B E G R Ü N D U N G

zum

Bebauungsplan

In W 120

- Entwicklung Hauptbahnhof -

Inhaltsverzeichnis

1. Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes In W 120
1.2 Historische Entwicklung, Baustruktur und gegenwärtige Situation im Plangebiet

2. Bestehendes Planungsrecht

2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung
2.2 Darstellungen im Flächennutzungsplan
2.3 Festsetzungen im Landschaftsplan Dortmund-Mitte
2.4 Derzeitige bauplanungsrechtliche Beurteilung

3. Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

3.1 Ausgangssituation
3.2 Projektpartner
3.3 Bau eines modernen zukunftsorientierten Hauptbahnhofes
3.4 Stützung der Funktion als überregionales Zentrum
3.5 Städtebaulicher Beitrag zur Gesamtcityentwicklung
3.6 Städtische Leitbeschlüsse
3.7 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes

4. Planungsrechtliche Regelungsinstrumente

4.1 Flächennutzungs- und Bebauungsplan
4.2 Planfeststellungsverfahren nach AEG
4.3 Planfeststellungsverfahren nach PBefG
4.4 Planungsrechtliche Sicherung MetroExpress S-Bahn
4.5 Städtebaulicher Vertrag

5. Inhalt des Bebauungsplanes

5.1 Städtebauliche Konzeption
5.2 Art der baulichen Nutzung
- Sondergebiet (SO) – Multifunktionales Zentrum –
- Sondergebiet (SO) - Hotel, Geschäfte, Büro und Verwaltung –
- Sondergebiet (SO) – Parkhaus –
- Kerngebiet (MK)
- Allgemeines Wohngebiet (WA)

5.3 Maß der baulichen Nutzung, Ausschluss von Nutzungsarten
5.4 Öffentliche Verkehrsflächen im Hauptbahnhofumfeld
5.5 Ergänzung zum Satzungsbeschluss vom 18.12.2003 (gemäss Ratsbeschluss vom 08.06.2006)

6. Verkehrliche Belange

6.1 Darstellung der heutigen Verkehrssituation
6.1.1 Verkehrsbedeutung und Mängel des Hauptbahnhofes Dortmund
6.1.2 Verkehrsbedeutung und Mängel der Stadtbahnanlagen
6.1.3 Linienbusverkehr
6.1.4 Radverkehr am Hauptbahnhof Dortmund
6.1.5 Holen und Bringen, Park&Ride, Taxen
6.1.6 Kfz-Verkehr im Umfeld des Hauptbahnhofes
6.2 Verkehrliche Planungsziele
6.3 Verkehrliches Maßnahmenkonzept
6.3.1 Umbau des Hauptbahnhofes (Verknüpfung Stadtbahnanlage und Neubau der MetroExpress S-Bahn)
6.3.2 Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlagen
6.3.3 Fahrradstation, Fahrradtunnel und Mobilitätszentrale, innere und äußere fußläufige Erschließung
6.3.4 Verkehrliche Ansprüche an die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze
6.3.5 Ruhender Verkehr
6.3.6 Öffentlicher Personennahverkehr
6.3.7 Ver- und Entsorgung / Baulogistik
6.3.8 Straßenerschließung
6.3.9 Zukünftige Verkehrsbelastungen im Umfeld des Dortmunder Hauptbahnhofes
6.3.10 Maßnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

7. Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen

8. Umweltbelange

8.1 Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltbericht
8.2 Lärmbelastung und Schallschutz
8.3 Erschütterungen
8.4 Altlasten
8.5 Lufthygienische und klimatische Bewertung
8.5.1 Ergebnisse der Windfeldberechnungen
8.5.2 Immissionsbewertung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe
8.5.3 Besonnung, Schattenwurf
8.5.4 Bioklimatische Betrachtungen
8.6 Methangasaustritte
8.7 Luftbelastung

9. Ver- und Entsorgung

9.1 Versorgung mit Gas, Wasser und elektrischer Energie
9.2 Entsorgung
9.3 Leitungsrechte
9.4 Schmutzwasser, Niederschlagswasser

10. Kampfmittel, Blindgängereinschlagstellen, Bunker

11. Bergbauliche Einwirkungen

12. Denkmalschutz und Boden-Denkmalpflege

13. Luftverkehr / Luftfahrthindernisse

14. Sanierungsgebiete

15. Entschädigung

16. Flächenbilanzierung

17. Kosten

1. Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes In W 120

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes In W 120 umfasst in den Stadtbezirken Innenstadt-West und Innenstadt-Nord einen Bereich, der wie folgt begrenzt wird:

im **Norden** durch den Einmündungsbereich Münsterstraße/Leopoldstraße/Burgtor einschließlich des Teilbereiches südlich Mühlenstraße bis Burgtor 7 sowie die Nordseite der Bahnanlagen Hbf südlich Grüne Straße/Steinstraße einschließlich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes

im **Westen** durch den Einmündungsbereich Sunderweg/Westfaliastraße/Treibstraße, die Unionstraße bis Einmündung Heinrich-August-Schulte-Straße sowie den Bereich zwischen Sunderweg, Nettelbeckstraße, in deren östlicher Verlängerung bis Gneisenaustraße und Treibstraße

im **Süden** durch die Einmündung Bahnhofstraße/Königswall, den Königswall bis einschließlich Einmündung der Straße Freistuhl (einschließlich Info-Pavillon, Treppenanlage sowie Katharinenstraße)

im **Osten** von Einmündung Königswall/Freistuhl nach Norden bis zur Nordseite der Bahnanlagen Hbf.

1.2 Historische Entwicklung, Baustruktur und gegenwärtige Situation im Plangebiet

Das Plangebiet mit dem Hauptbahnhofgelände liegt im Zentrum des Dortmunder Stadtgebietes und gehört zum Teil zum Stadtbezirk Innenstadt-West und zum Teil zum Stadtbezirk Innenstadt-Nord.
Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Dortmunder Hauptbahnhof errichtet. Seitdem bildet der Bahndamm in einer Höhe von 7 - 13 m und einer Breite von 200 m eine Barriere zwischen dem Stadtkern und der nördlichen Innenstadt. Vier Unterführungen wurden gebaut. Als fußläufige Verbindungen zwischen Königswall und nördlichem Bahnhofsvorplatz befinden sich innerhalb des Hauptbahnhofes der DB-Personentunnel und der Stadtbahntunnel in einer Länge von etwa 200 m. Für den Autoverkehr stehen die Unterführungen Brinkhoffstraße/Schützenstraße und Burgtor zur Verfügung. Die Barrierenwirkung blieb jedoch weitgehend erhalten.

Durch die moderne Bahntechnik, Verkehrslogistik und anders geartete Nutzungsansprüche sind große Teile der Grundstücksflächen für den eigentlichen Bahnbetrieb überflüssig geworden. Sie liegen teilweise schon seit Jahrzehnten als ungenutzte Brachen wie Fremdkörper im Stadtraum und behindern städtebauliche Entwicklungen.

Der nach den Kriegszerstörungen Anfang der 50er Jahre neu errichtete Bahnhof, Teile der Bahnanlagen (ehemaliger Hauptgüterbahnhof) sowie des Bahnhofumfeldes machen noch heute einen wenig attraktiven, zum Teil desolaten Eindruck. Äußere Erscheinung und Gestaltqualität leiden insbesondere im Nordbereich des Bahnhofes

unter dem mangelhaften städtebaulichen Zusammenhang zwischen Bahnhof, Vorplatz und städtischem Umfeld. Auch der Gesamteindruck, der sich dem Betrachter bietet, welcher den Bahnhof nach Süden verlässt, vermag noch nicht zu befriedigen. Mit dem Harenberg-Hochhaus, dem Umbau der Hauptpost, dem Astron-Hotel und der neuen Stadt- und Landesbibliothek sind erste Bausteine zur Profilierung der nördlichen Citykante und Raumbildung gesetzt worden. Dies allein vermag jedoch noch nicht den Eindruck eines großstädtischen Entrees in die City zu vermitteln. Der nördliche Bahnhofsvorplatz stellt sich zwar als ein durch Hauptpost, Arbeitsamt, Auslandsinstitut, ehem. Steinwache und Großkino CineStar baulich gefasster Stadtraum dar, weist jedoch bezogen auf den Hbf dennoch Hinterhofcharakter aus. Auch die Grünanlage weist keine Qualität auf.

Hauptzugangsachse von der City zum Hbf. ist die Katharinenstraße in Verbindung mit der großzügigen Freitreppe zum Königswall. Der Königswall selbst wurde vor etwa 10 Jahren umgebaut und als Allee ausgebildet.

Auch in funktionaler Hinsicht wird der Hbf den heutigen Anforderungen an einen der wichtigsten deutschen Personenbahnhöfe und als regionale Verkehrsdrehscheibe nicht mehr gerecht. Zu lange Umsteigewege behindern die Umsetzung des Integrierten Taktfahrplans für den NRW-Nahverkehr; attraktive Aufenthalts- und Versorgungsmöglichkeiten (Reisendenbedarf, insbesondere Imbissgastronomie) für Fernreisende fehlen. Für mobilitätseingeschränkte Personen gibt es darüber hinaus keine komfortablen Wegeverbindungen, da u.a. Aufzüge fehlen.

Die genannten funktionalen Mängel gelten auch für die Stadtbahnanlagen, die als erstes Projekt dieser Art in NRW Ende der 60er Jahre direkt unter dem Hbf gebaut wurden. Der Verbindungsgang und die Treppenanlage zwischen dem Stadtbahntunnel und dem Personentunnel des Hbf sind für die täglich zu bewältigenden Fußgängerströme zu eng und es fehlt auch hier an Aufzügen. Außerdem wird der nördliche Zugang zu den Stadtbahngleisen wegen seiner peripheren Lage zum Hbf fast nicht genutzt, wodurch sich am Südzugang Kapazitätsprobleme ergeben, die u.a. zu verlängerten Haltestellenaufenthaltszeiten und damit Verspätungen im Stadtbahnbetrieb führen.

2. Bestehendes Planungsrecht

2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind in ihrer räumlichen Ausprägung am Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Unna/Hamm, ablesbar.

Der Planbereich ist im GEP als Wohnsiedlungsbereich sowie Eisenbahnstrecken für den großräumigen Schnellverkehr und den überregionalen Verkehr als auch Eisenbahnstrecken für den regionalen Verkehr dargestellt.

Nach erfolgter Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg ist eine Änderung des GEP **nicht** erforderlich.

Jedoch war das landesplanerische Einvernehmen gem. § 20 Landesplanungsgesetz (LPlG) herbeizuführen.
Mit Schreiben vom 22.10.02 hat die Stadt Dortmund (6/MTC) der Bezirksregierung Arnsberg die erforderlichen Unterlagen zur landesplanerischen Prüfung vorgelegt und um Bestätigung der Übereinstimmung der gemeindlichen Bauleitplanung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung gebeten. Am 14.11.02 hat auf Einladung der Bezirksregierung Arnsberg eine dem landesplanerischen Anhörungsverfahren gem. § 20 Landesplanungsgesetz (LPlG) vorgeschaltete Informationsveranstaltung mit den betroffenen Nachbargemeinden und Verbänden im Dortmunder Rathaus stattgefunden. Dabei haben Vertreter der Stadt Dortmund, des Investors, Sonae Imobiliária (SI), der DB S&S sowie der Arbeitsgemeinschaft Dr. Hesse / CIMA als Verfasser des aktuellen Einzelhandelsgutachtens das Planungsvorhaben 3do und dessen prognostizierten Auswirkungen auf die benachbarten Gemeinden ausführlich erläutert. An der Veranstaltung haben Vertreter von mehr als der Hälfte der angeschriebenen Gemeinden, Gemeindeverbände und Einzelhandelsinstitutionen teilgenommen.

Das vg. Anhörungsverfahren wurde durch die Bezirksregierung Arnsberg insbesondere durch folgende zwei Kernfragen bestimmt:

- *"Hat die 99. Änderung des Flächennutzungsplanes – insbesondere die Planung 3do – negative Auswirkungen auf das Zentrensystem Ihrer Gemeinde / benachbarter Gemeinden? Wenn ja, wie schätzen Sie diese Auswirkungen ein?*
- *In welchem Umfang könnten die beabsichtigten Einzelhandelsnutzungen eine ausreichende qualitative und quantitative Versorgung der Bevölkerung Ihrer Gemeine / benachbarter Gemeinden (ggf. Gemeindeteile) gefährden?"*

Die landesplanerisch relevanten Stellungnahmen sind von der Bezirksregierung Arnsberg ausgewertet worden.
Am 03.06.03 sind die verbliebenen Anregungen und Bedenken vor dem Hintergrund einer ausführlichen Stellungnahme der Stadt Dortmund abschließend erörtert worden. Mit Verfügung der Bezirksregierung Arnsberg vom 17.06.03 ist das Testat des Einvernehmens mit folgender Begründung sowie Bedingungen und Maßgaben erteilt worden:

"Die mit der Bezeichnung 3do verbundene Entwicklungsplanung der 99. FNP-Änderung ist aus landesplanerischer Sicht als ein herausragendes Leitprojekt für das gesamte östliche Ruhrgebiet einzustufen. Unzweifelhaft kann die integrierte Planung von modernisierter Bahnstation, attraktiven Einzelhandelsflächen sowie Freizeit- und Gastronomieangeboten als ein wichtiger Beitrag zur Stärkung Dortmunds und der Region Dortmund verstanden werden. Dies wird auch von den Gemeinden im Umfeld der Stadt Dortmund so gesehen.

Trotz aller grundsätzlichen Zustimmung sind von dem Gesamtprojekt unverkennbar auch negative Auswirkungen auf die Gemeinden im näheren und weiteren Umfeld zu erwarten. Die hierzu vom Gutachterbüro Dr. Hesse & Partner / CIMA erstellten gutachterlichen Untersuchungen weisen jedoch nach, dass erhebliche negative Betroffenheiten über alle Sortimente hinweg von der Planung nicht zu erwarten sind. Wohl aber kann es in einigen Fällen in den Sortimentsbereichen "Technik und

Medien" sowie im Sortimentsbereich "Spiel, Sport, Hobby" bei den im Bebauungsplan vorgesehenen Sortimentsobergrenzen zu regionalen Unverträglichkeiten kommen.

Die Stadt Dortmund hat aufgrund dieses Sachverhalts im landesplanerischen Anhörungsverfahren die Obergrenze des Sortiments "Medien und Technik" von geplanten 12.000 m² auf insgesamt 10.000 m² VK zurückgenommen (siehe Stellungnahme der Stadt vom 07.05.03). Mit Blick auf das in gleicher Weise problematische Sortiment "Spiel, Sport, Hobby" ist aus regional-planerischem Interesse an einer gesamtverträglichen Entwicklung der Region Dortmund heraus eine Rücknahme der im B-Plan bisher vorgesehenen Obergrenze dieses Sortimentes von 12.000 m² VK auf max. 8.000 m² VK unerlässlich.

Ich stimme deshalb der 99. FNP-Änderung aus landesplanerischer Sicht und unter der Voraussetzung zu, dass

- die Errichtung der insgesamt 36.000 m² VK umfassenden Einzelhandelsangebote des 3do nicht gelöst, sondern zeitgleich mit der Bereitstellung der geplanten 26.500 m² Entertainmentflächen erfolgt,
- die Obergrenze der Verkaufsflächen aller Einzelhandelsangebote mit max. 36.000 m² VK – wie vorgesehen – im B-Plan festgesetzt wird. Unabhängig davon sind reisespezifische Einzelhandelsflächen in den Bahnebenen in einer am jetzigen Bestand orientierten Größenordnung von 2.000 bis 3.000 m² VK zulässig,
- durch städtebauliche Festsetzungen – auch bezüglich der Ebenen, die Gegenstand des bahnrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses sein werden, sichergestellt ist, dass dort neben den Verkaufsflächen für den Reisebedarf keine weiteren Einzelhandelsflächen zulässig sind, die die Gesamtverkaufsfläche von 36.000 m² übersteigen. Diese Voraussetzung würde auch als erfüllt angesehen, wenn sie durch entsprechende Regelung in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag verbindlich festgeschrieben wäre,
- die in der nachfolgenden Sortimentsliste aufgeführten landesplanerisch noch vertretbaren Obergrenzen der Sortimente – in Abänderung der bisher vorgesehenen Obergrenzen des B-Plans in den Bereichen "Technik und Medien" sowie "Spiel, Sport, Hobby" – festgesetzt werden. Aus dem weiteren Bauleitplanverfahren sich möglicherweise ergebende weitere Rücknahmen der Sortimentsobergrenzen verstoßen nicht gegen Ziele der Raumordnung und Landesplanung,
- die Stadt Dortmund in geeigneter Weise sicherstellt, dass die gesetzlichen Ladenschlusszeiten auch auf das 3do Anwendung finden."

2.2 Darstellungen im Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Dortmund vom 27.06.1985 enthält für den Planbereich folgende Darstellungen:

- Schienenverkehrsweg der DB
- Schienenverkehr S-Bahn/Nahverkehr
- Kerngebiet

- Verkehrs- und Haupterschließungsstraßen
- Grünfläche
- Signatur Sanierungsgebiet.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes weichen teilweise von den Darstellungen des F-Planes ab. Aus diesem Grunde wird eine entsprechende Änderung des F-Planes (Nr. 99) nach § 8 Abs. 3 BauGB gleichzeitig mit der Aufstellung des Bebauungsplanes durchgeführt (sog. Parallelverfahren).

