangebiets gelegenen Freie-Vogel-Straße verkehren die Buslinien 427 und 436. Die Linie 427 führt zum Ortszentrum Hörde (ca. 12 Min. Fahrzeit) und über Kirchderne zum Ortszentrum von Scharnhorst (ca. 30 Min. Fahrzeit). Die Linie 436 führt nach Hörde (ca. 20 Min. Fahrzeit) und nach Aplerbeck (ca. 16 Min. Fahrzeit). Die Haltestelle Stadtrat-Cremer-Straße ist nur etwas mehr als 300 m vom Plangebiet entfernt. In der Hauptverkehrszeit wird die Haltestelle im 30-Minuten-Takt bedient. Beide Linien verkehren täglich und haben lange Bedienzeiträume von ca. 5.00 – 23:30 Uhr.

Fuß- und Radwege

Das Plangebiet wird durch die drei Straßen mit Alleecharakter Westfalendamm, Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee mit jeweils straßenbegleitenden Gehwegen in ausreichender Breite umgrenzt und über eine Fuß- und Radverkehrsbrücke an die nördliche Gartenstadt angebunden. Aufgrund ihrer zu starken Neigung kann die Brücke nicht als barrierefrei gelten. Im Zuge des Projekts zur barrierefreien Erschließung der Stadtbahnhaltestellen auf dem mittleren Grünstreifen des Westfalendamms ist hier ein gesicherter ebenerdiger Übergang mit einer zusätzlichen Ampel vorgesehen. Die Max-Eyth-Straße und die Stadtrat-Cremer-Allee sind Tempo-30-Zonen, in denen der Radverkehr auf der Straße geführt wird. Darüber hinaus sind in den Grünbereichen der Alleen der Max-Eyth-Straße und der Stadtrat-Cremer-Allee Fußwege vorhanden, die auch zur Benutzung als Radwege freigegeben sind. Entlang des Westfalendamms (B1) sind gemeinsame Fuß – und Radwege ausgewiesen.

Ortsteile wie Hörde, Körne, Schüren und Wambel sind innerhalb von 10 Minuten, die Innenstadt sowie die Stadtteile Aplerbeck, Berghofen, Benninghofen und Brackel von 15 Minuten mit dem Rad zu erreichen.

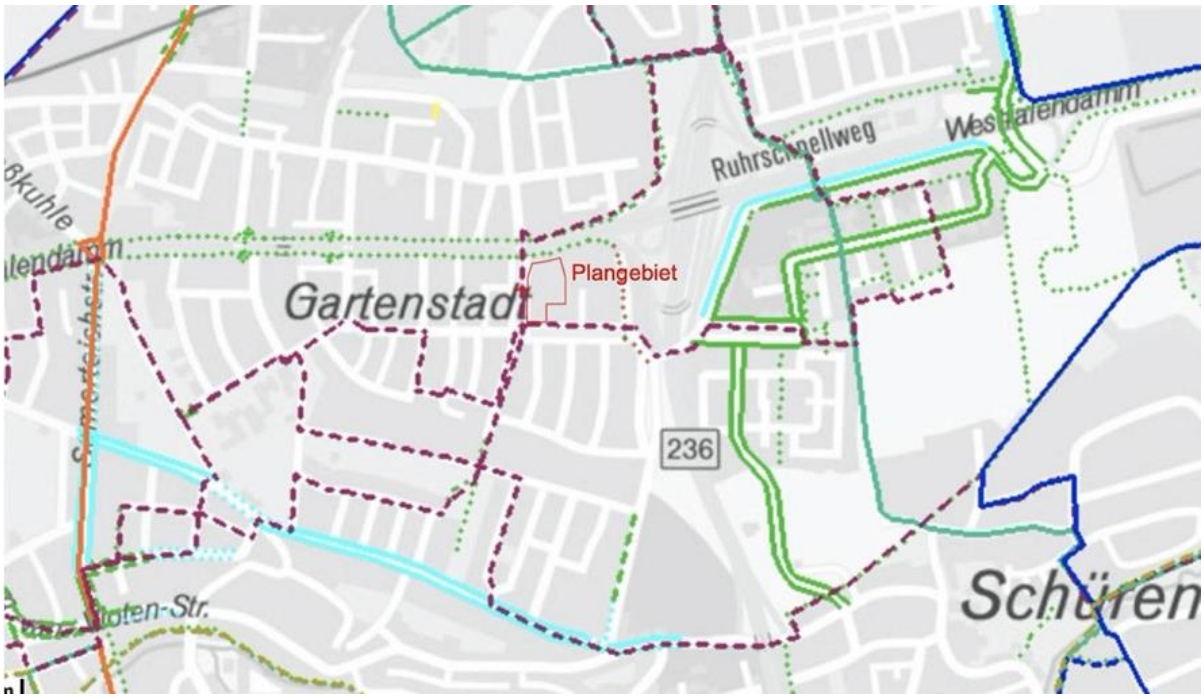


Abb. 9: *Radwegekataster Dortmund, Stand der Informationen 2021 (Quelle: Stadt Dortmund)*

4.6 Ver- und Entsorgung

Eine Versorgung des Plangebietes mit Elektrizität, Erdgas, Trinkwasser und Kommunikation ist bereits durch die Vornutzung vorhanden. Für die Entsorgung des Schmutzwassers steht in der Max-Eyth-Straße ein ausreichend dimensionierter Kanal zur Verfügung. Ein Anschluss an diesen Kanal wird mit dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Stadt Dortmund abgestimmt (s. Unterkapitel 10.2 Entwässerungssysteme).

4.7 Immissionsvorbelastungen

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage im großstädtischen Ballungsraum und der räumlichen Nähe zum Westfalendamm (B1) einer innenstadttypischen Vorbelastung mit Schall-immissionen und mit Luftschadstoffen ausgesetzt. Dieser Sachverhalt wurde gutachterlich beurteilt und hier im Unterkapitel 7.5 „Immissionsschutz“ behandelt.

4.8 Bauvorhaben in der näheren Umgebung

In der näheren Umgebung sind Neubauvorhaben bekannt. Ein Hotelbau ist nördlich des Westfalendamms, direkt gegenüber des Plangebiets, realisiert worden. Das Bauvorhaben wird den Bebauungsplanbereich nicht beeinflussen. Auf dem Baugrundstück Stadtrat-Cremer-Allee 18 südöstlich des Geltungsbereichs (Flurstücksnummer 788), wird derzeit ein Wohngebäude mit 13 Wohneinheiten und einer Tiefgarage errichtet. Auch durch das Vorhaben werden keine Beeinträchtigungen auf diesen Bebauungsplan erwartet. In weiterer Entfernung von ca. 600 m, auf dem westlichen Grundstück der Stadtkrone-Ost, wurde mit dem neuen Verwaltungssitz der Continentale Versicherung ein größerer Versicherungskomplex neu errichtet. Weitere Bürobauten sind in der jüngeren Vergangenheit entstanden bzw. kurz vor ihrer Innutzungnahme.

Das im Rahmen dieses Bebauungsplanes erarbeitete Verkehrsgutachten berücksichtigt auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen nach Inbetriebnahme der absehbaren städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Stadtkrone Ost. Für den südlich und westlich des Plangebietes gelegenen historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt wurde, wie bereits im Kapitel 3.5 „Weitere Fachplanungen“ erläutert, der Bebauungsplan InO 245 - südliche Gartenstadt – historischer Kernbereich - aufgestellt. Der Bebauungsplan InO 245 hat das Ziel, den historischen Siedlungsgrundriss der südlichen Gartenstadt vor Beeinträchtigungen durch eine übermäßige Nachverdichtung zu schützen und gleichzeitig, im Sinne einer behutsamen Entwicklung des Siedlungsbereichs und einer nachhaltigen Nutzung des Gebäudebestandes, ein verträgliches Maß an Erweiterungsmöglichkeiten zuzulassen. Diese Erweiterungsmöglichkeiten umfassen in der Regel die Ausweisung von Baufeldern für Gebäudeanbauten; lediglich auf vier bislang unbebauten Grundstücken sollen zudem in einem für den Siedlungsgrundriss verträglichen Maß insgesamt vier neue Hauptbaufelder entstehen. Auswirkungen dieser Planung auf den Bebauungsplan InO 244 – Max-Eyth-Straße – werden nicht gesehen.
Wie im Unterkapitel 4.1 „Stadträumliche Einbindung“ bereits näher erläutert, zeigen die sich von den Gebäuden im historischen Kernbereich der südlichen Gartenstadt abhebenden Baustrukturen östlich und südlich des Plangebietes in Verbindung mit der Zäsur nach Süden und Westen durch die breiten, mit hohen Bäumen bestandenen Straßenräume der Max-Eyth-Straße und der Stadtrat-Cremer-Allee, dass das Plangebiet kein Teil des historischen Kernbereichs der südlichen Gartenstadt ist.

5. Städtebauliche Konzeption und Erschließung

5.1 Historischer Kontext

Die ursprüngliche Villenbebauung östlich der Max-Eyth-Straße ist mehrheitlich bereits vor Jahrzehnten zugunsten der Gewerbeimmobilie des Unternehmens Siemens/Nixdorf und der Wohnbebauung in der Rolevinckstraße abgebrochen, überplant und bebaut worden. Sie hat ihre historische Prägung und Aussagekraft für die Zeit von 1913 bis 1939, in der die baulichen Anlagen und räumlichen Strukturen westlich der Max-Eyth-Straße entstanden sind, verloren. Insofern unterschieden sich bereits in der Vergangenheit die Bebauungsstrukturen westlich und östlich der mit großen Bäumen bestandenen Allee der Max-Eyth-Straße. Das neue Wohnquartier wird zwar ebenfalls einen starken Durchgrünungsgrad aufweisen, allerdings sind die heutigen Anforderungen und Bedarfe bezüglich des Wohnens anders gelagert als in der historischen Gartenstadt und der Zeit ihrer Entstehung. Neben einer angestrebten ruhigen Wohnlage mit viel Grün, gilt heute auch die Forderung nach einer höheren und bodensparenden Dichte und, insbesondere an diesem innenstadtnahen Standort, nach Urbanität. Mit diesen neuen Anforderungen bedarf es auch einer anderen städtebaulichen Struktur und Architektur als im historischen Kernbereich der Gartenstadt.

5.2 Bebauungskonzept

Das Bebauungskonzept will den Charakter und wesentliche Merkmale der Gartenstadt aufnehmen, aber dem Areal zugleich neue Akzente verleihen. Es soll ein Wohnquartier in einer Gartenstadt-ähnlichen Struktur, aber in einer verdichteten, zeitgemäßen Bauweise entstehen. Dadurch wird auch dem Grundsatz des sorgsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen.

Die Planung sieht die Errichtung von 9 Punkthäusern im südlichen Teil des Plangebietes sowie die Errichtung eines Gebäuderiegels mit überwiegend gewerblichen Nutzungen wie z. B. Büroflächen parallel zum Westfalendamm vor. Der Gebäuderiegel entlang des Westfalendamms wird hinsichtlich des Volumens untergliedert und schafft im nordwestlichen Bereich eine Vorplatzsituation. Durch eine geschlossene, vier- bis fünfgeschossige Bebauung wird Bezug auf die repräsentative, innerstädtische Hauptverkehrsachse des Westfalendamms als „Büromeile“ Dortmunds genommen. Die gegebenenfalls zeitlich versetzte Errichtung des Büroriegels wird spätestens mittelfristig zudem die dahinterliegende Wohnbebauung vor den Lärmimmissionen des Westfalendamms schützen.
Die südlich angrenzenden Wohngebäude sind in aufgelockerten Bebauungsstrukturen vorgesehen. Zur Max-Eyth-Straße und zur Stadtrat-Cremer-Allee weisen sie klare Gebäudekanten auf. Die Bauvolumina staffeln sich von Norden nach Süden sowohl im Hinblick auf die Gebäudegrundflächen als auch auf die Geschossigkeit, die sich Richtung Süden von vier auf drei Vollgeschosse reduziert. Dadurch wird ein Übergang von der großformatigen Bebauung am Westfalendamm hin zur kleinteiligeren Bebauung südlich der Stadtrat-Cremer-Allee geschaffen.

Der Entwurf sieht kompakte Einzelgebäude vor, welche sich durch eine sehr ökonomische sowie ökologische Gebäudeform auszeichnen. Hierbei ist insbesondere das gute Verhältnis von Hüllfläche zu Gebäudevolumen hervorzuheben. Die begrünten Flachdächer wirken sich positiv auf das Mikroklima aus, bieten zusätzlich Platz zur technischen Nutzung der Sonnenenergie und stellen ein Retentionsvolumen zur Entlastung der vorhandenen öffentlichen Kanalisation dar. Durch die Polygonalität der einzelnen Gebäude werden die Frei- und Grünflächen aufgeweitet und es entstehen innerhalb des Plangebietes vielfältige Blickbeziehungen auf die Quartiersmitte mit den beiden ortsprägenden Hängebuchen sowie auf die beiden angrenzenden Alleen. Im Inneren des Quartiers wird ein großzügig dimensionierter öffentlich zugänglicher Freiraum mit Spielbereichen angelegt, der ein gutes Angebot für das Gemeinschaftsleben auch an die umgebende Nachbarschaft darstellt. Für die Erdgeschosswohnungen sind ergänzend zu den Gemeinschaftsflächen Privatgärten vorgesehen. Fuß- und Radwege verlaufen zwischen den Gebäuden und in der Quartiersmitte. Durch die unterirdisch vorgesehene Anordnung des ruhenden Verkehrs werden die Freiflächen des Quartiers mit Ausnahme des Vorplatzes des Gewerberiegels vom motorisierten Individualverkehr freigehalten, lediglich die Zufahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge ist zulässig. Zudem sollen attraktive Angebote für die Nahmobilität geschaffen werden. Grundlegend hierfür ist die Umsetzung eines innovativen Mobilitätskonzeptes, das beispielsweise Fahrrad-Abstellplätze in Hauseingangsnähe, Car-Sharing-, und Bike-Sharing-Angebote sowie Maßnahmen zur Information und Bewerbung der ÖPNV-Angebots beinhaltet. Bezüglich des Wohnangebots sollen unterschiedliche Wohntypologien und Nutzergruppen bedacht werden, indem Angebote für verschiedene Altersgruppen sowohl im freifinanzierten als auch im öffentlich geförderten Wohnungsbau integriert werden. Durch das Angebot diverser Wohnungsgrundrisse soll eine vielfältige Bewohnerschaft angesprochen werden. Das Quartier bietet mit etwa 230 Wohnungen neuen Wohnraum für ca. 490 Menschen und schafft damit einen wichtigen Beitrag zur Wohnraumversorgung in Dortmund.

Der Entwurf erreicht eine innerstädtische Nachverdichtung und setzt gleichzeitig den grünen Charakter der Gartenstadt fort. Durch die Definition von Raumkanten an der Max-Eyth-Straße sowie der Stadtrat-Cremer-Allee wird die Qualität dieser Grünachsen betont und um weitere Grünzonen innerhalb des Plangebiets erweitert.

Das Plangebiet bindet sich mit dem neuen Teil des Wohnquartiers und dem hauptsächlich gewerblich genutzten Gebäuderiegel am Westfalendamm städtebaulich ein.

5.3 Erschließungskonzept

Zur Einschätzung des Verkehrs, der durch das Plangebiet hervorgerufen wird, und seiner externen Auswirkungen sowie zur Untersuchung von Erschließungsvarianten ist vom Büro Planersocietät aus Dortmund eine Verkehrsuntersuchung (April 2024) erarbeitet worden. Diese umfasst ebenfalls Vorschläge für ein Mobilitätskonzept.

Grundsätzlich soll die äußere Erschließung des Plangebietes über den östlichen Fahrstreifen der Max-Eyth-Straße erfolgen. Alle baurechtlich notwendigen Stellplätze, einschließlich der Besucher- und barrierefreien Parkplätze, werden ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht. Das Quartier selbst wird oberirdisch autofrei sein (mit Ausnahme des Vorplatzes des Gewerberiegels). Die Erschließung des Plangebietes ist durch verschiedene Abhängigkeiten und Zwänge bezüglich der verkehrlichen Voraussetzungen in der Umgebung vielschichtig zu betrachten. Insbesondere zu berücksichtigen sind folgende Gegebenheiten:

- Die Max-Eyth-Straße kann aufgrund der Richtungsfahrbahnen des Westfalendamms (B1) nur aus Westen erreicht werden.
- Der das Plangebiet erschließende östliche Fahrstreifen der Max-Eyth-Straße stellt sich als unechte Einbahnstraße mit „vorrangiger“ Fahrtrichtung nach Norden dar. Die Einfahrt vom Westfalendamm in die östliche Richtungsfahrbahn der Max-Eyth-Straße ist durch eine Beschilderung untersagt. Durch die gegebene Verkehrsregelung ist aber ein Befahren dieses Fahrstreifens von den dortigen Einmündungen sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung möglich.

Daraus ergeben sich grundlegend zwei Anfahrts- sowie zwei Abfahrtsoptionen zum bzw. vom Plangebiet:

- Die Anfahrt ist über das Abbiegen von der B1 auf den westlichen Richtungsfahrstreifen der Max-Eyth-Straße, die Weiterfahrt über den Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / Stadtrat-Cremer-Allee und die anschließende Nutzung des östlichen Richtungsfahrstreifens der Max-Eyth-Straße in nördliche Richtung möglich. Alternativ kann die Verbindung Freie-Vogel-Straße, Stadtrat-Cremer-Allee und östlicher Richtungsfahrstreifen der Max-Eyth-Straße genutzt werden.
- Die Abfahrt ist nach den beschriebenen Modalitäten der unechten Einbahnstraße über den östlichen Richtungsfahrstreifen der Max-Eyth-Straße entweder in nördliche oder in südliche Richtung möglich. Im Anschluss daran verteilen sich die Verkehre differenziert.

Im Verkehrsgutachten wurden zunächst drei Erschließungsvarianten betrachtet:
Variante 1:

- gemeinsame Tiefgarage der Wohngebiete und des Sondergebietes mit einer gemeinsamen Tiefgaragenein- und Ausfahrt und Führung aller Quellverkehre in nördliche Richtung auf die B1

Variante 2:

- gemeinsame Tiefgarage der Wohngebiete und des Sondergebietes mit einer gemeinsamen Tiefgaragenein- und Ausfahrt und freier Richtungswahl für die Quellverkehre auf der Max-Eyth-Straße

Variante 3:

- getrennte Tiefgaragen der Wohngebiete und des Sondergebietes mit zwei getrennten Tiefgaragenein- und Ausfahrten und
- im Sondergebiet Führung aller Quellverkehre in nördliche Richtung auf die B1
- in den Wohngebieten freie Fahrtrichtungswahl der Quellverkehre auf der Max-Eyth-Straße

Nach Prüfung und Abwägung der Varianten untereinander wurde in der Gesamtbetrachtung die Variante 1 als nicht umsetzbar eingestuft. Dies begründet sich aus verschiedenen zu berücksichtigenden Aspekten dieser Verkehrsführung. Zum einen sieht die Untere Straßenverkehrsbehörde keine rechtliche Möglichkeit, für den östlichen Fahrstreifen der Max-Eyth-Straße die für die Führung des Quellverkehrs notwendige echte Einbahnstraßenregelung anzuordnen. Durch diese Regelung würden bestimmte Fahrzeugarten (Kleinstfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von < 60 km/h) unweigerlich auf die B1 geführt. Diese wird kurz nach dem Knotenpunkt mit der Max-Eyth-Straße zu einer Kraftfahrstraße, die die Nutzung durch bestimmte Fahrzeuge ausschließt. Mit Ausweisung einer Einbahnstraße würden diese Verkehre somit gezwungen, sich verkehrswidrig zu verhalten. Darüber hinaus sprechen auch weitere Gründe gegen die in Variante 1 betrachtete Erschließung: die Reduzierung von Umwegfahrten, die aus der Lenkung des gesamten Quellverkehrs auf die B1 (insbesondere bei Fahrzielen westlich der Max-Eyth-Straße) hervorgegangen wären ebenso wie die erhöhte Gefahr der fehlenden Akzeptanz unterirdisch hergestellter Kfz-Stellplätze und damit verbunden die Nutzung des öffentlichen Straßenraums in der südlichen Gartenstadt zum Abstellen der Fahrzeuge, um eigene Umwegfahrten zu verhindern und auch die Gefahr der vermehrten Nicht-Beachtung der getroffenen Regelung zur Lenkung des Quellverkehrs auf die B1, um eigene Umwegfahrten zu vermeiden.
Die Erschließungsvarianten 2 und 3 sind im Gutachten weiter auf ihre Auswirkungen bzgl. der Verkehrsbelastung in den umliegenden Straßen sowie der Leistungsfähigkeit relevanter Knotenpunkte untersucht worden. Zur Ermittlung der Verkehrserzeugung durch die Vorhaben im Plangebiet wurden neben den projektspezifischen Eingangskennziffern zur geplanten Nutzung und zur Bruttogeschossfläche anerkannte Richtwerte sowie gutachterliche Einschätzungen ergänzt und mit der Stadt Dortmund abgestimmte Kennwerte berücksichtigt. Die Berechnung der Verkehrserzeugung wurde im Sinne einer Betrachtung durchgeführt, die insgesamt Annahmen auf der ungünstigen Seite trifft, um das obere Drittel potenziell erzeugter Verkehre abzubilden.

