Begründung

zum Bebauungsplan In W 118n1
- Westentor –
zugleich teilweise Änderung der
Bebauungspläne 18 und 134



Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Inhaltsverzeichnis der Begründung
Teil A

1.	PLANGEBIET	2
1.1	Räumlicher Geltungsbereich	2
1.2	Gegenwärtige Situation im Plangebiet	2
2.	ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG	2
2.1	Städtebauliches Konzept	3
3.	INHALT DES BEBAUUNGSPLANES	4
3.1	Art der baulichen Nutzung	4
3.2	Maß der baulichen Nutzung	5
3.3	Überbaubare Grundstücksflächen	5
3.4	öffentliche Grünfläche - Parkanlage -	6
3.5	Dachbegrünung	6
4.	VERKEHRLICHE BELANGE	7
4.1	Straßenverkehr	7
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	8
4.3	Fußgänger und Radverkehr	8
4.4	Ruhender Verkehr	9
4.5	Brücke über die Brinkhoffstraße	9
5.	UMWELTBELANGE	9
5.1	Umweltprüfung	9
5.2	Eingriffsregelungen	9
5.3	Lärmschutz	10
5.4	Altlasten	14
5.5	Methangasaustritte	14
5.6.	Bergbauliche Belange	14
6.	Baumschutz	14
7.	Immissionsschutz / Klimaschutz	15
8.	Niederschlagswasser	15
9.	Kampfmittel / Luftschutzstollenanlage	15
10.	Soziale Belange (Sozialplan)	16
11.	DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE	16
11.1	Baudenkmäler	16
11.2	Bodendenkmäler	17
12.	Ver- und Entsorgung	17
13.	Entschädigung	17
14.	Flächenbilanz	17
15.	Kosten	18

1. PLANGEBIET

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes In W 118 n-1 – Teilbereich Westentor umfasst im Stadtbezirk Innenstadt-West den Bereich östlich der Brinkhoffstraße, westlich der Grundstücke Königswall 23 - 29 sowie den Bereich zwischen der Südseite des Grundstücks Königswall 29, der Westseite des Königswalls bis zur Einmündung in die Rheinische Straße, der Nordseite der Rheinischen Straße bis zum Grundstück Rheinische Straße 27 (einschließlich eines ca. 20 m langen Einmündungsbereichs gegenüber der Friedrichstraße) sowie östlich des Bürogebäudes auf dem ehemaligen Gelände der Union-Brauerei.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 1,5 ha.

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Der o.g. Bereich befindet sich unmittelbar westlich der Dortmunder-City.

Das Gelände zwischen der Brinkhoffstraße im Westen und dem Königswall im Osten wird gegenwärtig geprägt durch umfangreiche Verkehrsflächen bzw. einer mindergenutzten ebenerdigen öffentlichen Stellplatzanlage und einer Platzfläche.

Der zentrale Bereich des Plangebietes bildet der „Platz von Buffalo“, eine ca. 4.000 m² große öffentliche Grünfläche mit Baumbestand, die jedoch aufgrund der inselhaften Lage zwischen den stark befahrenen Straßenzügen Königswall / Rheinische Straße / Brinkhoffstraße keine besondere Aufenthaltsqualität aufweist.

Das Gebäude Königswall 33 wurde von dem damaligen Eigentümer, der Brau & Brunnen AG, im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung auf dem Gelände der westlich des Plangebietes angrenzenden ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei leergezogen und im Juli 2004 abgerissen. Mittlerweile wurde das o.g. Grundstück im Zuge des Flächenankauf des Geländes der ehemaligen Brauerei von der Stadt Dortmund miterworben.

Bis auf das dazugehörige Grundstück zum geplanten Gebäude im Sondergebiet, befindet sich der gesamte Bereich des Plangebietes im Eigentum der Stadt Dortmund.

2. ANLASS, ZIELE UND ZWECK DER PLANUNG

Die Dortmunder Union-Brauerei hat im Jahr 1994 den Produktionsstandort in der westlichen Dortmunder Innenstadt aufgegeben und seine Produktion nach Dortmund-Lütgendortmund verlagert.

Bereits 1993 wurden seitens des damaligen Grundstückseigentümers und seitens der Stadt Dortmund, Planungsvorstellungen über die Umstrukturierung dieses citynahen Gebietes entwickelt. Aufgrund der zentralen Lage und dem zur Verfügung stehenden Flächenpotential war es Ziel, ein Stadtquartier mit vielfältigen Nutzungen zu entwickeln. Neben dem Schwerpunkt im Bereich der Büro- und Dienstleistungsnutzungen sollten auch Flächen für kleinteiligen Einzelhandel, Hotels und Gastronomie sowie Wohnen vorgesehen werden.

Auf der Grundlage dieser Nutzungsüberlegungen wurde 1993 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt; dessen 1. Preis dem Londoner Architekturbüro Richard Rogers zuerkannt wurde.

Wesentliche Merkmale dieses Entwurfes waren die städtebauliche Betonung der Außenränder, also entlang der Rheinischen Straße und entlang der Bahnlinie und die Bildung eines inneren Freiraumes. Mit der Neukonzeption der Verkehrsführung im Bereich Brinkhoffstraße / Königswall wurde ein nach Osten zur Innenstadt geöffneter Platzraum vorgeschlagen, der die notwendige fußläufige Anbindung zur Innenstadt herstellen soll.

Beauftragt durch den damaligen Grundstückseigentümer, der Brau & Brunnen AG, hat das Düsseldorfer Planungsbüro Planungsgruppe B bis September 2003 ein städtebauliches Konzept, das sich an den Grundzügen der 1993 erstellten städtebaulichen Wettbewerbsplanung von Richard Rogers Partner-Ship orientiert, erarbeitet.

Als ersten Entwicklungsbaustein hat sich die Brau & Brunnen AG 2003 dazu entschieden, auf einer Teilfläche, östlich dem U-Turm vorgelagert, ein neues Büro- und Verwaltungsgebäude zu realisieren und somit gleichzeitig einen wichtigen Impuls für die weitere Entwicklung des Areals zu geben. Dazu hat der Rat der Stadt Dortmund am 30.01.2003 beschlossen, den Bebauungsplan In W 118 n - Dortmunder U (ehemalige Union-Brauerei) - aufzustellen, um dieses citynahe Gelände nach Aufgabe der Brauereinutzung einer neuen Verwendung zuzuführen.

Das Stadtplanungsamt hat nunmehr auf der Grundlage der Planungen des Architekturbüros Richard Rogers, der Planungsgruppe B und der aktuellen Anforderungen für ein Berufskolleg, ein kreativwirtschaftliches Zentrum und ein Besucherzentrum, die Planungen für den Gesamtbereich der ehemaligen Union-Brauerei einschließlich des Platzes von Buffalo, überarbeitet. Dabei blieb die zentrale Idee des Heranrückens des gesamten Geländes an die City, durch die Abkröpfung der Brinkhoffstraße auf den Königswall erhalten. Das Ergebnis des begrenzten Realisierungswettbewerbes „Dortmunder U / Gestaltung der Vorplätze“ vom 07.03.2008 wurde für den Bereich der festgesetzten Grünfläche berücksichtigt.