2.3 Festsetzungen im Landschaftsplan Dortmund-Mitte

Der Planbereich des Bebauungsplanes InW 120 liegt **nicht** im Geltungsbereich des seit dem 19.01.1996 rechtsverbindlichen Landschaftsplanes Dortmund-Mitte.

2.4 Derzeitige bauplanungsrechtliche Beurteilung

- Bebauungsplan 23 — rechtsverbindlich seit dem 20.06.1958
  Festsetzung: öffentliche Grünfläche und öffentliche Verkehrsfläche (Straße)

- Bebauungsplan 106 — rechtsverbindlich seit dem 19.02.1965
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche (Katharinenstraße tlw.)

- Bebauungsplan 108 — rechtsverbindlich seit dem 17.12.1965
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche (Katharinenstraße tlw.)

- Bebauungsplan 117 — rechtsverbindlich seit dem 02.10.1970
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche (Königswall / Freistuhl tlw.)

- Bebauungsplan 166 — rechtsverbindlich seit dem 03.08.1973
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche (Paul-Winzen-Straße tlw.)

- Bebauungsplan In W 109— rechtsverbindlich seit dem 24.09.1988
  Festsetzung: Kerngebiet (MK) und textliche Festsetzungen zum Ausschluss von Spielhallen, Sexshops und Sexkinos

- Bebauungsplan Nord III Ost — rechtsverbindlich seit dem 31.05.1974
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche und Kerngebiet

- Bebauungsplan In N 106 — rechtsverbindlich seit 22.10.1988
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche und öffentliche Grünfläche

- Bebauungsplan In N 217 — rechtsverbindlich seit dem 06.10.1995
  Festsetzung: öffentliche Verkehrsfläche
  besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich)
  und Sondergebiet – Großkino –

- tlw. Im Zusammenhang bebauter Ortsteil (§ 34 BauGB)

3. Anlass, Ziele und Zwecke der Planung

3.1 Ausgangssituation

Der Rat der Stadt hat am 27.02.1997 seine grundsätzlich positive Haltung zu einer Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofes bekräftigt und die Bereitschaft der DB AG, gemeinsam mit der Stadt eine solche Entwicklung des Bahnhofsbereiches in Angriff zu nehmen, ausdrücklich begrüßt. Er beschloss, alle notwendigen projektvorbereitenden Schritte bis Herbst 1997 durchzuführen.
Am 11.09.1997 hat der Rat den Beschluss gefasst, das Projekt der Bahnhofsüberbauung und ihrer Einbindung in die Innenstadt zu unterstützen. Er hat deshalb auch die Verwaltung beauftragt, die planrechtliche Sicherung in Abstimmung und nach Zustimmung der DB AG und des Entwicklers/Investors (damals noch WestProject&Consult - WP&C -, ein Unternehmen der Westdeutschen Immobilien Bank Gruppe) vorzubereiten und durchzuführen.
Dementsprechend hat der Rat in seiner Sitzung am 17.12.98 die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung des Bebauungsplanes InW 120 beschlossen.

3.2 Projektpartner

Entscheidend für die Projektentwicklung ist, dass sich die Investorengruppe unter Führung von Sonae Imobiliária, die Deutsche Bahn AG und die Stadt Dortmund als Partner zu einem „public-private-partnership"-Modell bekennen und dementsprechend verantwortlich, vertrauensvoll und kooperativ zusammenarbeiten.

Im Frühjahr 2000 hat WP&C mit Sonae Imobiliária (SI) aus Porto einen portugiesischen Partner gefunden, der gewillt war, gemeinsam mit ihr Projekte auf dem deutschen und gesamteuropäischen Einzelhandelsmarkt zu entwickeln. Grundlage für die Kooperation war per Dienstleistungsvertrag die Bildung der Dienstleistungsgesellschaft Sonae West Shopping AG (SWS) mit Sitz in Düsseldorf, die als Geschäftsbesorger auftritt und seit März 2000 die weitere Projektentwicklung übernommen hat.

SWS ist eine portugiesisch-deutsche Allianz für den Freizeit- und Shoppingimmobilienbereich. Anteilseigner des neuen Unternehmens sind die Sonae Imobiliária (SI) sowie die Westdeutsche Immobilien Holding GmbH, ein Unternehmen der Westdeutschen Immobilienbank (WIB).
Das Hauptgeschäftsfeld der SWS ist die Entwicklung von Einzelhandels- und Freizeitimmobilien als Dienstleister für SI und Dritte.

SI ist eine führende Investment-, Entwicklungs- und Betreibergesellschaft auf der iberischen Halbinsel im Shopping-Center-Bereich mit derzeitigen Aktivitäten in Portugal, Spanien, Griechenland, Deutschland, Italien und Brasilien.

Durch die engagierte, konstruktive Mitarbeit von DB Station & Service Frankfurt, Baumanagement Düsseldorf und Bahnhofsmanagement Dortmund sind gute Voraussetzungen für die Projektentwicklung gegeben.

Die Stadt Dortmund als Projektpartner sieht dieses Projekt als wesentlichen Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung und versteht sich als Moderator des Gesamtprozesses und Sachwalter für Qualitätsstandards. Daneben ist die Stadt in ihrer Funktion als Planrechtgeber, Genehmigungsbehörde und Bauherr im Umfeld und für die erforderlichen Verkehrsanlagen intensiv in den Gesamtprozess eingebunden.
Die Aufgaben werden in der Stadt Dortmund federführend durch die Projektgruppe 6/MTC wahrgenommen.

3.3 Bau eines modernen zukunftsorientierten Hauptbahnhofes

In der Gründerzeit des 19. Jahrhunderts hat der Bau der Eisenbahnlinien und damit auch der Bahnhöfe ganz entscheidend zur Entwicklung der Städte zu modernen Industrie- und Dienstleistungszentren beigetragen. Es entstanden stadtprägende imposante Bahnhofsgebäude im Stil des Historismus als Ausdruck eines pulsierenden gesellschaftlichen Lebens.
Der Bedeutungsverlust der Eisenbahn wurde durch die Zerstörungen im 2. Weltkrieg eingeleitet. Die rasante Entwicklung des Straßenverkehrs trug in starkem Maße zum Prozess des „trading down“ bei. Mehr und mehr wurden die Bahnhöfe zum Standort sozial schwacher Gruppierungen.

Heute ergeben sich Chancen für eine Revitalisierung aus der Notwendigkeit auf die Probleme bzw. Phänomene der sozialen Disparitäten, des Umweltschutzes, der Leistungsgrenzen des Straßenverkehrs und der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu reagieren.
Nachhaltige Stadtentwicklung ist Schlüsselwort für die Erneuerung der Städte. In diesem Kontext kann die Renaissance der Bahnhöfe einen entscheidenden Beitrag liefern. Der Bahnhof muss integraler Bestandteil von Innenstadt und City, insbesondere ihrer öffentlichen Räume sein. Er soll damit lebendiger Teil der polyzentrischen Stadtstruktur sein, eingebunden in die soziokulturelle und wirtschaftliche Infrastruktur. Der Bahnhof muss wieder einladend wirken. Das Bahnhofsmilieu soll wieder durch Bahnhofskultur ersetzt werden. In diesem Sinne darf der Bahnhof keinen besonderen Anreiz mehr für soziale Randgruppen bieten.

Die Attraktivität des Bahnreisens wird nicht nur durch den Fahrkomfort bestimmt. Entscheidende Kriterien sind auch Ambiente, Bequemlichkeit, günstige Zugänglichkeit und vielfältige Serviceleistungen im Bahnhof.

Der Funktionswandel des Hauptbahnhofes von der betrieblich optimierten Anlage zu einer modernen, zukunftsweisenden Bahnstation soll einerseits durch die Ausgestaltung als Einkaufs- und Unterhaltungscenter (Multi-Themen-Center, MTC) erreicht werden. Innovation, vielfältige Angebote aus Einzelhandel, Unterhaltung (Entertainment), Freizeit (Leisure), Gastronomie und sonstiger Dienstleistungen sollen die

tragenden Säulen des Konzeptes beinhalten. Gleichzeitig sollen die funktionalen Mängel des Hauptbahnhofes und der Stadtbahnanlagen (s. Ziffer 1.2 und Ziffern 6.1.1 und 6.1.2) behoben werden, so dass eine Verkehrsstation „aus einem Guss" entsteht.

3.4 Stützung der Funktion als überregionales Zentrum

Die herausragende Funktion der Stadt Dortmund als Oberzentrum eines Einzugsbereiches mit mehr als 2 Mio. Einwohner muss durch einen weiteren Ausbau der oberzentralen Infrastruktur sowie geeigneter Maßnahmen zur Konsolidierung der wirtschaftlichen Entwicklung gestärkt werden. Das MTC 3do als Bahnhofsentwicklung am Rande der City wird mit seinen kommerziellen und freizeitorientierten Nutzungen diesen ehrgeizigen Ansprüchen zur Profilierung Dortmunds als Oberzentrum gerecht. Durch eine überzeugende interessante architektonische Gestaltung präsentiert sich das MTC außerdem als weitausstrahlende imagefördernde Landmarke, die an diesem gesamträumlich markanten Standort symbolisch für die strukturelle Aufwärtsentwicklung in der Städtelandschaft Ruhrgebiet steht.

Eine wichtige Basis der europäischen Stadt ist die in Jahrhunderten gewachsene Verflechtung von Handel, Gewerbe, Kultur sowie Kommunikation und deren räumlich-baulicher Ausdruck. Der Einzelhandel stellt durch seine stadtbildenden und stadtfördernden Funktionen einen wesentlichen Faktor für das soziale Leben und Handeln in Städten dar. Der Handel erzeugt Dichte, Frequenz und soziale Mischung. Diese Verflechtung spiegelt sich nun in dem originellen Nutzungsmix des MTC aus Einzelhandel, Entertainment und Leisure wider.

Dieser Nutzungsmix muss im Kontext mit der oberzentralen Versorgungsfunktion der Stadt gesehen werden. Diese muss sich insbesondere in der Angebotsqualität des Einzelhandels wiederfinden. Darüber hinaus wird die Standortqualität bestimmt durch breitgefächerte Angebote an Bildung, Kultur, Freizeit, Szene, Events, die wegen der erforderlichen Infrastruktur nur in den Oberzentren befriedigt werden können. Der Besucher verlangt spezialisierte Sortimente, innovative und hochwertige Angebote, gekoppelt mit einer hohen Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Unterhaltung und Vergnügen. Der Städtebauliche Vertrag zwischen der Stadt Dortmund und dem Projektentwickler beschreibt in seinem § 4 die Qualitätsmerkmale, die dafür sorgen, das dass MTC ein attraktives Ergänzungsangebot zur City bietet. Diese urbanen Qualitäten werden durch eine gezielte Auswahl von Entertainment und Leisure gesteigert und bewirken eine Erhöhung der Besucherzahl aus einem größeren regionalen Einzugsbereich.

Das MTC im Netzwerk der stadtregionalen Einzelhandelslandschaft hat die Aufgabenstellung, Kaufkraft in die City zurückzuholen und die Entwicklung auf der grünen Wiese einzuschränken. Die Konzentrierung von unvermeidbarem großflächigen Einzelhandel und Entertainment an der Peripherie der Innenstadt ermöglicht, die historische, kleinparzellige Struktur der City zu bewahren und darüber hinaus als Frequenzbringer für das Zentrum zu fungieren.

3.5 Städtebaulicher Beitrag zur Gesamtcityentwicklung

Obwohl der Hauptbahnhof eine städtebauliche Schlüsselposition am Nordrand der City besitzt, ist die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes in der Nachkriegsphase nur wenig gefördert worden. Insbesondere fehlt im Bahnhofsumfeld eine zusammenhängende großstädtisch geprägte städtebauliche Gestaltung.
Der Umbau des Hauptbahnhofs zu einem Multi-Themen-Center eröffnet nun die Chance, dieses „Tor zur City" als attraktives Entree zum Citykern auszuformen. Gleichzeitig kann durch eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Baukörpers und des Bahnhofsumfeldes ein Bindeglied zwischen City und nördlicher Innenstadt geschaffen werden.
Vor allem der nördliche Bahnhofsvorplatz darf nicht länger zum Hinterhof des Bahnhofes abgleiten. Die Isolierung der Nordstadt durch die 13 m hohe und 200 m breite Barriere der Eisenbahn soll weitestmöglich abgemildert werden. Eine transparente Gestaltung des MTC mit anlockendem Nutzungsmix auch im Gebäudebasement sowie eine bequeme Gestaltung der Fußgängerwege zum und durch das MTC sollen zur Frequentierung und zum Durchschreiten einladen.

Außerdem besteht die Möglichkeit eine 3. Cityachse in Nord-Süd-Richtung zwischen den Polen MTC/Hauptbahnhof und Gelände der ehemaligen Thier-Brauerei auszubauen. Hierzu kann die Umgestaltung und nutzungsmäßige Bereicherung der Hauptzugangsachse Katharinenstraße einen wesentlichen Beitrag leisten.

Um eine optimale Lösung für die Umfeldgestaltung und den Brückenschlag über den Bahndamm zu finden, wurde von September bis November 2002 ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren durchgeführt. Darin sollte dem Bahnhofsumfeld ein einladender und zugleich großstädtischer Charakter verliehen werden. Es sollten 2 städtebaulich ansprechende Bahnhofsvorplätze entstehen. Die bereits gestaltete Fläche vor dem Großkino CineStar auf der Nordseite des Bahnhofs sollte weitgehend in das Gesamtkonzept integriert werden.

Der baulichen Gestaltung längs des Wallringes im Sinne einer Citykrone mit baulichen Juwelen wie dem MTC und einer begrünten Grenzmarkierung ist ein hoher Stellenwert beizumessen. Mit dem Neubau des Hauptbahnhofes als MTC und der urbanen Gestaltung der Bahnhofsvorplätze soll eine städtebauliche Profilierung des nördlichen Citybereichs erreicht werden.

3.6 Städtische Leitbeschlüsse

Der Rat der Stadt Dortmund hat in seinem **Grundsatzbeschluss** vom 20.12.2001 die Konzeptionierung 3do positiv bewertet und beschlossen, diese als Leitkonzept für die verfeinerte Projektentwicklung und die städtebauliche Entwicklung und Erschließung zugrundezulegen, auf dieser Basis die Bauleitplanverfahren (Flächennutzungsplanänderung/ Bebauungsplan) fortzuführen, den Städtebaulichen Vertrag diesen Gegebenheiten anzupassen und die erforderlichen städtebaulichen Qualifizierungsverfahren vorzubereiten.

In seiner Sitzung am 11.07.02 hat der Rat der Stadt beschlossen, das Plankonzept weiter zu entwickeln, die förmlichen Planverfahren fortzuführen bzw. einzuleiten, die

städtischerseits abzuschließenden Verträge zu konkretisieren bzw. neu zu fassen (u.a. Städtebaulicher Vertrag) und das Gutachterverfahren für das Hauptbahnhofsumfeld fortzusetzen.

3.7 Gestaltung des Bahnhofsumfeldes

Die weitflächige Gleisanlage des Hauptbahnhofes bildet eine gravierende Zäsur zwischen City und nördlicher Innenstadt. Die Vorplatzflächen sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite entsprechen in ihrer derzeitigen Gestalt nicht der Bedeutung des Bahnhofes. Mit dem geplanten '3do'-Komplex muss das Umfeld einen einladenden und zugleich großstädtischen Charakter erhalten.

Der Hauptbahnhof hat eine städtebauliche Schlüsselposition am Nordrand der City. Es ist geplant, das MTC und sein Umfeld fußgängerfreundlich zu gestalten und hierdurch ein Bindeglied zwischen City und nördlicher Innenstadt zu schaffen.

Um diese Zielansprüche zu verwirklichen, hat der Rat der Stadt Dortmund in seiner Sitzung am 31.01.2002 die Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens zur Gestaltung und räumlichen Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes beschlossen. Diesen Leitvorstellungen kam der erfolgreiche Entwurf des Büros Prof. Fritschi, Stahl und Baum, Düsseldorf, am weitesten entgegen. Von daher hat sich der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 19.12.02 der Empfehlung der Jury angeschlossen, diesen Entwurf als Grundlage für die Umgestaltung der Bahnhofsplätze zu verwenden.
Der Entwurf zeichnet sich durch eine urbane Einbindung des Hauptbahnhofes aus. Die städtebauliche Integration wird durch harmonische Übergänge zum angrenzenden Stadtkörper erreicht, unproportionale Brüche entschärft sowie Konkurrenzen zwischen historischen Stadtmarken und Kanten vermieden.
Überzeugend ist in diesem Zusammenhang auch die vorgeschlagene Überwindung der erheblichen Höhendifferenz zwischen der geplanten Fußgängerverteilerebene im 3do und dem Niveau des nördlichen Bahnhofsvorplatzes mittels Anhebung über Ausbildung eines "Plateau-Platzes".