Im Weiteren wurden im Gutachten auf Grundlage von gutachterlichen Annahmen, Abstimmungen mit der Stadt Dortmund sowie bekannter Zähldaten Überlegungen zur Verteilung des abgeschätzten Verkehrsaufkommens vorgenommen.
Aus der bestehenden sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung ergibt sich nach Berechnung des durch das Vorhaben erzeugten Neuverkehrs unter Berücksichtigung der Verkehrsverteilung auf das umliegende Straßennetz die verkehrliche Belastung nach Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens. Dazu werden Analysedaten aus dem Jahr 2018 (Analyse-0-Fall), die prognostizierten Verkehrsbelastungen nach Inbetriebnahme der absehbaren städtebaulichen Entwicklungen (Büroneubauten) im Bereich der Stadtkrone Ost (Prognose-0-Fall) sowie die durch das Vorhaben ausgelösten Neuverkehre (Prognose-Mit-Fälle) einbezogen und miteinander in Verbindung gesetzt.

Prognose 0 beinhaltet somit im Vergleich zur Analyse vor allem zusätzlichen Durchgangsverkehr innerhalb der südlichen Gartenstadt. Daher verschlechtert sich unabhängig vom planbedingten Neuverkehr die Leistungsfähigkeit schon deutlich von der Analyse zu Prognose 0.

Zur Entscheidung für eine Vorzugsvariante für die Erschließung des Plangebietes sind folgende Aspekte Teil der Abwägung:

- Auswirkungen der Erschließungsvarianten auf die Verkehrsbelastung der südlichen Gartenstadt,
- Auswirkungen der Erschließungsvarianten auf die Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte,
- Umsetzbarkeit, Gesamtzusammenhang der Verkehrsbelastungen, Reduzierung von Umwegfahrten, Minimierung von Folgeproblematiken.

Untersuchung zur Verkehrsbelastung der südlichen Gartenstadt:
Die in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Gegenüberstellungen der Varianten 2 und 3 zeigen, dass die Erschließungsvariante 2 den größeren Einfluss auf die Verkehrsbelastungen innerhalb der südlichen Gartenstadt hat, da durch die Option der freien Richtungswahl ausgehend vom Vorhaben zahlreiche Quellverkehre in die südliche Gartenstadt gelangen, um am Knotenpunkt Lübkestraße / B1 in Richtung Westen zu fahren. Die Erschließungsvariante 3 zeigt geringere Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen der südlichen Gartenstadt, da die Option der freien Fahrtrichtungswahl auf die Wohnnutzung beschränkt ist. Die hier auftretenden Quellverkehre aus der Wohnnutzung des Vorhabens verlaufen antizyklisch (hinsichtlich der Fahrtrichtung) zu den meisten Durchgangsverkehrsanteilen der Stadtkrone Ost. Der Einfluss auf den Knotenpunkt Lübkestraße / B1 ist weniger stark, da zum Zeitpunkt der überwiegenden Quellverkehrsanteile des Vorhabens insbesondere der Zielverkehr in Richtung Stadtkrone Ost auftritt, weshalb der Gesamteinfluss auf den Knotenpunkt Lübkestraße / B1 weniger stark ist.

Untersuchung der Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte:
Für das Vorhaben ist die Leistungsfähigkeit von drei Knotenpunkten von besonderer Bedeutung. Einerseits betrifft dies den direkt anliegenden Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / B1. Hier ist neben der allgemeinen Leistungsfähigkeit vor allem auch zu beachten, dass die Aufstellfläche auf dem östlichen Fahrstreifen der Max-Eyth-Straße zwischen B1 und Tiefgaragenein- und -ausfahrt als ausreichend angesehen werden kann. Angesichts der Verkehrsverteilungen sind auch die Knotenpunkte Stadtrat-Cremer-Allee / Freie-Vogel-Straße sowie Lübkestraße / B1 zu überprüfen.

- Erschließungsvariante 2 -
Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung zeigt, dass die Auswirkungen von *Erschließungsvariante 2* auf den Knotenpunkt Lübkestraße / B1 sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde am höchsten sind. Die relevante Abbiegebeziehung von der Lübkestraße auf die B1 in Richtung Westen erhält in beiden Fällen die Qualitätsstufe „F“. Diese liegt nachmittags zwar auch schon im Prognose-0-Fall vor, jedoch verschlechtern sich hier die mittlere Wartezeit (von 409,3 Sekunden auf 769,6 Sekunden) sowie die zu erwartende Rückstaulänge (von 219 m auf 371 m) weiter. In der morgendlichen Spitzenstunde verbleibt die Qualitätsstufe bei „E“, allerdings verschlechtert sich die mittlere Wartezeit von 90,1 Sekunden auf 163,4 Sekunden und die daraus resultierende Rückstaulänge wächst von 73 m auf 112 m an.

Für den Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / B1 stellt sich der Einfluss von Erschließungsvariante 2 im Vergleich zu Erschließungsvariante 3 morgens und nachmittags geringer dar. Zum Stand des Prognose-0-Falls verändern sich sowohl morgens als auch nachmittags die Qualitätsstufen von „B“ zu „C“ als auch die mittleren Wartezeiten (morgens von 16,4 Sekunden auf 20,7 Sekunden; nachmittags von 21,2 Sekunden auf 25,9 Sekunden) und die zu erwartenden Rückstaulängen (morgens von 6 m auf 12 m; nachmittags von 12 m auf 18 m). Der Einfluss von Erschließungsvariante 3 ist jedoch größer. Am Knotenpunkt Stadtrat-Cremer-Allee / Freie-Vogel-Straße verursacht Erschießungsvariante 2 hingegen wiederum die stärkeren Veränderungen. Morgens verschlechtert sich der Knotenpunkt vom Prognose-0-Fall (Qualitätsstufe „E“) in Qualitätsstufe „F“. Damit einher geht eine Erhöhung der durchschnittlichen Wartezeit für die Abbiegebeziehung von der Stadtrat-Cremer-Allee auf die Freie-Vogel-Straße in Richtung Norden von 44,6 Sekunden auf 103,4 Sekunden und auch die Zunahme der zu erwartenden Rückstaulänge von 84 m auf 144 m. Nachmittags bleibt der Knotenpunkt wie im Prognose-0-Fall in Qualitätsstufe „B“, wenngleich die mittlere Wartezeit von 12,0 Sekunden auf 16,2 Sekunden ansteigt. Die zu erwartende Rückstaulänge verlängert sich von 12 m auf 18 m.

-Erschließungsvariante 3 -
Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung zeigt, dass die Auswirkungen von *Erschließungsvariante 3* auf den Knotenpunkt Lübkestraße / B1 sowohl in der morgendlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde unterhalb von Erschließungsvariante 2 liegen. Die relevante Abbiegebeziehung von der Lübkestraße auf die B1 in Richtung Westen ist morgens in Qualitätsstufe „E“ und nachmittags in Qualitätsstufe „F“ und zieht in diesem Zusammenhang keine Änderung zum Prognose-0-Fall nach sich. Jedoch verschlechtern sich die mittleren Wartezeiten (morgens von 90,1 Sekunden auf 130,4 Sekunden; nachmittags von 409,3 Sekunden auf 487,0 Sekunden) und die zu erwartenden Rückstaulängen (morgens von 84 m auf 126 m; nachmittags von 219 auf 252 m). Für den Knotenpunkt Max-Eyth-Straße / B1 liegt der Einfluss von Erschließungsvariante 3 jedoch oberhalb von Erschließungsvariante 2. Zum Stand des Prognose-0-Falls verändern sich sowohl die Qualitätsstufe von „B“ zu „C“ morgens und von „B“ zu „D“ nachmittags als auch die mittleren Wartezeiten (morgens von 16,4 Sekunden auf 22,0 Sekunden; nachmittags von 21,2 Sekunden auf 34,4 Sekunden) und die zu erwartenden Rückstaulängen (morgens von 6 m auf 12 m; nachmittags von 12 m auf 30 m). Am Knotenpunkt Stadtrat-Cremer-Allee / Freie-Vogel-Straße liegt Erschließungsvariante 3 wiederum unterhalb von Erschließungsvariante 2. Morgens verbleibt der Knotenpunkt wie im Prognose-0-Fall in Qualitätsstufe „E“. Damit einher geht allerdings eine Erhöhung der durchschnittlichen Wartezeit für die Abbiegebeziehung von der Stadtrat-Cremer-Allee auf die Freie-Vogel-Straße in Richtung Norden von 44,6 Sekunden auf 86,6 Sekunden und auch die Zunahme der zu erwartenden Rückstaulänge von 84 m auf 126 m. Nachmittags bleibt der Knotenpunkt wie im Prognose-0-Fall in Qualitätsstufe „B“, wenngleich die mittlere Wartezeit von 12,0 Sekunden auf 13,8 Sekunden ansteigt. Die zu erwartende Rückstaulänge verbleibt bei 12 m.

Die beschriebenen Problematiken der Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten sind nur in untergeordnetem Maß auf die Vorhaben im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes zurückzuführen, sondern insbesondere auf einen gewissen Anteil an Durchgangsverkehr in der südlichen Gartenstadt. Dazu hat, unabhängig vom Gutachten für diesen Bebauungsplan, im Herbst 2024 eine umfangreiche Verkehrserhebung stattgefunden.

Entsprechend der Analyseergebnisse werden Maßnahmen geprüft und bewertet, die dazu beitragen können, die Durchgangsverkehre zu reduzieren.
Unter Einbeziehung der Ergebnisse aus den Untersuchungen zur Verkehrsbelastung der südlichen Gartenstadt und zur Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte sind die Erschließungsvarianten zu bewerten. Bei der Entscheidung für die Vorzugsvariante sind ebenfalls Umsetzbarkeit, Gesamtzusammenhang der Verkehrsbelastungen, Reduzierung von Umwegfahrten sowie Minimierung von Folgeproblematiken zu berücksichtigen.
Es ist zu beachten, dass das Umfeld der südlichen Gartenstadt insgesamt verkehrlich hoch belastet ist. Einige der umliegenden Knotenpunkte, insbesondere im Bereich der B1, sind bereits heute zeitweise an ihren Kapazitätsgrenzen. Ziel der Stadt Dortmund ist es daher, eine gewisse Verteilung der Verkehrsbelastung zu erreichen und Umwegfahrten möglichst zu vermeiden. Zur Verhinderung von Umwegfahrten würde sich aufgrund der höheren Flexibilität die Erschließungsvariante 2 besser eignen. Hinsichtlich des Gesamtzusammenhanges der Verkehrsbelastungen, hier insbesondere hinsichtlich der Verträglichkeit für die südliche Gartenstadt, sowie der Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte stellt sich hingegen die Erschließungsvariante 3 günstiger dar.
Zu berücksichtigen ist jedoch ebenfalls, wie sich die theoretisch überzeugendsten Ergebnisse in die verkehrliche Praxis übertragen lassen. Zum Beispiel könnte die eingeschränkte Fahroption für die Nutzenden des Sondergebietes der Erschließungsvariante 3 dazu führen, dass die Tiefgaragenstellplätze nicht angenommen werden und alternativ im Straßenraum der südlichen Gartenstadt geparkt würde. Grundsätzlich ist im Plangebiet zwischen den Nutzergruppen des Sondergebietes und denen der Wohngebiete zu unterscheiden und deren Verhaltensweisen und Ansprüche in verkehrlicher Hinsicht unterschiedlich zu bewerten. Den neuen Bewohnenden des Wohnquartiers sind selbstverständlich die gleichen Fahroptionen zu ermöglichen, wie den bisherigen Anwohnenden der südlichen Gartenstadt. Weite Umwegfahrten, z.B. um den südwestlich gelegenen Kindergarten- und Schulstandort zu erreichen, sind für sie als neue Anwohnende der südlichen Gartenstadt nicht zumutbar. Die Nutzenden des Sondergebietes, größtenteils Beschäftigte, Besuchende und Kunden, haben diesen Anspruch nicht zwangsläufig. Ihnen ist eine Vorgabe der Fahrtrichtung bei der Ausfahrt aus dem Plangebiet zuzumuten, um die Verkehrsbelastung für die Anwohnenden der Gartenstadt nicht zu erhöhen. Dabei ist zudem davon auszugehen, dass ihre Fahrziele zu einem nicht unerheblichen Anteil im weiteren Umfeld liegen, sodass die potenziellen Umwege für sie nicht so bedeutsam sind. Gleichzeitig können die eingeschränkten Fahroptionen zur Stärkung anderer Mobilitätsformen beitragen. Hierzu bietet der Standort aufgrund seiner integrierten Lage hochwertige Alternativen (z.B. direkter Stadtbahnanschluss in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof). Ein weiterer relevanter Punkt ist, dass Überlastungen an Knotenpunkten bzw. im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen bei wiederkehrender Mobilität (also alltägliche Mobilität zum Arbeitsplatz) zu Lerneffekten führen können. Dies betrifft einerseits die Entscheidung für ein anderes Verkehrsmittel und andererseits kann häufig auch ein antizyklisches Ausweichen in der Mobilität beobachtet werden, wodurch die Verkehrsspitzen abflachen können. Unerwünschte Folgewirkungen z.B. durch Parken im öffentlichen Raum bei Nicht-Annahme der Tiefgaragenstellplätze, sind im Weiteren durch entsprechende Maßnahmen abzufedern.

In der Gesamtbetrachtung ist die Erschließungsvariante 3 mit zwei Tiefgaragenzufahrten und freier Richtungswahl des Quellverkehrs der Wohnnutzung sowie zwingender Führung des Quellverkehrs des Sondergebietes nach Norden auf den Westfalendamm als Vorzugsvariante zu behandeln.

Dadurch werden die Belastungen für die südliche Gartenstadt insbesondere zu den Spitzenstunden geringgehalten und zugleich die von der Unteren Straßenverkehrsbehörde vorgebrachten, praxisrelevanten sowie rechtlichen Anforderungen erfüllt.
Das aus mobilitätsplanerischer Sicht und Sicht der Unteren Straßenverkehrsbehörde weiter zu verfolgende Erschließungskonzept der Variante 3 stellt sich damit wie folgt dar:
Es wird zwei Hauptzufahrten von der Max-Eyth-Straße in zwei getrennte Tiefgaragen zum einen für die beiden Wohngebiete, zum anderen für das Sondergebiet bzw. den Büroriegel geben, über die sämtliche Gebäude im Plangebiet angebunden sind. Im Norden sind derzeit wenige - von der Max-Eyth-Straße zugängliche - nicht baurechtlich notwendige Besucherstellplätze vorgesehen. Öffentliche Stellplätze können in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung der Bebauung im Plangebiet an der östlichen Fahrbahn der Max-Eyth-Straße und der nördlichen Fahrbahn der Stadtrat-Cremer-Allee als Längsparker vorgesehen werden. Es werden zudem voraussichtlich Carsharing-Stellplätze für das Wohngebiet in der Tiefgarage der Wohnbebauung hergestellt. Eine Regelung hierzu wird in einen noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrag aufgenommen.
Fußläufig wird es einen öffentlichen Zugang von der Max-Eyth-Straße in den Innenbereich der Wohnbebauung und einen weiteren von der Stadtrat-Cremer-Allee aus geben. Dadurch ist die Wohnanlage für die Öffentlichkeit fußläufig und mit Fahrrädern durchquerbar. Die Wege innerhalb des Quartiers dienen gleichzeitig als befahrbare Rettungswege für die Feuerwehr.

Die Berechnungen im Verkehrsgutachten zeigen jedoch auch, dass es unabhängig von der Entwicklung des Vorhabens an der Max-Eyth-Straße Belastungen durch die Verkehrsmengen und die Verkehrsführung im Bereich der südlichen Gartenstadt gibt bzw. angesichts der prognostizierten Verkehre aus dem Bereich der Stadtkrone Ost geben kann. Diese Verkehrsbelastungen sowie Leistungsfähigkeitsprobleme sind nur zu untergeordneten Anteilen auf das Vorhaben und damit vielmehr auf anderweitige Nutzungen im Umfeld der südlichen Gartenstadt zurückzuführen. Durch die Ermittlung des vorhabenspezifischen Neuverkehrsaufkommens und das integrierte Konzept zur verkehrlichen Einbettung ist sichergestellt worden, dass die verkehrliche Situation im Umfeld durch das Vorhaben nur in geringem Maße beeinflusst werden wird. Die aus dem Bebauungsplan InO 244 zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen sind trotz der bereits teilweise auch sehr hohen Belastung der maßgeblichen Knotenpunkte als zumutbar zu bewerten. Dies gilt insbesondere für die auch gemeinsam mit der für die Umsetzung zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde abgestimmten Vorzugsvariante 3. Die Zusatzverkehre sind auch bzgl. ihrer schalltechnischen Auswirkungen als zumutbar zu bewerten, wie sich im Rahmen einer Untersuchung ergeben hat (s. Kapitel 7.5 Immissionsschutz).

Um die verkehrliche Situation in der südlichen Gartenstadt zu entspannen, findet eine zusätzliche detaillierte Untersuchung der Verkehre und der Verkehrsführung in der südlichen Gartenstadt statt. Im Weiteren werden ein geeignetes Verkehrsführungskonzept sowie damit einhergehend Begleitmaßnahmen auf Basis der Analyseergebnisse entwickelt. Maßnahmen, die im Zusammenhang mit Durchgangsverkehren geprüft werden könnten, wären beispielsweise Durchfahrtsverbote sowie entsprechende Kontrollen, bauliche, mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmende Verkehrsberuhigungen oder Diagonalsperren und potenziell auch eine Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Die Prüfung und konzeptionelle Ausgestaltung solcher Maßnahmen erfolgt in einer separaten Untersuchung, da dieses Vorhaben mit seinen untergeordneten Anteilen an der Gesamtverkehrsbelastung nicht die Ursache der Verkehrsproblematik ist und aufgrund der bereits bestehenden bzw. der nachweislich an einem anderen Ort entstehenden Verkehre nicht für deren Lösung herangezogen werden kann.
Diese Gesamtverkehrsbetrachtung in der südlichen Gartenstadt wird aktuell durch ein seitens der Stadt Dortmund beauftragtes Büro für Mobilitäts- und Verkehrsplanung erstellt. In diesem Zusammenhang werden umfangreiche Erhebungen durchgeführt und anschließend die Analyseergebnisse bewertet. Zudem werden Vorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit, der Reduzierung des Durchgangsverkehrs und des Parkdrucks dargestellt.