Für die Abkröpfung der Brinkhoffstraße hat die Stadt Dortmund Fördermittel beantragt. Dies setzt jedoch die Rechtskraft des Bebauungsplanes voraus. Um weiteren Verzögerungen des Planverfahrens entgegen zu wirken, hat der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen, AUSW, am 23.08.2006 beschlossen, den Gesamtgeltungsbereich des Bebauungsplanes In W 118n zu teilen und den mit „In W 118n-1“ bezeichneten Teilbereich - Westentor - vorrangig weiter zu bearbeiten.

Das städtebauliche Konzept für den Planbereich orientiert sich an dem vorliegenden städtebauliche- Entwicklungsziel für den Gesamtbereich und markiert den Auftakt für die weitere Entwicklung dieses räumlich prägnanten aber derzeit mindergenutzten Areals in direkter Eingangssituation zur Dortmunder-City.

Durch den Bebauungsplan, dessen Geltungsbereich die abgekröpfte Brinkhoffstraße und den geplanten Platzbereich westlich des Königswalls (Platz von Buffalo) umfasst, kann die Neugestaltung des westlichen Cityeingangsbereichs mit den notwendigen Straßenumbaumaßnahmen der Rheinischen Straße, der Brinkhoffstraße und des Königswalls im Zuge der Inbetriebnahme der unterirdischen Stadtbahnlinie III und dem 1. Bauabschnitt des Boulevards Kampstraße rechtzeitig realisiert werden.

2.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept für den Planbereich orientiert sich an dem vorliegenden städtebaulichen Entwicklungsziel für den Gesamtbereich der ehemaligen Dortmunder Union- Brauerei.

Das Konzept sieht für den Planbereich des In W 118 n1 verschiedene Nutzungszonen vor.

Im Bereich der neuen Stadtbahnhaltestelle Westentor soll ein Büro- und Verwaltungsgebäude realisiert werden und im Kreuzungsbereich Wallring/Rheinische Straße ein Platzbereich für Fußgänger

der sich unter Einbeziehung des neuen Stadtbahn-Haltepunktes Westentor über die Brinkhoffstraße bis zum U-Turm erstrecken soll.

Einen zentralen Verknüpfungspunkt des Geländes der ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei und der nördlichen Cityhälfte markiert der Bereich rund um den „Platz von Buffalo“. Mit dem bereits realisierten Bürohaus westlich der Brinkhoffstraße wird eine klare Raumkante gebildet, die den Bereich des Platzes räumlich fasst.

Durch die verkehrstechnisch notwendige Verschwenkung der südlichen Brinkhoffstraße nach Osten auf den Königswall und die dortige Ausbildung einer Kreuzung mit der Schmiedingstraße, besteht die Möglichkeit diesen zentralen Platzbereich, der ein wichtiges Bindeglied zur Dortmunder-City darstellt, zu erweitern und diese Fläche zu einem Aufenthaltsbereich umzugestalten.

Die Planung berücksichtigt den vorgesehenen Umbau der Rheinischen Straße für den Zwei-Richtungsverkehr in ihrem gesamten Verlauf und die Verschiebung der Straßenachse nach Süden zu einer neuen T-Einmündung auf den Wallring.

3. INHALT DES BEBAUUNGSPLANES

3.1 Art der baulichen Nutzung

Sondergebiet (SO), Büro- und Kreativpark Dortmunder -U-

Angesichts der zentralen innerstädtischen Lage sowie der gewünschten städtebaulichen Nutzungsstruktur werden die vom Planbereich erfassten Baugebiete als
-Sonstige Sondergebiete- gem. § 11 BauNVO festgesetzt.

Dadurch erlaubt diese Festsetzung für das neu zu errichtende Gebäude im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Westentor die gewünschten Nutzungen.

Im Hinblick auf die angestrebte, differenzierte Nutzungsstruktur eröffnet diese Festsetzungsart die geeignete städtebauliche Steuerungsmöglichkeit. Folgende Nutzungen sind innerhalb des SO-Gebietes zulässig:

- Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Hotelbetriebe und Gastronomie,
- kleinteiliger Einzelhandel,
- Dienstleistungen
- Einrichtungen und Anlagen für kulturelle Zwecke,
- Einrichtungen und Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,

Der zulässige kleinteilige Einzelhandel in dem SO-Gebiet erhält in Kombination mit einer Flächenbeschränkung auf 600 qm Verkaufsfläche eine Branchen- und Sortimentsabgrenzung. Die Beschränkung auf eine maximale Verkaufsfläche von 200 qm pro Laden soll gewährleisten, dass sich die Versorgung auf den Nahbereich und dessen Nutzungen beschränken soll und keine Konkurrenz zu umliegenden Einrichtungen hervorrufen wird.

Um eine Beeinträchtigung des oberzentralen Nutzungsgefüges und des städtebaulichen Erscheinungsbildes zu vermeiden, werden durch die textliche Festsetzung -§2 Ausschluss von Nutzungen- Betriebe zur Vorführung pornografischer Filme und Sexdarbietungen (sog. Sexkinos) sowie Betriebe zum Vertrieb pornografischer Schriften und Abbildungen sowie Sexartikeln (sog. Sexshops)

ausgeschlossen. Damit wird ungewollten städtebaulichen Missständen sowie negativen Wirkungen derartiger Einrichtungen entgegengewirkt. Ebenso sind Spielhallen mit dem gewünschten städtebaulichen Erscheinungsbild nicht in Einklang zu bringen. Darüber hinaus gibt es im Citybereich genügend derartige Einrichtungen. Deshalb wird die Ansiedlung von Spielhallen sowie von Betrieben mit virtuellen Spielmöglichkeiten brutaler, gewaltverherrlichender und jugendgefährdender Natur ebenfalls durch diese textliche Festsetzung ausgeschlossen.

Eingefasst von den geplanten öffentlichen Straßenverkehrsflächen der geplanten Verschwenkung der Brinkhoffstraße, des Königswalls und des SO-Gebietes, wird der zentrale Aufenthalts- und Erlebnisraum des „Platzes von Buffalo“ als öffentliche Grünfläche -Parkanlage- festgesetzt.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Südlich der geplanten öffentliche Grünfläche - Parkanlage -, sieht der Bebauungsplan im Sondergebiet, gemäß dem städtebaulichen Konzept ein Gebäude vor, das in direkter Sichtachse vom Boulevard-Kampstraße liegt und sowohl die räumliche Fassung der öffentlichen Grünfläche als auch der neuen Stadtbahnhaltestelle Westentor bilden soll.