Die strukturelle Vernetzung des neuen kommerziellen Schwerpunktes mit der Einkaufslandschaft der City soll mit dem Brückenschlag über den Königswall und längs der Katharinenstraße durch kurzweilige Wegeführung und Ermöglichen von Einzelhandelsnutzungen in den flankierenden Straßenfronten ermöglicht werden.
Die Reparatur der Stadträume im Umfeld des 3do ist ein wesentliches Plananliegen. Sowohl nördlich als auch südlich des Bahnhofes verhindern übergroße, ausufernde Straßen- und Platzräume urbane Zusammenhänge und Benutzbarkeit der Flächen.
Von daher sorgen klare Gliederungen und funktionale Neuordnungen dafür, dass städtebaulich signifikante Entrees bzw. Übergänge zur City und Nordstadt inszeniert und dass sich urbanes Leben entfalten kann.

Für die Durchplanung und Verfeinerung des Wettbewerbsentwurfes zeichnen sich folgende Aufgabenschwerpunkte ab:

1. Gestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes mit der Integration des Brückenschlages über dem Wallring, des Parkhochhauses und Anpassung des Verkehrserschließungskonzeptes an die veränderten räumlichen Bedingungen.

2. Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes unter besonderer Berücksichtigung der Einstellung eines 'Plateau'-Platzes, der durch geschickte, fußgängerfreundliche Terrassierung das Kernelement des Gesamtraumes bilden soll. Die verkehrliche Nutzung der Untergeschosse muss sich an den verträglich organisierten Funktionsansprüchen orientieren.
3. Die skulptural geformten Baukörper längs der Steinstraße sind zu überdenken. Zu den fraktal aufgelösten Bauformen, die nur als Ganzes zu errichten sind, sollen Alternativen entwickelt werden, die eine zwanglose urbane Einbindung zu einem späteren Zeitpunkt ermöglichen.
4. Im Sinne der Projektentwicklungsphilosophie der kontinuierlichen Gestaltungsoptimierung bis zur Baurealisierung bietet sich die große Chance, sich mit den bisherigen Konturen der Platzfassaden im Dialog mit den Projektentwicklern auseinanderzusetzen.

4. Planungsrechtliche Regelungsinstrumente

4.1 Flächennutzungs- und Bebauungsplan

Das Projekt 3do hat zum Inhalt, den Hauptbahnhof in eine neue Gesamtanlage (gemischt genutzte Anlage) zu integrieren, in der bahnfremde Nutzungen einen breiten Raum einnehmen.
Für die Ebenen 00 - Stadtbahntunnel, 01 - DB-Personentunnel und 02 - DB-Gleisebene sind ausschließlich bahnspezifische Nutzungen einschließlich Reisebedarf und Dienstleistungen vorgesehen. Die Ebene 03 ist die sog. Fußgängerverteilerebene (Commuter-Level), von der aus sowohl die darunter liegenden Bahnsteige als auch das darüber liegende Multi-Themen-Center erreicht werden kann.
Dementsprechend befinden sich auf den Ebenen 04 – 06 bahnfremde Nutzungen, also Einzelhandel und Entertainment einschließlich Gastronomie.

Die kommunale planungsrechtliche Sicherung des Planungsvorhabens erfolgt über eine Änderung des Flächennutzungsplanes (Nr. 99) und die Aufstellung eines Bebauungsplanes (InW 120), wobei die Flächennutzungsplan-Änderung Voraussetzung für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist.

Zur Verkürzung der Planungsphase werden Flächennutzungsplan und Bebauungsplan im sogenannten Parallelverfahren gleichzeitig geändert bzw. aufgestellt (§ 8 Abs. 3 S. 1 BauGB).

Mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Essen, als zuständiger Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnanlagen ist Einvernehmen darüber erzielt worden, für die 7 Ebenen einen sog. „Schichten-Bebauungsplan", d.h. mit geschossweiser Gliederung nach § 9 Abs. 3 BauGB, aufzustellen. Die Ebenen 00 – 03, die ausschließlich bahnbezogene Nutzungen enthalten, werden nachrichtlich nach § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan übernommen. Mithin sind für die Ebenen 04 – 06 Festsetzungen nach BauGB im Bebauungsplan zu treffen, da diese ausschließlich bahnfremde Nutzungen enthalten, wobei die Art der baulichen Nutzung als Sondergebiet – Multifunktionales Zentrum - nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt wird.

Die textliche Festsetzung ◇1◇ enthält entsprechende Regelungen.
Einzige Ausnahme ist der in § 4 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen getroffene Ausschluss bestimmter Nutzungsarten (wie Sexkinos, Sexshops, Spielhallen), der sich auf **alle** Ebenen des 3do bezieht.

4.2 Planfeststellungsverfahren nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG)

Da auch eine Änderung der eigentlichen Bahnstation und der Bahninfrastruktur durch das Vorhaben ausgelöst wird, ist parallel zu den v. g. Bauleitplanverfahren auch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Abs. 1 AEG erforderlich, wofür das EBA als Planfeststellungsbehörde zuständig ist. Zwischen der Stadt Dortmund und dem EBA ist eine enge inhaltliche und zeitliche Koordination der unterschiedlichen Verfahren vereinbart worden. Wie bereits zuvor dargestellt, werden insbesondere die Ebenen 00 – 03 in das Planfeststellungsverfahren einbezogen, aber auch die gesamte Gebäudehülle (Konstruktion) des MTC-Bauwerks. Das gleiche gilt für das geplante Hotelgebäude. Dies ist besonders vor dem Hintergrund sicherheitsrelevanter Aspekte zu sehen. Zwischen EBA und Stadt Dortmund hat eine konkrete Abstimmung der Zuständigkeiten stattgefunden.

Zu den eisenbahnrechtlichen Fachplanungen zählen insbesondere folgende Anlagen:

- neue Bahnsteig-/ Gleisanlagen
- Empfangs- und Bahnsteighalle
  - Rohbauhülle; äußere Fassade, einschließlich tragender Bauteile
  - innere notwendige Statik, tragende Elemente
  - Fluchtwege einschließlich Angriffswege der Feuerwehr
  - Brandschutzanlage, vorbeugender und abwehrender baulicher Brandschutz
  - Ent- und Versorgungsanlagen (Kanalisation, Energieversorgung, Telekommunikationsanlage und andere Versorgungsleitungen, Müllentsorgung, Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen)
  - Fußgängerpassagen (einschließlich Treppen, Aufzüge, Rolltreppen)
- Bahn-Reisezentrum
- Fahrscheinverkaufsstellen und –automaten
- Informationsstände der Bahn
- Zuginformationsanzeiger
- Wegeleitsystem der Bahn
- Wartesäle
- Gepäckannahmestelle und –aufbewahrung sowie Gepäckschließfächer
- sonstige Flächen für Bahn- und Haustechnik
- Werkstatträume der Bahn
- Lagerräume der Bahn (Materialversorgung)
- Betriebskantine
- Räume für die Bahnhofsmission
- Räume für den Bundesgrenzschutz
- Servicebetriebe der Bahn (sog. Nebenbetriebsanlagen, wie Bahnhofsgaststätten, Verkaufsläden für Artikel des täglichen Reisebedarfs)
- Sozialräume
- Toilettenanlagen für Reisende

Daneben regelt das genannte Planfeststellungsverfahren vor allem auch die optimierte Verknüpfung des Stadtbahntunnels mit den DB-Anlagen.

4.3 Planfeststellungsverfahren nach PBefG

Für den erforderlichen Umbau und die Erweiterung der vorhandenen Stadtbahnstation im Hauptbahnhof (Ebene -1) wird ebenfalls die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens in Form einer Plangenehmigung nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) notwendig. Mit dem hierfür zuständigen Stadtbahnbauamt der Stadt Dortmund erfolgt selbstverständlich auch eine intensive planerische und zeitliche Koordinierung im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme.

4.4 Planungsrechtliche Sicherung MetroExpress S-Bahn

Nachdem das Land NRW im Juni 2003 die Entscheidung getroffen hat, auf den Bau der Magnetschnellbahn Metrorapid zu verzichten, ist das Raumordnungsverfahren abgebrochen worden.
Das Land NRW und die DB AG haben sich darauf verständigt, eine Metro-S-Bahn zwischen Dortmund und Köln zu realisieren. Um den nach wie vor bestehenden Erfordernissen des wachsenden Verkehrsaufkommens gerecht zu werden, wird der Verkehrskorridor, der für den Metrorapid vorgesehen war, jetzt für die Realisierung des Metro-S-Bahn-Systems freigehalten. Nach dem Vorliegen des Konzeptes für den 'MetroExpress' wird dafür ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

4.5 Städtebaulicher Vertrag

Die Stadt Dortmund und der Projektentwickler, die SONAE Germany GmbH haben am 11.11.2002 einen Städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB unterzeichnet. Er dient insbesondere der Qualitätssicherung und der Planungssicherheit des Projektes und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur partnerschaftlichen Sicherung der mit dem Vorhaben verbundenen gesellschaftlichen und privaten Zielsetzungen. Neben einer konkreten Beschreibung des Vorhabens definiert er insbesondere Qualitätsmerkmale für die Verkaufsflächen im Einzelhandel und Entertainmentbereich, Qualitätsmerkmale im Bereich der städtebaulichen Integration und Architekturqualität, im Bereich Verkehr und Erschließung, er nennt mögliche künftige Regelungsbedarfe, nennt Rücktrittsrechte der Vertragspartner und trifft Regelungen für den Fall der Rechtsnachfolge. Dabei stimmen die Vertragspartner darin überein, dass durch die Regelungen dieses Vertrages ein Anspruch auf die Aufstellung eines bestimmten Bauleitplanes nicht begründet wird.

5. Inhalt des Bebauungsplanes

5.1 Städtebauliche Konzeption

Setzt man sich mit der städtischen Situation der nördlichen City, d.h. mit dem Umfeld des Hauptbahnhofes detaillierter auseinander (wie unter Ziffer 1.2 beschrieben), so müssen die folgenden Fakten in die Planung einbezogen werden:

- Provinzialität, mangelnde Signifikanz des Bahnhofsgebäudes
- Bahndamm als Trennungselement zur Nordstadt
- Nördlicher Bahnhofsvorplatz als unattraktive Bahnhofsrückseite
- Chancenbietende Weitläufigkeit des Bahnhofsvorfeldes
- Gestaltlose Bahnbrache (ehemaliger Güterbahnhof)
- Bedeutung des Wallringes als Verkehrs-, Grün- und Gestaltelement und
- Räumlich erlebbare nördliche Citykante.

Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung muss es sein, das städtebauliche Leerfeld der Bahnflächen um den Hauptbahnhof, soweit es möglich ist, städtebaulich zu revitalisieren. Hierdurch kann gleichzeitig das schon entwickelte Umfeld urbane Darstellungs- und Ausdruckskraft gewinnen.
Besonders der Entwurf und die Gestaltung von unverwechselbaren Bahnhofsplätzen werden der City und der Nordstadt ein Gesicht geben. Durch die Vermeidung von fließendem, andienendem und ruhendem Verkehr auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz kann dieser zu einem attraktiven, benutzerfreundlichen Freiraum umgestaltet werden.

Ein neues großzügig gestaltetes Bahnhofsgebäude kann als Eingangstor zur City und gleichzeitig als Verbindungselement zwischen City und Nordstadt dienen. Die fußläufige Verbindung zwischen beiden Stadtteilen kann durch eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Gebäudeinneren erheblich verbessert werden. Die Barrierenwirkung des Bahndamms kann dadurch wesentlich reduziert werden.

Eine Markierung und Fassung des Königswalles durch weitere flankierende Bebauung kann zur Profilierung der nördlichen Citykante und zur städtebaulich interessanten, urbanen Prägung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

Die 1991 eingeschalteten Gutachter Dipl.-Ing. Frowein (Stuttgart), Prof. Goerner (Köln), Prof. Kasper (Aachen) und Prof. Stracke (München) haben vor dem Hintergrund dieser Ansprüche die städtebauliche Aufgabenstellung für die Umgestaltung des Hauptbahnhofsumfeldes wie folgt formuliert:

(1) Erarbeitung eines funktionsfähigen Konzeptes zur Beseitigung der verbliebenen Gestaltmängel.
(2) Ausschöpfen der Potentiale für weitere Büroflächen und zentrale Einrichtungen an dem verkehrsgünstigsten Standort der Stadt.
(3) Herausarbeiten der Individualität des Ortes.

Vor dem Hintergrund dieser Kernaussagen sind grundsätzlich zwei Alternativen entwickelt worden, nämlich eine Entwicklung beiderseits der Gleise mit Kopfgebäuden sowie eine Gleisüberbauung. Im Gutachterverfahren spiegelte sich der Ansatz der großflächigen Gleisüberbauung im Entwurf der Architekten Bothe.Richter.Teherani (BRT, Hamburg) konsequent wider.

Der Rat beschloss am 11.09.1997 das Konzept der BRT-Architekten als Grundlage für die Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofes.

Zur weiteren Planung und Realisierung sprach das Gremium folgende Empfehlungen aus:

- Der Baukörper soll in seiner Zuwendung zur City und zur nördlichen Innenstadt eine unmittelbare Verbindung zur Stadtebene erhalten und möglichst bis auf die Vorplatzebenen heruntergeführt werden.
- Die Anbindung an die City (Katharinenstraße) ist mit größerer „Selbstverständlichkeit" in die Stadtstruktur einzufügen, womöglich mit einer annähernd horizontalen Brücke über den Königswall mit entsprechend optimierter Vertikalerschließung im Bauwerk.
- Der Einfall von Tageslicht in die zentrale offene Halle sollte in geeigneter Weise verstärkt werden.
- Die Bahnsteigebene der DB AG muss eine Gestaltung von höchster Qualität erhalten, um für die Reisenden Großzügigkeit und Annehmlichkeit des Centers schon hier erlebbar zu machen.
- Die Verbindungen zwischen den Bahnsteigebenen der unterschiedlichen Bahnsysteme und von diesen zur Grundverteilerebene des Centers sind zu optimieren.

Der Verzicht auf den Entwurf der Hamburger Architekten BRT, der unter dem Pseudonym „Ufo" Stadtgeschichte gemacht hat, wurde aus gravierenden, nachvollziehbaren Gründen notwendig.

Die Kernkritikpunkte zur BRT-Konzeptionen, können wie folgt zusammengefasst werden:
Das erste große Problem stellte die Vielschichtigkeit der Etagen dar, die in dieser Form, gemäß Marktresonanz, als nicht durchführbar betrachtet wurde. Desgleichen wurden die konzipierten Raumtiefen als in dieser Form nicht realisierbar angesehen. Die meisten dieser Probleme fußten nach Ansicht von Marktspezialisten auf der Tatsache, dass die BRT-Konzeption „von Außen nach Innen" geplant wurde, das bedeutet, die Architektur stand im Vordergrund, während die Nutzung eine eher sekundäre Rolle in der ersten Vorplanung gespielt hatte. Diese Tatsache stellte natürlich einen potentiellen Investor vor große Schwierigkeiten, das Projekt wirtschaftlich und vermarktungstechnisch realisierbar erscheinen zu lassen.
Zum weiteren lässt sich das über dem Bahngelände schwebende futuristische Gebilde nicht in das städtische Umfeld integrieren und sprengt die Maßstäblichkeit des stadtbildprägenden Gebäudes längs des Königswalles.

Für die neue Planung des 3do wurde aus der oben beschriebenen Problematik die genannte Lehre gezogen, so dass ein nutzungstechnisch und wirtschaftlich tragbares Gebäude, im Grunde diesmal von „Innen nach Außen", entwickelt wurde. Dazu kamen die ausdrücklichen Grundforderungen des Städtebaulichen Vertrages mit der Stadt Dortmund, welche nachfolgend erwähnt werden.
Zum ersten wird großes Augenmerk gelegt auf die Schaffung einer Achse zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Stadt, die sich in Form eines Boulevards in dem neuen Konzept darstellt. Dieser Boulevard wird - mit einem hohen Maß an

natürlicher Belichtung im Einkaufs-/Freizeitbereich und vor allem im Bahnbereich - einen wichtigen architektonischen Leitgedanken des Konzeptes umsetzen. Die Eingangshallen im Norden und Süden des Gebäudes sind als tragende Säulen zu sehen. Von dort aus können die Besucher die verschiedenen Ebenen des Gebäudes visuell erfassen und sich dann innerhalb des Gebäudes auf die verschiedenen Ebenen verteilen. Es wird bewusst auf eine Gleichberechtigung des nördlichen und südlichen Eingangsbereiches geachtet, um Nordstadt und City zu harmonisieren und endlich eine der Stadt Dortmund würdige Durchgangsachse für Fußgänger zu schaffen.
Weiterhin wird dem Gebäude ein architektonisches Highlight eines 120 m hohen „Segels" gegeben, welches der Stadt Dortmund eine regionalräumlich wirksame und identitätsstiftende Landmarke verleiht und die Bedeutung Dortmunds als aufstrebendes Oberzentrum auch überregional in der Metropolregion Rhein-Ruhr bekannt machen wird.

Grundsätzlich ist das Anspruchsniveau der Stadt Dortmund darauf ausgerichtet, dass architektonische Gestaltungsqualität, Ausstrahlung und Anziehungskraft das MTC ganz entscheidend bestimmen werden.
An der Nahtstelle zur City soll der gegliederte Baukörper gestützt auf eine interessante Fassade im Wechselspiel mit harmonisch ausgerichteten Materialien die gute Adresse des Projektes bestimmen. Die qualitätsvolle individuelle Ausgestaltung der einzelnen Nutzungsebenen wird eine weitere Voraussetzung für Akzeptanz und Erfolg des Projektes sein.