5.4 Stellplätze und Mobilitätskonzept

Die Anzahl der für das Vorhaben nachzuweisenden notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze richtet sich nach der zum Zeitpunkt der Bauantragstellung geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund. Im Verkehrsgutachten ist die Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund aus dem Jahr 2022 berücksichtigt, nach der die Stellplatzbedarfe für Beschäftigte und Besuchende der Nutzungen des Sondergebietes sowie für die Bewohnerschaft des Plangebietes zu ermitteln sind. Das aktualisierte städtebauliche Konzept sieht die Unterbringung der Kfz-Stellplätze in getrennten Tiefgaragen für das Sondergebiet und die Allgemeinen Wohngebiete vor. Im Kreuzungsbereich Westfalendamm / Max-Eyth-Straße sollen auf dem geplanten Vorplatz der Bebauung des Sondergebietes etwa elf über den rechnerisch nachzuweisenden Bedarf hinausgehende Kfz-Stellplätze vorgesehen werden. Diese liegen außerhalb des Plangebietes und müssen im Hinblick auf die gemäß geltender Ratsbeschlusslage potenzielle Untertunnelung der B1 zurückbaubar sein. Die nach Umsetzung der Bebauung verfügbaren Stellplätze an den Fahrbahnrändern der an das Plangebiet angrenzenden Fahrstreifen von Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee sind abhängig von der konkreten Ausgestaltung dieser Bebauung. Daher kann aktuell weder deren Anzahl noch deren Anordnung im Straßenraum festgelegt werden. Auch die Fahrradstellplätze sollen großteils in der Tiefgarage und somit witterungsgeschützt untergebracht werden, etwa 10% der nachweislich erforderlichen Fahrradstellplätze für die Wohnnutzungen sind in dezentralen oberirdischen Fahrradabstellbereichen in der Nähe der Eingangsbereiche der wohngenutzten Gebäude vorgesehen. Die rechnerisch erforderlichen Besucher- Fahrradstellplätze für die Nutzungen des Sondergebietes sollen im Sondergebiet in der Nähe der Eingangsbereiche angelegt werden.
Das im Rahmen des B-Planverfahren beispielhaft erstellte Mobilitätskonzept verfolgt vor allem den Grundsatz, nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen und zu fördern. Durch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere nachhaltige Verkehrsträger (z.B. Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) sollen Verkehrsmehrbelastungen vermindert werden. An einem einzelnen Standort eignen sich insbesondere Maßnahmen, die darauf hinwirken, dass Nutzende des Vorhabens Alternativen zum MIV vorfinden, Informationen über diese haben und attraktive Zugangsmöglichkeiten zu den Pkw-Alternativen vorfinden. Die daraus resultierenden verringerten Lärm- und Schadstoffemissionen tragen so zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Insgesamt bietet das Vorhaben aufgrund seiner integrierten Lage und seiner Nähe zu einer guten Stadtbahnverbindung Potenzial für die Nutzung dieser nachhaltigen Mobilitätsformen. So werden auch Stellplatzreduzierungen möglich. Grundlage für die Berechnungen der baurechtlich notwendigen Stellplätze und der Reduzierungspotentiale ist derzeit die Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund aus dem Jahre 2022.

Nachfolgend werden für das Vorhaben integrierte Bausteine des Mobilitätskonzepts vorgestellt und innerhalb dieser Reduzierungspotenziale ausgewiesen.

Ein Baustein sind die „Mobilitätsmanagementmaßnahmen“, die verschiedene Handlungsmöglichkeiten im und um das Plangebiet zusammenfassen. Schwerpunkte sind hier der Radverkehr und vernetzte Mobilitätsangebote. Als Einzelmaßnahmen im Baustein „Mobilitätsmanagementmaßnahmen“ sind hinterlegt:
Radverkehr im Plangebiet

- Integration einer öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation im Plangebiet (z.B. in Kooperation mit dem in Dortmund bereits tätigen Unternehmen metropolradruhr).
  Hierbei kann in Abstimmung mit einem passenden Betreiber der erhöhte Platzbedarf für ein ebenfalls verleihbares (E-)Lastenrad eingeplant werden.

Vernetzte Mobilitätsangebote

- Einbau von dynamischen Informationsanzeigen (Abfahrtszeiten ÖPNV, Angebotsbewerbung ÖPNV, Verspätungsinformation, ö.ä.) im Eingangsbereich der gewerblichen Nutzungen oder optional im Bereich des Vorplatzes.
- Vorhabenbezogene Bewerbung des ÖPNV sowie der weiteren integrierten Mobilitätsalternativen (und deren Zugangsmöglichkeiten).

Ein anderer Baustein sind Carsharing-Angebote zur Förderung geteilter Mobilität. Nach der kommunalen Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund, können über die Integration und den Betrieb eines öffentlich zugänglichen Carsharing-Angebots notwendige Stellplätze im Verhältnis 1:4 durch Carsharing-Stellplätze ersetzt werden. Für jeden Carsharing-Stellplatz können effektiv also drei notwendige Kfz-Stellplätze reduziert werden. Die Stellplätze für ein solches Angebot sind nach derzeitigem Planungsstand in der Tiefgarage der Wohnbebauung vorzusehen und über die Max-Eyth-Straße anzufahren.
Die Bausteine des innovativen Mobilitätskonzeptes sind bei der Reduzierung von Kfz-Stellplätzen unabhängig voneinander zu betrachten und können auch - bei Herstellung der jeweils notwendigen Kfz-Stellplätze - einzeln aus dem Mobilitätskonzept herausgenommen werden. Insgesamt könnten die notwendigen Stellplätze durch ein innovatives Mobilitätskonzept um ca. 10 % reduziert werden. Die Planung sowie die Kosten der im Mobilitätskonzept genannten Maßnahmen werden von der Vorhabenträgerin getragen, die Maßnahmen werden im städtebaulichen Vertrag aufgezeigt. Eine konkrete Festlegung der umzusetzenden Maßnahmen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

6. Planverfahren

Für die Umsetzung der für das Plangebiet geltenden städtebaulichen Ziele und der vorgesehenen Nutzungen ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.
Der Bebauungsplan sollte ursprünglich als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden. Wegen der sich im Verfahren herausgestellten Komplexität der Planung und der betroffenen Umweltbelange wird das Bebauungsplanverfahren im Vollverfahren mit Umweltprüfung weitergeführt.
Im Rahmen der Anwendung des Vollverfahrens ist demnach ein Umweltbericht nach §2a BauGB erarbeitet sowie eine naturschutzrechtliche Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung vorgenommen worden. Eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wäre für das beschleunigte Verfahren nicht vorgegeben gewesen; beides wurde aber bereits durchgeführt.

7. Umweltbelange

7.1 Altlasten/Boden

Der Bereich des InO 244 – Max-Eyth-Str. – ist im Kataster der Altlasten und Altlastverdachtsflächen nicht gekennzeichnet. Nach den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Bodenuntersuchungen (Gutachten der Wessling GmbH vom 20.11.2018) sind im Bebauungsplan-Gebiet allerdings flächendeckend künstliche Auffüllungen vorhanden, die lokal einen erheblichen Anteil von Fremdstoffen (Schlacken, Bauschutt) enthalten. Für die Bereiche der Wohnnutzung, in denen eine vollständige Unterbauung mit Tiefgaragen vorgesehen ist, sind diese Bodenverhältnisse unerheblich, da die Auffüllungen in den unterbauten Bereichen vollständig entfernt werden. Seitens des Bauherrn ist eine Entfernung der Auffüllungen auch außerhalb der geplanten Tiefgaragenbereiche angedacht, wo es technisch machbar ist (Stellungnahme der Wessling GmbH vom 07.05.2022). Im Zentrum sowie im Süden des Bebauungsplangebietes sind nach dem Konzept jedoch aufgrund schützenswerter Bäume Bereiche von diesem Aushub ausgenommen, der Bereich im Zentrum ist sogar für die Anlage von Kinderspielflächen vorgesehen. Im Hinblick auf die geplante sensible Nutzung ist der gesamte Bebauungsplanbereich daher aus Vorsorgegründen mit der Signatur für Flächen, die erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, kenntlich gemacht.
Im Bereich der geplanten Privatgärten und anderen nicht überbauten Bereichen, in denen keine vollständige Entfernung der Auffüllung erfolgt, ist durch geeignete Maßnahmen (Bodenauftrag bzw. –austausch) sicherzustellen, dass der Boden im Horizont bis zu einer Tiefe von 50 cm unter künftiger GOK die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutzverordnung aufweist. Bei ausgewiesenen Kinderspielflächen sind die Vorsorgewerte bis zu einer Tiefe von 1 Meter unter künftiger GOK einzuhalten. Alternativ ist in einer Tiefe von 50 cm ein Geotextil (GRK 3) als Signal- und Trennschicht einzubauen. Im Bereich der schützenswerten Bäume ist durch geeignete Maßnahmen ein Kontakt von Kindern mit dem Material der Auffüllung auszuschließen. Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem Altlastensachverständigen dokumentieren zu lassen.

Ein entsprechender Hinweis ist in den Bebauungsplan aufgenommen worden, ergänzend werden im städtebaulichen Vertrag hierzu Regelungen getroffen.

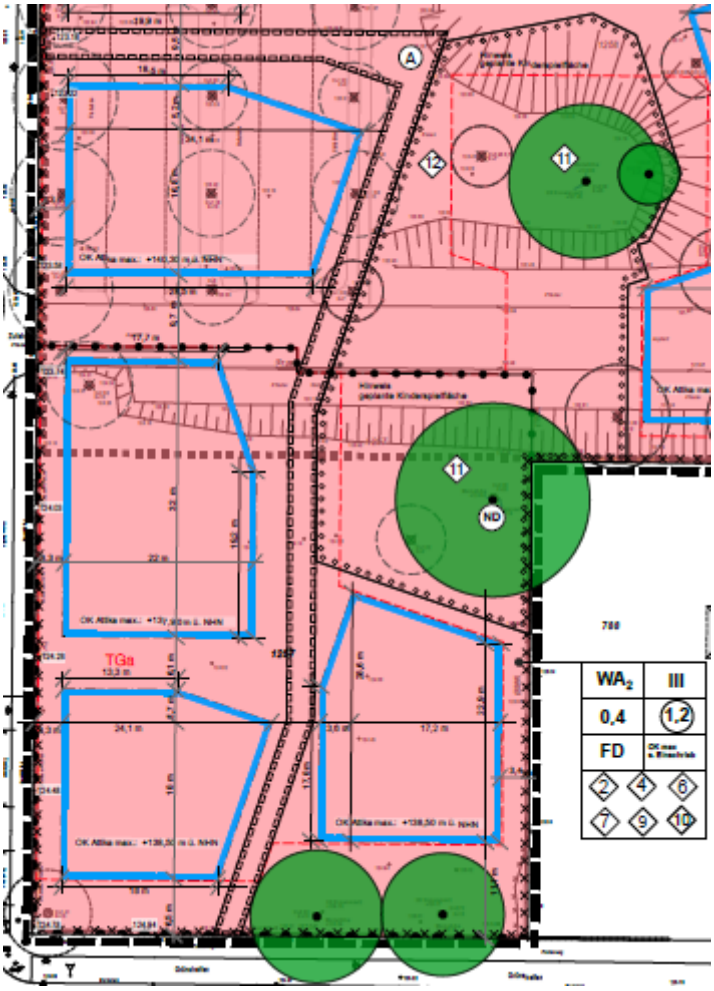


Abb. 10: *Darstellung Übersicht Lage der Baumstandorte und Kinderspielfläche, Auszug des Bebauungsplans InO 244 – Max-Eyth-Straße*

7.2 Bergbau

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Freie Vogel und Unverhofft“ sowie über dem auf Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Adele“. Eigentümerin des verliehenen Bergwerksfeldes „Freie Vogel und Unverhofft“ ist die RAG Aktengesellschaft. Eigentümerin des verliehenen Bergwerksfeldes „Adele“ ist die E.ON.SE. Die Abstimmung mit den Bergwerksfeldeigentümerinnen ist erfolgt. Aus Sicht der beiden Eigentümerinnen gibt es keine Bedenken.

7.3 Kampfmittel

Laut Auswertung der Bezirksregierung Arnsberg mit Stand vom Februar 2024 lässt die Luftbildauswertung ein Bombenabwurfgebiet erkennen.
Bei allen bekannten Verdachtspunkten mit den Nummern 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 5618 und 23 ist eine Untersuchung erfolgt. Es wurden bei den Verdachtspunkten keine Kampfmittel festgestellt. Ein entsprechender Hinweis zum Umgang mit Baugrundeingriffen auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

7.4 Methanausgasungen

Das Plangebiet liegt in der Zone 1 der Karte der potenziellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund (Stand Oktober 2002). Danach sind Methangasaustritte „wenig wahrscheinlich“ und laut Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg mit Stand vom April 2020 in dem Plangebiet „nicht zu erwarten“.

7.5 Immissionsschutz

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u.a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.
Daher sind alle Emissionen, die sich auf dieses Schutzgut negativ auswirken können, zu ermitteln und ihre Auswirkungen zu betrachten. Im Bebauungsplan sind anschießend gegebenenfalls Festsetzungen zur Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu treffen.

Schallschutz

Zur Ermittlung und Bewertung der durch die bestehenden Verkehrsanlagen und gewerblichen Anlagen im Umfeld des Plangebietes verursachten Lärmimmissionen sowie der planbedingten lärmtechnischen Auswirkungen hat das Gutachterbüro Peutz Consult eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Bericht VL 8185-2.2 vom 22.04.2024).

Gewerbelärm

Die fachgutachterlich berechneten zu erwartenden Gewerbelärmemissionen der Planung werden durch die Tiefgaragenzufahrten sowie die ebenerdigen und gewerblich genutzten Stellplätze im Bereich des festgesetzten Sondergebietes hervorgerufen. Das Schallgutachten zeigt auf, dass an Bestandsgebäuden in der Umgebung keine Gewerbelärmproblematik entstehen wird. Allerdings kann die durch einen Car-Sharing-Betrieb verursachte nächtliche Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage im Wohngebiet (WA1) zu Spitzenpegeln an der Fassade des geplanten Wohngebäudes im unmittelbaren Nahbereich neben dem Zufahrtsbereich führen, die nach der TA Lärm unzulässig wären. Hierbei wurde gutachterlich die Benutzung von Automobilen mit konventionellem Verbrennermotor unterstellt. In diesem Fall wäre möglicherweise eine bis zu 2,50 m vor die Fassade auskragende schallschützende Einhausung des Zufahrtsbereiches erforderlich. Allerdings sind die berechneten Spitzenwertüberschreitungen nur auf die unmittelbar neben der Zu-/Ausfahrt gelegenen Fassadenbereiche und hier nur das Erdgeschoss sowie teilweise erste Obergeschoss begrenzt. Da grundsätzlich auch alternative, z.B. organisatorische, Maßnahmen infrage kommen, um eine aus stadtgestalterischen Gründen nicht wünschenswerte Einhausung zu vermeiden, ist das tatsächliche Erfordernis schallschützender Maßnahmen erst im Bauantragsverfahren zu erbringen und es erfolgt keine Festsetzung einer zwingenden Einhausung. Denkbar sind als Alternativen zu einer Einhausung der Verzicht auf einen Nachtbetrieb, der Einsatz geräuschärmerer Elektromobile, eine ggf. im Nachtzeitraum alternative Unterbringung der Car-Sharing-Fahrzeuge oder abschirmende Maßnahmen an den betroffenen Fenstern von schutzwürdigen Aufenthaltsräumen etc. Der Bebauungsplan lässt zugunsten einer Einhausung eine Ausnahme zur Überschreitung der festgesetzten Baugrenze an der straßenzugewandten Fassade um ein Maß von höchstens 2,50 m zu. Voraussetzung ist, dass im Bauantragsverfahren bauherrenseitig der Nachweis erfolgt, dass keine alternative Schallschutzmaßnahme umsetzbar ist. Die Gestaltung einer Einhausung wäre aufgrund der westlich angrenzend in Aufstellung befindlichen Denkmalbereichssatzung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen. Der städtebauliche Vertrag beinhaltet hierzu Vorgaben.

Verkehrslärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde der Verkehrslärm unter Zugrundelegung der Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen- und Schienenverkehrswege ermittelt. Dabei wurde die Verkehrsführung der planerisch verfolgten Erschließungsvariante 3 des Verkehrskonzeptes berücksichtigt.
Die schallgutachterlichen Berechnungen des auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärms inklusive Straßenverkehr und Schienenverkehr ergeben Lärmpegel, die im Norden entlang des Westfalendamms bis zu 72 dB(A) tags und maximal 65 dB(A) nachts betragen. Diese Lärmpegel bewegen sich oberhalb der Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, ab denen gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in der bauleitplanerischen Abwägung zu betrachten ist. Mit zunehmendem Abstand zum Westfalendamm nehmen die Schallpegel allerdings deutlich ab. So ergeben sich bei freier Schallausbreitung bereits auf Höhe des Thierschweges Werte von gut 63 dB(A) tags und gut 56 dB(A) nachts und weiter südlich Pegel von gut 62 dB(A) tags und gut 55 dB(A) nachts.

Gemäß des in § 50 BImSchG zugrunde gelegten Trennungsprinzips sind Nutzungen grundsätzlich einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen insbesondere auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Ein Abrücken der geplanten Wohnbebauung vom Westfalendamm als dominierender Verkehrslärmquelle mit dem Ziel einer Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags, 45 dB(A) nachts) hätte jedoch zur Folge, dass das Areal nicht für die Schaffung von neuem Wohnraum genutzt werden könnte. Die Schaffung neuen Wohnraums stellt allerdings aufgrund der aktuell bestehenden Wohnungsknappheit aus den in Kapitel 2 genannten Gründen ein vordringliches und übergeordnetes städtebauliches Ziel der Stadt Dortmund dar.

Als aktive Schallschutzmaßnahmen zur Reduzierung des vom Westfalendamm auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärms sind grundsätzlich die Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Plangebiet, der Austausch konventionellen Straßenbelags durch lärmmindernden Asphalt (sogenannter lärmoptimierter Asphalt (LOA)) und die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf dem Westfalendamm in Betracht zu ziehen. Auf dem Westfalendamm ist eine weitere Fahrgeschwindigkeitsreduzierung von dem aktuell vorgeschriebenen Höchsttempo von 50 km/h nicht mit der Funktion als Bundesfernstraße vereinbar. Lärmoptimierter Asphalt entfaltet teilweise erst ab Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h sein volles Potenzial und seine Wirkung wird zeitlich durch die Abnutzung der Fahrbahnoberfläche eingeschränkt. Zudem wäre aufgrund der seitlichen Lärmeinwirkung auf das Plangebiet ein Abschnitt des Westfalendamms mit neuem Fahrbahnbelag zu versehen, der nach Westen und Osten deutlich über das Plangebiet hinausragt. Die entsprechenden Baukosten für den Abtrag des konventionellen Belags und den Aufbau des LOA würden z.B. für einen 150 m langen Abschnitt des Westfalendamms bei insgesamt sechs Fahrspuren mindestens 250.000 € betragen. Hinzukämen baustellenbezogene Kosten für die Verkehrssicherung und Sperrung sowie im Vergleich zu konventionellem Asphalt höhere Unterhaltungskosten. Die Errichtung einer ausreichend hohen Lärmschutzwand kommt aus mehreren Gründen nicht als Lösung infrage. Zum einen zeigen die gutachterlichen Schallberechnungen, dass auch die Errichtung eines knapp 100 m langen IV- bis V-geschossigen Gebäuderiegels im Norden des Plangebietes nicht zu einer so weit gehenden Abschirmung des übrigen, sich südlich

anschließenden Plangebietes führt, dass die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete flächendeckend eingehalten werden.
Gleichzeitig wäre eine Lärmschutzwand in diesen Ausmaßen (circa 100 m lang und circa 20 m hoch) mit Baukosten in Höhe von voraussichtlich über 2 Mio. € verbunden.
Die Kosten für den Auftrag von LOA sowie eine Lärmschutzwand wären verglichen mit passiven Schutzmaßnahmen an den geplanten Gebäuden unverhältnismäßig hoch, da bereits aufgrund energetischer Gebäudeanforderungen bei Fenstern und anderen Gebäudeaußenbauteilen im Regelfall hohe Schalldämmmaße erreicht und zunehmend energiesparende Raumlüftungskonzepte verfolgt werden. Zudem würde eine Lärmschutzwand in diesen Ausmaßen eine am Westfalendamm als „Verkehrsschlagader“ des Ruhrgebietes mit seiner das Stadtbild prägenden Adressierung gegenüber dem öffentlichen Straßenraum nicht erwünschte städtebauliche Wirkung entfalten.
„Klassischer“ aktiver Schallschutz wird daher für das Plangebiet nicht verfolgt, so dass die Vorgabe passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Bebauungsplan zu erfolgen hat.

Das dem aufzustellenden Bebauungsplan zugrunde liegende Nutzungs- und Bebauungskonzept sieht hingegen eine Zonierung vor, die dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG teilweise Rechnung trägt. Der nördlichste und von Lärmpegeln jenseits der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung beeinflusste Bereich entlang des Westfalendamms wird nicht als Wohngebiet, sondern als Sondergebiet „Büro / Verwaltung“ (BV) festgesetzt. Hier ist ein IV- bis V-geschossiger geschlossener Riegelbau vorgesehen, in dem neben den zweckbestimmenden Büro- und Verwaltungsgebäuden auch Hotels, Gastronomie und weitere Dienstleistungen zulässig sind. Wohnungen sind lediglich in einem separat ausgewiesenen Bereich, der einem deutlich untergeordneten Anteil von ca. 10% der gesamten überbaubaren Grundstücksfläche des Sondergebietes entspricht, zulässig. Dieses Teilgebiet ist auf der vom Westfalendamm abgewandten und abgeschirmten Südseite des Gebäudes in einem Bereich, der zusätzlich von Westen durch den nach Süden abknickenden Gebäudeteil abgeschirmt ist, ausgewiesen. Hier werden gemäß der schalltechnischen Untersuchung die Orientierungswerte für Mischgebiete nach DIN 18005 tagsüber eingehalten und nachts jedoch nur um bis zu etwa 2dB(A) überschritten, so dass auf dieser Gebäudeseite gesunde Wohnverhältnisse angenommen werden können. Daher wird hier eine Wohnnutzung in dem festgesetzten Sondergebiet zu einem entsprechend deutlich reduzierten Anteil zugelassen, so dass das Sondergebiet weiterhin der im Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund angelegten städtebaulichen Ordnung und dem hier dargestellten Sondergebiet BV entspricht.
Aufgrund der auch hier und im übrigen Plangebiet vorliegenden Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete werden im Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen in allen Baugebieten festgesetzt.