Die bereits im Bestand der östlich angrenzenden City großenteils auch realisierte Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 soll auch für den neuen Bebauungsplan In W 118 n1 für den Bereich nördlich der Stadtbahnhaltestelle und somit für das noch zu errichtende Gebäude übernommen werden. Diese GRZ entspricht der hohen Verdichtung dieser zentralen Lage, überschreitet allerdings die Obergrenze des § 17 Abs.1 BauNVO.

Vor dem Hintergrund der geplanten Grundstücksparzellierung und im Hinblick auf die städtebauliche Zielsetzung einer weiteren, dem zentralen Standort angemessenen Verdichtung in diesem wichtigen City-Eingangsbereich, ist die Festsetzung einer erhöhten Geschossflächenzahl (GFZ) von 7,0 zur Steuerung der baulichen Entwicklung sinnvoll. Damit der gewünschten Bauflucht zur öffentlichen Grünfläche und dem Abstandserfordernis Rechnung getragen wird, erhält das geplante Gebäude im Bereich nördlich der bestehenden Stadtbahnhaltestelle Westentor an der Nord-, Süd- und Ostfassade eine Baulinie in Verbindung mit einer zwingenden Höhenfestsetzung, die sich an der Bestandssituation nord-westlich des Planbereiches orientiert.

Durch die Grundflächenzahlen (GRZ) und Geschossflächenzahlen (GFZ) in dem SO-Gebiet werden die nach §17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen überschritten. Nach §17 Abs. 2 können die Grundflächenzahl von 0,8 und die Geschossflächenzahl von 2,4 in Sondergebieten nur unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. In den vorliegenden Fällen wurde die hohe Ausnutzung der Grundstücke zur Ergänzung der urbanen Funktion im Stadtgefüge erforderlich und gewünscht. Die entsprechende Dichte ist in zentralen Citylagen durchaus üblich und widerspricht nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse (Wohnen ist in dem SO-Gebiet nicht vorgesehen). Durch die geplante öffentliche Grünfläche zwischen der abgekröpften Brinkhoffstraße und dem SO-Gebiet können die Überschreitungen der Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ) als ausgeglichen betrachtet werden. Die Bedürfnisse des Verkehrs sind aufgrund der hervorragenden Anbindung an das ÖPNV- und IV-Netz befriedigt; sonstige öffentliche Belange stehen der Dichte nicht entgegen. Damit sind die in §17 Abs. 2 und 3 BauNVO genannten Voraussetzungen für die Überschreitung der Obergrenzen erfüllt.

3.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen nehmen das räumliche Entwurfskonzept der Planungsgruppe B auf. Ziel ist insbesondere die Sicherung der Freiflächen östlich des U-Turmes und des vorgelagerten Verwaltungsgebäudes sowie die fußläufige Anbindung an das Gelände der ehemaligen

Dortmunder Union-Brauerei. Diese Freiraum- und Platzbereiche werden dementsprechend von einer Überbauung freigehalten.

Die Definition der überbaubaren Flächen erfolgt zur Bestimmung der stadträumlich besonders wichtigen Raumkanten überwiegend durch Festsetzung von Baulinien. Von besonderer städtebaulicher Bedeutung ist die Ausbildung der Platzfläche (öffentl. Grünfläche) östlich des bereits realisierten Verwaltungsgebäudes als Bindeglied zur Innenstadt und stadträumlicher Abschluss des Boulevards -Kampstraße-. Dementsprechend werden die städtebaulich markanten Baukanten des geplanten Kopfbaus im Eckbereich Königswall / Rheinische Straße mit einer Baulinie definiert. Hierdurch ergibt sich eine klare räumliche Begrenzung des Platzes, der ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität erhalten soll.

3.4 Öffentliche Grünfläche – Parkanlage –

Den zentralen Bereich des Plangebiets bildet der „Platz von Buffalo“, eine ca. 4.000 m² große öffentliche Grünfläche mit Baumbeständen, die jedoch aufgrund der inselhaften Lage zwischen den stark befahrenen Straßenzügen Königswall / Rheinische Straße / Brinkhoffstraße keine besondere Aufenthaltsqualität aufweist. Auf Grund der notwendigen Umbaumaßnahmen der Straßenverkehrsflächen, der angestrebten baulichen Entwicklung nördlich der Stadtbahnhaltestelle, soll dieser Bereich neu geordnet werden.

Der „Platz von Buffalo“ bildet ein wichtiges Bindeglied zwischen der Dortmunder-City und dem westlich angrenzenden Innenstadt-Bezirk. Aus diesem Grund soll seine Lage erhalten bleiben und seine Fläche vergrößert werden. Daher wird das Areal im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung - Parkanlage - festgesetzt.

Zur städtebaulichen Qualifizierung der öffentlichen Flächen innerhalb des Geltungsbereiches und der Freiflächen im direkten Umfeld hat die Stadt Dortmund im Dezember 2007 einen architektonischen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes ausgelobt. Zielsetzung des Wettbewerbes war die Schaffung von zentralen Aufenthalts- und Erholungsbereichen für die Besucher, Anlieger und Beschäftigten des zur Entwicklung stehenden Geländes innerhalb des Geltungsbereiches und der Fläche der westlich angrenzenden ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei.
Aus 18 eingereichten Arbeiten wurde am 07.03.2008 durch das Preisgericht das Konzept der Arbeitgemeinschaft Hermanns Landschaftsarchitekten und Caspari Architekten ausgewählt und ihnen der 1. Preis zuerkannt.

Wesentlicher Bestandteil des Wettbewerbsergebnisses ist die unterschiedliche Gestaltung der Plätze im Vorfeld des U-Turmes. Während der Bereich östlich des U-Turmes, der sich außerhalb des Geltungsbereiches befindet vorwiegend versiegelt wird, soll der Bereich des -Platzes von Buffalo- einen grünen Charakter erhalten. Durch den Erhalt der Platane östlich der Brinkhoffstraße, die nach §9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB planungsrechtlich gesichert wird, erhält der Platz eine individuelle Gestaltatmosphäre. Darüber hinaus werden durch das vorgelegte Gestaltkonzept der „grünen Linsen“ die diagonalen Wegebeziehungen formuliert.

Die im Bebauungsplan bis auf die zu erhaltende Platane lediglich nachrichtlich dargestellten Baumstandorte sollen den Grüncharakter der Fläche verdeutlichen und werden nach der erforderlichen Ausbauplanung für die Platzgestaltung weiter qualifiziert.

3.5 Dachbegrünung

Zur weiteren Kompensation der geplanten Flächenversiegelung und zur Verbesserung des Stadtklimas innerhalb des Bebauungsplanbereiches wird für die festgesetzten Sondergebiete eine Dachflächenbegrünung vorsehen. Der Bebauungsplan enthält dazu folgende Festsetzung:

Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB i.V.m § 86 Abs. 1 Nr. 4 und 5 BauO NW)

Dachbegrünung

(1) Flachdächer und flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15° sind zu 80 % extensiv mit einer Substratstärke von 10 cm zu begrünen. Diese Flächen sind mit Stauden, Kräutern und/oder Gräsern zu bepflanzen bzw. einzusäen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.