5.2 Art der baulichen Nutzung

- **Sondergebiet (SO) – Multifunktionales Zentrum -**

Das derzeitige Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes soll vollständig abgebrochen werden. An seine Stelle soll ein neues Gebäude treten, das in den unteren Ebenen (bis einschließlich Fußgängerverteilerebene –Commuter-Level- in Ebene 3) die neue Verkehrsstation, also die Bahnhofsnutzung, aufnimmt. Diese Nutzung sowie die Umgestaltung der DB-Gleisanlagen unterliegt der eisenbahnrechtlichen Regelung im Planfeststellungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG. In den Ebenen 4-6 des neuen Gebäudes wird ein Einkaufs- und Unterhaltungscenter (Multi-Themen-Center) eingerichtet. Nur diese Nutzungen sind bebauungsplanrelevant (s. auch Ziffer 4). Das Gebäude wird zum größten Teil oberhalb der bestehenden Bahngleise errichtet und diese überspannen. Die Bahnsteigebene befindet sich in einer Höhe von 84,0 m ü. NN (die Höhe der vorhandenen Gleiskörper bleibt unverändert), die Fußgängerverteilerebene in 90,0 m und die erste Verkaufsebene (Ebene 04) in 96,5 m ü. NN.
Zur geschossweisen Gliederung ist die textliche Festsetzung ◇1◇ getroffen worden.

Als Art der baulichen Nutzung für das geplante MTC wird „Sonstiges Sondergebiet (SO)" gem. § 11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Die Zweckbestimmung „Multifunktionales Zentrum" ermöglicht die Realisierung der geplanten Nutzungen, die sich aus den Segmenten Einzelhandel, Unterhaltung/Freizeit, Gastronomie und Dienstleistungen zusammensetzt.
Der vom Investor gewählte Name für das MTC 3do reflektiert übrigens zum einen die 3 Nutzungsarten Verkehr- Einkauf- Unterhaltung/Freizeit und zum anderen die 3 Projektpartner (Investor, DB AG und Stadt Dortmund).

Mit dem vg. vielfältigen Nutzungsmix eröffnet sich die Chance, den Bahnhof angesichts seiner zentralen Cityrandlage zu einem Magneten für die Gesamtstadt werden zu lassen, die oberzentrale Funktion Dortmunds nachhaltig zu stärken und verloren gegangene Kaufkraft wieder nach Dortmund zurück zu holen.
Vor diesem Hintergrund ist die getroffene Festsetzung der Art der baulichen Nutzung zu sehen. Von einer ansonsten auch möglichen Festsetzung eines Kerngebietes gem. § 7 BauNVO wurde Abstand genommen, weil damit die Realisierung weiterer, an dieser Stelle aber nicht gewollter, Nutzungen ermöglicht würde.

Die Konzeption im MTC umfasst folgende Nutzflächen, die als Obergrenzen zu verstehen sind:

- 36.000 m² Verkaufsfläche für Einzelhandel
- 26.500 m² Nettonutzfläche Unterhaltung/Freizeit (Entertainment/Leisure)
- 10.000 m² Nettonutzfläche für Gastronomie und Dienstleistungen

Die vorstehende Aufteilung der Nutzflächen ist in § 3 Abs. 1 der textliche Festsetzung (◇3◇) festgeschrieben. Zum Bereich Unterhaltung/Freizeit wird über § 3 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen bei entsprechendem qualitätsorientierten Nachweis die ausnahmsweise Möglichkeit nach § 31 Abs. 1 i.V.m § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB zur Ausweitung auf bis zu 35.000 m² eröffnet.
§ 3 Abs. 3 regelt im Segment Einzelhandel die zulässigen Warensortimente mit ihren Verkaufsflächen-Obergrenzen. In § 3 Abs. 4 erfolgt die Klarstellung, dass dabei eine Gesamtgröße von 36.000 m² **nicht** überschritten werden darf.
Unabhängig davon sind reisespezifische Einzelhandelsflächen in den Bahnebenen in einer am jetzigen Bestand orientierten Größenordnung von 2000 bis 3000 m² Verkaufsfläche zulässig. Die Festschreibung dieser Größenordnung wird im Rahmen einer noch zwischen DB AG und Stadt Dortmund abzuschließenden bilateralen vertraglichen Vereinbarung vorgenommen.

Die Einzelhandelsnutzung lässt sich im übrigen wie folgt beschreiben:

- Qualitätvolle Mischung unterschiedlicher Angebote, wobei leistungs- und auswahlstarke Großanbieter (jeweils > 1000 m²) die "Magnete" darstellen, während kleine und mittelgroße Geschäfte das Angebot ergänzen. Eine Hauptrichtung des Angebotes mit hohem Qualitätsstandard liegt in Elektronik, Lifestyle, Spiel und Sport.
- Prägung durch service- u. beratungsorientierte Fachgeschäfte
- sinnvolle Ergänzung des in der City vorhandenen Einzelhandelsangebotes
- Bestimmung des Branchenmixes durch die Qualitätsmerkmale "Deckungsgleichheit" (= Namens- u. Konzeptidentität mit dem übrigen Angebot in der City) und "Alleinstellungsanspruch" (= Neukonzept)
- Festschreibung der Deckungsgleichheit auf max. 50 % der Verkaufsflächen
- Festschreibung des Alleinstellungsanspruches auf mind. 30 % der Verkaufsflächen.

Im Entertainmentbereich will Sonae Imobiliária für den Verbraucher eine Gesamtsituation schaffen, die den Einkauf zum Freizeiterlebnis werden lässt, da der Erfolg des Einzelhandels immer stärker von der Art der Warenpräsentation und dem Präsentationsumfeld abhängig wird.

In dem zwischen Projektentwickler und Stadt Dortmund geschlossenem Städtebaulichen Vertrag (StV) gem. § 11 BauGB wurden die vg. Qualitätskriterien für den Einzelhandel und das Entertainment-Angebot verankert. Dabei wurde darauf abgestellt, dass die beabsichtigte Fernwirkung des MTC tatsächlich erzielt wird und Beeinträchtigungen der Zentrenstruktur des Dortmunder Einzelhandels vermieden werden. Die Qualität des Einzelhandels sollte zur Stärkung der Zentralität und damit zu einer verstärkten Kaufkraftbindung innerhalb der Stadt Dortmund beitragen. Der StV dient also als Regelungsinstrument zur Qualitätssicherung und Planungssicherheit des MTC-Projektes.

Bei dem vorliegenden Nutzungskonzept 3do sind die entsprechenden Vorgaben aus dem Städtebaulichen Vertrag, dem Markt- und Standortgutachten der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK Nürnberg) zur Realisierung eines Multi-Themen-Centers am Hauptbahnhof Dortmund (aus 8/1997), der GfK-Stellungnahme zur Tragfähigkeit und Rentabilität des MTC (aus 11/99) und dem Gesamtstädtischen und Regionalen Einzelhandelskonzept als Rahmenbedingungen berücksichtigt worden.

Die Arbeitsgemeinschaft Dr. Hesse & Partner GmbH / CIMA Stadtmarketing GmbH hat im Auftrag der Stadt Dortmund ein aktuelles Gutachten zur Stadt- und Regionalverträglichkeit des geplanten Multi-Themen-Centers 3do am Dortmunder Hauptbahnhof erstellt.

Dabei sind folgende städtische Anforderungen berücksichtigt worden:

- Fortschreibung der Ergebnisse des von GfK erstellten „Markt- und Standortgutachtens zur Realisierung eines Multi-Themen-Centers am Hauptbahnhof in Dortmund" aus 1997 unter Darlegung der strukturellen Veränderungen in der Einzelhandelsstruktur und im Einzelhandelsangebot der Stadt Dortmund als Basis für die weitere Vergleichbarkeit der Analyseergebnisse.
- Neuerfassung und Bewertung der Einzelhandelsstrukturen im Einzugsgebiet.
- Eindeutige Vergleichbarkeit mit der GfK-Untersuchung von 1997.
- Berücksichtigung und Bewertung der Nutzungsstruktur als Nutzungsmix aus Einzelhandel, Entertainment, Gastronomie und Dienstleistungen - unter besonderer Begutachtung des Entertainment-Segmentes.

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Entwicklungsdynamik sowohl im Einzelhandel, als auch im Entertainmentsegment sind den Investoren Flexibilitäten hinsichtlich einer Abweichung von den hier in der Auswirkungsanalyse zugrunde gelegten Idealkonzepten zuzugestehen.

Die Auswirkungsanalyse hat gezeigt, dass insbesondere in den Hauptwarengruppen Medien und Technik sowie Spiel, Sport, Hobby sich Verkaufsflächenobergrenzen herauskristallisieren, deren Überschreitung in Einzelfällen zu deutlichen Umsatzverlagerungen führt.

Im landesplanerischen Verfahren nach § 20 LPlG sowie im Beteiligungsverfahren der Nachbargemeinden nach § 2 (2) BauGB hat sich diese Problematik deutlich gezeigt.

Es war erforderlich, dass die Gutachter ergänzende Recherchen und Modellrechnungen anstellten. In einem anschließenden Prozess der Bewertung und Abwägung wurden modifizierte Obergrenzen definiert, die die Voraussetzungen für das landesplanerische Einvernehmen schufen und gleichzeitig Parameter für die Bauleitplanung darstellten.

Bei Einhaltung der Verkaufsflächenobergrenze von 36.000 m² können die nachfolgend angeführten Verkaufsflächenkorridore zur Realisierung eines attraktiven und regionalverträglichen Dimensionierungskonzeptes in Ansatz gebracht werden:

Warensortiment	**Verkaufsflächen-Obergrenze**
- Nahrungs- u. Genussmittel	4.000 m²
- Gesundheits-, Körperpflege, Apotheke	2.000 m²
- Einrichtungsbedarf, Hausrat, Glas, Porzellan	8.000 m²
- Bekleidung	14.000 m²
- Lederwaren und Schuhe	3.500 m²
- Uhren, Schmuck	1.000 m²
- Bücher, Zeitschriften, Bürobedarf	4.000 m²
- Foto, Optik	1.000 m²
- Unterhaltungselektronik, neue Medien, Mobilfunk	5.000 m²
- Sport- und Freizeitequipment	4.000 m²
- Spielwaren	4.000 m²

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich die gutachterliche Einschätzung der Regionalverträglichkeit am im Preußenpark-Urteil des OVG Münster vom 07.12.2000 angesprochenen unteren Wert (7 %) als Bewertungsmaßstab orientiert, in der herrschenden Rechtsprechung aber von höheren Werten (oberhalb von 10 %) als Schwelle zur Abwägungsrelevanz von Kaufkraftabzügen ausgegangen wird. Zum vg. Urteil des OVG Münster ist klarzustellen, dass nach Ansicht des OVG *bei einer Steigerung der prognostizierten Umsatzeinbußen von ca. 7 – 9 % um nur wenige Prozent versorgungsrelevante Auswirkungen wahrscheinlich sind*. Es erfolgt sodann ein Hinweis auf das sog. "Schuhmarkt-Urteil" vom 05.09.1997, wonach ein Umsatzverlust von 10 % **nicht** als unwesentlich bewertet werden kann.

Wegen des Umfanges der angesprochenen gutachterlichen Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft Dr. Hesse & Partner GmbH / CIMA Stadtmarketing GmbH zur Stadt- und Regionalverträglichkeit des geplanten Multi-Themen-Centers 3do ist zwar auf deren Beifügung als Anlage zur Begründung verzichtet worden.

Sie kann aber von Interessenten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

- **SO – Hotel, Geschäfte, Büro und Verwaltung**

An der Nordseite des Hbf. wird durch die Festsetzung einer Sondergebietsfläche mit der Zweckbestimmung „Hotel, Geschäfte, Büro und Verwaltung“ in Verbindung mit

der Geschosshöhe die planungsrechtliche Voraussetzung zur Realisierung einer dort städtebaulich gewünschten weithin sichtbaren markanten Landmarke geschaffen. Dort ist vorrangig die Errichtung eines Hotels der gehobenen Kategorie (4 oder 5 Sterne) mit ca. 250 Zimmern und integriertem Kongresszentrum vorgesehen. Daneben sollen auch Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen in untergeordnetem Umfang zugelassen werden. Um dies zu erreichen, soll nur 10 % der Hotelgebäudenutzung für Einzelhandelsnutzung zulässig sein unter Anrechnung auf die Gesamtfläche von 36.000 m². In § 3 Abs. 5 der textlichen Festsetzungen erfolgt eine entsprechende Formulierung.

- **SO – Parkhaus**

Zur Deckung des Stellplatzbedarfes werden im Südwesten und Nordwesten des Plangebietes zwei Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Parkhaus" vorgesehen. Zum südwestlichen Parkhaus wird über die in § 2 getroffene textliche Festsetzung (◇2◇) zur geschossweisen Gliederung klargestellt, dass es sich hier um 3 verschiedene Ebenen mit unterschiedlichen Nutzungen handelt (vorhandene Tiefgarage, öffentliche Verkehrsfläche in der Ebene 0 und Parkhaus in den Ebenen 1-6).

- **Allgemeines Wohngebiet (WA)**

Der Bereich nördlich der Treibstraße zwischen Gneisenaustraße und Sunderweg wird aus Lärmschutzgründen mit in den Planbereich einbezogen und entsprechend seines Gebietscharakters als „Allgemeines Wohngebiet" festgesetzt. Hier sind keine planerischen Eingriffe vorgesehen.

- **Kerngebiet (MK)**

Die östlich bzw. westlich an Münsterstraße, Leopoldstraße und Burgtor angrenzenden Flächen werden zur Regelung der Lärmschutzproblematik bzw. zur Arrondierung mit in das Plangebiet einbezogen und in Übernahme der Festsetzungen aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nord III Ost als „Kerngebiet" festgesetzt. Hier gilt ebenfalls der Ausschluss bestimmter Nutzungsarten gem. § 4 der textlichen Festsetzungen bei gleicher Begründung wie für die Sondergebiete (MFZ und Hotel...).

Die südlich der Steinstraße festgesetzten 3 Kerngebiete mit skulptural geformten Baukörpern sind ein Ergebnis des städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens für die Gestaltung und räumliche Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes (s. Pkt. 3.7). Die geplante Bebauung in fraktal-aufgelöster Form wirkt raumbildend zur Steinstraße und zum neugestalteten nördlichen Bahnhofsvorplatz. Das Ensemble der Baukörper steht im Dialog mit der angrenzenden Bausubstanz und vermittelt zu den Höhen des 3do-Komplexes und zum Hotelturm.
Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei den vg. Bauflächen um eine Angebotsplanung handelt.

5.3 Maß der baulichen Nutzung, Ausschluss von Nutzungsarten

Für städtebaulich besonders bedeutsame Standorte im City- und Cityrandbereich wird eine hohe Verdichtung angestrebt. Dies trifft auf die SO-Gebiete mit den Zweckbestimmungen „Multifunktionales Zentrum" und „Hotel, Geschäfte, Büro u. Verwal-

tung“ zu. Deshalb wird zur gewünschten vollständigen Grundstücksausnutzung jeweils eine (erhöhte) Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt. Analog dazu wird konsequenterweise auch eine entsprechend hohe (erhöhte) Geschossflächenzahl (GFZ) vorgegeben: für das Multifunktionale Zentrum 4,0 und für den Hotelstandort 8,5.

Unter bestimmten Voraussetzungen können nach § 17 Abs. 2 BauNVO die Obergrenzen von GRZ und GFZ nach Abs. 1 (0,8 und 2,4) überschritten werden. Die mit dem Hotelbau städtebaulich gewünschte markante Landmarke sowie die mit dem Multi-Themen-Center 3do beabsichtigte Stärkung der oberzentralen Funktion stellen besondere städtebauliche Gründe dar. Die hohe Ausnutzung an diesen Standorten ist mit Blick auf die urbanen Funktionen im Stadtgefüge ausdrücklich erwünscht. Eine solche Dichte ist in zentralen City- oder Cityrandlagen durchaus üblich und widerspricht nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Planungsvorhaben nicht ausgelöst. Die Bedürfnisse des Verkehrs sind aufgrund der hervorragenden Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrs- und Individualverkehrsnetz befriedigt. Sonstige öffentliche Belange, die der Überschreitung der vg. Obergrenzen entgegenstehen könnten, sind nicht erkennbar.

Im südwestlichen Bereich des Hbf soll über der dort vorhandenen Tiefgarage ein Parkhaus errichtet werden, um den ermittelten teilräumlichen Parkbedarf von 900 Stellplätzen zu decken. Hierzu ist es erforderlich, vor dem Hintergrund der beengten Grundstückssituation ein Parkhaus mit 6 Nutzungsgeschossen über einer ebenerdigen öffentlichen Verkehrsfläche für die Ansprüche Taxen, Kurzzeitparken, Fahrradabstellplätze und Vorfahrt zu errichten.
In diesem SO – Parkhaus - wird eine erhöhte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9 und eine erhöhte Geschossflächenzahl (GFZ) von 6,0 festgesetzt
Für das SO – Parkhaus – im Nordwesten werden mit der GRZ von 0,8 und der GFZ von 2,4 die Obergrenzen nach § 17 Abs. 2 BauNVO festgesetzt.