Im Sondergebiet dürfen Räume des Wohnens, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmt oder geeignet sind, nur auf der der B1 (Westfalendamm) abgewandten Seite liegen. Für alle Baugebiete gilt, dass sofern die im Bebauungsplan festgesetzten Innenschallpegel nicht schon durch Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden können, schallschützende Außenbauteile entsprechend der VDI-Richtlinie 2719 zu verwenden sind. Ergänzend sind in allen Baugebieten die Fenster von Schlafräumen mit Beurteilungspegeln oberhalb von 45 dB(A) nachts sowie von schützenswerten Aufenthaltsräumen mit Beurteilungspegeln oberhalb von 60 dB(A) tags mit Lüftungseinrichtungen zu versehen.

Zum Schutz der Außenwohnbereiche bzw. Freisitze vor Verkehrslärm sind in allen Baugebieten bei Beurteilungspegeln oberhalb von 60 dB(A) tags Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Verglasungen, absorbierende Balkondecken oder ähnliches umzusetzen, so dass der Beurteilungspegel hier auf einen Wert von bis zu 60 dB(A) reduziert werden kann.
Dies entspricht dem Orientierungswert der DIN 18005 und auch dem Immissionsrichtwert der TA-Lärm für Mischgebiete und somit einem Beurteilungspegel, bei dem noch regelmäßig gewohnt werden kann.

Für das Plangebiet wurden verschiedene Szenarien für die Umsetzung des Bebauungskonzeptes berechnet, ein Szenario mit vollständiger Bebauung, d.h. auch inklusive des geplanten Riegelgebäudes entlang des Westfalendamms, und weitere Szenarien mit sowohl vollständiger als auch jeweils einzelner Errichtung der Wohngebäude ohne den abschirmenden Riegel.
Als Ergebnis dieser Berechnungen konnte, festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung einer abschirmenden Bebauung entlang der B 1 sowie der späteren Gebäudeabschirmung durch die geplanten Wohngebäude davon auszugehen ist, dass die Überschreitungen der Orientierungswerte in weiten Teilen des Plangebiets reduziert werden und in den rückwärtigen Bereichen teilweise eine Einhaltung der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete erreicht werden kann.

Ohne die Bebauung im Sondergebiet ergeben sich an den Nordfassaden der geplanten Häuser 1 bis 3 (drei Baufelder im WA1 entlang der Grenze zum SO) maximale Beurteilungspegel von 68 dB(A) tags sowie 61 dB(A) nachts. Die Schwellenwerte zu einer möglichen Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden somit nahezu überall unterschritten. Nur in einem sehr untergeordneten nördlichen Teilbereich wird an zwei der nördlichsten Wohngebäude der Schwellenwert von 60 dB(A) nachts überschritten. Bei vollständiger Wohnbebauung ergeben sich in den zentralen Bereichen zwischen den Wohngebäuden vergleichbare Werte wie bei der Variante mit kompletter Bebauung inklusive Büroriegel im Norden. Bei Berücksichtigung nur einzelner Häuser im WA ergeben sich vergleichbare Ergebnisse wie bei der Berechnung mit freier Schallausbreitung.
Damit liegen bei freier Schallausbreitung des vom Westfalendamm ausgehenden Verkehrslärms an den nördlichsten drei Baufeldern der Allgemeinen Wohngebiete Lärmpegel vor, die nicht nur die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete, sondern auch für Mischgebiete deutlich überschreiten. Die Errichtung des Gebäuderiegels im Sondergebiet würde eine deutliche Lärmminderung von 4 bis etwa 11 dB(A) an diesen Gebäuden bewirken. Daher sollte eine Errichtung dieses Gebäudes möglichst frühzeitig erfolgen. Da die Nachfrage nach Büroflächen aber starken konjunkturellen Schwankungen unterliegt, wird auch unter Berücksichtigung des hohen akuten Wohnraumbedarfs von der Vorgabe einer diesbezüglichen zwingenden zeitlichen Bebauungsreihenfolge im Bebauungsplan im Rahmen einer aufschiebend bedingten Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB abgesehen. Einer möglichen Übergangszeit ohne abschirmende Riegelbebauung soll dadurch entsprochen werden, dass für die von Lärmpegeln oberhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 im Tagzeitraum für Mischgebiete von 60 dB(A) sowie im sensibleren Nachtzeitraum für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) betroffenen Fassaden über den reinen Innenschallpegelnachweis hinausgehende passive Schallschutzmaßnahmen in Form von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen festgesetzt werden. Hierdurch kann eine natürliche Belüftung gewährleistet werden, ohne Fenster öffnen zu müssen. Alle drei Gebäude weisen an ihren Südseiten Lärmpegel auf, die die Orientierungswerte für Mischgebiete einhalten.

Unter diesen Voraussetzungen und unter Berücksichtigung des vorrangigen Ziels der Wohnbauflächenmobilisierung werden die berechneten Lärmpegel trotz der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 noch als zumutbar gewertet.

Für die sich weiter südlich anschließenden Baufelder gilt, dass bei vollständiger Errichtung der Wohnbebauung hier ohne abschirmenden Gebäuderiegel im Sondergebiet die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete zwar überschritten werden, allerdings die nächst höheren Orientierungswerte für Mischgebiete als Baugebietskategorie mit hohem Wohnanteil tagsüber nur in wenigen Bereichen (Nordfassaden der nördlicheren Baufelder) geringfügig überschritten (maximal 1,6 dB(A) tags), aber zumeist sicher eingehalten werden. Nachts werden - unter Ausnahme der Nordfassaden der nördlicheren Baufelder 4 und 7 (im obersten Geschoss Beurteilungspegel bis zu 54,5 dB(A)) die Orientierungswerte für Mischgebiete nur bis zu 3,6 dB(A) überschritten. Zudem wurde eine Untersuchung mit einzelner Betrachtung der Wohngebäude ohne Riegelbebauung durchgeführt. Hierbei ergeben sich vergleichbare Ergebnisse zur Berechnung der freien Schallausbreitung, allerdings können an den Südfassaden aufgrund der Selbstabschirmung der Gebäude die Beurteilungspegel für Mischgebiete sicher eingehalten werden. Um Zwänge bzgl. der zeitlichen Abfolge der Errichtung der einzelnen Gebäude, die die Baukosten bei den beengten Grundstücksverhältnissen sehr erhöhen und baulogistische Abläufe auf der lediglich von zwei Seiten anfahrbaren Fläche erschweren oder gar behindern können, zu vermeiden, wird im Bebauungsplan auf eine Regelung der Bebauungsreihenfolge verzichtet. Anstelle dessen wird für alle geplanten Gebäude der passive Lärmschutz so festgesetzt, wie er bei freier Schallausbreitung vorzugeben wäre. Der Bebauungsplan setzt aber auch fest, dass Ausnahmen bei Vorlage eines schalltechnischen Nachweises im Bauantragsverfahren möglich sind, sofern z.B. durch abschirmende Wirkung im zeitlichen Zusammenhang realisierter oder bereits gebauter Gebäude die maßgeblichen Pegelwerte eingehalten werden können. So könnte eine solche Ausnahme z.B. mit der Auflage einer Innutzungnahme erst nach Errichtung des Rohbaus eines vorgelagerten und abschirmenden Gebäudes verbunden werden.
Aufgrund dessen sind ergänzend zum festgesetzten Nachweis der nutzungsabhängigen maßgeblichen Innenraumpegel die Fenster folgender Räume mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen zu versehen:

- im WA1 und WA2: Schlafräume an allen Gebäudeseiten sowie weitere schutzwürdige Aufenthaltsräume nach DIN 4109 an den Nord-, Ost- und Westseiten der Gebäude.
- im SO: Schlafräume an allen Gebäudeseiten (Südseite) sowie weitere schutzwürdige Aufenthaltsräume nach DIN 4109 (d.h. insbesondere Büroräume) an den Nord-, Ost- und Westseiten der Gebäude

Aufgrund der heute vorhandenen aus energetischen Gesichtspunkten notwendigen Luftdichtheit der Fenster, ist bei geschlossenen Fenstern kein ausreichender Luftaustausch mehr gegeben. Um trotzdem eine ausreichende Lüftung zu ermöglichen, sind schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.
Für alle Freisitze sind passive Schutzmaßnahmen nachzuweisen, die die Einhaltung von Mischgebietsorientierungswerten im Bereich dieser Aufenthaltsflächen sicherstellen.

In der Gesamtbetrachtung kann festgehalten werden, dass für das Plangebiet und die geplante Wohnbebauung Straßenverkehrslärmpegel zu erwarten sind, die in den nördlichen Teilbereichen zwar ohne den geplanten Riegelbau am Westfalendamm durchaus sehr hoch sind, letztlich aber vielerorts innenstadttypischen und von Hauptverkehrsstraßen beeinflussten

Wohnlagen entsprechen. Das festgesetzte Lärmschutzkonzept des Bebauungsplanes sowie die sich nach Süden fortentwickelnde und sich in dem planerisch angelegten vollständigen Bebauungskonzept gegenseitig abschirmende Bebauung stellen gesunde Wohnverhältnisse sicher.
Unter dieser Voraussetzung der festgesetzten deutlich über den Einsatz reiner schallgedämmter Fenster hinausgehender passiver Schallschutzmaßnahmen kann auch die lediglich an wenigen untergeordneten Teilflächen an den zwei nördlichsten Gebäuden berechnete Überschreitung des nächtlichen Pegelwerts von 60 dB(A) als noch zumutbar gewertet werden. Die Überschreitungen des nächtlichen Schwellenwerts von 60 dB(A), ab dem das Vorliegen gesundheitsgefährdender Pegel zu erwägen ist, sind auf wenige Teilbereiche der Nordfassade und hier auch nur einzelne Geschosse begrenzt. Die Überschreitungen sind auf knapp 1 dB(A) begrenzt und damit kaum vom menschlichen Gehör wahrnehmbar. Daher wäre ein weiteres Abrücken der Wohnbebauung in diesem Bereich auch vor dem Hintergrund des akut hohen Wohnungsbedarfs und des festgesetzten Schallschutzkonzeptes als unverhältnismäßig zu bewerten. Das Entstehen eines immissionsschutzrechtlichen Missstandes ist durch die Schallschutzfestsetzungen ausgeschlossen. Dem planerischen Bebauungskonzept inklusive Riegelbebauung folgend wird dieser Zustand höchstens für einen Übergangszeitraum bestehen, bis der Büroriegel errichtet ist.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurden auch die durch den aus dem Bebauungsplan hervorgerufenen Zusatzverkehr entstehenden Verkehrslärmauswirkungen in der Umgebung, d.h. der südlichen Gartenstadt sowie entlang der B1 zwischen Lübkestraße und der B 236 ermittelt. Dabei wurden die Erschließungsvarianten 2 und 3 untersucht. Ergebnis ist, dass die im Bebauungsplan angelegten Nutzungen zu Verkehrslärmerhöhungen führen, die überall, d.h. in der südlichen Gartenstadt sowie entlang der B1, deutlich unter 1 dB(A) liegen. Die höchsten Pegelerhöhungen im Fall der Erschließungsvariante 2, bei dem auch ein Teil des Quellverkehrs aus dem Sondergebiet durch die südliche Gartenstadt fahren würde, betragen 0,7 bzw. 0,8 dB(A) im Bereich des „Freiligrathplatzes“. Überwiegend liegen die Pegelerhöhungen sogar nur bei 0,1 bis 0,2 dB(A). Diese auch im Fall der Erschließungsvariante 2 sehr niedrigen Lärmpegelerhöhungen sind als nicht wahrnehmbar durch das menschliche Gehör zu bewerten. Zur Minderung der planbedingten verkehrlichen Auswirkungen wird planerisch, und mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde abgestimmt, die Erschließungsvariante 3 verfolgt, bei der die Pegelerhöhungen in der südlichen Gartenstadt sogar noch etwas niedriger sind und maximal 0,4 dB(A) betragen. Zusätzliche, neue Überschreitungen von Orientierungswerten für Allgemeine Wohngebiete in der südlichen Gartenstadt entstehen durch den planbedingten Mehrverkehr in keiner der beiden Erschließungsvarianten aufgrund der Höhe der Ausgangspegel bereits im Nullfall. Der Gesamtlärmpegel der B1 als regionaler Verkehrsschlagader bestimmt hier die Verkehrslärmsituation, die mitunter auch zusätzlich bedingt durch das Kopfsteinpflaster in einigen Bereichen der südlichen Gartenstadt als hoch zu bewerten ist. So sind z.B. im Bereich der Lübkestraße am Freiligrathplatz oder der Freiligrathstraße Verkehrslärmpegel von tags 64,5 bzw. 67,0 dB(A) und nachts 55,1 bzw. 58,0 dB(A) für den Planfall berechnet worden. Die planbedingten Pegelerhöhungen betragen allerdings auch hier in der weiterzuverfolgenden Erschließungsvariante 3 maximal 0,4 dB(A). Aufgrund der absoluten Geringfügigkeit der zu erwartenden planbedingten Pegelerhöhungen sind diese aber auch vor dem Hintergrund teilweise sehr hoher bestehender Lärmpegel mit deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 noch als zumutbar zu bewerten.

Das Planvorhaben führt zu keiner erheblichen Verschlechterung der Verkehrslärmsituation, die der Umsetzung des städtebaulichen Ziels der Wiedernutzbarmachung der gewerblichen Brachfläche entgegenstehen würde.

Eine besondere Thematik bei der Bewertung der planbedingten Pegelerhöhungen stellt allerdings die B1 bzw. der Westfalendamm dar, da hier im Tag- und Nachtzeitraum bereits ohne Vorhabenverkehr die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind, ab denen das Vorliegen bzw. Entstehen gesundheitsgefährdender Lärmpegel zu erwägen ist und besondere Anforderungen an die bauleitplanerische Abwägung zu stellen sind. In Fällen der erstmaligen oder weiteren Überschreitung dieser besonders hohen und grundrechtsrelevanten Schwellenwerte sind auch Pegelerhöhungen unter 1 dB(A) der Abwägung zuzuführen, ob diese planbedingten Erhöhungen noch zumutbar sind.
Die Pegelerhöhungen an Bestandsgebäuden entlang der B1 mit Überschreitungen der oben genannten Schwellenwerte betragen zum überwiegenden Teil nur 0,1 bis 0,2 dB(A), an wenigen Gebäuden sind auch punktuell Erhöhungen um maximal 0,3 dB(A) berechnet worden. Es zeigt sich ein differenziertes Bild bzgl. der Verteilung der Pegelüberschreitungen auf den Tag- und Nachtzeitraum, in dessen Rahmen einige Gebäude in beiden und andere nur in einem der beiden Beurteilungszeiträume diese Pegelerhöhungen aufweisen. Insgesamt überwiegen Überschreitungen des niedrigeren nächtlichen Schwellenwerts von 60 dB(A). Zu berücksichtigen ist auch, dass an einigen Gebäuden diese minimalen Pegelerhöhungen vor dem Hintergrund bereits deutlich über 70 bzw. 60 dB(A) liegender Lärmpegel im Nullfall zu erwarten sind. Die Bestandsgebäude Frensdorffstraße 1, Westfalendamm 263, 265, 267, 268, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 287, 289 und 291 weisen im Nachtzeitraum Lärmpegel auf, die inklusive einer geringfügigen vorhabenbedingten Steigerung von ausnahmslos maximal 0,1 dB(A) bereits über 65 dB(A), teilweise über 66 dB(A) und im Fall des Gebäudes Westfalendamm 275 sogar 67,3 dB(A) betragen. In diesen Fällen ganz besonders hoher Überschreitungen der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung stellt sich sogar die Frage der absoluten Zumutbarkeit planbedingter Pegelerhöhungen. Die berechneten Pegelerhöhungen betragen allerdings ausnahmslos maximal 0,1 dB(A) und bewegen sich somit am untersten Bereich einer überhaupt berechenbaren Pegelveränderung. Gleichzeitig befinden sich zahlreiche reine Büro- oder Geschäftsgebäude unter diesen Nutzungen, die im Nachtzeitraum nicht relevant sind. Der rechtskräftige Bebauungsplan InO 219 schließt so auch eine Wohnnutzung entlang des Westfalendamms aufgrund der sehr hohen Lärmbelastungen aus. Vor diesem Hintergrund wäre in Verbindung mit der Möglichkeit, gegebenenfalls erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen entschädigen zu können, ein Verzicht auf die Wiedernutzung der zu überplanenden Fläche insbesondere zu Wohnzwecken als nicht verhältnismäßige Einschränkung der Stadtentwicklung anzusehen. Auch wenn die Erschließungsvariante 3 teilweise entlang des Westfalendamms zu geringfügig höheren vorhabenbedingten Verkehrszahlen und Verkehrslärmerhöhungen in diesem besonders lauten Pegelbereich im Vergleich zur Erschließungsvariante 2 führt, stellt sie die Variante mit den geringeren Lärmauswirkungen auf die gerade im Nachtzeitraum im Vergleich zu der am Westfalendamm dominierenden Büronutzung sensiblere und schutzwürdigere Wohnnutzung in der südlichen Gartenstadt dar. Die Erschließungsvariante 3 ist daher auch vor dem Hintergrund dieser Lärmpegelberechnungen als die weiterzuverfolgende Erschließungsvariante zu bewerten, dies insbesondere auch unter Würdigung der Möglichkeit, gegebenenfalls passive Schallschutzmaßnahmen ergreifen zu können (s.u.).

Aktive Schallschutzmaßnahmen wie der Bau einer Lärmschutzwand, eine Fahrgeschwindigkeitsreduzierung oder der Auftrag lärmoptimierten Asphalts als Fahrbahnbelag kommen aus bereits oben dargelegten Gründen nicht infrage. Der sehr teure Auftrag lärmmindernden Asphalts wäre auch vor dem Hintergrund, dass die Pegelerhöhungen in vielen Fällen im Nachtzeitraum Bürogebäude betreffen, auch nicht verhältnismäßig.
Aufgrund dieser besonderen Verkehrslärmbelastung entlang des Westfalendamms, die nicht ursächlich durch den Vorhabenverkehr bedingt, sondern lediglich in geringfügigem Maß erhöht wird, ist für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz anzunehmen:
Damaschkestraße 2, Frensdorffstraße 1, Gabelsberger Straße 1, 2, Karl-Prümer-Straße 1, Lübkestraße 10, Pfarrer-Kneipp-Straße 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, Westfalendamm 263, 265, 267, 268, 270, 270a, 273, 275, 277, 280, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293 und 303.
Dies bedeutet nicht, dass für alle diese Gebäude tatsächlich ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen besteht. Für die genannten Gebäude wäre in einem zweiten Schritt in Abhängigkeit von der jeweils konkreten Nutzung gutachterlich gemäß der 24. BImSchV zu klären, ob die vorhandenen Fenster schutzwürdiger Aufenthaltsräume bereits ausreichenden Schallschutz bieten oder ggf. der Einbau besser isolierender Fenster erforderlich wird.
Für Wohngebäude, bei denen Verkehrslärmpegel jenseits der Schwellenwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) vorliegen, gibt es beim Umweltamt der Stadt Dortmund das sogenannte Lärmschutzfensterprogramm, aus dem passive Schallschutzmaßnahmen unter bestimmten in einem Antrag nachzuweisenden Voraussetzungen gefördert werden.
In dem mit der Vorhabenträgerin abgestimmten städtebaulichen Vertrag wird auf der Grundlage der oben genannten weiterführenden gutachterlichen Ermittlung ein anteiliger Betrag als Einzahlung der Vorhabenträgerin in das Lärmschutzfensterprogramm vereinbart, aus dem passive Schallschutzmaßnahmen gefördert werden können.

Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkungen der Planung auf die lufthygienische Belastungssituation im Umfeld der Planung hat das Büro *Peutz Consult GmbH* eine Luftschadstoffanalyse (Bericht VL 8185-3.4, Datum 22.04.2024) erarbeitet.
In diesem Gutachten wurden Luftschadstoffausbreitungsberechnungen in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM10 und PM2,5) und Stickstoffdioxid (NO2) durchgeführt. Die im Ergebnis der Ausbreitungsberechnungen ermittelten Schadstoffkonzentrationen wurden im Vergleich mit den bestehenden Grenzwerten der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes (39. BImSchV) beurteilt. Als Prognosejahr für die Realisierung der Planung wurde das Jahr 2027 festgelegt.
Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen zum Nullfall 2027 für die untersuchten Luftschadstoffe zeigen, dass die jeweiligen Grenzwerte zum Jahresmittelwert sowie die jeweiligen Grenzwerte für Kurzzeitbelastungen an allen Immissionsorten sowie im gesamten übrigen Untersuchungsgebiet außerhalb von Fahrbahnen deutlich eingehalten werden. Die höchsten Konzentrationen liegen im Verlauf des Westfalendamms (B 1) vor.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Planung zum Bebauungsplan InO 244 „Max-Eyth-Straße“ in Dortmund-Gartenstadt sind aufgrund der hauptsächlichen Nutzung als Wohngebiet vergleichsweise gering.

Größere Auswirkungen auf die Luftschadstoffkonzentrationen im Untersuchungsgebiet resultieren aus Veränderungen des lokalen Windfeldes durch die geplante Bebauung. Im Nullfall befindet sich im Plangebiet nur ein größeres fünfgeschossiges Gebäude.
Durch die Planungen kommt es zu einer Verdichtung des Gebietes mit Wohnbebauung mit bis zu vier Vollgeschossen und einem vier- bis fünfgeschossigen Gebäuderiegel entlang des Westfalendamms.
Insbesondere dieser Gebäuderiegel verändert das lokale Windfeld derart, dass Luftschadstoffe des Westfalendamms in Richtung des Plangebietes „gesaugt“ werden und somit nördlich der Riegelbebauung entlang des Westfalendamms die Luftschadstoffkonzentrationen im Planfall gegenüber dem Nullfall ansteigen. Auf der nördlichen Seite des Westfalendamms ergibt sich hingegen eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation außerhalb von Fahrbahnen.
Eine weitere Erhöhung der Luftschadstoffkonzentrationen zeigt sich im Bereich der Max-Eyth-Straße. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Max-Eyth-Straße. Innerhalb des Plangebietes zeigt sich durch die abschirmende Wirkung der neu geplanten Gebäude, insbesondere gegenüber dem Westfalendamm, eine Minderung der Luftschadstoffkonzentrationen.
Die Grenzwerte zu den jeweiligen Jahresmittelwerten von NO2, PM10 und PM2,5 sowie die Kurzzeitgrenzwerte für NO2 und PM10 werden dennoch auch im Planfall 2027 weiterhin an allen Immissionsorten und im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb von Fahrbahnen eingehalten.

Die Ergebnisse des Planfalls belegen, dass an der Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes alle betrachteten Schadstoffkomponenten unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV liegen und aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken gegen die Umsetzung des Vorhabens bestehen. Es sind keine Schutzmaßnahmen notwendig, die der Bebauungsplan festsetzten muss. Aufgrund der deutlichen Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV durch die relevanten Luftschadstoffe sowohl im Analyse- als auch im Planfall, bestehen keine Bedenken, die Gebäude der Allgemeinen Wohngebiete WA1 und WA2 ohne den abschirmenden nördlichen Riegel im Sondergebiet zu errichten.
Erhebliche planbedingte Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung an der Bestandsbebauung im näheren (und weiteren) Umfeld des Plangebiets sind auch durch die Veränderungen des Windfeldes durch die geplante Riegelbebauung an der B1 nicht zu erwarten. Diese führen zwar zu geringfügigen Erhöhungen der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO2) sowie Feinstaub an Bestandsgebäuden entlang der B1 als Emittenten, jedoch ergeben sich hieraus keine zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen oder wesentlich höhere Wahrscheinlichkeiten derselben. Vor diesem Hintergrund und der in der grundsätzlich städtebaulich in Dortmund verfolgten Entwicklung der B1 als Büromeile sind diese geringfügigen Erhöhungen als zumutbar zu werten.

7.7 Artenschutz

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) hat das Büro *Froelich & Sporbeck* eine vertiefende Artenschutzprüfung (Stufe II) durchgeführt. In diesem Gutachten werden einige Maßnahmen beschrieben, die bei Abbrucharbeiten des Bestandsgebäudes und bei der Rodung des Geländes einzuhalten sind.

Auszug aus der Artenschutzprüfung II (Stand der Information Juli 2021):
„In der vorliegenden Artenschutzprüfung (Stufe II) wird geprüft, ob und bei welchen Arten Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG erfüllt werden.
Das LANUV (2020a) macht Angaben zum Vorkommen von planungsrelevanten Fledermaus- und Vogelarten. Aufgrund der vorhandenen Habitatstrukturen kann ein Vorkommen dieser Artengruppen nicht ausgeschlossen werden.
Im Rahmen der faunistischen Erfassungen wurden potentielle Tages-/ Zwischenquartiere der Zwergfledermaus und des Abendseglers sowie Brutvorkommen nicht planungsrelevanter Vogelarten im Untersuchungsgebiet festgestellt.
Im Rahmen der Rodungsarbeiten sowie des Gebäudeabrisses kann es zur vorhabenbedingten Tötung / Verletzung von Fledermäusen in ihren Tagesverstecken sowie von gehölzbrütenden Vogelarten kommen. Um eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos zu vermeiden, wird eine Bauzeitenregelung und eine ökologische Baubegleitung notwendig. Aus der vertiefenden Artenschutzprüfung geht hervor, dass im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung das abzubrechende Gebäude und die zu fällende, relevante Bäume mit Höhlenpotenzial kurz vor den Abriss-/ Fällarbeiten auf aktuellen Fledermausbesatz (z.B. witterungsbedingt in Quartieren verbliebene Individuen) kontrolliert werden muss. Um baubedingte Verluste von Nestern, Eiern und Jungvögeln zu vermeiden, erfolgt die Baufeldfreimachung und die Beseitigung von Gehölzen ausschließlich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten mitteleuropäischer Brutvogelarten (März bis September).
Mit der Planung werden unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgelöst. Somit stehen dem Vorhaben aus Sicht des gesetzlichen Artenschutzes keine zulassungshemmenden oder zulassungsversagenden Hindernisse entgegen. […]“

Die ökologische Baubegleitung wird in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Es gibt in der Planzeichnung einen Hinweis zur Bauzeitenregelung. Demnach hat die Beseitigung von Gehölzen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten mitteleuropäischer Brutvögel (März bis September) zu erfolgen. Gehölze und Strukturen, die als Brutstandorte geeignet sind, dürfen nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar entfernt werden. Der Gebäudeabriss ist mit einer ökologischen Baubegleitung durch qualifiziertes Personal ganzjährig möglich. Im Fall eines Besatzes darf die Rodung bzw. der Abbruch erst nach Verlassen der Nester erfolgen. Die Untersuchung ist zu dokumentieren und der Unteren Naturschutzbehörde auf Anfrage nachzuweisen.

Des Weiteren enthält der Bebauungsplan einen Hinweis zur Vermeidung von Lichtimmissionen.

7.8 Baumschutz
Die Themen Baumschutz sowie Schutzbedürftigkeit von Einzelbäumen, die Inanspruchnahme von Bestandsbäumen und die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen durch Neupflanzungen werden im Umweltbericht vertiefend behandelt. Dazu heißt es im Umweltbericht (Auszug, Stand der Information 03.05.2024):

„Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden 102 Bäume aufgenommen, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Dortmund fallen (vgl. Bestandsplan im Anhang).

Von diesen Bäumen können 5 Bäume über zeichnerische Punktfestsetzung als Einzelbäume gesichert werden. Darunter fällt zum Beispiel auch das Naturdenkmal (Hängebuche, Baum Nr. 21). Im Bereich der Erhaltungsfestsetzung entlang der östlichen Plangebietsgrenze sind insgesamt 9 Bäume, die gemäß der Freianlagenplanung erhalten werden können (s. Bebauungsplan).

Insgesamt werden durch die Planung voraussichtlich 88 Bäume in Anspruch genommen, die unter den Schutz der Baumschutzsatzung (Stadt Dortmund, 2006) fallen (vgl. Baumtabelle im Anhang). Für diese Bäume sind gem. der Baumschutzsatzung 144 Ersatzpflanzungen erforderlich (vgl. Tab. im Anhang Spalte „Ausgleich bei Fällung“).

Es wurden bereits 12 satzungsgeschützte Bäume mit einem Antrag aus dem Jahre 2016 im Bereich des Flurstücks 1257 gefällt. Für diese Bäume wurde bereits ein Ausgleichsbedarf von insgesamt 27 neu zu pflanzenden Bäumen ermittelt, so dass insgesamt durch die Planung Ersatzpflanzungen von 171 vorgenommen werden müssten.

Teilweise können die Baumverluste innerhalb des Plangebietes ersetzt werden. Durch die Pflanzung von 14 Bäumen innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans sowie durch die Pflanzung von 6 Bäumen auf dem per Nutzungsvereinbarung überlassenen städtischen Grundstück außerhalb des Plangebietes verbleibt ein Defizit von 151 Einzelbäumen. Der Umgang mit den noch ausstehenden auszugleichenden Baumverlusten und ggf. weitere Baumpflanzungen innerhalb des Plangebietes sowie die Festlegung der genauen Pflanzstandorte werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt.“

7.9 Eingriffsregelung

Der Eingriff in die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im Plangebiet durch das Vorhaben wird im Umweltbericht wie folgt bewertet und geregelt.

Auszug aus dem Umweltbericht (Stand der Information 03.05.2024)

„Sind aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, sind diese gem. § 1 a BauGB in Verbindung mit §§ 14 bis 18 BNatSchG und §§ 30 bis 33 LNatSchG hinreichend zu qualifizieren und zu quantifizieren. Die Eingriffsbilanzierung in der Bauleitplanung für die Stadt Dortmund wird nach der Methode „Biotoptypenliste für das Stadtgebiet Dortmund“ (STADT DORTMUND, 2009) vorgenommen (vgl. auch Karte „Biotoptypenplan“ im Anhang des Umweltberichts).

Der Ausgangszustand der Fläche definiert sich über den bestehenden rechtskräftigen Bebauungsplan InO 219 […]. Bei dem rechtskräftigen Bebauungsplan handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan, der keine konkrete Grundflächenzahl (GRZ), Baugrenzen oder sonstige Festsetzungen trifft, die sich auf die Bilanzierung auswirken. Demnach ist von einer maximal zulässigen Versiegelung gem. § 17 BauNVO von 80 % (GRZ 0,8) für Sondergebiete auszugehen. Die aktuell vorhandenen Bäume innerhalb des Geltungsbereichs können nicht mit bilanziert werden, da diese nicht im Bebauungsplan InO 219 festgesetzt wurden.

Für den südlichen Teilbereich wird von Innenbereich i.S.d. § 34 BauGB ausgegangen. Auch hier sind heute schon Versiegelungen zulässig. Nach Auskunft durch die Stadt Dortmund ist hier eine GRZ von 0,4 anzunehmen. Inkl. einer möglichen Überschreitung für Nebenanlagen gem. § 19 Abs. 4 BauNVO um 50 % der GRZ ergeben sich hier potenzielle Versiegelungsraten von 60% für diese Flächen.

Die Bäume in diesem Bereich können in die Bilanz einfließen, insbesondere das Naturdenkmal, da für diesen Bereich keine Festsetzungen durch einen Bebauungsplan erforderlich sind. Für das Naturdenkmal besteht zudem eine rechtliche Sicherung durch die Ausweisung als Denkmal. Dies wird in der nachfolgenden Bilanzierung berücksichtigt.

Im Zielzustand sind die Festsetzungen des Bebauungsplans InO 244 heranzuziehen. Das sind zum einen die Festsetzungen der Grundflächenzahlen in den jeweiligen Teilbereichen, aber auch die Grünfestsetzungen. Zu den Grünfestsetzungen gehören zum einen die Festsetzungen der Einzelbäume und des Naturdenkmals aber auch die Flächen zum Erhalt und zur Anpflanzung an der östlichen Seite. Auch im zentralen Bereich des Kinderspielplatzes ist eine Fläche zur Anpflanzung vorgesehen. Diese Festsetzungen werden ebenfalls in der Bilanz berücksichtigt.
Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung ergibt einen Überschuss von 17.690 Biotopwertpunkten (BWP). […] Mit diesem Plus an Biotopwertpunkten können die Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans ausgeglichen werden.“

7.10 Klima

Im Plangebiet insgesamt können an sonnigen Sommertagen sehr hohe gefühlte Temperaturen erreicht werden. Nach der Klimaanalyse der Stadt Dortmund lässt sich das Klima aufgrund seiner Lage und seiner Bebauungsstruktur als Stadtrandklima beschreiben. Solche Gebiete zeichnen sich durch eine lockere Bebauung und eine relativ gute Durchgrünung aus.

Die aufgelockerte Bauweise mit den Einzelbaukörpern sowie die Durchgrünung mit der zusammenhängenden Freifläche tragen zur Durchlüftung des Quartiers bei und reduzieren so die Aufheizung im Sommer. Dementsprechend wurden zusätzlich Dachbegrünungen sowie die Begrünung der Tiefgarage festgesetzt (s. Kap. 9.10). Ebenerdige Stellplätze als potenzielle Flächenversiegelung werden nahezu vollständig ausgeschlossen. Zur Minderung der Aufheizung von Gebäuden und Außenflächen tragen neben den im Bebauungsplan verbindlich festgesetzten Maßnahmen u.a. folgende weitere Maßnahmen und Gestaltungsgrundsätze bei:

- helle Fassadenanstriche oder die Bepflanzung von Gebäudefassaden (Fassadenbegrünung) zur Minderung der Aufheizung von Gebäuden.
- Baumpflanzungen zur gezielten Verschattung von Außenwohnflächen, versiegelten Flächen sowie Gebäudefassaden.
- Außenwohnbereiche sollten einen möglichst geringen Versiegelungsgrad aufweisen und bepflanzt werden.

Diese Maßnahmen können maßgeblich zur Minderung der Aufheizung der Innenräume so wie der Außenfläche beitragen. Zusätzlich wurde ein Energiekonzept von dem Büro *LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH* erstellt, dessen Ziel es ist, eine nachhaltige Energieversorgung zu sichern. Eine entsprechende Regelung findet sich im städtebaulichen Vertrag.

8. Konzept für die Energieversorgung

Um eine nachhaltige Energieversorgung für das neue Stadtquartier zu erhalten, ist, neben den geplanten Gründächern mit einer Modulfläche von mindestens 40 % der Bruttodachflächen für Solaranlagen und einem zeitgemäßen energetischen Standard der Gebäude, ein Energiekonzept vom Büro *Lindschulte (22.08.2023)* erarbeitet worden. Im Fazit des Energiekonzepts

werden von den untersuchten Varianten für das Wohngebiet drei Energieversorgungskonzepte unter nachhaltigen, wirtschaftlichen und technischen Kriterien, wie beispielsweise reduzierte Treibhausgasemissionen und geringe Lebenszykluskosten am besten bewertet. Die Varianten B (Erdsonden + Sole-/Wasser-Wärmepumpen je Gebäude mit zentralen Wasser-Wasser-Wärmepumpen für die Trinkwasserwärme), C (Erdsondenquartiersfeld + Sole-/Wasser-Wärmepumpen je Gebäude mit zentralen Wasser-Wasser-Wärmepumpen für die Trinkwasserwärme), E (Quartiers-Luft-/Wasserwärmepumpen + zentrale Warmwasser-Wärmepumpe je Gebäude) und F (Luft-Wasser-Wärmepumpen und Warmwasser-Wärmepumpen je Gebäude) werden alle gutachterlich empfohlen und sollen weiterverfolgt werden. Sie berücksichtigen die BEG-40-Anforderung, die eine wesentliche Voraussetzung darstellt, um den Mindeststandard des Klimafreundlichen Neubaus -KFN- einhalten zu können. Die Regelungen zum Energiestandard sowie Art und Verteilung der Energieversorgung werden im städtebaulichen Vertrag getroffen.
Das Gewerbegebiet soll eine autarke Energieversorgung erhalten. Hier ist die Wärmeerzeugung mit einer Wärmepumpenanlage zur Nutzung erneuerbarer Umweltenergie konzipiert. Lüftungsanlagen, welche optional auch eine indirekte Verdunstungskühlung leisten können, sorgen dabei für reduzierte Wärmeverluste. Für die Warmwasserversorgung wird eine dezentrale Wasseraufbereitung empfohlen.

9. Festsetzungen im Bebauungsplan

9.1 Art der baulichen Nutzung

Der nördliche Teil des Plangebietes wird entsprechend der Rahmenplanung B1 und in Anlehnung an den in diesem Bereich derzeit geltenden Bebauungsplan InO 219 - östl. Teil - als Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Büro, Verwaltung“ festgesetzt. Auch der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt hier ein Sondergebiet für Büro und Verwaltung dar. Die festgesetzte Art der baulichen Nutzung entspricht damit dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB, wonach die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind.
Als Sonstiges Sondergebiet sind gem. §11 BauNVO solche Gebiete festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheiden. Das im Bebauungsplan festgesetzte Sonstige Sondergebiet gem. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Büro, Verwaltung“ soll eine für diesen Standort bedarfsgerechte Mischung von Nutzungen aufnehmen.

Die folgenden Nutzungen sollen allgemein zulässig sein:

- Büro- und Verwaltungsgebäude
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- kleine, nichtstörende Handwerksbetriebe
- Geschäftsgebäude unter Ausschluss von Groß- und Einzelhandel
- Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing oder E-Bike-Verleih
- Paketstationen
- Wohnen (In einem separat ausgewiesenen, besonders immissionsgeschützten Bereich, der einem deutlich untergeordneten Anteil von ca. 10% der gesamten überbaubaren Grundstücksfläche des Sondergebietes entspricht.)
- Schank- und Speisewirtschaften können ausnahmsweise zugelassen werden.

Der Westfalendamm stellt sich derzeit bereits als hochwertige Adresse für Büro- und Verwaltungsnutzungen dar und soll in diesem Sinne weiterentwickelt werden. Daher ist hier vor allem die Nutzung „Büro- und Verwaltungsgebäude“ mit ihren Nebennutzungen, wie Kantine oder Schulungs-/ Seminar- und Sitzungsräumen vorzusehen. Ergänzt wird diese Nutzung um die Nutzungsart „Geschäftsgebäude“. Hierbei sind Einrichtungen wie Banken, Sparkassen und Versicherungen zusammengefasst, die charakteristischerweise neben Büroräumen auch Beratungs-, Verkaufs- und Ausstellungsräume aufweisen. Um verkehrsintensive Nutzungen zu vermeiden, die das Sondergebiet über den Westfalendamm nur auf der Richtung Osten führenden Richtungsfahrbahn erreichen und verlassen können, und um mögliche Zielverkehre durch die Gartenstadt zu unterbinden, werden neben Einzelhandelsnutzungen ebenfalls Großhandelsnutzungen ausgeschossen.
Diese Nutzungsmischung stellt gemeinsam mit den anderen Nutzungen der Betriebe des Beherbergungsgewerbes und kleiner nichtstörender Handwerksbetriebe eine Mischung dar, die in sich und mit den äußeren Immissionsbedingungen verträglich ist. Sie unterstützt die städtebauliche Einfügung des Sondergebietes in die umgebende Bebauung entlang des Westfalendamms. Die zulässigen Nutzungsarten der Mobilitätsangebote wie Carsharing oder E-Bike-Verleih sowie Paketstationen erweitern dieses Angebot und bieten den Rahmen für neue innerstädtische Nutzungen. Schank- und Speisewirtschaften können an diesem Standort eine zweckmäßige Ergänzung des Nutzungskanons darstellen. Um eine hochwertige Gastronomie in der angestrebten qualitätvollen Bebauung entlang der prägnanten Achse des Westfalendamms zu gewährleisten, sind diese jedoch in Abhängigkeit vom jeweiligen Nutzungskonzept nur ausnahmsweise zulässig (insbesondere keine Drive-In-Restaurants). Aufgrund des angespannten Dortmunder Wohnungsmarktes soll die Gelegenheit wahrgenommen werden, auch im Sondergebiet noch zusätzliche Wohneinheiten etablieren zu können. Um aber zudem dem o.g. Bedarf an Büro- und Verwaltungsnutzung Rechnung zu tragen, soll sich diese Fläche nur auf ca. 10% der überbaubaren Grundstücksfläche beschränken. Da sich zum Wohnen aufgrund der vom Westfalendamm (B1) ausgehenden Immissionen allein der rückwärtige, den Allgemeinen Wohngebieten zugewandte Bereich des Sonstigen Sondergebiets - und hier besonders der direkt an den nach Süden abknickenden Gebäudeteil angrenzende, der auch von Westen abgeschirmt ist – eignet, soll hier in einem separat ausgewiesenen Bereich, der einem deutlich untergeordneten Anteil von ca. 10% der gesamten überbaubaren Grundstücksfläche des Sondergebietes entspricht, zudem die Nutzung „Wohnen“ zulässig sein.