(2) Ausnahmen können zugelassen werden, soweit Dachflächen für Belichtungszwecke benötigt werden oder zwingende bauliche Umstände, wie notwendige Aufbauten für die Gebäudetechnik entgegenstehen oder Flächen für Photovoltaik- oder Kollektoranlagen benötigt wird.

4. VERKEHRLICHE BELANGE

Mit der angestrebten Reaktivierung des brachgefallenen Brauereigeländes einher geht die Neuorganisation der verkehrlichen Erschließung im unmittelbaren Umfeld.

4.1 Straßenverkehr

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt, unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes, aus Richtung Norden über die Brinkhoffstraße, im Osten über den Wall, im Süden über die Rheinische Straße.

Im Zusammenhang mit der Erläuterung des städtebaulichen Konzeptes wurde dargelegt, dass die Bildung eines „Brückenkopfes“ östlich des heutigen Brauereigeländes zur Anbindung an die City ein wichtiges städtebauliches Ziel darstellt. Dies bedingt die Umorganisation der heutigen Verkehrssituation mit der Anbindung der Brinkhoffstraße an die Rheinische Straße. Diese Anbindung wird aufgegeben. Die Brinkhoffstraße wird nunmehr in Höhe des U-Turmes im rechten Winkel nach Osten verschwenkt und bindet hier an den Königswall an. Hierdurch ergibt sich mit der Schmiedingstraße ein neuer vierarmiger Knotenpunkt. Mit dieser Verschwenkung der Brinkhoffstraße wird die Möglichkeit eröffnet, vor dem bereits realisierten Verwaltungsgebäude und dem U-Turm eine großzügige Platzsituation zu schaffen und den städtebaulichen Brückenschlag zur Kampstraße herzustellen. Diese neue Anbindung der Brinkhoffstraße erforderte den Abriss des achtgeschossigen Gebäudes Königswall 33, welches sich im Eigentum der Brau und Brunnen AG befand.

Die erforderliche Verkehrsfläche zur Ausbildung dieses neuen Knotenpunktes ist im Bebauungsplan entsprechend den verkehrsplanerischen Ausbauerfordernissen festgesetzt. Die Brinkhoffstraße wird im Einmündungsbereich zum Königswall fünf Fahrspuren zzgl. Seitenbereiche für Radfahrer und Fußgänger erhalten.

Die künftige unterirdische Führung der Ost-West-Stadtbahnlinie III erlaubt darüber hinaus die verkehrsfunktionale und städtebauliche Optimierung des Knotenpunktes Rheinische Straße / Königswall. Die derzeitige Knotenpunktausbildung der Rheinischen Straße mit der Kampstraße wird zu Gunsten einer geradlinigen Führung der Rheinischen Straße aufgegeben, so dass auf dem Wallring versetzte Einmündungen von Kampstraße und Rheinische Straße entstehen.

Hiermit werden die räumlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Kopfgebäudes "Westentor" und des Platzes als Bindeglied zwischen City und Dortmunder U geschaffen. Städtebaulich wird hierdurch der gegenwärtig überdimensional aufgeweitete Verkehrsraum in diesem Bereich zu Gunsten eines maßstäblichen Stadtraumes aufgehoben.

Mit der Verlegung der Gleisanlagen der Stadtbahn in den Untergrund kann gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr wieder mit beiden Fahrtrichtungen in der Rheinischen Straße geführt werden, womit die südlich verlaufende Lange Straße eine deutliche Entlastung erfahren wird. Im Bebauungsplan ist die künftige nördliche Straßenbegrenzungslinie der Rheinischen Straße festgesetzt. Die veränderten Knotenpunkte Kampstraße / Königswall und Rheinische Straße / Königswall sind mit der geplanten Spuraufteilung außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes informell dargestellt.

Die Leistungsfähigkeit der neuen Verkehrsführung wurde durch eine Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV Aachen nachgewiesen und kann im Stadtplanungsamt eingesehen werden.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Lage des Plangebietes im Liniennetz des ÖPNV ist als äußerst günstig zu bezeichnen. Mit der Inbetriebnahme der unterirdischen Ost-West-Stadtbahnlinie III im Jahr 2008 erhält die Haltestelle Westentor eine neue Lage im unmittelbaren nordwestlichen Eckbereich des Knotenpunktes Rheinische Straße / Königswall. Damit liegt die Haltestelle Westentor quasi vor den Toren des Dortmunder U. Der quadratische Kubus des geplanten Stationsgebäudes liegt innerhalb der im Bebauungsplan als Fußgängerbereich festgesetzten Platzfläche, südlich des Kopfgebäudes Rheinische Straße / Königswall. Nach Realisierung der Straßenumbaumaßnahmen im Jahr 2010 wird zudem auch eine Umsteigemöglichkeit in den Bus-Verkehr entstehen. Das Kopfgebäude erhält einen mindestens 10m breiten Durchgang, so dass eine direkte und großzügige Verbindung zu dem nördlich anschließenden Platz vor dem U-Turm und dem neuen Verwaltungsgebäude gegeben ist.

Unabhängig von der direkten Lage der Stadtbahnhaltestelle Westentor im Plangebiet, liegen im fußläufigen Einzugsbereich die bedeutendsten Verknüpfungspunkte im Dortmunder ÖPNV-Netz, der Hauptbahnhof Dortmund und die Stadtbahnhaltestelle Kampstraße. Es kann somit erwartet werden, dass ein hoher Anteil der Nutzer des neuen Sondergebietes den ÖPNV als Verkehrsmittel wählen wird.

4.3 Fußgänger und Radverkehr

Die fußläufige Anbindung des Dortmunder U an die Innenstadt (Kampstraße und Westenhellweg) erfolgt über zwei signalgeregelte Übergänge über den Königswall, jeweils an den Knotenpunkten Brinkhoffstraße / Schmiedingstraße / Königswall und Rheinische Straße / Königswall. Der nördliche Übergang führt direkt auf die Platzfläche vor dem U-Turm, der südliche Übergang zu der Stadtbahnhaltestelle Westentor. Die fußläufige Erschließung des Planbereiches wird teilweise über die öffentliche, teilweise über eine private Fläche geführt. Für die Führung über die private Fläche ist die mit dem Buchstaben **A** gekennzeichnete Belastungsfläche mir einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit vorgesehen.

Die Radwegeführung erfolgt innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche.
Im Zuge des Um- und Ausbaus der Brinkhoffstraße, der Rheinischen Straße und des Königswalles im Abschnitt zwischen der Anbindung Brinkhoffstraße und der Anbindung Rheinische Straße werden separate Radwege in den Seitenbereichen der Verkehrsflächen angelegt, sodass sich Fahrqualität und Sicherheit des Radfahrers deutlich verbessern werden.