Das City-Konzept als städtebauliches Leitkonzept der Stadtentwicklung fordert eine markante, geschlossene Wallringbebauung. Die Schließung der Baulücke zwischen dem Harenberg-Center und dem Hauptbahnhof mit einer Höhenentwicklung von ca. 26,0 m stellt in diesem Sinne ein vermittelndes und verbindendes städtebaulichen Glied dar zur Profilierung des Wallringes und zur teilräumlichen urbanen Fassung des Raumes.
Der Bahnhof als zentraler Kommunikations- und Mobilitätspunkt erfordert eine Vernetzung aller Verkehrsträger und somit auch die Zuordnung eines Parkhauses dieser Größenordnung direkt zu diesem Verkehrsverknüpfungspunkt. Damit sind die besonderen städtebaulichen Gründe zur Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 2 BauNVO hinreichend dargelegt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Die nach § 6 BauO NW vorgeschriebenen Abstandflächen können in den Sondergebieten (mit Ausnahme des nördlichen SO – Parkhaus -) nicht eingehalten werden. Aus den dargelegten städtebaulichen Gründen soll keine Beschneidung der geplanten Gebäudehöhen erfolgen. Deshalb werden gem. § 6 Abs. 17 BauO NW für die Gebäudehöhen und entsprechenden Teile der überbaubaren Grundstücksflächen Baulinien zwingend festgesetzt.

Teile der SO-Gebiete (MFZ und Hotel...) werden von geplanten öffentlichen Verkehrsflächen, nämlich der geplanten Erschließungsstraße gequert. In diesen Bereichen wird die Überbauung der Verkehrsfläche ab einer lichten Höhe (LH) von 4,50 m über Fahrbahnoberkante gestattet.
Hinsichtlich der Gebäudehöhen wird bei den Sondergebieten auch von der Steuerungsmöglichkeit der Festsetzung von Traufhöhen (TH) Gebrauch gemacht. Dabei wird die zulässige Höchstgrenze der Traufhöhe in Meter ü. NN angegeben. Das Geländeniveau liegt im Bereich des Königswalls bei 79,5 m, im Bereich der DB-Gleisanlagen bei 84,0 m und im Bereich des nördlichen Bahnhofsvorplatzes bei 74,5 m ü. NN.
Bezogen auf die Traufhöhe des Hotels als künftiger Landmarke wird eine zwingende Höhe von 195,0 m ü. NN festgesetzt.
Für das MTC 3do wird – bezogen auf die Traufhöhe - eine zwingende Gebäudehöhe von 123,0 m ü. NN festgesetzt.
Bezogen auf die Traufhöhen für die beiden Parkhäuser werden zwingende Höhen von 104,0 m (im Süden) und 113,0 m ü. NN (im Norden) festgesetzt.

Betriebe zur Vorführung pornographischer Filme und Sexdarbietungen (sog. Sexkinos) sowie Betriebe zum Vertrieb pornographischer Schriften und Abbildungen sowie Sexartikeln (sog. Sexshops) werden in den SO-Gebieten (MFZ und Hotel,...) und MK-Gebieten durch die textlichen Festsetzungen ◇4◇ und ◇5◇ ausgeschlossen. Damit wird Beeinträchtigungen des oberzentralen Nutzungsgefüges, ungewollten städtebaulichen Missständen sowie negativen Wirkungen derartiger Einrichtungen entgegengewirkt. Ebenso sind Spielhallen und virtuelle Spielmöglichkeiten brutaler / gewaltverherrlichender, jugendgefährdender Natur mit dem gewünschten städtebaulichen Zielvorstellungen und Erscheinungsbild nicht in Einklang zu bringen. Darüber hinaus gibt es im Citybereich genügend derartige Einrichtungen. Deshalb wird die Ansiedlung von Spielhallen ebenso über die vg. textlichen Festsetzungen ausgeschlossen.
Ausdrücklich wird hiermit darauf hingewiesen, dass sich der Ausschluss der vg. Nutzungsarten im Multifunktionalen Zentrum auf **alle** Ebenen, also auch die Verkehrsstation unterhalb der Ebene 04, bezieht. Eine Ausnahme gilt bezogen auf das MFZ gem. § 31 Abs. 1 i.V.m. § 9 Abs.1 BauGB nur für ein staatlich zugelassenes Spielkasino für großes und kleines Spiel.

Für die WA-Gebiete nördlich der Treibstraße werden hinsichtlich der überbaubaren Grundstücksflächen (Baugrenzen) und des Maßes der baulichen Nutzung mit maximaler IV-Geschossigkeit, einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 2,0, die bestandsorientierten Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes InN 106 übernommen bzw. übertragen.
Für die 3 MK-Gebiete südlich der Steinstraße werden Baugrenzen festgesetzt, die eine vollständige Überbauung der Grundstücke ermöglichen. In Beachtung der in der Umgebung vorhandenen Bebauung (Hauptpost, Arbeitsamt, Auslandsinstitut) wird als Höchstgrenze für die Zahl der Vollgeschosse max. VI festgesetzt.
Mit der GRZ von 1,0 und GFZ von 3,0 werden die diesbezüglichen Obergrenzen gem. § 17 Abs. 2 BauNVO festgesetzt.

Für die Kerngebietsfläche östlich der Straße „Burgtor" wird in Anlehnung an die in der Umgebung vorhandene Bebauung als Höchstgrenze für die Zahl der Vollgeschosse max. VI festgesetzt. Für diese Fläche ist zwar im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nord III Ost max. XX festgesetzt. Entschädigungsansprüche ergeben

sich durch die Reduzierung der Vollgeschosse aber nicht, da die zulässige Nutzung des Grundstücks nicht verändert wird und die 7-Jahresfrist gem. § 42 Abs. 2 BauGB längst abgelaufen ist. Die überbaubare Grundstücksfläche (Baugrenze) lässt nach wie vor eine vollständige Überbauung zu. Mit der GRZ von 1,0 und GFZ von 3,0 werden auch hier die diesbezüglichen Obergrenzen gem. § 17 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Zusätzlich wird hier die auf vorhandene Bausubstanz abgestellte textliche Festsetzung (passiver Schallschutz) aufgenommen.
Bei den vorhandenen Gebäuden östlich der Münsterstraße (unmittelbar nördlich der Burgtorbrücke) handelt es sich um eine verbliebene Restsubstanz, die planungsrechtlich nicht gesichert werden soll. Deshalb wird hier lediglich zur möglichen Einbeziehung dieser Grundstücke in angrenzende Flächen die Festsetzung auf die Art der baulichen Nutzung (MK) beschränkt. Das gleiche gilt für die unbebaute Fläche westlich der Münsterstraße. Die auf vorhandene Bausubstanz abgestellte textliche Festsetzung ◇7◇ betrifft in erster Linie das Gebäude Münsterstr. 1.

5.4 Öffentliche Verkehrsflächen im Hauptbahnhofsumfeld

Die Vorplatzflächen des Hauptbahnhofes sowohl auf der Süd- als auch auf der Nordseite sind im Zuge eines Gutachterverfahrens zur Gestaltung und räumlichen Profilierung des Hauptbahnhofumfeldes überplant worden. Das Ergebnis dieses Gutachterverfahrens wird in die weitere Bauleitplanung einfließen.

Die Platzflächen werden eine Doppelfunktion übernehmen. Einmal sollen sie urbane fußgängerfreundliche Übergangszonen zur City bzw. Nordstadt bilden und zum anderen sollen sie die bahnhofsspezifischen Verkehre (Taxen, Kurzzeitparken, Vorfahren usw.) aufnehmen.

Der vor etwa 10 Jahren umgebaute und als Allee ausgebildete Königswall wird in der heutigen Trassierung, Verkehrsfunktion und Gestalt erhalten und behält damit auch künftig in Verbindung mit der großzügigen Freitreppe vom Königswall zur Katharinenstraße die Bedeutung als eine Eingangsebene zum Hauptbahnhof. Ein großzügiger Brückenschlag zwischen Hbf und Katharinenstraße wird eine fußgängerfreundliche Verbindung zur City herstellen.

Der von der Steinstraße ausgehende U-förmige Straßenzug Kurfürstenstraße / Paul-Winzen-Straße / Quadbeckstraße, in dem mehrere Buslinien verkehren, wird verändert. Kurfürsten- und Quadbeckstraße bleiben als Stichstraßen erhalten. Sie werden unterhalb des Plateauplatzes durch eine Verkehrsverbindung (Belastungsfläche (C) = unterirdisches Fahrrecht zugunsten der im Sinne des § 8 Personenbeförderungsgesetz verkehrenden Fahrzeuge im Linienverkehr und Taxen) miteinander verbunden, so dass die Busse und Taxen den Hauptbahnhof direkt anfahren können.
Die Paul-Winzen-Straße wird als öffentliche Verkehrsfläche aufgegeben und dem südlich angrenzenden Baugebiet zugeschlagen.

Die städtische Strukturierung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes, die Gestaltung der nördlichen Bahnhofsfassade mit der Einbindung des Hotelturmes als Landmarke, Nutzungsanreicherungen zum Nordplatz, die raumbegrenzende Markierung zur Steinstraße sowie die funktionsgerechte Neuorganisation des Verkehrs, werten den Nordplatz erheblich auf. Unter dem Nordplatz werden neben insgesamt ca. 300 Stell-

plätzen (200 projektbezogene, 100 öffentliche) auch Flächen für Kurzzeitparken, Taxen und eine Fahrradstation vorgesehen.

5.5 Ergänzung zum Satzungsbeschluss vom 18.12.2003 (s. Ende der Begründung).

6. Verkehrliche Belange

6.1. Darstellung der heutigen Verkehrssituation

6.1.1 Verkehrsbedeutung und Mängel des Hauptbahnhofes Dortmund

Der Dortmunder Hbf ist einer der bedeutendsten deutschen Bahnhöfe mit täglich über 650 Ankünften von Zügen des Nah- u. Fernverkehrs (über 160 Fernzüge sowie knapp 500 S-Bahnen, Nah- u. Regionalzüge). Für das östliche Ruhrgebiet stellt der Dortmunder Hbf damit die wichtigste regionale Drehscheibe im Schienenpersonennahverkehr dar. Durch die unmittelbare Verknüpfung mit dem Dortmunder Stadtbahnsystem ist der Dortmunder Hbf darüber hinaus der bedeutendste städtische Verkehrsknotenpunkt.

Zählungen des Fußgängerverkehrs im Hbf und im Bereich der Stadtbahnanlagen im Herbst des Jahres 2000 haben ergeben, dass an jedem Werktag rd. 100.000 - 120.000 Personen den Hbf und die Stadtbahnanlagen benutzen. In der Überlagerung von Berufs-, Einkaufs- u. Wochenendreiseverkehr zeichnet sich der Freitag als der Tag mit der höchsten Belastung im Wochenverlauf aus, aber auch an Sonntagen benutzen noch bis zu über 80.000 Menschen den Hauptbahnhof.

Die Bahnhofsbesucher sind zu etwa 60 % in Richtung City orientiert, während 25 % die Ein- u. Ausgänge zum nördlichen Bahnhofsvorplatz und 11 % den Durchgang auf der Stadtbahnverteilerebene zwischen CineStar und Freistuhl benutzen.

Zwischen der Stadtbahnstation und den DB-Bahnsteigen steigen werktäglich über 23.000 Menschen um. Von den nördlichen DB-Bahnsteigen können die Stadtbahnanlagen nur umwegig über den nördlichen Bahnhofsvorplatz (u.a. fehlender Witterungsschutz) oder über den längeren Weg durch den DB-Personentunnel erreicht werden.
In der morgendlichen und in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit kommt es aufgrund der dichten Zugfolgezeiten und der starken Pendlerströme auf den Bahnsteigen und insbesondere an den Bahnsteigtreppen regelmäßig zu erheblichen Behinderungen und Überlastungen, die im Hinblick auf die Personensicherheit und ein schnelles sowie bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln nicht akzeptabel sind. Das gleiche gilt für den DB-Personentunnel, in dem insbesondere im Übergangsbereich zu den Stadtbahnanlagen regelmäßig gegenseitige Behinderungen der sich dort aufhaltenden und durchgehenden Reisenden zu beobachten sind.

Diese analytischen Aussagen sind das Ergebnis der Personenstromzählungen, die der Gutachter Dr. Rüth Consult im Herbst 2000 ermittelt hat.

Für mobilitätseingeschränkte Personen fehlen darüber hinaus durchgängige barrierefreie Wegeverbindungen mit Aufzügen sowohl für den Umstieg zwischen den DB-Bahnsteigen als auch zwischen der DB und der Stadtbahn. Dies gilt auch für den nördlichen Eingang zum Hbf, der derzeit weder über Fahrtreppen noch über Aufzüge verfügt.

Die Umsteigewege zwischen den südwestlichen Kopfbahnsteigen, an denen stark frequentierte S-Bahnen und Nahverkehrszüge verkehren, und den übrigen Nah- und Fernverkehrsgleisen sowie dem Stadtbahnbahnhof sind sehr lang und führen dazu, dass die Anforderungen an die Bildung des landesweiten integralen Taktfahrplans im Dortmunder Hauptbahnhof nicht in allen Verkehrsbeziehungen eingehalten werden können.

Darüber hinaus fehlen im Hauptbahnhof moderne Fahrgastinformationssysteme, attraktive Warte- und Ruhezonen (Lounges) sowie ein der Bedeutung dieses Eisenbahnknotenpunktes angemessenes Angebot für den Reisendenbedarf.

6.1.2 Verkehrsbedeutung und Mängel der Stadtbahnanlagen

Die Stadtbahnstation wird werktäglich von rd. 36.000 Ein- u. Aussteigern benutzt und stellt den bedeutendsten Verknüpfungspunkt zwischen dem kommunalen Schienennetz und dem Netz der Deutschen Bahn AG dar. Rd. 83 % aller Stadtbahnbenutzer wählen den südlichen Zugang zu den Stadtbahnanlagen über den Durchgang vom Freistuhl bzw. den Südeingang des Hauptbahnhofes. Hierdurch kommt es auf der Stadtbahn-Bahnsteigebene zu Pulkbildungen an den Türen der Stadtbahnfahrzeuge, die von dem südlichen Zu- u. Ausgang am schnellsten erreicht werden können. Die dadurch verlängerten Fahrgastwechselzeiten beeinträchtigen den Stadtbahnbetrieb.

In gestalterischer Hinsicht entsprechen die Stadtbahnanlagen, die in den 60er Jahren geplant und gebaut wurden, nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Die mobilitätsgerechte Verknüpfung der Verteilerebene Stadtbahn mit der Verknüpfungshalle der DB fehlt im Bahnhofsbereich, es besteht lediglich eine mobilitätsgerechte Verbindung über den südlichen Bahnhofsvorplatz (Außenbereich).

Die Ergebnisse der unter Pkt. 6.1.1 angesprochenen Personenstromzählungen im Hauptbahnhof (Dr. Rüth Consult, Herbst 2000) können von Interessenten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

6.1.3 Linienbusverkehr

Der Dortmunder Hauptbahnhof wird auf der Nord- und Südseite vom Linienbusverkehr der Dortmunder Stadtwerke AG angefahren. Die Linien 452, 453, 455 und 456 verkehren jeweils im 30 Minuten-Takt auf der Nordseite. Sie fahren den Hauptbahnhof von Osten bzw. Westen an und verbinden u.a. die Bereiche Deusen/Hafen, Kreuzviertel, Nordstadt, Borsigplatz, Oststadt und Schüren direkt mit dem Eisenbahnknotenpunkt. Die Linie 444 - der "Casinobus" - sowie die 5 Nachtbuslinien NE 5, NE 6, NE 7, NE 8, NE 9 verkehren auf der Südseite am Busbahnhof.

Aus den im Jahre 2001 von der Dortmunder Stadtwerke AG durchgeführten Fahrgastzählungen ergibt sich, dass werktäglich rd. 1.500 Personen zwischen den Buslinien und dem Hbf umsteigen. Für die Buslinien werden daher derzeit und in Zukunft vier Halteplätze in größtmöglicher Nähe zu den Eingängen des Hauptbahnhofes und der Stadtbahnstation benötigt.

6.1.4 Radverkehr am Hauptbahnhof Dortmund

Da der Hbf Dortmund zu rd. ¾ von Kunden des Schienenpersonennahverkehrs benutzt wird und insbesondere nördlich des Hbf hoch verdichtete Wohngebiete liegen, hat er für Bahnpendler, die das Fahrrad auf dem Weg vom bzw. zum Bahnhof benutzen, eine hohe Bedeutung. Die zentrale Fahrradabstellanlage auf der Südseite des Hbf sowie weitere, nicht überdachte Abstellanlagen bieten Platz für 219 Fahrräder. Derzeit wird ein Teil der überdachten Fahrradabstellanlage auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz durch die von der Dortmunder Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft mbH (Dobeq) betriebene Fahrradstation genutzt. Die Fahrradabstellanlagen sind regelmäßig überlastet, so dass Fahrräder auch in erheblichem Maße illegal und zum Teil behindernd im Bereich des südlichen Bahnhofsvorplatzes abgestellt werden.