Ein möglichst großer Teil des Plangebietes soll aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes in Dortmund im Sinne der Wohnraumschaffung genutzt werden. Darum setzt der Bebauungsplan die Bauflächen im größeren, südlichen Teil des Plangebietes als Allgemeine Wohngebiete mit der Bezeichnung WA_1 und WA_2 gem. § 4 BauNVO fest. Alle in § 4 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) genannten allgemein zulässigen Nutzungen, wie Wohngebäude, die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschafen, nicht störende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sollen hier realisierbar sein. Die in § 4 Abs. 3 Nr. 2 bis 5 der BauNVO genannten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Durch diesen Ausschluss der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wird die Qualität der Wohnsituation in diesem Quartier und in seinem Umfeld gestärkt und eine Beeinträchtigung durch zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr vermieden.

Zudem würden die ausgeschlossenen Nutzungen nicht in das kleinteilig strukturierte Wohnquartier des Plangebietes und in die umliegenden Wohnquartiere funktional und gestalterisch integriert werden können. Hiermit wird dem Ziel, qualitativ hochwertigen Wohnraum zu schaffen, Rechnung getragen.

9.2 Maß der baulichen Nutzung, Höhenlage

Im Sonstigen Sondergebiet (SO) wird die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung durch eine Grundflächenzahl (GRZ), eine Geschoßflächenzahl (GFZ) und die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt.
Die Grundflächenzahl (GRZ) wird im SO-Gebiet auf 0,5 festgesetzt. Damit wird der Orientierungswert von 0,8 gem. §17 BauNVO deutlich unterschritten. Dadurch wird mehr Platz für hochwertige, nutzbare Freianlagen geschaffen und das SO-Gebiet erhält einen Freiraumanteil, der dem des südlich angrenzenden Allgemeinen Wohngebietes entspricht. Um dennoch die erforderliche Anzahl an PKW-Stellplätzen, Fahrradabstellboxen, Kellerräumen und technischen Anlagen, z.B. zur Energieversorgung etc. unterbringen zu können, ist unterirdisch eine verhältnismäßig große Fläche für eine Tiefgarage erforderlich. Daher ist zu Gunsten der Anlage der Tiefgarage eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahl durch Nebenanlagen gemäß § 19 Abs.4 BauNVO von bis zu 0,95 zulässig. Die Errichtung einer zweigeschossigen Tiefgarage, für die eine geringere Grundfläche in Anspruch genommen würde, soll vermieden werden, da diese möglicherweise innerhalb der wassergesättigten Bodenzone liegen würde und ein Aufstauen des anstehenden Kluftgrundwassers bewirken würde. Es handelt sich um eine rein unterirdische Überschreitung bei gleichzeitiger hochwertiger Gestaltung und Begrünung des Tiefgaragendaches. Aufgrund der Nähe und des Übergangs zu den Allgemeinen Wohngebieten sowie des Anteils an Wohnen im SO-Gebiet ist eine Ausnutzung der an sich für SO-Gebiete zulässigen Orientierungswerte für Obergrenzen gem. § 17 BauNVO im Hinblick auf die oberirdische bauliche Nutzung nicht gewünscht. Entsprechend der Unterschreitung der GRZ und der zwingend festgesetzten Zahl der Vollgeschosse im SO, wird die Geschossflächenzahl auf 2,2 festgesetzt. Damit unterschreitet diese den Orientierungswert von 2,4 gem. § 17 BauNVO.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA_1 und WA_2 wird das Maß der baulichen Nutzung ebenfalls durch eine Grundflächenzahl (GRZ), eine Geschoßflächenzahl (GFZ), die Höchstzahl der Vollgeschosse sowie die maximale Gebäudehöhe bestimmt.
Die festgesetzte Grundflächenzahl des WA_2 von 0,4 entspricht dem in § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) genannten Orientierungswert für Obergrenzen. Innerhalb des Allgemeinen Wohngebiets WA_1 wird der Orientierungswert der Grundflächenzahl um 0,1 erhöht und auf 0,5 festgesetzt. Damit kann eine größere Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt und im angespannten Dortmunder Wohnungsmarkt der hohen Nachfrage nach Wohnraum begegnet werden. Eine Erhöhung führt weder zu einer nachteiligen Verdichtung im Quartier noch werden die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse eingeschränkt. Eine ausreichende Belüftung und Belichtung werden durch die offene Bauweise weiterhin gewahrt. Die unbebaute innenliegende Fläche wird zudem durch die Spielflächen sowie Begrünung eine hohe Wertigkeit erhalten. Weiterhin gibt es zwei öffentlich zugängliche Grünzüge mit Aufenthaltsqualität innerhalb der Straßenräume der Max-Eyth-Straße sowie der Stadtrat-Cremer-Allee. Bei der Überschreitung des Orientierungswertes durch die GRZ des WA_1 sollte in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt werden, dass die GRZ des angrenzenden Sonstigen Sondergebiets mit 0,5 unter der in § 17 der BauNVO aufgeführten Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung liegt.

Um für die Bewohnerschaft großzügige benutzbare Freiflächen zu erhalten, soll der gesamte ruhende Verkehr in einer Tiefgarage untergebracht werden. Durch den errechneten Stellplatzbedarf wird eine höhere als die in § 19 Abs. 4 Nr. 3 Satz 2 BauNVO als zulässig genannte Überschreitung von 50% erreicht und hier die höchstzulässige GRZ von 0,8 festgesetzt. Dies ist durch die hochwertige Gestaltung und Begrünung des Tiefgaragendaches gerechtfertigt. Dadurch werden große, zusammenhängende Freiflächen mit Spielplätzen und einer hohen Aufenthaltsqualität möglich und das neue Quartier bleibt autofrei.

Vor dem Hintergrund des angespannten Dortmunder Wohnungsmarktes soll an diesem gut integrierten Standort der Zielsetzung der Stadt Dortmund, Baulandpotentiale verstärkt im Geschosswohnungsbau zu entwickeln, Rechnung getragen werden. Die besondere Lagegunst und die angestrebte Hochwertigkeit des Quartiers rechtfertigen eine besondere städtebauliche Dichte, die über die in § 17 BauNVO als Orientierungswert angegebenen Geschoßflächenzahl hinausgeht. Aus diesem Grund setzt der Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen für das WA_1 eine GFZ von 1,7 fest. Im WA_2 wird die in § 17 BauNVO als Orientierungswert angegebene Geschoßflächenzahl von 1,2 eingehalten. Sollte es bei der Umsetzung der sich aus dem städtebaulichen Konzept ergebenden Kubatur infolge einer späteren Parzellierung der Grundstücke zu einer Überschreitung der festgesetzten GFZ im Wohngebiet kommen, wird die Erteilung einer Befreiung als städtebaulich vertretbar angesehen.

Entsprechend dem im Qualifizierungsverfahren entwickelten städtebaulichen Konzept mit der dort geplanten städtebaulichen Dichte ergeben sich sowohl für die Grundflächenzahlen (GRZ) als auch für die Geschossflächenzahlen (GFZ) in den einzelnen Baugebieten unterschiedliche Überschreitungen der Orientierungswerte für Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO. Da es sich um eine städtebauliche Ergänzung eines innerstädtischen Wohngebietes handelt, sind die im Bebauungsplan festgesetzten Überschreitungen der Orientierungswerte für Obergrenzen gemäß §17 BauNVO im Sinne der Innenentwicklung und Nachverdichtung städtebaulich vertretbar. Nachteilige Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind nicht zu erwarten. Diese Überschreitungen werden durch die zweckmäßige Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage und damit der Schaffung von verfügbaren, autofreien Frei- und Spielflächen im Quartier ausgeglichen. Ferner werden die Wohngebäude, bedingt durch die Festsetzung mehrerer abgegrenzter überbaubarer Grundstücksflächen, freistehend, gut belichtet und belüftet errichtet. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu befürchten. Zum Ausgleich für die erhöhte Ausnutzung sind eine großflächige Begrünung der Tiefgaragen, die Begrünung aller Flachdächer der obersten Geschosse sowie Baumpflanzungen in den Baugebieten verpflichtend festgesetzt.

Die Zahl der festgesetzten Vollgeschosse und die festgesetzten Höhen der Gebäude sind, aus dem im Qualifizierungsverfahren entwickelten städtebaulichen Konzept abgeleitet.
Durch die höhere Bebauung im SO-Gebiet mit der Festsetzung von zwingend fünf Vollgeschossen im westlichen Bereich bzw. zwingend vier Vollgeschossen im östlichen Bereich entlang des Westfalendamms wird die dahinterliegende Wohnbebauung vor Immissionen geschützt. Die Bebauung im SO staffelt sich zur Bestandsbebauung im Osten von fünf auf vier Vollgeschosse zu der zwei- bis dreigeschossigen Wohnbebauung im Bestand ab. Insgesamt ist eine Abstaffelung der Geschosse im Plangebiet von Nord nach Süd, mit fünf bzw. vier Vollgeschossen im Sonstigen Sondergebiet sowie vier (WA_1) bzw. drei Vollgeschossen (WA_2) in den Allgemeinen Wohngebieten festgesetzt.

Hiermit fügt sich die südliche Wohnbebauung in die umgebende Geschossigkeit des Bestandes ein. Zusätzlich wurden auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfs in den Wohngebieten WA1 und WA2 unterschiedliche maximale Gebäudehöhen in den jeweiligen Baufeldern festgesetzt. Diese liegen im WA1 zwischen 140,00m und 141,60m üNHN mit jeweils vier Geschossen, im WA2 zwischen 137,90m und 138,50m üNHN mit drei Geschossen. Hierdurch wirken die einzelnen, freistehenden Einzelbaukörper der neuen Wohnbebauung eigenständiger und fügen sich in die Typologie des näheren städtebaulichen Kontextes ein. Insbesondere unter Berücksichtigung der gestalterischen Ansprüche, die sich durch die umgebende historische Gartenstadt ergeben, ist eine maximale Gebäudehöhe festzusetzen, auch um so den Kontext städtebaulich nicht zu überfordern. Die festsetzte maximale Gebäudehöhe lässt unter Annahme realistischer Geschosshöhen bei Ausnutzung der maximalen Anzahl der festgesetzten Vollgeschosse ein zusätzliches Nicht-Vollgeschoss zu. Oberhalb davon sind weitere Nicht-Vollgeschosse durch die festgesetzten Gebäudehöhen ausgeschlossen. Als oberer Bezugspunkt der Festsetzung gilt die Oberkante der Attika des obersten Geschosses – ob Vollgeschoss oder Nicht-Vollgeschoss. Der untere Bezugspunkt der Höhenfestsetzungen ist für alle Gebäude über die Angabe in NHN gegeben. Technische Anlagen können diese Höhen überschreiten. Vor dem Hintergrund, dass sich Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee bereits im Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung und der in Aufstellung befindlichen Gestaltungssatzung für die südliche Gartenstadt befinden, sollen mögliche Beeinträchtigungen in gestalterischer Hinsicht durch diese Anlagen vermieden werden. Daher müssen die Anlagen um das Maß ihrer eigenen Höhe von den Gebäudeaußenwänden zurücktreten. Dabei dürfen die Dachaufbauten im SO-Gebiet auf max. 25% und in den Allgemeinen Wohngebieten auf max. 10% der Dachfläche installiert werden. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind entsprechend des Energiekonzeptes Gebäudeteile für Wärmeversorgung, Solarthermie, Photovoltaik und technische Dachaufbauten, die die Oberkante der Attika (OK Attika) nicht überschreiten.
In den Gärten zu den öffentlichen Verkehrsflächen ist die Oberkante des Geländes über NHN-Höhen festgesetzt (siehe § 3.5 der textlichen Festsetzungen). Hierzu finden sich Erläuterungen im Kapitel 9.11 der Begründung.

9.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen bestimmt. Bei der Festlegung der Baufelder soll die im städtebaulichen Qualifizierungsverfahren entwickelte Kubatur der Gebäude eng gefasst sein, da diese die Kontur des öffentlichen Raums und der Quartiersmitte maßgeblich bestimmen. Die Polygonalität der einzelnen Gebäude soll festgeschrieben werden, da hierdurch die Frei- und Grünflächen aufgeweitet und vielfältige Blickbeziehungen innerhalb des Plangebietes entstehen. Zur Max-Eyth-Straße halten die Baufelder einen einheitlichen Abstand von 3,3 m zur öffentlichen Verkehrsfläche ein. Dies ist ein angemessener Abstand, um an den Fassaden mit Einblickmöglichkeiten vom öffentlichen Raum in Wohnräume Privatsphäre zu gewährleisten. Zur Stadtrat-Cremer-Allee halten die Baufelder aufgrund des dort zu erhaltenen Baumbestandes Abstände von 6,5 m bzw. 11,3 m ein.

In den Allgemeinen Wohngebieten WA_1 und WA_2 ergibt sich durch die eng gefassten Baugrenzen eine der Umgebung entsprechende aufgelockerte Bauweise durch Einzelbaukörper. Auf die Festsetzung einer Bauweise kann hier aufgrund der Einzelbaufelder verzichtet werden. Um sowohl eine nötige Flexibilität in der Fassadenarchitektur als auch ausreichend große und barrierefreie Balkone zu ermöglichen, können die Baugrenzen durch

Balkone um bis zu zwei Meter unter Berücksichtigung der Baumkronen der zu erhaltenden Bäume überschritten werden. Eine entsprechende textliche Festsetzung ist im Bebauungsplan aufgenommen. Der schalltechnischen Untersuchung folgend ist nicht auszuschließen, dass die Unterbringung von Car-Sharing-Stellplätzen als gewerblicher Nutzung in der Tiefgarage des Allgemeinen Wohngebietes zu einer Überschreitung des nach TA Lärm zulässigen Maximalpegels im Nachtzeitraum an den dem Zufahrtstor nächstgelegenen Fenstern von Aufenthaltsräumen führen kann. Grundsätzlich kommen verschiedene Alternativen zur Vermeidung dieser Richtwertüberschreitungen infrage (Verzicht auf Nachtbetrieb oder nächtliche Ein- und Ausfahrt in bzw. aus der Tiefgarage, ggf. Beschränkung der Fahrzeugflotte auf Elektromobile sowie andere organisatorische Maßnahmen inkl. der Unterbringung auf anderen Flächen), deren Umsetzung noch i.R. der Vorhabenkonkretisierung zu prüfen sein wird. Um das Car-Sharing als wichtigen Bestandteil des Mobilitätskonzeptes und Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilitätsgestaltung zu ermöglichen, enthält der Bebauungsplan die Festsetzung, dass zur Errichtung einer schalldämmenden Einhausung die Baugrenze im Bereich der Tiefgaragenzufahrt überschritten werden darf. Gemäß Schallgutachten kann ggf. eine vor die straßenseitige Fassade auskragende Einhausung von bis zu 2,50 m erforderlich werden, um die o.g. Richtwertüberschreitungen zu vermeiden. Die Ausnahme kann gewährt werden, sofern alternative Schallschutzmaßnahmen - wie oben exemplarisch benannt - sich als nicht umsetzbar herausstellen. Dies ist im Baugenehmigungsverfahren durch die Bauherren nachzuweisen. In einem Städtebauvertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, alternative Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Einhausung zu prüfen und vorrangig zu ermöglichen. Die Gestaltung einer Einhausung ist mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen.

Im Sondergebiet sind eine geschlossene Bauweise und zwingende Geschossanzahlen festgesetzt, damit dort ein geschlossener Gebäuderiegel entsteht, der eine ausreichende Höhe für die abschirmende Funktion zum Schutz vor Immissionen ausgehend vom Westfalendamm aufweist. Die Länge des Gebäuderiegels wird durch die Baugrenzen hinreichend definiert.
Die Versätze in den Baugrenzen durchbrechen die durch die geschlossene Bauweise mögliche monotone und zugleich massive Gebäudewirkung und formen im Kreuzungsbereich Westfalendamm / Max-Eyth-Straße einen Vorplatz als Entree des Quartiers.
Da das Baufeld des Sonstigen Sondergebiets (SO) im Norden an das städtische Grundstück (Flurstück 1274) grenzt, werden Regelungen zu möglichen Abstandflächen auf dieser Fläche im Rahmen einer Vereinbarung zur Nutzungsüberlassung getroffen.

9.4 Nebenanlagen - Stellplätze, Carports, Garagen und Spielflächen und Einhausungen

Das neue Wohnquartier soll eine besonders hohe Aufenthaltsqualität im halböffentlichen Bereich erhalten. Es soll den Bewohnenden möglichst viele Freiflächen in Wohnungsnähe bieten, die begrünt und bepflanzt sind und in die Spielplätze und Aufenthaltsbereiche integriert sind. Darum schließt der Bebauungsplan durch textliche Festsetzung oberirdische Kfz-Stellplätze, -Garagen und Carports in den Allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA2 aus. Im Sonstigen Sondergebiet (SO) sind oberirdische, offene Kfz-Stellplätze nur auf den Flächen nördlich der Bebauung zulässig. Hierdurch wird der südlich angrenzende Wohnbereich vor Emissionen geschützt. Diese Ausschlüsse bewirken die angestrebte Unterbringung des nahezu gesamten ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen.

Sowohl im Untergeschoss des Keller- / Tiefgaragenbereiches als auch oberirdisch in den Freianlagen werden in den Baugebieten ausreichend viele Fahrradabstellplätze eingerichtet. Um zum öffentlichen Raum einen begrünten Bereich in Analogie zum Ortsbild der südlichen Gartenstadt zu schaffen, sind in den Allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA2 innerhalb der Gärten zu öffentlichen Verkehrsflächen (die Bereiche von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zur straßenzugewandten Gebäudeseite und zwischen den Gebäuden von der öffentlichen Verkehrsfläche bis zur seitlichen Verlängerung der nächstgelegenen straßenzugewandten Gebäudeseite) entlang der Max-Eyth-Straße sowie der Stadtrat-Cremer-Allee Nebenanlagen im Sinne der § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB und § 14 BauNVO, wie beispielsweise Gartenhäuser, große Fahrradabstellmöglichkeiten oder Flächen für Müllbehälterabstellflächen ausgeschlossen. Die notwendigen Terrassenflächen und einzelne Fahrradabstellplätze sind hier zulässig, ebenso sind die der Ver- und Entsorgung des Gebiets mit Elektrizität (beispielsweise Trafostation), Wärme, Gas und Trink- und Löschwasser dienenden Nebenanlagen von dem Ausschluss ausgenommen. Außerhalb von Gebäuden sind überdachte oder eingehauste Müllbehälter nur innerhalb der als GMü gekennzeichneten Gemeinschaftsaufstellfläche zulässig. Die Fläche mit der Kennzeichnung GMü ist den Gebieten WA1, WA2 und SO zugeordnet. Auf der straßenabgewandten Seite sind neben Fahrradstellplätzen und –anlagen, Spielflächen, Terrassen und Nebenanlagen, die eine Kubikmeterzahl von 30 m³ nicht überschreiten, zulässig.
Hiermit soll der besonderen Bedeutung der zum öffentlichen Raum gerichteten privaten Grünflächen und ihrer Wirkung zum öffentlichen Straßenraum entsprechend den Vorgärten der umgebenden Gartenstadt Rechnung getragen werden. Zudem wird die Gestalt im Gebietsinnenbereich bewahrt.

9.5 Führung von Ver- und Entsorgungsleitungen

Alle Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Leitungen der Kommunikation sind unterirdisch bzw. innerhalb von Gebäuden, z.B. Tiefgaragen, zu führen. Eine oberirdische Führung solcher Leitungen würde vor dem Hintergrund, dass sich Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee bereits im Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung und der in Aufstellung befindlichen Gestaltungssatzung für die südliche Gartenstadt befinden, dem Anspruch an eine qualitätvolle Gestaltung des Quartiers widersprechen. Durch eine entsprechende textliche Festsetzung im Bebauungsplan wird die angestrebt hohe Gestaltqualität gesichert.