4.4 Ruhender Verkehr

Die Verkehrsflächen der Brinkhoffstraße, der Rheinischen Straße und des Königswalls werden nach dem zugrunde liegenden städtebaulichen Konzept neu geordnet. Mit der Realisierung der geplanten öffentlichen Grünfläche südlich der Abkröpfung der Brinkhoffstraße wird auch die oberirdische Stellplatzanlage aufgegeben.

Bezüglich der angestrebten städtebaulichen Qualität erfolgt die Unterbringung des ruhenden Verkehrs nach den Regelungen der Landesbauordnung auf den privaten Grundstücken, nur innerhalb bzw. unterhalb von Gebäuden. Mögliche Zu- und Abfahrten von den angrenzenden Straßenverkehrsflächen in das Plangebiet sind im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Im Bebauungsplan werden keine Einfahrtsbereiche festgesetzt, da die Grundrisse der Gebäude noch nicht bekannt sind.

Das westlich der Brinkhoffstraße angrenzende, ca. 5,5 ha große Gelände befindet sich im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes In W 118 n2 -Dortmunder U-. Grundlage für die angestrebte Entwicklung in diesem Bereich bildet das städtebauliche Konzept -Dortmunder U-. Das Konzept beinhaltet sowohl einen hohen Ausnutzungsfaktor der Bauflächen als auch einen hohen Freiflächenanteil innerhalb des Geländes. Zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze wird entlang der nördlichen Grundstücksfläche (DB AG) eine zentrale Tiefgarage für ca. 1.000 Stellplätze errichtet.

4.5 Brücke über die Brinkhoffstraße

Zur besseren fußläufigen Anbindung des Geländes der ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei mit seinen angestrebten Nutzungen rund um den U-Turm an den Dortmunder Hauptbahnhof und der sich im Umfeld befindlichen öffentlichen Parkhäuser, kann eine behindertengerecht ausgebaute Fuß- und Radwegebrücke mit einer nutzbaren Breite von min. 3,00 m errichtet werden. Die Durchfahrtshöhe beträgt an der ungünstigsten Stelle im Bereich der Brinkhoffstraße 5,00 m über Oberkante der Fahrbahn. Die Lage und Dimensionierung der Brücke kann sich, in Abhängigkeit von der weiteren Konkretisierung der Preisträgerarbeit aus dem begrenzten Realisierungswettbewerbes „Dortmunder U / Gestaltung der Vorplätze“ zu einem späteren Zeitpunkt noch verändern.

5. UMWELTBELANGE

5.1 Umweltprüfung

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine **Umweltprüfung** durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 1a BauGB ermittelt und in einem als **Umweltbericht** bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Schutzgüter beschrieben. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert, wie die Belange des Umweltschutzes durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt wurden.
Ein entsprechender Umweltberichtsentwurf ist durch die Umwelt- und Planungsverwaltung erarbeitet worden (siehe Teil B dieser Begründung).

5.2 Eingriffsregelungen

Nach § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. § 1 Abs. 6 Nr.

7 BauGB bestimmt, dass bei Aufstellung der Bauleitpläne gemäß § 1 die Belange des Umweltschutzes, auch durch die Nutzung erneuerbarer Energien, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie des Klimas zu berücksichtigen sind. § 1a Abs. 2 BauGB beinhaltet die Vorgabe, dass mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden soll und dabei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind.

Nach §1a Abs. 3 BauGB sind auf Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 sowie § 34 BauGB die Vorschriften der Eingriffsregelung nicht anzuwenden. Eine Teilfläche des Geltungsbereiches des aufzustellenden Bebauungsplanes In W 118 n1 befindet sich im derzeit noch rechtsverbindlichen Bebauungsplan 134. Der überwiegende Flächenanteil ist nach § 34 zu beurteilen.

Die Eingriffsmöglichkeiten aufgrund des aufzustellenden Bebauungsplanes In W 118n1 gehen im Wesentlichen nicht über die der noch rechtsverbindlichen Festsetzungen der Bebauungspläne 18 und 134 hinaus. Die möglichen Neubaumaßnahmen sollen auf Flächen realisiert werden, die auch bisher schon völlig versiegelt und daher dem Naturhaushalt bereits entzogen waren. Somit wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes In W 118n1 **kein** Eingriff in Natur und Landschaft ausgelöst.

5.3 Lärmschutz

Beurteilung auf der Grundlage der DIN18005 -Schallschutz im Städtebau-

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u.a. insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Die Prognose-Verkehrsbelastung beinhaltet für die Rheinische Straße ca. 28.500 KFZ pro Tag, für die Brinkhoffstraße ca. 17.500 KFZ pro Tag und für den Bereich Königswall ca. 41.800 KFZ pro Tag. Das Planungsamt hat zu den Auswirkungen des Verkehrslärms das Tiefbauamt der Stadt Dortmund beauftragt, schalltechnische Untersuchungen zur Belastung der geplanten und vorhandenen Bebauung zu erstellen (Schalltechnische Studie vom 28.12.2006 und Schalltechnische Untersuchung vom 6.02.2007). Die Ergebnisse dieser Untersuchungen können beim Stadtplanungsamt eingesehen werden.

Für das Sondergebiet innerhalb des Plangebietes ergeben sich sowohl im Tages- und als auch im Nachtzeitraum deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte. Da das festgesetzte Sondergebiet bezüglich des Schallschutzes wie ein Kerngebiet/MK behandelt wird, ist von einem Orientierungswert von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts auszugehen.

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

Die vorgegebene und geplante städtebauliche Struktur erlaubt keine Planung, die den Grundsätzen des § 50 BImSchG - Trennung von störenden und störempfindlichen Nutzungen - gerecht wird. Im Bereich der Rheinischen Straße und des Königswalls sieht die städtebauliche Planung die Errichtung einer Bebauung mit einer zwingenden Höhe von +116,60m über NN (sechs bis acht Geschosse) vor, die sich zum Wall hin präsentieren soll.

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

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

Die Anwendung aktiven Lärmschutzes im Planbereich, d.h. Schallschutzanlagen wie Lärmschutzwall oder -wand entlang der Rheinischen Straße und des Königswalls bzw. der Brinkhoffstraße, ist aufgrund der unerwünschten städtebaulichen Wirkung nicht zu vertreten bzw. nicht realisierbar.