Die auf der Nordseite des Bahnhofes vorhandene Fahrradabstellanlage wird wesentlich weniger frequentiert und ist in der Regel nicht ausgelastet. Dies ist auf die unbefriedigende Gesamtsituation des nördlichen Bahnhofsvorplatzes und der hohen Gefahr von Diebstahl- u. Vandalismusschäden an den abgestellten Fahrrädern zurückzuführen. Insgesamt ist der Bedarf an Fahrradabstellanlagen im Hbf wesentlich höher als das aktuelle Angebot. Durch die Einkaufs- u. Unterhaltungsangebote des 3do ist außerdem mit zusätzlichem Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten zu rechnen.

6.1.5 Holen und Bringen, Park&Ride, Taxen

Z.Zt. kann der Hauptbahnhof sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite vom allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr direkt angefahren werden. Für das Holen und Bringen sind Kurzzeitstellplätze vorhanden, die es ermöglichen, Reisende zu den Zügen zu bringen bzw. von den Bahnsteigen abzuholen.

Park&Ride-Stellplätze werden von der DB Reise und Touristik AG in der Tiefgarage Hauptbahnhof unter dem südlichen Bahnhofsvorplatz angeboten. Hier wird auch das CombiCar-Angebot der DB AG vorgehalten.

Auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz befinden sich darüber hinaus eine Taxenvorfahrt mit überdachter Zuwegung zum Eingang des Hbf und ca. 60 Abstellplätze für wartende Taxen. Auf der Nordseite ist ebenfalls eine kleinere Taxenvorfahrt vorhanden.

6.1.6 Kfz-Verkehr im Umfeld des Hauptbahnhofes

Der Dortmunder Hbf ist von Hauptverkehrsstraßen ringförmig umgeben, die mit bis zu rd. 27.000 Kfz/Tag belastet sind. Das umgebende Straßennetz ist derzeit aus-

reichend leistungsfähig. Die heutigen Verkehrsbelastungen im Umfeld des Hauptbahnhofes sind in der nachfolgenden Abbildung 1 dargestellt.

In einem Umkreis von 300 m (Luftlinie) um den Hbf befinden sich insgesamt 6 große Parkierungsanlagen (Tiefgaragen und Parkhäuser) mit zusammen 2.460 Pkw-Einstellplätzen (Hauptbahnhof – Dreier 540, Alte Post 250, Freistuhl 320, WestLB 320, Westentor 390, CineStar 640). Die Tiefgarage Hbf und das Parkhaus CineStar sind dem Süd- bzw. Nordausgang des Hbf unmittelbar zugeordnet und sind die größten Parkierungsanlagen im Umfeld des Hbf. Auswertungen des Parkleitsystems im Innenstadtbereich haben ergeben, dass die 6 Parkierungsanlagen im Umfeld des Hbf an normalen Werktagen zu rd. 50 - 60 % ausgelastet sind.

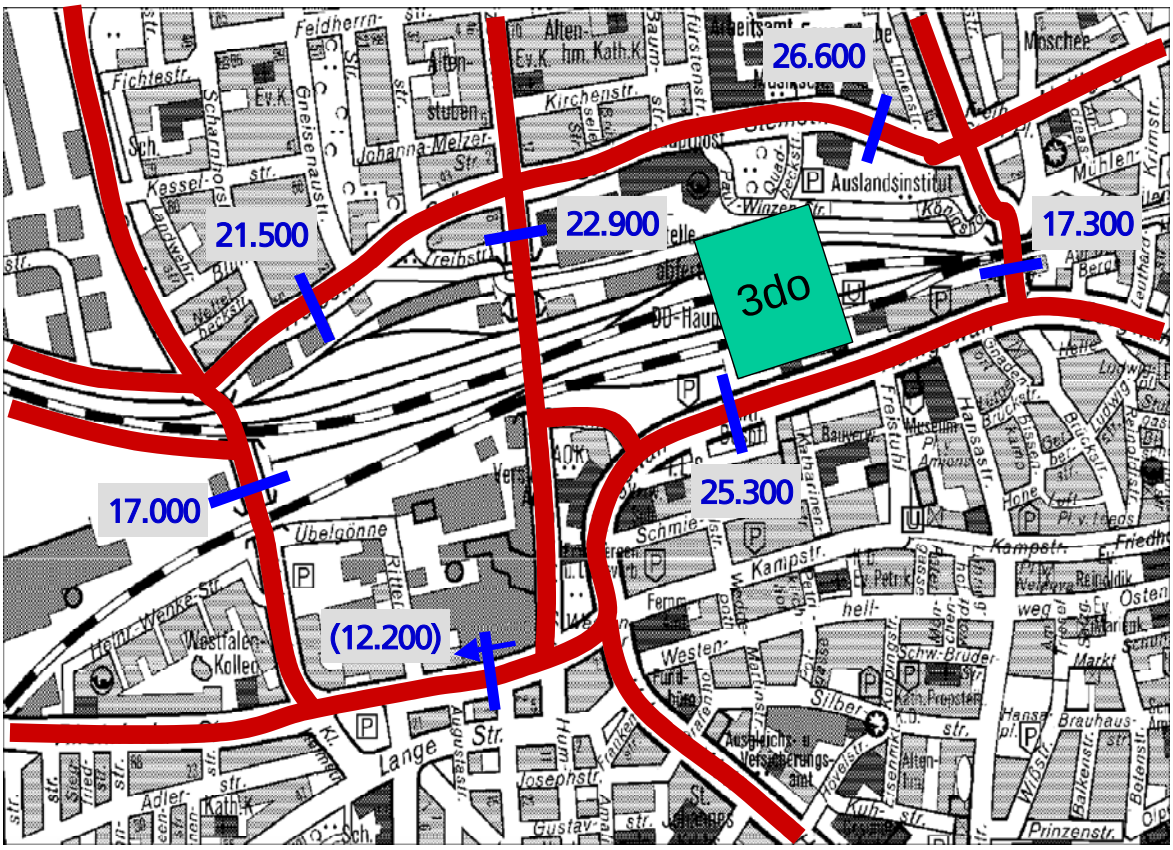


Abbildung 1: Heutige Verkehrsbelastung im umgebenden Straßennetz

6.2 Verkehrliche Planungsziele

In verkehrlicher Hinsicht sind mit dem Umbau des Dortmunder Hbf folgende Zielsetzungen verbunden, die jeweils in den in Ziffer 4 aufgeführten Planverfahren geregelt werden:

B-Plan-relevante Planungsziele

- Optimale Erreichbarkeit des Hbf und der Stadtbahnanlagen aus der City und der Nordstadt für alle Verkehrsarten (Rad- u. Fußgängerverkehr, Linienbusse auf der Nordseite des Bahnhofes, Taxen, Hol- u. Bringedienste, P&R ...).

- Leistungsfähige und umweltverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Umfeld des Hbf.

Planfeststellungsrelevante Planungsziele nach AEG

- Modernisierung und Attraktivierung des Hauptbahnhofes und optimierte Verknüpfung mit den Stadtbahnanlagen (optimierte (kurze, bequeme, barrierefreie) Wegeverbindungen, verbesserte Service- u. Komfortangebote, reiseorientierter Einzelhandel), s. auch Ziffer 6.3.1.
- Verbesserung der Verbindung zwischen City und Nordstadt für den Rad- u. Fußgängerverkehr durch den Hbf.

Planfeststellungsrelevante Planungsziele nach PBefG

- Modernisierung und gestalterische Aufwertung der Stadtbahnanlagen und Herstellung einer optimalen Verknüpfung mit den Bahnsteigen der DB (u.a. schnelle, bequeme, verkehrssichere und barrierefreie Wegeverbindungen), s. auch Ziffer 6.3.2.

6.3 Verkehrliches Maßnahmenkonzept

Die Ziffern 6.3.1 bis 6.3.3 sind nachrichtlich zum Verständnis des Gesamtprojekts in die Begründung zum B-Plan aufgenommen aber nicht B-Plan-relevant (§ 9 Abs. 6 BauGB, siehe hierzu Ziffer 4.2).

6.3.1 Umbau des Hauptbahnhofes (Verknüpfung Stadtbahnanlage und Neubau der MetroExpress S-Bahn)

Die Gleisanlagen des Dortmunder Hauptbahnhofes sollen entsprechend der künftigen Anforderungen an den Zugbetrieb (u.a. Erweiterung der Verkehrsangebote durch Realisierung der dritten Stufe des Integralen Taktfahrplanes NRW, Einführung der MetroExpress S-Bahn) umgebaut werden. Die beiden derzeit im westlichen Kopfbahnhof endenden Gleise 4 und 5 sollen bis zum östlichen Bahnhofskopf verlängert werden.
Auf der Südseite des Gleises 1, das heute zum Abstellen von Zugeinheiten genutzt wird, wird die DB einen zusätzlichen Personenbahnsteig an die Stützwand bauen. Die ursprünglich für den Metrorapid vorgesehenen Gleisflächen sollen vorsorglich für die MetroExpress S-Bahn freigehalten werden.
Die nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige werden zugunsten einer Verbreiterung der beiden mittleren Bahnsteige aufgegeben.

Oberhalb der Gleisanlagen wird eine neue Fußgängerverteilerebene (Commuter-Level) gebaut, die von den Bahnsteigen über Treppen, Fahrtreppen und Aufzüge erreicht werden kann. Auf dieser Ebene werden auch Angebote für den Reisendenbedarf sowie das Reisezentrum der DB untergebracht. Auf der Südseite des Bahnhofes soll die neue Umsteigeebene mit einer Brücke über den Königswall direkt an die Katharinenstraße angebunden werden, um den Zugang von den DB-Bahnsteigen zur Dortmunder City zu verbessern.

Der vorhandene DB-Personentunnel unterhalb der Bahnsteige soll auch weiterhin für den Personenverkehr genutzt werden. Zukünftig wird dieser Tunnel jedoch vorrangig von den Umsteigern zwischen der DB und der Stadtbahn benutzt. Dadurch wird der Personentunnel gegenüber heute stark entlastet, so dass an jedem Bahnsteigzugang auf eine Treppenanlage zugunsten neu zu errichtender Aufzugsanlagen verzichtet werden kann.

Verknüpfung Stadtbahnanlagen - Hauptbahnhof

Zur verbesserten Verknüpfung der Stadtbahnstation und des Hauptbahnhofes soll auf der Nordseite des Empfangsgebäudes innerhalb des Gebäudes eine neue Querverbindung zwischen dem DB-Personentunnel und dem Stadtbahntunnel hergestellt werden. Diese Verbindung gewinnt ihre Bedeutung vor allem durch die Planung der zukünftigen MetroExpress-Strecke, die auf der Nordseite in den Bahnhof geführt wird. Dadurch werden die Umsteigebeziehung zwischen den DB-Bahnsteigen (einschl. MetroExpress) und der Stadtbahn auf der Nordseite erheblich zunehmen.

6.3.2 Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlagen

Die Seitenbahnsteige der Stadtbahnanlagen sollen verbreitert werden und erhalten zusätzliche Treppen/Fahrtreppen und Aufzüge zur Stadtbahnverteilerebene. In Verbindung mit der unter Pkt. 6.3.1 dargestellten, verbesserten Verknüpfung zwischen dem DB-Personentunnel und dem Stadtbahntunnel soll mit dieser Maßnahme erreicht werden, dass sich die Benutzer der Stadtbahn gleichmäßig über die beiden Seitenbahnsteige der Stadtbahnstation verteilen und damit ein zügigerer Fahrgastwechsel möglich wird. Im Zuge der dargestellten Umbauarbeiten soll darüber hinaus die architektonische Qualität der geplanten Stadtbahnanlage deutlich verbessert werden.

Als Vorsorgemaßnahme sollen die erforderlichen Umbauten der Stadtbahnanlagen sowie die Tragkonstruktion des über den Gleisen geplanten Einkaufs- u. Unterhaltungszentrums einen späteren viergleisigen Ausbau der Stadtbahnanlage berücksichtigen. Die heute vorhandenen Seitenbahnsteigen würden dann zu Mittelbahnsteigen ausgebaut.

6.3.3 Fahrradstation, Fahrradtunnel und Mobilitätszentrale

Ziel einer jeden Kommune sollte es sein, die nachhaltige Mobilität ihrer Bürger zu fördern. Hierzu zählt vor allem die benutzerfreundliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Förderung und Verbesserung des Fahrradverkehrs im Stadtverkehr kann dazu einen großen Beitrag leisten. Sowohl da Radverkehrsnetz als auch die Umsteigepunkte zwischen Radverkehr und ÖPNV müssen daher attraktiv und sicher gestaltet werden.

Ein großes Problem der Stadt Dortmund bezogen auf den Fahrradverkehr stellt der Bahndamm dar, der eine Barriere zwischen nördlicher und südlicher Innenstadt bildet. Er kann im Bereich des Hauptbahnhofes von Fahrradfahrern nur schiebend überwunden werden oder es müssen erhebliche Umwege in Kauf genommen werden. Zum Anderen sind am Hauptbahnhof nicht in ausreichender Menge und Qualität Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden.

Die Stadt Dortmund hält deshalb eine fahrradfreundliche Nord-Süd-Wegeführung im Kontext zum Masterplan Mobilität durch den Bahnhof zur Verbindung von nördlicher und südlicher Innenstadt sowie die Errichtung von Fahrradstationen am Hauptbahnhof für äußerst wünschenswert.

In diesem Sinne ist auf beiden Bahnhofseiten bewachtes und unbewachtes Fahrradparken vorgesehen.

Im Süden:
* Radstation mit 450 bewachten Stellplätzen
* Platzbedarf ca. 642 m² bei doppelstöckigem Parken
* Integriert in geplante Hochgarage im Südwesten oder
* anstelle des heutigen Pavillons, ggf. zweigeschossig
* Zusätzlich 200 unbewachte Stellplätze (ca. 180 m²)

Im Norden:
* Radstation mit 300 bewachten Stellplätzen
* Platzbedarf ca. 428 m², bei doppelstöckigem Parken,
* unter der angehobenen Nordplatzebene
* Zusätzlich 200 unbewachte Stellplätze (ca. 180 m²)

An eine der beiden Radstationen soll eine Serviceeinheit mit Fahrradverleih und Reparatur-Service angegliedert werden (ca. 100 bis 300 m²). Es wäre je nach Betreibermodell auch die Angliederung eines Fahrradgeschäftes mit zusätzlich etwa 500 m² denkbar.

Da sowohl DB AG als auch Investor kein Interesse an einem Fahrradtunnel durch den Bahndamm zeigen, ist eine Nutzung des Verbindungstunnels durch den alten Gepäcktunnel im Westen nicht realisierbar. Die Mitnutzung der Stadtbahnverteilerebene wird von der Fachverwaltung und den Dortmunder Stadtwerken kritisch beurteilt. Die Nutzung des aufgegebenen Posttunnels im Osten würde erhebliche Umbaumaßnahmen und dementsprechende Kosten verursachen. Sollte es nicht zu einer befahrbaren Verbindung für den Radverkehr kommen, müssen beide Radstationen so angeordnet werden, dass sie möglichst direkt an einer gut zu durchschiebenden Verbindung durch den Bahndamm liegen.
Mit der Umsetzung dieser Angebotsplanung wird auch der gesetzlichen Verpflichtung (§ 51 BauO NW) zur Herstellung von Fahrradstellplätzen gebührend Rechnung getragen.
Darüber hinaus sind Fahrradabstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) an den Eingängen des Hauptbahnhofes vorgesehen, um das ungeordnete und ggf. behindernde Abstellen von Fahrrädern zu verhindern.

Mobilitätszentrale

Zusätzlich zum Reisezentrum der DB soll im Hbf eine Mobilitätszentrale eingerichtet werden, die allen Kunden und Besuchern des Hbf verkehrsträgerübergreifende Informationen bietet, auf Veranstaltungen hinweist und beratend tätig ist. Die Mobilitätszentrale soll in einem Bereich mit hoher Fußgängerfrequentierung untergebracht werden.

6.3.4 Verkehrliche Ansprüche an die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze

Die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze und die funktionale Strukturierung der Verkehrsansprüche war Gegenstand eines Gutachterverfahrens, an dem 14 Architekturbüros teilnahmen. Bei der Vorplatzgestaltung sind folgende verkehrliche Ansprüche zu berücksichtigen:

- Taxen-Vorfahrt und Taxen-Warteplätze in hinreichender Anzahl in der Nähe der Eingänge.
- Ermöglichen von Kurzzeitparken
- Vorfahrt für den allgemeinen Kfz-Verkehr zum Holen und Bringen von Bahnkunden (ohne Parken).
- 4 Bushaltestellen für den Linienbusverkehr auf der Nordseite in der Nähe der Eingänge zum Hbf.
- Fahrradabstellmöglichkeiten.
- Attraktiv gestaltete Aufenthaltsflächen.

6.3.5 Ruhender Verkehr

Nach dem Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Dortmund und dem Projektentwickler vom 11.11.2002 sollen vor dem Hintergrund eines diesbezüglichen Ratsbeschlusses im Plankonzept bis zu 2000 neue Stellplätze angeboten werden. Der Projektentwickler strebt eine Mitnutzung der Stellplätze (Stp) in der Tiefgarage Hbf (540 Stp) und dem Parkhaus Großkino CineStar (640 Stp) an.
Um eine Gesetzeskonformität zu erreichen, soll flankierend eine Stellplatzsatzung gemäß § 51 BauO NW erlassen werden.