9.6 Erschließung

<u>Ein- und Ausfahrten zur öffentlichen Verkehrsfläche</u>

Gemäß dem aus dem Verkehrsgutachten entwickelten Erschließungskonzept wird das Plangebiet über zwei Hauptzufahrten von der Max-Eyth-Straße in zwei getrennte Tiefgaragen, eine für das Sondergebiet und eine für die Wohngebiete, erschlossen. Bei der Anordnung der Tiefgaragenzufahrten sind verkehrliche und gestalterische Belange zu beachten. Die Tiefgaragenzufahrt des Sondergebietes hat die möglichen Rückstaulängen, die sich im Kreuzungsbereich Westfalendamm / Max-Eyth-Straße ergeben, zu berücksichtigen. Die Zufahrt ist daher, möglichst weit vom Kreuzungsbereich entfernt, im Bereich des südlichsten Gebäudeteils des Sondergebietes angeordnet. Um das durch die angestrebte hochwertige Fassadengestaltung der Bebauung im Plangebiet geschaffene attraktive Straßenbild entlang der Max-Eyth-Straße nicht zu unterbrechen und visuelle Beeinträchtigungen zu vermeiden, soll die Zufahrt zur Tiefgarage der Wohngebiete möglichst im Norden des Allgemeinen Wohngebietes angelegt werden.

Somit ist die Zufahrt im Bereich des nordwestlichen Baufeldes des WA_1 vorgesehen. Zur Sicherstellung der Lage der Zufahrtsbereiche werden diese mit der Signatur 6.4 der Planzeichenverordnung als „Einfahrtsbereiche“ und ergänzend die weiteren an die öffentlichen Verkehrsfläche grenzenden Bereiche des Plangebietes als „Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt.

Flächen mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Radfahrer

Eine Durchquerung und Öffnung des Quartiers durch bzw. für die Allgemeinheit ist explizit gewünscht, die Nutzung der im zentralen Bereich gelegenen privaten Spielfläche für die Öffentlichkeit soll sichergestellt werden. Dies macht es erforderlich, im Innenbereich der Allgemeinen Wohngebiete WA_1 und WA_2 für die Allgemeinheit ein Gehrecht und ein Fahrrecht für Fahrräder festzusetzen. Die Fläche ist mit der Signatur 15.5 der Planzeichenverordnung und dem Buchstaben „A“ gekennzeichnet. Die Belastungsfläche darf nicht bebaut oder mit Bäumen bepflanzt werden.

9.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind aufgrund des insbesondere vom Westfalendamm sowie der Max-Eyth-Straße und der Stadtrat-Cremer-Allee einwirkenden Verkehrslärms - wie in Kapitel 7.5 „Immissionsschutz“ erläutert - Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Im Sondergebiet dürfen Räume des Wohnens, die zum nicht vorübergehenden Aufenthalt von Personen bestimmt oder geeignet sind, nur auf der der B1 (Westfalendamm) abgewandten Seite liegen. Für alle Baugebiete gilt, dass sofern die in der nachfolgenden Liste aufgeführten maßgeblichen Innenschallpegel nicht schon durch Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung eingehalten werden können, schallschützende Außenbauteile entsprechend der VDI-Richtlinie 2719 zu verwenden sind.

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

Zudem sind die Fenster folgender Räume mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen zu versehen:

- im WA1 und WA2: Schlafräume an allen Gebäudeseiten sowie weitere schutzwürdige Aufenthaltsräume nach DIN 4109 an den Nord-, Ost- und Westseiten der Gebäude.
- im SO: Schlafräume an allen Gebäudeseiten sowie weitere schutzwürdige Aufenthaltsräume nach DIN 4109 an den Nord-, Ost- und Westseiten der Gebäude.

Die folgenden Außenwohnbereiche sind mit Lärmschutzmaßnahmen wie Verglasungen oder absorbierenden Balkondecken zu versehen, die den Beurteilungspegel tags auf ≤ 60 dB(A) - gemessen in 2,0m Höhe in der Mitte des befestigten Teils des Außenwohnbereichs - reduzieren:

- im gesamten Geltungsbereich an der Nord-, Ost- und Westseiten der Gebäude
- an den zwei an der Stadtrat-Cremer-Allee gelegenen Baufeldern zusätzlich an der Südseite der Gebäude

Dies entspricht dem Orientierungswert der DIN 18005 und auch dem Immissionsrichtwert der TA-Lärm für Mischgebiete und somit einem Beurteilungspegel, bei dem noch regelmäßig gewohnt werden kann.
Der Bebauungsplan setzt auch fest, dass Ausnahmen bei Vorlage eines schalltechnischen Nachweises im Bauantragsverfahren möglich sind, sofern z. B. durch abschirmende Wirkung im zeitlichen Zusammenhang realisierter oder bereits gebauter Gebäude die maßgeblichen Pegelwerte eingehalten werden können.

9.9 Nutzung solarer Strahlungsenergie

Um eine nachhaltige Energieversorgung für das neue Stadtquartier zu erhalten, sind im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans auf den Dächern der Gebäude Solaranlagen zu installieren. Dabei beträgt die Modulfläche mindestens 40 % der Bruttodachflächen der Gebäude.
Der Rat der Stadt Dortmund hat 2021 das Handlungsprogramm Klima / Luft 2030 beschlossen. Das Handlungsprogramm beschreibt das Arbeitspensum, um bis 2050 klimaneutral zu werden.
Der Rat hat darüber hinaus beschlossen, dass Dortmund schon bis 2035 klimaneutral sein soll. Um dieses Klimaschutzziel zu erreichen, muss in Zukunft u. a. deutlich mehr regenerativer Strom und regenerative Wärme erzeugt werden. Dazu eignen sich insbesondere die Dächer von Gebäuden, die neu errichtet werden. Die Installation von Photovoltaik kann hier direkt mitgeplant und integriert werden. Aufgrund der garantierten Einspeisevergütung für Strom und anderen Fördermöglichkeiten ist dies für alle Bauenden zumutbar bzw. verhältnismäßig. Flachdächer mit einer Neigung von 0 - 15 Grad müssen deshalb mit Solaranlagen ausgerüstet werden, deren Größe mind. 40 % der Bruttodachfläche entsprechen. Die Module sind bei Flachdächern so anzuordnen, dass gleichzeitig eine Dachbegrünung möglich ist. Die Prozentanteile sind so bemessen, dass bei Flachdächern ausreichend Platz z. B. für seitliche Sicherheitsabstände und Wartungswege zwischen den Modulreihen bleibt.

9.10 Grünordnerische Festsetzungen

Mit folgenden Grünfestsetzungen sollen vor allem vorhandene Grünstrukturen erhalten, gesichert und durch neue ergänzt werden. Sie tragen zu einer sinnvollen Durchgrünung des neuen Wohnquartiers bei und erfüllen in Ansätzen auch ökologische Funktionen.

<u>Erhalt und Erweiterung der Grünkulisse im Osten</u>

Um einen schonenden Übergang zwischen dem östlich an das Bebauungsplangebiet grenzenden Wohngebiet (Rolevinckstraße) zu bewahren, ist der Erhalt der östlichen Grünstrukturen einschließlich der vorhandenen Böschung notwendig. Sind aufgrund notwendiger Angleichungen der Geländehöhen nicht alle Gehölze zu erhalten, sind diese zu ersetzen, um so eine möglichst dichte Gehölzkulisse zu schaffen.

Begrünung der nicht überbauten Grundstücksflächen

Der Bebauungsplan setzt zur Begrünung des Quartiers und zum Schutz des Bodens fest, dass die nicht versiegelten Flächen mit Rasen, Sträuchern und Büschen gärtnerisch zu gestalten sind. Dies erstreckt sich über das gesamte Plangebiet mit Ausnahme von notwendigen Wegen und Terrassen an den Gebäuden. Um die flächige Begrünung zu ermöglichen, wird eine Tiefgaragendachbegrünung festgesetzt. Sie ist intensiv zu begrünen, um diese als Freiraum mit Aufenthaltsqualität und mit ökologischem Wert im Sinne der Klimaanpassung nutzbar zu machen.
Auf den Baugrundstücken des Geltungsbereichs sind insgesamt 14 mittelkronige Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, jeweils gemessen in 1,0 m Höhe, zu pflanzen. Diese werden mit einer Quotierung auf die Baugebiete aufgeteilt, um durch die gleichmäßige Verteilung qualitativ hochwertige Grünanlagen im gesamten Vorhabengebiet zu realisieren. Für ein einheitliches Erscheinungsbild wird hier auf die Verwendung von Arten der Pflanzliste verwiesen.
In der Quartiersmitte ist eine große Freifläche geplant, die sich um die ortbildprägenden Hängebuchen gruppiert. Dort sind ebenfalls Kinderspielflächen geplant, die durch Bepflanzungen gestaltet werden sollen.

Erhalt von ortsbildprägenden Bäumen

Die als Naturdenkmal OV174 eingestufte Hängebuche (Baumliste Nr. 21 Fagus sylvatica „Pendula“), genau wie die als ortsbildprägend eingeschätzte Hängebuche (Baumliste Nr. 44 Fagus sylvatica „Pendula“), die als ortsbildprägend eingestuften Blutbuchen am südlichen Rand des Plangebietes (Baumliste Nr. 93 und 94 Fagus sylvatica) sowie die Stechpalme (Baumliste Nr. 25 Ilex aquifolium) neben der nördlichen Hängebuche werden durch den Bebauungsplan als zu erhaltende Bäume festgesetzt und somit gesichert.
Die beiden Hängebuchen und insbesondere deren Wurzelraum, sind durch eine Einfriedung, die aus Gestaltungsgründen in Verbindung mit einer Anpflanzung auszuführen ist, vor dem Betreten zu schützen. Die Buchen reagieren sehr empfindlich auf Bodenverdichtungen und -veränderungen, so dass der Bereich unterhalb der Bäume frei von Störeinflüssen zu halten ist und daher nicht als Spiel- oder Aufenthaltsort geeignet ist.

Dachbegrünung

Auf den Flachdächern der Gebäude ist eine Dachbegrünung vorgesehen. Die Teilverdunstung auf den dachbegrünten Flächen bewirkt Kühlungseffekte der Umgebungsluft im Sommer, was sich im bebauten Umfeld positiv auf das Mikroklima auswirken kann. Ebenso reduzieren Gründächer die Wärmeabstrahlung im Sommer, was die Aufheizung in bebauten und versiegelten Bereichen wirksam minimiert. In heißen, wie auch in kühlen Jahreszeiten leisten Gründächer einen zusätzlichen Dämmeffekt, was sich kostenreduzierend auf Energieaufwendungen zum Heizen oder Kühlen auswirkt. Mit Gründächern kann in Teilen den Aspekten der Klimaanpassung Rechnung getragen werden.
Gründächer leisten gleichzeitig einen Beitrag zur Rückhaltung bzw. Abflussverlangsamung des anfallenden Niederschlagswassers, was der Entlastung des Kanalnetzes zugutekommt. Die Wirksamkeit hinsichtlich der Rückhaltung wird durch die mindestens einzuhaltende Substrathöhe und den festgelegten Mindest-Abflussbeiwert C definiert.
Gründächer ermöglichen die Pflanzung von Blühstauden. Damit steigern sie das Nahrungsangebot für Insekten- und Vogelarten und können somit ansatzweise den funktionalen Verlust an Freiraum minimieren.

Mit der Umsetzung einer Dachbegrünung entstehen zusätzliche Kosten für ggf. eine angepasste Statik sowie für den Begrünungsaufbau. Ebenso entstehen Kosten für gründachspezifische Pflegemaßnahmen. Eine fachgerecht realisierte extensive Dachbegrünung verursacht allerdings geringe Pflegeaufwendungen. Dem gegenüber rechtfertigt Dachbegrünung gemäß der Entwässerungssatzung der Stadt Dortmund eine Halbierung der Abwassergebühr. Kostenreduzierend sind ebenso die Aspekte des Bautenschutzes (Schutzfunktion für den Dachaufbau und Langlebigkeit der Dachabdeckung) zu bewerten.
Anlagen zur Solarenergie und Dachbegrünung lassen sich kombinieren. Soweit die Photovoltaik/Solarthermie-Anlage aufgeständert wird, ist eine flächige, extensive Dachbegrünung technisch möglich und brandschutzbezogen begrüßenswert. Zudem wirkt sich der lokale Kühleffekt der Bepflanzung positiv auf die Produktivität der Photovoltaik-Anlage aus.
Die Flachdachflächen sind mit Ausnahme der Vorrichtungen für die technische Gebäudeausstattung, Wartungswegen und Dachterrassen flächig zu begrünen.

Baumersatz

Für den vorhandenen Baumbestand gelten die Bestimmungen der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Dortmund in der jeweils gültigen Fassung. Die in § 12 der Baumschutzsatzung genannten zu entrichtenden Ausgleichszahlungen sind an die Stadt Dortmund zu leisten. Die voraussichtlich entfallenden Bäume sind in der Planzeichnung dargestellt. Der Umweltbericht enthält weitere Ausführungen dazu.

9.11 Gestalterische Festsetzungen auf Grundlage der Landesbauordnung

Zur Entwicklung und Wahrung der gestalterischen Qualität des Neubaugebiets, insbesondere in Bezug auf den städtebaulichen sowie stadtgestalterischen Kontext und Anspruch der südlichen Gartenstadt, wurden die folgenden Festsetzungen gemäß § 9 Abs.4 in Verbindung mit § 89 BauO NRW getroffen. Die Umsetzung weiterer Gestaltungselemente wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Einfriedungen und Gärten zum öffentlichen Raum

Der Übergangsbereich zwischen der privaten Grundstücksgrenze und dem öffentlichen Raum stellt sich sehr sensibel dar. Um einen möglichen negativen Einfluss von Einfriedungen auf den öffentlichen Raum auszuschließen sowie zur weiteren Begrünung des Plangebietes sind Festsetzungen für Heckenpflanzungen getroffen worden. Um die Gestaltung des öffentlichen Raumes innerhalb der südlichen Dortmunder Gartenstadt fortzuführen, setzt der Bebauungsplan fest, dass Einfriedungen der Gebäude und Grundstücke, die zu öffentlichen Verkehrswegen orientiert sind, nur in Form von lebenden Hecken (innenliegende Zäune sind zulässig) erfolgen dürfen, wobei in Anlehnung an die gestalterische Ausbildung der Einfriedungen im Umfeld der südlichen Gartenstadt ergänzend außenliegende Mauern bis zu einer Höhe von 50 cm zulässig sind. Die vorgegebenen heimischen Gehölze dienen vorwiegend der Strukturierung des Plangebietes und stellen zugleich potenzielle Habitatstrukturen für Heckenbrüter des Siedlungsraumes dar. Sie müssen in Analogie zur Gestaltung in der Umgebung eine Höhe zwischen 0,8 und 1,0 m einhalten. Die Gärten zu öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Allgemeinen Wohngebieten (WA1 und WA2) sind mindestens zu 60% zu begrünen. Eine oberflächige Versiegelung ist bis auf den Anteil der notwendigen Erschließung (Zuwegung zum Eingang, Fahrradstellplätze, Tiefgarageneinfahren) und der Terrassenflächen unzulässig. Das Anlegen von Steingärten (Schotter, Bruchsteine, etc.) ist nicht zulässig. Mit diesen beiden Gestaltungsfestsetzungen soll sichergestellt werden, dass sich die Neubebauung gestalterisch in die Umgebung einfügt.

Müllbehälter

Entsprechend des gestalterischen Anspruchs und um eine visuelle Abwertung des öffentlichen Raumes zu vermeiden, sind die eingehausten Müllbehälter auf der Fläche für Nebenanlagen mit der Zweckbestimmung "Gemeinschaftsaufstellfläche für überdachte und/oder eingehauste Müllbehälter" mit der Kennzeichnung GMÜ durch Rank- und/oder Kletterpflanzen oder durch Heckenpflanzungen dauerhaft einzugrünen.

Dachausbildung

Der Bebauungsplan soll entsprechend des im Qualifizierungsverfahren entwickelten städtebaulichen Konzeptes eine Bebauungsstruktur ermöglichen, die mit zeitgemäßer Architektursprache auf die umliegende Bebauung der südlichen Gartenstadt reagiert. Sie setzt eigene Akzente und weicht mit ihrer Kubatur dabei zwangsläufig von den ursprünglichen kleinen, mit Schrägdächern versehenen, Häusern ab. In Anpassung an den Klimawandel beziehen sich die heutigen Anforderungen an energetisches Bauen beispielsweise auf begrünte Dachflächen, die ökologisch sind, das Aufheizen von Stadtquartieren begrenzen, Regenwasser speichern und zugleich große Flächen für das Aufstellen von Photovoltaikanlagen bereitstellen. Diese Voraussetzungen werden von der im städtebaulichen Qualifizierungsverfahren entwickelten, mit Flachdächern versehenen, Gebäudekubatur erfüllt.
Um dem neuen Quartier zudem ein gemeinschaftliches Erscheinungsbild zu geben, setzt der Bebauungsplan die Dachform „Flachdach“ mit einer max. zulässigen Dachneigung von 10° als einzig zulässige Dachform fest.
Das Flachdach ist mindestens extensiv zu begrünen, um das Aufheizen des Quartiers zu reduzieren und Regenwasser in Teilen zu absorbieren bzw. temporär zu speichern.

Staffelgeschoss

Vor dem Hintergrund, dass sich Max-Eyth-Straße und Stadtrat-Cremer-Allee bereits im Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung und der in Aufstellung befindlichen Gestaltungssatzung für die südliche Gartenstadt befinden, soll dem Anspruch an eine qualitätvolle architektonische Gestaltung der Gebäude Rechnung getragen werden. Es wurde ein detailliertes Konzept zur Gestaltung der Gebäudefassaden erarbeitet, das Rücksprünge der obersten Geschosse an allen Gebäudeseiten vorsieht. Um die Umsetzung dieses für die gestalterische Wirkung des Gebäudes wesentlichen Aspektes sicherzustellen, ist festgesetzt, dass das oberste Geschoss an allen Gebäudeseiten mit seiner Außenwand um mindestens 1,00 m hinter die Außenwand des darunterliegenden Geschosses zurückspringt. Ausgenommen hiervon sind die Bereiche, in denen die Außenwand des darunterliegenden Geschosses bereits um mindestens 1,0 m gegenüber der Baugrenze zurückspringt. Diese Rücksprünge führen zu einer Gliederung der Fassade, auf die sich ein weiteres Zurückspringen im obersten Geschoss gestalterisch negativ auswirken würden.

Werbeanlagen

Werbeanlagen können großen Einfluss auf öffentliche Straßenräume ausüben. Da im Sondergebiet von einer Vielzahl gewerblicher Einrichtungen auszugehen ist, ergibt sich ein städtebaulich begründetes Bedürfnis, Regelungen für diese Anlagen zu treffen. Im Sinne des § 10 Abs. 2 der Landesbauordnung BauO NRW dürfen Werbeanlagen im Sonstigen Sondergebiet (SO) am Westfalendamm weder bauliche Anlagen noch das Straßen- und Ortsbild verunstalten oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden. Eine Verunstaltung liegt auch vor, wenn durch Werbeanlagen die einheitliche Gestaltung und die architektonische Gliederung vorhandener oder neuer baulicher Anlagen gestört wird.

Werbeanlagen haben sich folglich in äußerer Gestaltung und Maßstab in die Architektur des Gebäudes und in das Straßenbild einzufügen. Aus diesen grundsätzlichen Inhalten des § 10 Abs. 2 BauO NRW heraus werden weitere detaillierte Regelungen zu Größe, Ausführung und Gestalt im Bebauungsplan festgesetzt, damit sichergestellt wird, dass sich die Gebäude entlang des Westfalendamms attraktiv präsentieren und die gestalterische Situation insgesamt auf einem hohen Niveau verbleibt.