Das städtebauliche Konzept geht von einer Anbindung des Geländes der ehemaligen Unionbrauerei an die Innenstadt aus. Dazu wird die Brinkhoffstraße direkt an den Königswall angeschlossen und die bisherige Verkehrsführung der Brinkhoffstraße zur Rheinischen Straße aufgegeben. Ein aktiver Schallschutz in Form einer Wand oder eines Walls würde die Grundkonzeption aus städtebaulicher Sicht konterkarieren. Anstatt zur City geöffnet würde das Gelände gegenüber der City abgeschottet und damit funktionslos werden. Außerdem dienen aktive Maßnahmen vorwiegend dazu, Außenwohnbereiche zu schützen bzw. die erforderlichen passiven Maßnahmen zu begrenzen. Passive Maßnahmen dagegen sorgen für ein ungestörtes Wohnen und/oder Arbeiten im Inneren des Baukörpers. Im vorliegenden Fall ist aufgrund der fehlenden schützenswerten Außenwohnbereiche ein ungestörter Aufenthalt im Inneren der Gebäude zu gewährleisten. Zu dem ist die Erschließung des Geländes der ehemaligen Unionbraurei und der neu ausgewiesenen Baufläche über die bestehenden Straßen sicherzustellen.

Durch passiven Schallschutz werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in angemessener und geeigneter Weise gewährleistet.

In den Fällen, in denen ein angemessener Schallschutz nur durch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden erreicht werden kann, sind die in der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 genannten oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel für die Lärmdämmung von Fenstern, Balkonen und Wintergärten zugrunde zu legen. Die Glasflächen sind nämlich als die Außenbauteile anzusehen, welche die geringste Lärmimmission aufweisen.

Durch die textliche Festsetzung wird im Bebauungsplan vorgegeben, dass die Gebäude im Sondergebiet (SO – Büro und Kreativpark Dortmunder U) bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten mit schallschützenden Außenbauteilen zu versehen sind, die die Einhaltung der Tag- und Nachtwerte der Innenschallpegel gewährleisten. Die Festsetzung eines konkreten, resultierenden Schalldämmmaßes der gesamten Außenfläche eines Raumes kann nicht getroffen werden, weil vor Realisierung von Bauvorhaben, nämlich im Rahmen des Planverfahrens, wesentliche Parameter auch zur Abschätzung dieses Schalldämmmaßes gerade für Neu-, Um- und Erweiterungsbauten nicht bekannt sind.

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

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

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

Ebenso berücksichtigt die textliche Festsetzung den Tatbestand, dass das Schalldämmmaß der Außenhaut eines Gebäudes von der zukünftigen Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung abhängig ist. Von daher werden nur schallschützende Außenbauteile gefordert, wenn bei dem konkreten Bauvorhaben die Grundrissgestaltung und Baukörperanordnung so ausgerichtet ist, dass der geforderte Schallschutz nicht erreicht wird, d.h. der zulässige Innenschallpegel überschritten wird.

In den Bebauungsplan wird daher folgende textliche Festsetzung (Ziffer **6**) aufgenommen:

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

Im gesamten Planbereich sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung des KFZ -Verkehrs der Rheinischen Straße und des Königswalls für die Gebäude bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen.

Dabei dürfen die Innenschallpegel, wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, nicht überschritten werden. Die Tabelle ist nur soweit anwendbar, als das die dort genannten Raumarten nach den Festsetzungen über die bauliche Nutzung zulässig sind.

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

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

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

Bezüglich der Kosten für Schallschutzfenster ist jedoch darauf hinzuweisen, dass bereits moderne Doppelscheibenfenster, welche die Anforderung der Wärmeschutzverordnung erfüllen (dicht schließende Rahmen und Isolierverglasung) ein Schalldämmmaß von 30-34 dB (A) gewährleisten und damit Fenstern der Schallschutzklasse 2 entsprechen, deren Einbau bei Neubauten und Modernisierungen bereits im bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren aus wärmetechnischen Gründen gefordert wird. Die schalltechnische Untersuchung kann im Stadtplanungsamt eingesehen werden.

Erstattungsansprüche

Durch den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen können Ansprüche auf

Erstattung von (passiven) Schallschutzmaßnahmen ausgelöst werden (§ 42 BlmSchG). Entsprechende Regelungen sind in der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV - vom 12.06.1990 enthalten.

Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen liegen danach vor, wenn

- der Beurteilungspegel durch die Ausbaumaßnahmen um mindestens 3 dB(A) erhöht wird,

- die Straße oder der Schienenweg um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen bzw. Gleise baulich erweitert wird und

- der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte

in Allgemeinen Wohngebieten:	59 dB(A) tags oder 49 dB(A) nachts
in Mischgebieten (und Besonderen Wohngebieten):	64 dB(A) tags oder 54 dB(A) nachts
in Gewerbegebieten:	69 dB(A) tags oder 59 dB(A) nachts
in Sondergebieten	69 dB(A) tags oder 59 dB(A) nachts

überschreitet.

Eine wesentliche Änderung liegt immer vor, wenn der Verkehrslärm nach Fertigstellung der Baumaßnahme 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erreicht. Passive Schallschutzmaßnahmen sind erst dann erforderlich, wenn bei der bestehenden baulichen Ausführung außen der signifikante Immissionspegel und im Innern der betroffenen Gebäude ein Schallpegel von 40 dB(A) tags, 30 dB(A) nachts überschritten wird.

Im vorliegenden Fall treffen die vorgenannten Kriterien auf den Umbau des Königswalls, der Brinkhoffstraße und der Rheinischen Straße zu. Zum einen erfolgt durch die Abbindung der Brinkhoffstraße von der Rheinischen Straße und durch den Anschluss der Brinkhoffstraße an den Königswall ein erheblicher baulicher Eingriff, der somit das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt. Des weiteren werden auf der Straße Königswall zwischen der Kreuzung mit der Schmiedingstraße/Brinkhoffstraße und der verlegten Kreuzung mit der Rheinischen Straße zusätzliche Fahrstreifen geschaffen. Dies wird durch die Inanspruchnahme eines erweiterten Verkehrsraum realisiert, und erfüllt somit wiederum die Kriterien für eine wesentliche Änderung. Der dritte Bereich beinhaltet die bauliche Erweiterung von zwei durchgehenden Fahrstreifen auf der Rheinischen Straße zwischen Kreuzung mit der Möllerstraße im Westen und dem Königswall im Osten.

Die Auswirkungen des prognostizierten Kfz-Verkehrs wurden durch ein von der Straßenbauverwaltung der Stadt Dortmund (Dezember 2006) erstelltes Gutachten einer konkreten Beurteilung unterzogen, wobei auch die Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen aus derzeitiger Sicht ermittelt wurden.

Die Eigentümer der der nachfolgenden Tabelle zu entnehmenden betroffenen Grundstücke im Bereich des Königswalls, Friedrichstraße, Rheinische Straße, Hoher Wall, Lange Straße, Ritterstraße und Brinkhoffstraße können ihren Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zum gegebenen Zeitpunkt beim Tiefbauamt der Stadt Dortmund geltend machen. Dieses Amt prüft dann konkret, ob die Anspruchsvoraussetzungen erfüllt werden und ggf. ob und in welcher Höhe Kostenerstattungen in Betracht kommen.