Es ist geplant, den Stellplatzbedarf der neuen Nutzungen über je ein Parkhaus auf der Südseite und der Nordseite der Gleisanlagen abzudecken. Die beiden Parkierungsanlagen sollen zusammen eine maximale Kapazität von 1.800 Stellplätzen aufweisen.
Zusätzlich sollen unter dem 'Plateauplatz' des nördlichen Bahnhofsvorplatzes 200 Stellplätze projektbezogen vorgesehen werden, so dass somit die Sollzahl von 2000 Stellplätzen erfüllt wird. Unter dem Plateauplatz ist als Ersatz für die oberirdisch entfallenden Stellplätze zusätzlich noch die Errichtung von ca. 100 öffentlichen Stellplätzen vorgesehen.

Das Parkhaus auf der Südseite mit einer Kapazität von ca. 900 Stellplätzen soll westlich an das 3do angrenzend über der vorhandenen Tiefgarage am Hauptbahnhof und dem darüber liegenden ebenerdigen Parkplatz errichtet werden. Dieser heutige Parkplatz soll künftig die Funktion der Taxenvorfahrt, des Taxenwartebereiches, einer Vorfahrt für den Individualverkehr sowie Kurzzeitstellplätze aufnehmen. Die darüber liegenden Parkierungsebenen werden über eine Wendelrampe erschlossen, die selbst über der vorhandenen und verbleibenden Rampe zur Tiefgarage angelegt wird. Von den Parkierungsebenen sind Zugänge direkt auf die Funktionsebenen des östlich angrenzenden 3do vorgesehen.

Auf der Nordseite der Bahnanlagen entsteht ebenfalls westlich des 3do ein neues Parkhaus mit einer Kapazität von bis zu 900 Stellplätzen, von denen ca. 300 Stellplätze der Hotelnutzung zugeordnet sind. Die Ein- und Ausfahrten dieses Parkhauses sind an die neue Erschließungsstraße (s. Punkt 6.8) auf dem Niveau der Gleisanlagen

angebunden. Auch hier sollen von den einzelnen Parkebenen direkte Zugänge zu den Nutzungsebenen des 3do vorgesehen werden. Die neuen Parkhäuser sollen in das städtische Parkleitsystem einbezogen werden.

In der Gesamtbilanz werden damit mit dem Bauvorhaben 3do insgesamt 2000 neue Stellplätze geschaffen. Zusätzlich sollen die nahegelegenen 6 großen Parkierungsanlagen (siehe 6.1.6) mit einer Kapazität von 2460 Stellplätzen eine ausreichende Parkraumversorgung sicherstellen, wenn es aus besonderen Anlässen zu Engpasssituationen kommen sollte.

6.3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit der engen räumlichen Verflechtung im Hauptbahnhof, dem wichtigste Fern- und Nahverkehrsknotenpunkt im östlichen Ruhrgebiet, ist die Anbindung an den ÖPNV hervorragend gewährleistet. Neben täglich rd. 650 Regional- und Fernzügen der Deutschen Bahn AG verkehren an der Stadtbahnstation unter dem Hauptbahnhof 4 U-Bahnlinien. 4 Buslinien dienen den nördlichen Bahnhofsvorplatz an und eine Buslinie und 5 Nachtbuslinien halten auf dem Busbahnhof im Süden des Hauptbahnhofes.

6.3.7 Ver- und Entsorgung / Baulogistik

Seitens des Investors wird in Absprache mit der Stadt Dortmund ein Baulogistikgutachten erarbeitet, dass die während der Bauphase erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen für die Errichtung des 3do zusammenstellt. Diese Flächen werden im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG dargestellt. Die unmittelbare Nähe der Baumaßnahme zur Eisenbahninfrastruktur soll genutzt werden, um Baumaterialien, Abbruchmaterial etc. soweit wie technisch und wirtschaftlich möglich über die Schiene an- und abzufahren.

Die Ver- u. Entsorgung des 3do und des Hbf im Endzustand soll über einen zentralen Lieferhof auf der Nordseite des Bahnhofes sichergestellt werden. Lieferfahrzeuge sollen diesen Lieferhof über die Kurfürstenstraße anfahren. Die Warenverteilung innerhalb des 3do soll mit speziellen Flurförderfahrzeugen (Elektroantrieb) unter Nutzung des vorhandenen Gepäcktunnels und mit Aufzugsanlagen realisiert werden. Auf der Südseite des Bahnhofes ist in Höhe der Einmündung Freistuhl eine weitere, untergeordnete Lieferzufahrt vorgesehen. Alle Lieferverkehrsflächen sollen so dimensioniert werden, dass keine Lieferfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum auf die Abfertigung an den Lieferrampen warten müssen. Hierzu wird der Investor im Einvernehmen mit der Stadt Dortmund ein erweitertes Logistikgutachten erstellen lassen, um sicherzustellen, dass der Verkehrsablauf sowie das Stadtbild in unmittelbarer Umgebung des Hauptbahnhofs nicht durch Lieferverkehre beeinträchtigt werden.

6.3.8 Straßenerschließung

Führung der neuen Erschließungsstraße ("Nordspange")

Die ursprünglich vorgesehene Führung der neuen nördlichen Erschließungsstraße, so wie sie im Rahmen der erneuten Bürgerbeteiligung vorgestellt und dem Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zugrunde gelegt wurde (Verlauf auf

Niveau der Gleisanlagen bis zur Unionstraße, Unterfahrung der DB-Gleise und Anbindung an die Unionstraße im Knotenpunkt mit der Heinrich-August-Schulte-Straße), ist aufgrund verschiedener Restriktionen aufgegeben worden. Dabei handelt es sich um die problematische Verkehrsabwicklung an zwei kurz hintereinander liegenden Knoten (Westfaliastraße und Heinrich-August-Schulte-Straße), zu erwartende bautechnische Probleme bei Realisierung der geplanten Gleisunterführung und Kostengesichtspunkte (die Variante mit der Untertunnelung verursacht mit Kosten in Höhe von ca. 9 Mio. € die mit Abstand höchsten Baukosten, etwa das Doppelte der offengelegenen Variante).
Aus dem Kreise der TÖB und verwaltungsinternen Dienststellen sind diesbezügliche Bedenken gegen die Trassenlage auf dem Bahndamm direkt angrenzend an die DB-Gleisanlagen vorgetragen worden.

Auf der Nordseite des Hbf wird der Kfz-Verkehr über eine planerisch modifizierte neu zu bauende Erschließungsstraße auf dem Niveau der Gleisanlagen an das nördliche 3do-Parkhaus herangeführt. Hierfür wird im Nordosten der vorhandene Knotenpunkt Königshof/Leopoldstraße so umgebaut, dass alle Fahrbeziehungen möglich werden. Wegen der sehr begrenzten Breite der südlich angrenzenden Eisenbahnüberführung lässt sich jedoch für eine konventionell angelegte Linksabbiegespur nicht die erforderliche Stauraumlänge schaffen. Die Linksabbieger von Süden nach Westen werden daher erst als Rechtsabbieger aus der Leopoldstraße herausgeführt, um dann über eine separate Wendefahrbahn auf der Nordostseite der Leopoldstraße diese zu kreuzen. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Sicherheit und Leistungsfähigkeit wird dieser Knotenpunkt eine Lichtsignalanlage erhalten. Über die bereits vorhandene Rampe am Bahndamm wird der Kfz-Verkehr auf das Niveau der Gleisanlagen geführt. Die Anbindung der Ausfahrt vom CineStar-Parkhaus wird etwas nach Westen verschoben, um vor der Einmündung in die Leopoldstraße ausreichende Stauraumlängen zu schaffen.

Im Nordwesten soll die neue Erschließungsstraße auf dem Niveau der Gleisanlagen bis etwa auf die Höhe der Gneisenaustraße geführt, von dort über eine Rampe zur Treibstraße abgesenkt werden und zwischen der Gneisenaustraße und der Scharnhorststraße über eine neue leistungsfähige Einmündung an die Treibstraße (Höhe Haus Nr. 20) angebunden werden. Der Knoten Treibstraße / Unionstrasse / Westfaliastraße / Sunderweg wird entsprechend seiner künftig größeren Verkehrsbedeutung durch die Anlage zusätzlicher Abbiegespuren leistungsfähiger ausgebaut.

Der Vergleich der Verkehrsstärken für den Prognose-Null-Fall (= prognostizierte Verkehrsbelastung **ohne** 3do) für die frühere Variante und die Variante des Bebauungsplanentwurfes zeigt, dass die Treibstraße und ihre östliche Verlängerung ihre wesentliche verkehrliche Bedeutung nicht verändern. Während sich bei der im Bebauungsplan festgesetzten Lösung das Verkehrsaufkommen im Westabschnitt gegenüber dem Prognose-Null-Fall um 3,1 % von 22.700 auf 23.400 Kfz/24 h erhöht, ergibt sich bei der früheren Variante eine Abnahme von auch nur 7,0 %. Für die Lärmimmissionen bedeutet dies einerseits eine Zunahme um 0,2 dB(A), andererseits eine Abnahme von 0,3 dB(A), in beiden Fällen also eine Veränderung weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Damit wird deutlich, dass die frühere Variante den Anspruch einer Entlastung der Anwohner nicht erfüllen kann. Dem gegenüber stünden aber dann die Mehrkosten von derzeit geschätzten 9 Millionen Euro, die Bedenken

hinsichtlich der Baudurchführung unter rollendem Rad und die Mängel bei der Verkehrsabwicklung im Doppelknoten. Da bei dieser Variante aber keinerlei bauliche Veränderungen im Verlauf der Treibstraße erfolgen würden, ergäben sich auch keine projektbezogenen Handlungsmöglichkeiten, den Immissionsschutz der Anwohner zu verbessern. Bei der Variante des Bebauungsplanentwurfes ergibt sich nach gutachterlicher Aussage für die Wohnbebauung im Abschnitt zwischen Gneisenau- und Scharnhorststraße gegenüber der Einmündung der Nordspange in die Treibstraße- durch die dortigen Umbaumaßnahmen (Einmündung und Ergänzung von Abbiegestreifen) eine "wesentliche Änderung" im Sinne der maßgeblichen Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung, die einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach sich zieht. Aufgrund der örtlichen Situation können nur passive Schutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) angewandt werden (siehe abschließende Bewertung in Pkt. 8.2). Auch den Anliegern im Abschnitt der Treibstraße (Nordseite) zwischen Scharnhorststraße und Sunderweg wird die Möglichkeit eingeräumt, Anträge zur finanziellen Beteiligung auf passive Schallschutzmaßnahmen an das dafür zuständige Tiefbauamt zu stellen.

Bei anderen Lösungen, die eine Anbindung der nördlichen Erschließungsspange unter Umgehung der Treibstraße vorsehen, reduziert sich die Verkehrsbelastung auf der Treibstraße von 22.700 Kfz/24h auf ca. 21.200 Kfz/24h entsprechend einer Lärmreduzierung um 0,3 dB(A). Die Belastungssituation der Anwohner bleibt somit nahezu erhalten.

Mit der jetzt vorgesehenen Verkehrsanbindung wird außerdem erreicht, dass der nördliche Bahnhofsvorplatz von Quell- und Zielverkehren des 3do und des Hbf freigehalten und damit eine stadtgestalterisch befriedigende Umgestaltung des Platzes ermöglicht wird. Die weiteren Auswirkungen dieses Erschließungskonzeptes auf die Verkehrsmengen im Umfeld des Dortmunder Hbf sind in Ziff. 6.1.6 dargestellt.

Querschnitt der Erschließungsstraße

Die neue Erschließungsstraße wird überwiegend mit einem Querschnitt von 21,50 m festgelegt. Die innere Aufteilung stellt sich wie folgt dar:

2 Fahrstreifen je 3,25 m	6,50 m
mittlerer Verfügungs-/Abbiegestreifen	3,00 m
Park-/Baumstreifen (Nordseite)	2,00 m
Schutzstreifen zum Parkstreifen (Nordseite)	0,50 m
Radweg (Nordseite)	1,50 m
Gehweg (Nordseite)	2,00 m
Park-/Baumstreifen (Südseite)	2,00 m
Radweg (Südseite)	1,50 m
Gehweg (Südseite)	2,00 m
	21,50 m

Die endgültige innere Aufteilung obliegt der späteren Ausbauplanung des dafür zuständigen Tiefbauamtes.

Im östlichen Abschnitt zwischen Leopoldstraße und 3do, in der Durchfahrt des 3do und im Rampenbereich zum Anschluss an die Treibstraße wird der Querschnitt verengt. Dort sind keine Parkstreifen vorgesehen. In der Durchfahrt des 3do sowie im östlichen Abschnitt wird zudem auf den mittleren Verfügungsstreifen verzichtet.

Variantenuntersuchung für die neue Erschließung

Für die nordwestliche Anbindung der neuen Erschließungsstraße wurden in Voruntersuchungen weitere Varianten geprüft:

- Nutzung der heutigen Zufahrt zur Autoverladung in Höhe der Blücherstraße (Ziel: Minimierung der Baukosten, kurzfristige Realisierung auch als Provisorium)
- Verschwenkung der Treibstraße an die Bahngleise im Abschnitt zwischen der Blücherstraße und dem Sunderweg mit Anbindung der neuen Erschließungsstraße an die verlegte Treibstraße (Ziel: Erhöhung des Abstandes zwischen der Bebauung und der Fahrbahn der Treibstraße zur Reduzierung von Immissionsbelastungen)
- Führung der neuen Erschließungsstraße westlich des 3do entlang der südlichen Grenze des Bahngeländes (Ziel: weitestmögliches Abrücken von vorhandener Bebauung)
- Weiterführung der neuen Erschließungsstraße nach Westen parallel zur Treibstraße, Unterfahrung der DB-Gleise und Anbindung an die Unionstraße in einem Knotenpunkt mit der Heinrich-August-Schulte-Straße – Tunnelvariante – (Ziel: Entlastung der Treibstraße und des Knotenpunktes Treibstraße/Unionstraße, direkte Verknüpfung der neuen Erschließungsstraße über die Heinrich-August-Schulte-Straße und die Anschlussstelle Huckarder Straße mit der OW IIIa)

Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf

- den Verkehrsablauf
- das städtebauliche Erscheinungsbild
- die Erschließungsfunktion für die Flächen des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes
- die verkehrsbedingten Lärmimmissionen und
- die Baukosten

betrachtet. Die o.g. Varianten weisen bezüglich dieser Aspekte zum Teil erhebliche Nachteile gegenüber der favorisierten Variante (Anbindung an die Treibstraße mit Ausbau des Knotens Westfaliastraße / Sunderweg / Treibstraße / Unionstraße) auf, die im folgenden zusammengefasst werden:

- die Tunnelvariante verursacht mit geschätzten Kosten von 9,0 Mio. € mit Abstand die höchsten Baukosten, etwa das doppelte der favorisierten Variante
- die Qualität des Verkehrsablaufs an zwei kurz hintereinander liegender Knoten (Westfaliastraße und Heinrich-August-Schulte-Straße) ist unter den gegebenen geometrischen Verhältnissen nicht befriedigend zu sichern (z.B. zu kurze Stauräume für Linksabbieger)

- eine Beibehaltung der baulichen Situation der Treibstraße und ihres Knotens mit der Unionstraße / Sunderweg führt trotz ggf. geringerer Verkehrsbelastung zu keiner Entlastung von Verkehrslärm
- eine kurze Anbindung der neuen Erschließungsstraße über die vorhandene Rampe Blücherstraße erfordert die gleichen Umbauten im Anschlussknoten an die Treibstraße sowie im Knoten Sunderweg, reduziert aber die potentielle Erschließungsfunktion auf dem Gelände des Güterbahnhofs
- durch die Verschwenkung der Treibstraße würden die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Fläche des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes erheblich beeinträchtigt, da die Bauflächen zerschnitten und schlecht verwertbare Restflächen entstehen würden
- bei einer Führung der neuen Erschließungsstraße an der südlichen Grenze des ehemaligen Güterbahnhofes müsste ein Gebäude mit Telekommunikationseinrichtungen verlagert werden, wodurch Kosten in zweistelliger Millionenhöhe entstehen können

Unter Abwägung aller in die Betrachtung eingestellten Bewertungskriterien stellt die Anbindung der neuen Erschließungsstraße an die Treibstraße in Verbindung mit einem Ausbau der Kreuzung Treibstraße / Unionstraße / Westfaliastraße / Sunderweg die vorteilhafteste Variante dar. Sie verbindet überschaubare Baukosten mit einer optimalen Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner, einer hohen Qualität des Verkehrsablaufs und einer guten Erschließungs- und Entwicklungsmöglichkeit für die Fläche des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes.

Äußere Erschließung

Das Plangebiet ist über den Königswall im Süden, den Straßenzug Grüne Straße / Steinstraße im Norden, den Straßenzug Leopoldstraße / Burgtor im Osten sowie die Unionstraße / Sunderweg und die Heinrich-August-Schulte-Straße im Westen gut an das örtliche und überörtlich Straßennetz angebunden.

6.3.9 Zukünftige Verkehrsbelastungen im Umfeld des Dortmunder Hauptbahnhofes

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die daraus zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz wurden von der Ingenieurgruppe IVV Aachen untersucht.