Geländehöhen in den Gärten zu öffentlichen Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan enthält zudem eine Festsetzung zur Geländehöhe in den Gärten zu öffentlichen Verkehrsflächen, um ein ästhetisches Orts- und Straßenbild im Übergang vom privaten zum öffentlichen Raum zu erzielen. Die Festsetzung gibt vor, dass die Oberkante des Geländes die Höhe der festgesetzten NHN-Höhen einzuhalten hat, dabei sind die jeweiligen Geländehöhen durch Interpolation zwischen den nächstgelegenen festgesetzten NHN-Höhen rechnerisch zu bestimmen. Die festgesetzten Geländehöhen entsprechen denen im angrenzenden Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche und steigen entsprechend der Topographie von Norden nach Süden an. Die Festsetzung soll bewirken, dass sich die Oberkante des geplanten Geländes an das Geländeniveau der angrenzenden Straßen anpasst und keine aus gestalterischen Gründen unerwünschte Höhendifferenz zur öffentlichen Verkehrsfläche entsteht. Das für die Wohnbebauung im Plangebiet erarbeitete Gestaltungskonzept strebt eine hochwertige Fassadengestaltung der Gebäude an und sieht in Analogie zur Bebauung der südlichen Gartenstadt in den zum öffentlichen Straßenraum orientierten Eingangsbereichen Treppenpodeste mit Stufen vor. Die Fußbodenhöhen der Erdgeschosse befinden sich somit weitestgehend nicht auf der Höhe des festgesetzten Geländes. Um von den Wohnungen eine barrierefreie Zugänglichkeit auf die Terrassen zu ermöglichen, liegen die Terrassenflächen gegebenenfalls ober- oder unterhalb der festgesetzten Geländehöhe. Die Stufen und Podeste der Eingangsbereiche dürfen daher ebenso wie die in den Gärten zu den öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehenen Terrassen, von den festgesetzten Geländehöhen abweichen.

Weitere Gestalterische Festsetzungen

Die architektonische Qualität der Gebäudefassaden und weitere gestalterische Elemente der Außenanlagen werden in einem Gestaltungskonzept beschrieben und dargestellt. Dieses Gestaltungskonzept ist Anlage zum städtebaulichen Vertrag.

10. Ver- und Entsorgung des Plangebietes

10.1 Versorgungssysteme

Die Versorgung des Plangebietes ist durch die bereits in der Umgebung vorhandenen Netze für Gas, Wasser, Strom und Kommunikation gesichert. Um die Versorgung des Plangebietes auch zukünftig sicherzustellen, sind die Versorgungsträger rechtzeitig in die weitere Planung einzubinden.

Die Verpflichtung zur Bereitstellung von ausreichendem Löschwasser (96 m^3/h für min. zwei Stunden) für das Plangebiet ist als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

10.2 Grundwasser

Für das Plangebiet wurde eine Betrachtung der Grundwasserstände im Hinblick auf die geplanten Untergeschosse bzw. die Tiefgarage vorgenommen (WESSELING GmbH, BV Gartenstadt Dortmund – Grundwasserstände, Bochum 18.02.2025).

Im Rahmen von Untergrunduntersuchungen konnte nur bei einer Sondierung (RKS 10) Grundwasser ausgelotet werden. Bei dem angetroffenen Wasser handelt es sich wahrscheinlich um Stauwasser auf dem verwitterten Fels der Schicht V. Im Zuge der weiteren Untersuchung wurden 3 Grundwassermessstellen erbohrt. Diese weisen sämtlich keine Wasserführung auf, so dass der anstehende Fels (Mergelstein) als kluftwasserführend angesehen werden kann und der Schluff-Bereich (Löss) lediglich Schichten- und Stauwasser aufweist. Im Rahmen eines Grundwasser-Monitorings von Januar 2022 bis Januar 2023 wurden an den drei Grundwassermessstellen an insgesamt 12 Stichtagen die Ruhewasserstände ermittelt. Der zu Grunde gelegte höchst anzunehmende Bemessungsgrundwasserstand im März 2022 zuzüglich eines Sicherheitsaufschlags von 0,5 m wurde in Beziehung zu den Planungshöhen der Tiefgaragengeschosse gesetzt. Danach liegen die Gründungsebenen bei Errichtung von einer Untergeschoss-/Tiefgaragenebene oberhalb der wassergesättigten Bodenzone. Lediglich bei einem angenommenen zweiten Tiefgaragengeschoss für die gewerblichen Nutzungen des Sondergebietes liegt die Gründungsebene möglicherweise innerhalb der wassergesättigten Zone.

Zur Sicherstellung eines Nicht-Aufstauens von anstehendem Kluftgrundwasser ist bei einer Bauausführung eines zweiten Tiefgaragengeschosses eine umlaufende Drainage zu errichten, so dass das potenziell anstehende Wasser sich nicht aufstaut, sondern mit dem natürlichen Gefälle weiterfließen kann. Eine entsprechende Verpflichtung zur Umsetzung dieser Maßnahme ist Inhalt des städtebaulichen Vertrages.

10.3 Entwässerung und Überflutungsschutz

Das Abwasser des Plangebietes kann z.B. über den bereits im Plangebiet liegenden Mischwasserkanal in den bestehenden Abwasserkanal in der Max-Eyth-Straße abgeführt werden. Für das Niederschlagswasser ist die Einleitung in den Kanal auf 125 l/s bezogen auf das gesamte Plangebiet begrenzt. Eine Anlage mit Teilversickerungsfunktion ist aufgrund der großflächigen Versiegelung durch die Tiefgarage nur in Teilabschnitten und im geringen Maße möglich. Des Weiteren wird die Fläche fast vollständig von hoch anstehendem Felsen (verwittert) unterlagert. Dieser verwitterte Fels ist für eine Versickerung im Allgemeinen als ungeeignet zu betrachten. (vgl. Beurteilung der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes, Wessling GmbH, Bochum, 05.08.2022). Durch das Ingenieurbüro *dk Teamplan GmbH* ist in Abstimmung mit dem Büro *RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten* ein Überflutungs- und Fließwegenachweis erarbeitet worden. Daraus ergeben sich erforderliche Rückhaltemaßnahmen, die im Fall eines Starkregenereignisses das gesamte, auf dem Grundstück anfallende Wasser zurückhalten. Im Überflutungsnachweis wurde aufgrund der großflächigen Tiefgarage mit einem 100-jährigen Regenereignis gemäß DIN 1986-100 gerechnet. Dabei ergab sich eine erforderliche Rückhaltung von 297,3 m³.

Durch den hohen Aufbau auf der Tiefgaragendecke werden großflächige Retentions- und Verdunstungsflächen auf dem Grundstück geschaffen. Der Bebauungsplan setzt zudem eine mindestens extensive Dachbegrünung für alle Gebäude fest. Die festgesetzte Begrünung der Dächer sowie der Tiefgarage reicht aber für die erforderliche Rückhaltung von 297,3 m³ nicht aus, da diese selbst einen Regenwasserabfluss (wenn auch abgemindert) produziert, der

zurückgehalten werden muss (Stadtentwässerung Dortmund, März 2023). Ein entsprechendes Konzept zur Regenrückhaltung liegt vor (s. Fließwegnachweise, Stand der Informationen 21.11.2022 in Kap. 10.3). Die erforderliche Rückhaltung kann im Gelände auf schadlos überflutbaren Flächen in Form von Mulden oder durch Ableitung in einen Stauraum im Erdreich erfolgen (vgl. Überflutungsnachweis, dk Teamplan GmbH 06.12.2022).
Darüber hinaus könnte z.B. ein ausreichend dimensionierter Stauraumkanal im Plangebiet das Niederschlagswasser sammeln und gedrosselt an den öffentlichen Kanal abgeben. Eine genaue Dimensionierung und Verortung von Entwässerungs- und Rückhaltemaßnahmen wird im Baugenehmigungsverfahren geklärt. Rückhaltemaßnahmen sind mindestens in dem zur Einhaltung der Einleitbeschränkung erforderlichen Volumen vorzusehen. Innerhalb des städtebaulichen Vertrages verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einen Überflutungsnachweis und den Nachweis der schadlosen Niederschlagswasserbeseitigung für das eigene Grundstück einzureichen, die jeweils die Einhaltung der Einleitbeschränkung von 125 l/s bezogen auf das gesamte Plangebiet nachweisen.

Zur Bauvorsorge bezüglich des Überflutungsschutzes ist ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, der auf die gem. DIN 1986-100 durchzuführende Überflutungsprüfung verweist sowie Empfehlungen bzgl. der Höhenlage von Gebäudeöffnungen und Schutzmaßnahmen gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanal enthält.

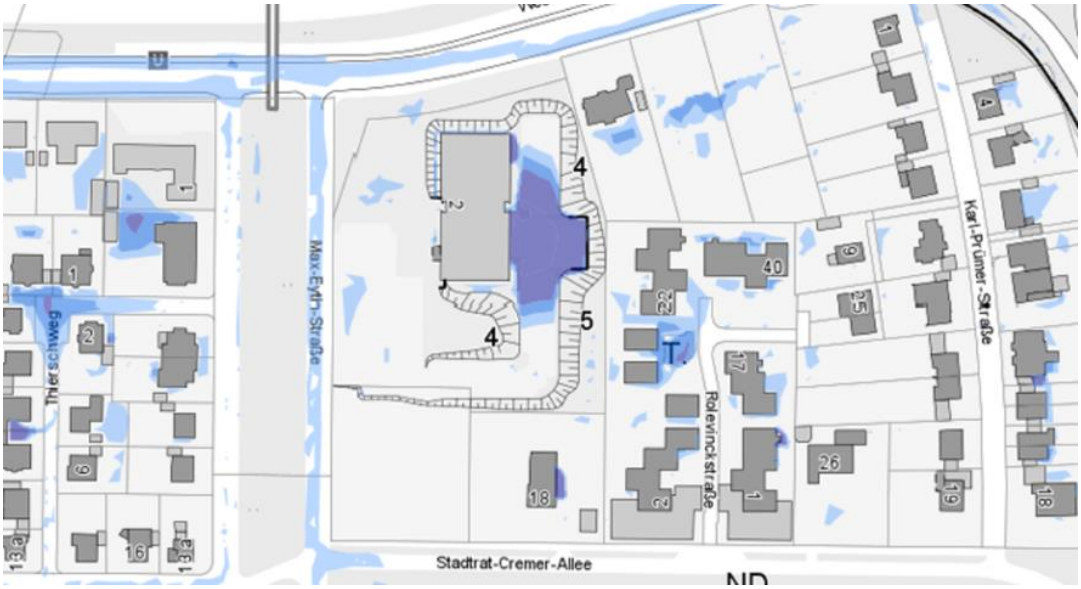


Abb. 11: *Starkregengefahrkarte Dortmund, Stand der Informationen 2019; Stand des Höhenmodells 2012 (Quelle: Stadt Dortmund)*



Abb. 12: *Fließwegnachweise, Stand der Informationen 21.11.2022 (Quelle: dk Teamplan GmbH)*

10.4 Müllentsorgung

Die Belange der Müllentsorgung wurden mit der EDG abgestimmt. Es wird im westlichen Teil, im Übergangsbereich vom Allgemeinen Wohngebiet (WA1) zum Sonstigen Sondergebiet (SO) an der Max-Eyth-Straße, eine Gemeinschaftsfläche für Müllbehälter (GMü) festgesetzt (siehe Kapitel 9.4 und 9.11). Die Müllaufstellfläche ist für einen Entsorgungsbetreiber über die Max-Eyth-Straße leicht anfahrbar.

11. Denkmalschutz und Naturdenkmale

Im Plangebiet selbst befinden sich keine Baudenkmale oder Bodendenkmale im Sinne des § 2 des Denkmalschutzgesetzes NRW. In der Umgebung des Bebauungsplanes sind zwei Gebäude in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen: Auf der westlichen Straßenseite der Max-Eyth-Straße, vom Plangebiet getrennt durch deren Mittelstreifen mit zweireihiger Baumallee, befindet sich das Doppel-Wohnhaus „Max-Eyth-Straße 7/9“. Dieses Gebäude steht unter Denkmalschutz (Nr. A 0629 der städtischen Denkmalliste). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite der vierreihigen Baumallee der Stadtrat-Cremer-Allee, südlich des Plangebietes, befindet sich das ebenfalls denkmalgeschützte Einfamilienhaus „Stadtrat-Cremer-Allee 21“ (Nr. A 0912 der städtischen Denkmalliste). Aufgrund der großen Distanz von etwa 60 bzw. mehr als 70 Meter zwischen den Denkmalen und der potenziellen Neubebauung im Plangebiet und aufgrund der breiten Straßenzüge mit dem umfangreichen Baumbestand, die die Baudenkmale und das Plangebiet optisch voneinander trennen, ist nicht davon auszugehen, dass die Baudenkmale durch Vorhaben, die durch den Bebauungsplan begründet werden, beeinträchtigt werden.

Dies gilt auch insgesamt für den benachbarten Gebäudebestand sowie die öffentlichen Straßen und Grünflächen, die im Geltungsbereich der unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden in Aufstellung befindlichen Denkmalbereichssatzung „Südliche Gartenstadt“ liegen. In dieser liegen auch die Max-Eyth-Straße und die Stadtrat-Cremer-Allee selbst, die mit ihrer Gestaltung und den integrierten Grünflächen und Bäumen wesentlich zum Erscheinungsbild der historischen Gartenstadt beitragen. Das nunmehr vorliegende Erschließungskonzept des Bebauungsplanes nimmt bis auf die festgesetzten Zufahrts- und Zugangsbereiche keine Eingriffe in die denkmalgeschützten öffentlichen Straßenräume und Grünflächen vor.

Innerhalb des Plangebietes, im Allgemeinen Wohngebiet WA_2, befindet sich eine ca. 55 Jahre alte Hängebuche („Fagus sylvatica“ Pendula) mit einem ca. 12 Meter großen Kronendurchmesser. Diese Hängebuche ist als Naturdenkmal mit der Nummer OV174 eingetragen. Sie wird durch textliche Festsetzungen in diesem Bebauungsplan geschützt.
Die Alleen der Max-Eyth-Straße, des Westfalendamms (B1) sowie der Stadtrat-Cremer-Allee sind gemäß § 41 Abs.1 Landesnaturschutzgesetz NRW geschützt.

12. Soziale Infrastruktur

12.1 Tageseinrichtungen für Kinder

In der unmittelbaren Umgebung des Plangebietes ist eine Kindertagesstätte vorhanden. Durch den Zuwachs an Wohnungen innerhalb dieses Plangebietes ergibt sich keine notwendige Erweiterung oder die Notwendigkeit einer zusätzlichen Einrichtung.

12.2 Kinderspielflächen

Die Zunahme an Wohneinheiten durch diesen Bebauungsplan macht es erforderlich, zusätzliche Spielflächen zu schaffen. Es wird eine qualitätvolle private Spielfläche für unterschiedliche Altersgruppen mit einer voraussichtlichen Größe von ca. 930 m² auf der straßenabgewandten Seite im zentralen Bereich des Plangebietes geschaffen, welche auch durch die Öffentlichkeit nutzbar ist. Innerhalb der vorgesehenen Fläche befinden sich ein Naturdenkmal (Hängebuche) und eine weitere ortsbildprägende Hängebuche mit einer direkt angrenzenden Stechpalme. Durch Anpflanzung zusätzlicher Bäume, Sträucher und sonstiger Bepflanzungen soll auf der Fläche eine weitere Begrünung vorgenommen werden. Die Spielfläche ist Teil der als zusammenhängend festgesetzten Fläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB „Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“. Die Kronentraufbereiche der im Zentrum der Spielfläche befindlichen Hängebuchen sind als nicht betretbare Bereiche definiert worden und werden umzäunt. Diese Flächen sind nicht Teil der Spielfläche. Trotz der Festsetzung zur Begrünung wird es ausreichend Fläche für die Spielbereiche geben. Größe, Nutzergruppen, Gestaltung, Ausstattung und Zugänglichkeit der Spielfläche werden in Abstimmung mit dem Jugendamt im städtebaulichen Vertrag geregelt.

12.3 Schulen

In der Nähe des Plangebietes befinden sich eine Grundschule und eine Gesamtschule. Das Vorhaben wird in der Schulentwicklungsplanung berücksichtigt.

13. Städtebaulicher Vertrag

Vor Satzungsbeschluss dieses Bebauungsplanes wird ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Dortmund abgeschlossen.

Folgende Inhalte sind in dem städtebaulichen Vertrag vorgesehen:

- Verpflichtung zur Realisierung öffentlich geförderten Wohnungsbaus
- Maßnahmen zur Bodensanierung
- Maßnahmen zu Grundwasser, Niederschlagswasser und Überflutung
- Grünordnerische Maßnahmen
- Ökologische Baubegleitung zum Artenschutz
- Umsetzung einer der Varianten des Energiekonzeptes oder einer gleichwertigen Lösung sowie der städtischen Energiestandards
- Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes
- Umsetzung eines Gestaltungskonzeptes für die architektonische Gestaltung der Gebäude sowie der Gestaltung der Außenanlagen
- Umsetzung der öffentlich zugänglichen Spielfläche
- Verpflichtung der Vorhabenträgerin, für die Tiefgaragenzufahrt vorrangig Schallschutzmaßnahmen als Alternative zu einer Einhausung zu realisieren
- Einzahlung in das Schallschutzfensterprogramm der Stadt Dortmund

14. Flächengrößen/ Städtebauliche Daten

	Fläche in qm	Anteil an Gesamtfläche
Sonstiges Sondergebiet	**ca. 3.964 m²**	**23,1 %**
Allgemeine Wohngebiete	**ca. 13.197m²**	**76,9 %**
davon WA_1	ca. 9.407 m²	54,8 %
davon WA_2	ca. 3.790 m²	22,1 %
Größe des Geltungsbereichs	ca. **17.161 m²**	**100 %**

15. Kosten

Die im Zusammenhang mit der städtebaulichen Planung anfallenden Planungskosten (Bauleitplanung, Vermessung, zusätzlich erforderliche Gutachten u. ä.) werden durch die Vorhabenträgerin übernommen. Kosten, die durch den Abschluss städtebaulicher Verträge zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Dortmund entstehen, werden ebenfalls durch die Vorhabenträgerin übernommen. Der Stadt Dortmund entstehen durch die Planung sowie die geplante Bebauung keine unmittelbaren Kosten.

16.Einsehbarkeit von DIN-Vorschriften und sonstigen technischen Regelwerken

Soweit in diesem Planverfahren auf außerstaatliche Vorschriften wie z.B. VDI-Richtlinien oder DIN-Normen Bezug genommen wird, können diese im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund eingesehen werden.

17. Gutachten und sonstige Anlagen

Folgende Gutachten wurden berücksichtigt:

- dk Teamplan GmbH, Überflutungsnachweis, Gartenstadt Max-Eyth-Straße Dortmund, Bonn, 06.12.2022
- dk Teamplan GmbH, Arbeitshilfe für Wassersensibilität in Bebauungsplänen, Projekt: Bebauungsplan In O 244 – Max-Eyth-Straße, Bonn, 23.07.2021
- Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung, Vertiefende Artenschutzprüfung (Stufe II), Bauvorhaben an der Max-Eyth-Straße in Dortmund, Bochum, 21.07.2021
- Lindschulte; KORE GmbH, Energiekonzept, Dortmund Gartenstadt, Max-Eyth-Str. 2, Nordhorn, 22.08.2023
- Peutz Consult GmbH; DAkkS-Deutsche Akkreditierungsstelle, Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan InO 244 an der Max-Eyth-Straße 2 / Stadtrat-Cremer-Allee in Dortmund, Düsseldorf / Dortmund 22.04.2024
- Peutz Consult GmbH; DAkkS-Deutsche Akkreditierungsstelle, Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan InO 244 an der Max-Eyth-Straße 2 / Stadtrat-Cremer-Allee in 44144 Dortmund, Düsseldorf / Dortmund 22.04.2024
- Planersocietät, Verkehrsgutachten & Mobilitätskonzept, Bauvorhaben Max-Eyth-Straße 2, Dortmund, April 2024
- WESSLING GmbH, Beurteilung der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes BV Gartenstadt Dortmund, Bochum, 05.08.2022
- WESSLING GmbH, Bodenuntersuchung, Untersuchung der Fläche Dortmund-Gartenstadt, Bochum, 20.11.2018
- WESSLING GmbH, Stellungnahme zum geplanten Bodenaushub BV Gartenstadt Dortmund, Bochum, 24.02.2023
- WESSLING GmbH, Stellungnahme zur Erkundung und Ergebnisdarstellung der Bodenuntersuchungen der schützenswerten Baumstandorte und Kinderspielfläche BV Gartenstadt Dortmund, Bochum, 30.11.2022
- WESSELING GmbH, BV Gartenstadt Dortmund – Grundwasserstände, Bochum 18.02.2025

Dortmund, den 10.04.2025

Niedergethmann
Fachbereichsleiterin