Königswall	*23-27,29*
Friedrichstraße	*2*
Rheinische Straße	*2-6, 8, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 39*
Hoher Wall	*38*

Lange Straße	*1*
Ritterstraße	*1, 2, 3/5, 4*
Brinkhoffstraße	*4*

In den anderen überprüften Gebäuden sind bereits Fenster einer Schallschutzklasse vorhanden, die mit ihrem Schalldämmmaß einen ausreichenden Lärmschutz gewährleisten. Somit kommen dort keine Anspruchsvoraussetzungen zum Tragen.

5.4 Altlasten

Die Übersichtskarte der Stadt Dortmund über bekannte und vermutete Altstandorte und Altablagerungen (Stand: September 2004) enthält für die öffentliche Straßenverkehrsfläche, die in das Gelände der ehemaligen Dortmunder Union-Brauerei führt, die Kennzeichnung „Altstandort/Industrie“. In den Bebauungsplan ist ein entsprechender Hinweis ‚Erdarbeiten, Bodenbewegungen‘ aufgenommen worden.

5.5 Methangas

Seit 1991 kam es an mehreren Stellen im Stadtgebiet zu Austritten von Methangas an der Tagesoberfläche. Überprüfungen ergaben, dass es sich in diesen Fällen um natürliche Gasvorkommen aus dem Steinkohlegebirge handelt. Solche Austritte können durch natürliche (z.B. geologische Verwerfungen, Brüche etc.) und anthropogene (z.B. Bohrungen und Geländeschnitte etc.) Wegsamkeiten begünstigt werden.

Die Arbeitskarte der potenziellen Methangasaustritte unterteilt das Stadtgebiet in mehrere Bereiche hinsichtlich der Austrittswahrscheinlichkeit von Methangas. Das Plangebiet liegt in Zone 3 der vorgenannten Arbeitskarte. Danach sind entsprechende Methangasaustritte sehr wahrscheinlich. Bei allen tiefreichenden Eingriffen in den Untergrund sind entsprechende Schutzvorkehrungen zu treffen, konkrete Gassicherungsmaßnahmen zu konzipieren und bei den weiteren Planungsüberlegungen zu berücksichtigen. In den Bebauungsplan ist ein entsprechender Hinweis ‚Methanausgasungen‘ aufgenommen worden.

5.6 Bergbauliche Belange

Der Planbereich liegt über dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Tremonia 2 sowie über dem Schwefelerz verliehenen Bergwerksfeld „Tremonia II“. Eigentümerin der beiden Bergwerksfelder ist die VEBA AG, vertreten durch die E.ON Montan GmbH (45883 Gelsenkirchen, Bruchstraße 5c). Nach Mitteilung der Bezirksregierung Arnsberg, Abtlg. 8 – Bergbau und Energie in NRW -, hat bis ca. 1931 das bereits stillgelegte Bergwerk Tremonia nördlich des Plangebietes umfangreiche Gewinnung von Steinkohle im Tiefbau betrieben. Nach der allgemeinen Lehrmeinung wirkt dieser Abbau, der ausschließlich im Tiefbau geführt wurde, nicht mehr auf die Tagesoberfläche ein. Mit bergbaulichen Einwirkungen ist nach Aussage der Bezirksregierung Arnsberg nicht zu rechnen.

6. <u>Baumschutz</u>

Die im gesamten Planbereich nachrichtlich gekennzeichneten bestehenden und geplanten Bäume dienen der Darstellung der geplanten Gestaltung aus dem Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbes.

Wesentlicher Bestandteil des Wettbewerbsergebnisses ist die Erhaltung der Platane östlich der Brinkhoffstraße die nach §9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB festgesetzt wird.

Soweit keine anderen Regelungen getroffen werden, gelten für den vorhandenen Baumbestand die Bestimmungen der „Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Dortmund“ in der jeweils gültigen Fassung.

7. Immissionsschutz/Klimaschutz

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden in der 22. BImSchV Grenzwerte für verkehrsbedingte Schadstoffe festgelegt, die einzuhalten sind. Die Luftschadstoffgehalte sollen innerhalb des Plangebietes deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten von 5,00 µg/m^3 Benzol, 40,00 µg/m^3 Partikel und 40 µg/m^3 NO_2 , die in der 22. BImSchV definiert sind, liegen. Für den Schutz der menschlichen Gesundheit gelten die über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwerte für Partikel PM_{10} ab 01.01.2005, für Benzol und für Stickstoffdioxid ab 01.01.2010 verbindlich.

Aufgrund der Erfahrung mit den sehr hohen Belastungen an der Brackeler Straße hat das Umweltamt für alle stark befahrenen Straßen Dortmunds im Rahmen eins „Grobscreenings“ die zu erwartenden Schadstoffbelastungen für die Schadstoffe Benzol, Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) berechnet (Vorlage DS-Nr. 04922-06). In diese Berechnung einbezogen wurden alle Straßen, die einen durchschnittlichen täglichen Verkehr >15.000 Kfz/Tag aufweisen und zusätzlich mit Wohngebäuden bebaut sind. Bei Verkehrsmengen <15.000 Kfz/Tag werden im Normalfall die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten.

Im vorliegenden Fall hat das Umweltamt die Belastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe im Bereich des Bebauungsplanes Westentor ermittelt und beurteilt.

Die Bewertung der Luftschadstoffkonzentrationen ergibt, dass selbst bei äußerst konservativer Betrachtung die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV unterschritten werden. Gesundheitliche Beeinträchtigungen bestehen daher für die Bewohner im Umfeld des Bebauungsplan-Teilbereichs InW 118n- 1 „Westentor“ nicht.

8. Niederschlagswasser

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist gemäß § 51a des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz –LWG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV NW S. 926, SGV NW 77) vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit möglich ist.
Das Plangebiet gilt wasserrechtlich und wasserwirtschaftlich nicht als erstmalig erschlossen, daher sind die Regelungen nach § 51a nicht anzuwenden. Das Gelände wird wie bisher komplett in die vorhandene Mischwasserkanalisation entwässert.

9. Kampfmittel / Luftschutzstollenanlage

Kampfmittel

Der Bebauungsplanbereich liegt in einem Bombenabwurfgebiet. In den Bebauungsplan wird daher folgender Hinweis aufgenommen:

“Die Durchführung aller beabsichtigten Vorhaben soll mit der gebotenen Vorsicht erfolgen, da ein Kampfmittelvorkommen nicht ausgeschlossen werden kann. Vor Beginn der Bodenarbeiten soll das Gelände fachgerecht untersucht werden. Sofern Verdacht auf Kampfmittel aufkommt, ist die Arbeit sofort einzustellen und der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Arnsberg über die Stadt Dortmund (Ordnungsamt) zu verständigen.“

Luftschutzstollenanlage

Innerhalb des Bebauungsplanbereiches befindet sich eine Tief- bzw. Luftschutzstollenanlage. In den Bebauungsplan wird daher folgender Hinweis aufgenommen:

„Unterhalb der geplanten öffentlichen Grünfläche und im geplanten Anschlussbereich der Brinkhoffstraße an den Königswall befindet sich ein Tief- /Luftschutzstollen im Eigentum des Bundesvermögensamtes. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen in diesem Bereich sollte der für die Verwaltung zuständige Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW Dortmund, Emil-Figge-Straße 91, 44227 Dortmund (Telefon 0231-99535810) informiert werden.“

10. Soziale Belange (Sozialplan)

Die Belange der Bewohner des Gebäudes Königswall 33 wurden durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen erheblich berührt. Die geplante Neuanbindung der Brinkhoffstraße an den Königswall erforderte den Abbruch dieses achtgeschossigen Wohngebäudes mit insgesamt 70 Wohneinheiten.

Der Eigentümer, die Brau und Brunnen AG hat alle Mietverträge entsprechend den gesetzlichen Kündigungsfristen zum 30.04.2004 gekündigt. Der Bebauungsplan wirkt sich somit nachhaltig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden Menschen aus. Dementsprechend hat die Stadt Dortmund i. S. des § 180 BauGB (Sozialplan) Maßnahmen zur Milderung der nachteiligen Auswirkungen des Bebauungsplanes ergriffen.

Durch das Amt für Wohnungswesen wurden allen Haushalten des Wohngebäudes Königswall 33 alternative Wohnungsangebote unterbreitet. Von diesen Angeboten haben alle Haushalte Gebrauch gemacht und sind ein Anschlussmietverhältnis eingegangen.

Zur Vermeidung unbilliger Härten wurde vom Wohnungseigentümer, der Brau und Brunnen AG, jedem Haushalt bei Auszug ein Härteausgleich in Höhe von 2.000,00 € gezahlt. Bei demjenigen Personenkreis, welcher Hilfe zum Lebensunterhalt (Sozialhilfe) erhielten, verzichtete das Sozialamt der Stadt Dortmund auf die Anrechnung dieses Härteausgleichs.

Aufgrund der dargelegten Maßnahmen des Amtes für Wohnungswesen und des Grundstückseigentümers wurden die durch den Bebauungsplan ausgelösten Beeinträchtigungen auf die Bewohner des Hauses Königswall 33 vermindert und ausgeglichen.

11. DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE

11.1 Baudenkmäler

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Baudenkmäler.

11.2 Bodendenkmäler

Im Kreuzungsbereich Königswall, Rheinische Straße befinden sich unterirdisch die Reste der ehemaligen Stadtbefestigung mit Wallanlage, Türmen und dem Westentor aus dem 12. Jahrhundert. Ferner befindet sich nördlich der Grünfläche, die an die Straßen Königswall, Rheinische Straße und Brinkhoffstraße grenzt, der Standort einer ehemaligen Salzsiederei, die im 17. Jahrhundert erstmalig erwähnt wurde.

Es ist daher nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird im Bebauungsplan In W 118n1 über einen entsprechenden Hinweis vorsorglich auf die Melde- und Sicherungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz NW hingewiesen. Die vorgesehenen Baumaßnahmen sind vielfältig und dürften zum Teil mit beträchtlichen und tief reichenden Bodeneingriffen verbunden sein, so dass eine archäologische Betreuung der Großmaßnahme durch die Stadtarchäologie Dortmunds nicht nur baubegleitend notwendig ist, sondern auch bereits im Vorfeld organisatorisch mit dem Gesamtablauf verknüpft werden sollte.

12. Ver- und Entsorgung

Gas, Wasser, Strom

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

Ver- und Entsorgungsleitungen

Zur Erzielung von Kosteneinsparungen planen Versorgungsträger wie z.B. die Telekom die oberirdische Verlegung von Versorgungsleitungen in Form von Freileitungen. Derartige oberirdische Führungen würden sich durch die zu errichtenden Masten und Freileitungen nachteilig auf das Orts- und Straßenbild auswirken. Zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen des städtebaulichen Gesamterscheinungsbildes werden daher durch textliche Festsetzung unterirdische Führungen der Ver- und Entsorgungsleitungen vorgegeben.

13. Entschädigung

Die festgesetzte öffentliche Grünfläche und die Verkehrsflächen befinden sich im Eigentum der Stadt Dortmund. Entschädigungsansprüche nach § 40 BauGB gegenüber der Stadt Dortmund entstehen aus diesem Grunde nicht.

14. Flächenbilanzierung

Sondergebiet SO	2.250 m^2	14,90%
Öffentliche Grünflächen	5.000 m^2	32,90%
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung -Platz-	1.720 m^2	11,30 %
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	6.200 m^2	40,90 %
Gesamtfläche	**15.200 m^2**	**100 %**

15. Kosten

Für die Straßenumbaumaßnahmen im Bereich Brinkhoffstraße, Königswall und Rheinische Straße wurde eine Lärmvorsorgeuntersuchung durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund durchgeführt. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse entstehen im Bereich der gesamten Straßenumbaumaßnahme voraussichtliche Kosten für eventuell durchzuführende passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der 16. und 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Höhe von ca. 560.000,00 € netto. Hierbei entfallen auf die mit der Bezirksregierung Arnsberg abgestimmten Förderbereiche eine Kostenteilung von 330.000,00 € für den ÖPNV und 230.000,00 € für den kommunalen Straßenbau.

a/ Realisierungskosten für öffentliche Verkehrsflächen insgesamt ca.	9.500.000,-- Euro
davon	
Grunderwerb und Gebäudeerwerb (Königswall 33) ca.	3.270.000,-- Euro
Baukosten ca.	5.530.000,-- Euro
passiver Lärmschutz brutto ca.	700.000,-- Euro
Seitens der Stadt wird eine GVFG-Förderung in Höhe von ca. erwartet.	6.900.000,-- Euro

Eine konkretisierte Aufstellung der Kosten, der Eigenanteile der Stadt und KAG-Anteile werden Gegenstand späterer separater Vorlagen zum Ausbau des Knotenpunktes Westentor.

b/ Kostenanteil der Stadt (50%) an der Verlegung von Leitungen der DEW21 ca.	176.000,-- Euro
c/ Herstellungskosten für das geplante Brückenbauwerk***** ca. Fuß- & Radwegebrücke über die Brinkhoffstraße	750.000,-- Euro
d / Herstellungskosten für die geplante öffentliche Grünfläche***** ca.	1.000.000,-- Euro
jährliche Unterhaltungskosten ca.	25.000,-- Euro

***** Die Kosten für die Herstellung der Fuß- & Radwege Brücke sowie für die öffentliche Grünfläche sind Kostenschätzungen. Qualifizierte Angaben zu der Höhe der Kosten können erst nach Vorlage einer Ausbauplanung gemacht werden. Für diese Maßnahmen wird eine öffentliche Förderung erwartet.

Dortmund, den 07.04.2008

W i l d e
Ltd. Städt. Baudirektor