Durch das 3do werden demnach ca. 23.000 Pkw-Fahrten/Tag erzeugt. Dieses Verkehrsaufkommen umfasst den durch das Vorhaben induzierten und den aus anderen Innenstadtbereichen verlagerten Verkehr (der im Sinne einer Abschätzung des "schlechtesten Falles" allerdings in den übrigen Innenstadtbereichen nicht in Abzug gebracht wurde). Bezogen auf die Dortmunder Innenstadt bedeutet dies einen Anstieg der Verkehrsnachfrage um 18 % gegenüber dem Bezugsjahr 2010.

Aufgrund der sehr guten Anbindung an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist zu erwarten, dass bezogen auf den motorisierten Verkehr 46 % der 3do-Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen werden. 54 % benutzen den Pkw.

Das neue Parkhaus auf der Südseite des Hauptbahnhofes wird von rd. 7.500 Pkw-Fahrten über den Königswall angefahren. 1.800 Kfz fahren über die Bahnhofstraße zur vorhandenen Tiefgarage Hauptbahnhof. Weitere ca. 7.500 Kfz fahren aus westlicher wie östlicher Richtung das neue Parkhaus auf der Nordseite des Bahnhofes an.

In den umgebenden Straßenräumen treten Zusatzbelastungen und Verkehrsverlagerungen auf. Der Wallring wird mit bis zu 2.400 Kfz/Tag zusätzlich belastet (westlich Bornstraße), die Heinrich-August-Schulte-Straße nimmt rd. 3.000 Kfz/Tag zusätzlich auf. Die Heiligegartenstraße erhält zwischen Bornstraße und Leopoldstraße eine Zusatzbelastung von 4.500 Kfz/Tag. Im gesamten übrigen Straßennetz des Untersuchungsbereiches (der von Mallinckrodtstraße und Saarlandstraße sowie Rangierbahnhof Dortmunder Feld und Ostfriedhof begrenzt wird) liegen die Zusatzbelastungen bei bis zu 1.500 Kfz/Tag und sind daher sowohl in bezug auf die Sicherstellung der Erschließung des 3do als auch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die vom Straßenverkehr ausgehenden Immissionen als geringfügig zu beurteilen.

Das Gutachten "MTC Hauptbahnhof Dortmund (3do) – Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen im städtischen Straßennetz" der Ingenieurgruppe IVV Aachen ist wegen seines Umfanges zwar nicht als Anlage beigefügt. Sachberührte oder interessierte Fachdienststellen, wie auch interessierte Bürgerinnen und Bürger können aber selbstverständlich das Gutachten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a einsehen.

6.3.10 Maßnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Leistungsfähigkeitsuntersuchungen wichtiger Knotenpunkte

Die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Knotenpunkte im Untersuchungsraum wurde für die nachmittägliche Spitzenstunde untersucht. Mit diesem Verfahren werden der Auslastungsgrad und die Qualität des Verkehrsablaufes an einem Knotenpunkt tendenziell unterschätzt, so dass die nachfolgend dargestellten Ergebnisse "auf der sicheren Seite liegen".

Die Knotenpunkte

- Leopoldstraße / Steinstraße,
- Burgwall / Burgtor
- Rheinische Straße / Hoher Wall (Verkehrsführung nach geplantem Umbau) und
- Bornstraße / Burgwall

werden auch mit den zusätzlichen 3do-Verkehren eine gute Verkehrsqualität aufweisen. Hier sind keine Umbaumaßnahmen erforderlich.

Die Knotenpunkte

- Bornstraße / Heiligegartenstraße,
- Brüderweg / Schwanenwall,

- Hamburger Straße / Weißenburger Straße und
- Hohe Straße / Südwall

weisen eine hohe Auslastung zwischen 85 % und 100 % auf, die in der nachmittäglichen Spitzenstunde phasenweise zu Rückstaus und Wartezeiten führen kann. Dennoch ist Leistungsfähigkeit grundsätzlich gegeben. Umbaumaßnahmen sind für diese Knotenpunkte nicht erforderlich.

Die Knotenpunkte

- Ruhrallee / Südwall (Neutor) und
- Schützenstraße / Grüne Straße

weisen nach den überschläglichen Berechnungen zeitweise Überlastungen auf.

An diesen beiden Knotenpunkten können die in der Spitzenstunde zufließenden Fahrzeuge rechnerisch nicht vollständig abfließen, so dass sich Rückstaus und Verdrängungen des Verkehrs ergeben. Der Knotenpunkt Neutor ist mit 108 % seiner Kapazität belastet, wobei die rechnerische Auslastung im Fall ohne Realisierung des 3do bereits 106 % beträgt. Hier wird die Beeinflussung der Verkehrsverteilung im Knotenpunkt durch eine entsprechende wegweisende Beschilderung vorgeschlagen.

Der Knotenpunkt Schützenstraße / Grüne Straße weist eine Auslastung von 123 % auf. Daher wurden für diesen Knotenpunkt weitergehende signaltechnische Untersuchungen durchgeführt (s.u.), um eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Detaillierte Leistungsfähigkeitsuntersuchungen und Maßnahmeempfehlungen für hochbelastete Knotenpunkte und Streckenabschnitte

Aufbauend auf den Verkehrsmodellrechnungen und den überschläglichen Leistungsfähigkeitsberechnungen für alle wichtigen Knotenpunkte des Straßennetzes im Umfeld des Dortmunder Hbf wurden von der Ingenieurgesellschaft GEVAS vertiefende signalprogrammtechnische Untersuchungen für ausgewählte Knotenpunkte durchgeführt. Hierbei wurde nicht nur die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte, sondern auch die Verkehrsqualität auf den Straßenabschnitten untersucht, in dem diese Knotenpunkte liegen. Im einzelnen wurden die Straßenzüge

- Leopoldstraße / Burgtor / Burgwall / Königswall und
- Unionstraße / Sunderweg mit den einmündenden Straßen sowie
- der Knotenpunkt Schützenstraße / Grüne Straße

detailliert betrachtet und Möglichkeiten zur Bewältigung von Kapazitätsproblemen aufgezeigt. Als Maßnahmen werden von der Ingenieurgesellschaft GEVAS Änderungen der Signalprogramme sowie verschiedene Ausbaumaßnahmen in den untersuchten Bereichen vorgeschlagen.

Das Gutachten der Ingenieurgesellschaft GEVAS "Verkehrliche Erschließung MTC Hauptbahnhof Dortmund (3do) – Leistungsfähigkeit an 8 Lichtsignalanlagen – Verkehrstechnische Untersuchung" kann bei der Projektgruppe zum Umbau des

Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

Straßenzug Leopoldstraße / Burgtor / Burgwall / Königswall

Auf dem Straßenzug Leopoldstraße / Burgtor / Burgwall / Königswall kann nach diesen Untersuchungen trotz der hinzukommenden Parkhausanbindung über die Straße Königshof eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufes erreicht werden. Die Stauräume zwischen den einzelnen Knotenpunkten werden zwar in der Hauptverkehrszeit zeitweise voll ausgenutzt, so dass der Eindruck längerer Fahrzeugrückstaus entsteht. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktsystems ist jedoch gegeben. Der Gutachter GEVAS schlägt folgende Ausbaumaßnahmen und Änderungen der Signalsteuerungen vor:

- Änderung der Signalprogramme und Erhöhung der Umlaufzeit.
- Anpassung der verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren.
- Begrenzter Umbau in den Knotenpunktsbereichen.

Gleiches gilt für den Straßenzug Unionstraße / Sunderweg / Treibstraße.

7. Grünordnerische und landschaftspflegerische Maßnahmen

Nach § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. § 1 Abs. 5 Nr. 7 BauGB bestimmt, dass bei Aufstellung der Bauleitpläne gemäß § 1a 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. 1 BauGB beinhaltet die Vorgabe, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll und dabei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind.

Des weiteren sind gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 3 BauGB die Belange von Freizeit und Erholung und gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 4 BauGB die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen.

Konkretere Regelungen zu Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege treffen die entsprechenden Fachgesetze, wie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Landschaftsgesetz von Nordrhein-Westfalen (LG NW).

Durch § 21 BNatSchG wird das Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht geregelt. Nach § 21 Abs. 1 BNatSchG ist bei der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebungen von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 des BauGB, aufgrund dessen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz

nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden. Die konkreten Regelungsmöglichkeiten ergeben sich aus § 1 a Abs. 3 BauGB.
Nach § 8 Abs. 1 BNatSchG gelten Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, als Eingriff in Boden, Natur und Landschaft. In Ergänzung hierzu definiert § 4 Abs. 2 LG NW Eingriffstatbestände.

Der Verursacher eines Eingriffes ist zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen von Boden, Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichspflicht) - § 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG i.V.m. § 4 Abs. 4 LG NW.

Nach § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft (im Sinne von § 4 Abs. 4 LG NW) sind nach § 1a Abs. 2 BauGB in der Abwägungen zu berücksichtigen. Im Rahmen der Abwägung sind somit geeignete Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und ggf. zum ökologischen Ausgleich festzulegen. Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB können Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt werden.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind vorrangig im Plangebiet (planinterner Ausgleich) vorzusehen, um die Anforderungen nach einem "räumlichen" Ausgleich zu erfüllen. Gemäß § 4 Abs. 4 LG NW (Novelle vom 9. Mai 2000) sind Ausgleichsmaßnahmen, soweit dies zumutbar ist, auf Flächen im Eigentum des Verursachers im Plangebiet durchzuführen. Ergänzend hierzu ist der Ausgleich bei Neuversiegelungen gemäß § 4 Abs. 4 LG NW "vorrangig" durch eine Entsiegelung an anderer Stelle in dem betroffenen Raum, ggf. planextern, zu bewirken. Diese Ausgleichspriorität hat der Eingriffsverursacher zu beachten; sie ist in die Abwägung einzustellen.

Wenn der Eingriff im Plangebiet nicht vollständig ausgleichbar ist, muss der Eingriff planextern im Sinne von § 5 Abs. 1 LG NW, d.h., auf "funktional" und "räumlich" geeigneten Flächen im Besitz des Eingriffsverursachers in dem durch den Eingriff betroffenen Raum (i.d.R. der Stadtbezirk) ausgeglichen werden. Hierzu hat der Eingriffsverursacher eine ebenfalls fachlich geeignete Ausgleichsfläche – die in das Verfahren einzustellen ist – nachzuweisen.

Um den Umfang des Ausgleichs ermitteln zu können, ist es erforderlich, die Eingriffserheblichkeit festzustellen. Hierfür ist es notwendig, die Bestandsituation aufzunehmen und diese sowie den geplanten Eingriff zu bewerten und gegenüberzustellen. Der sich daraus ergebende Ausgleichsbedarf ist im erforderlichen Umfang durch geeignete Maßnahmen auf räumlich und funktional geeigneten Flächen zu kompensieren.
Eine derartige Untersuchung ist im Auftrag der Stadt Dortmund vom Büro BPI-Consult GmbH (vorher TransTec), Hannover, gutachterlich durchgeführt worden.

BPI-Consult hat einen landschaftspflegerischen Fachbeitrag in Form eines Umweltberichtes erstellt. Im Bebauungsplan sind die Flächen, auf denen bei plangemäßer Realisierung Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, mit

E gekennzeichnet. Vor allem durch die festgesetzten Verkehrsflächen (Bau der Nordspange, Umgestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes) wird ein Eingriff in Natur und Landschaft ausgelöst.
Im vorliegenden Fall stehen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und dessen näherem Umfeld keine geeigneten Flächen für eine ökologische Aufwertung zur Verfügung. Deshalb wird der vollständige Ausgleich im betroffenen Stadtbezirk Innenstadt-Nord auf einer derzeit überwiegend versiegelten und als städtische Lagerfläche genutzten Fläche im Bereich der Kleingartenanlage "Hobertsburg" nördlich der Schäferstraße vorgesehen (Grundstücke Gemarkung Dortmund, Flur 51, Flurstücke 210, 314 und 531). Als Maßnahmen nach Entsiegelung der Fläche sind Gehölzpflanzungen (Bäume, Sträucher), die Anlage von weiteren Ruderalfluren und trockenen Säumen bzw. Hochstaudenfluren sowie der Bau einer Wegeverbindung vorgesehen. Die ökologische Aufwertung auf der 10.800 m² großen Fläche durch diese Maßnahmen ist so groß, dass der ermittelte Ausgleichsbedarf von 19.350 m² vollständig abgedeckt werden kann. Die konkrete örtliche Lage der Ausgleichsfläche ist dem nachstehenden Übersichtsplan zu entnehmen. Über einen Ratsbeschluss im Zuge des Offenlegungsbeschlusses erfolgte eine entsprechende Bindung. Die anteilige Übernahme der Kosten zur Herrichtung und Unterhaltung wird in dem abzuschließenden Erschließungsvertrag geregelt.

Der komplette landschaftspflegerische Fachbeitrag vom 12.06.03 von BPI-Consult in Form des Umweltberichtes zum Bebauungsplan InW 120 enthält umfassende Erläuterungen, Bilanzierungen und Pläne. Er kann bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

Übersichtsplan zur Ausgleichsfläche



8. Umweltbelange

8.1 Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltbericht

Mit der Novellierung des BauGB 2001 muss jeder Bebauungsplan auf die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach den Vorschriften des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2001, untersucht werden. Unter Berücksichtigung des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Richtlinie, der UVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27.07.2001 ist es erforderlich, anhand der Merkmale des Vorhabens, des Standortes und der Merkmale der möglichen Auswirkungen, die UVP-Pflicht eines städtebaulichen Vorhabens festzustellen.

Eine Verpflichtung zu einer UVP kann nach § 3 Abs. 2 UVPG auch durch mehrere Vorhaben ausgelöst werden, wenn diese in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen. Die Stadt Dortmund plant neben der vorliegenden Bebauungsplan-Aufstellung keine weiteren Städtebauprojekte im angrenzenden Umfeld. Eine UVP-Pflicht aufgrund kumulierender Vorhaben besteht somit nicht.

In der hier beabsichtigten Bebauungsplanaufstellung ist nach der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 UVPG das SO-Gebiet Multifunktionales Zentrum (3do) innerhalb der dort unter der lfd. Nr. 18 genannten bauplanungsrechtlichen Vorhaben als "Bau eines Einkaufszentrums mit einer zulässigen Geschossfläche von mehr als 5.000 m²" nach Nr. 18.8 i.V.m. 18.6.1 einzustufen.
Die Notwendigkeit zur Durchführung einer UVP in der Bauleitplanung ergibt sich erst nach einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Im vorliegenden Einzelfall führt diese Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass nach § 3 b Abs. 1 UVPG zwangsläufig eine UVP im Bauleitplanverfahren durchzuführen ist.

Zentrales Instrument der UVP ist der Umweltbericht nach § 2a BauGB. Dieser ist integraler Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan nach § 9 Abs. 8 BauGB. § 2a Abs. 1 BauGB bestimmt, dass der Umweltbericht bereits für das Aufstellungsverfahren in die Begründung zum Bebauungsplan aufzunehmen ist.
Danach sind Angaben zum Vorhaben, Standort, Bedarf an Grund und Boden, zur Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie zur Bevölkerung in diesem Bereich, zu den Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen, zu den (verbleibenden) zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen und zu den wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten sowie den wesentlichen Auswahlgründen zu liefern. Der Umweltbericht übernimmt damit nicht nur die Darstellung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie sondern auch die Abarbeitung der Eingriffs-/Ausgleichs-Bilanz sowie die Integration der grünordnerischen und landschaftspflegerischen Belange in das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes.

Das Büro BPI-Consult GmbH (früher TransTec), Hannover, hat im Auftrag der Stadt Dortmund unter dem Datum vom 12.06.2003 einen umfassenden Umweltbericht zum Bebauungsplan InW 120 erstellt, der bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden kann.

Die vom Gutachter gem. § 2a Abs. 3 BauGB erstellte **allgemein verständliche Zusammenfassung** des Umweltberichtes wird nachfolgend wiedergegeben:

"Die Deutsche Bahn Station + Service AG beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der Sonae Imobiliária den Dortmunder Hauptbahnhof (Hbf) zu einem Multi-Themen-Center ("3do") umzugestalten. Die kommunale planungsrechtliche Sicherung des Planungsvorhabens durch die Stadt Dortmund erfolgt über eine Änderung des Flächennutzungsplanes (Nr. 99) und die Aufstellung eines Bebauungsplanes (**B-Plan** Nr. InW 120). Letzterer wird als ein „Schichten-Bebauungsplan" mit geschossweiser Gliederung nach § 9(3) Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt. Parallel dazu läuft ein Planfeststellungsverfahren (**PFV**) gem. § 18(1) Allgemeines Eisenbahngesetz für die geplanten Bahnbetriebsanlagen (Verkehrsstation inkl. Fußgängerverteilerebene 03, Gebäude**hülle** bis Ebene 06).
Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wird für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Untersuchungsumfang und -inhalte der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (**UVU**) wurden im Rahmen der Antragskonferenz (Scoping) gem. § 5 UVPG vom 23.08.99 (nachbereitet am 21.10.99) festgelegt.
Aufgabe der UVU ist es, die vom Vorhaben ausgehenden möglichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG zu bewerten, um dazu beizutragen, dass Beeinträchtigungen der Schutzgüter so weit wie möglich vermieden werden. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. § 4ff. Landschaftsgesetz NRW wird im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag ebenfalls in dieser Untersuchung abgehandelt, um den Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten sowie Konfliktminderungen und Kompensationsmaßnahmen darzustellen (s. Plan 6).
Das **Gebäude des 3do** wird zum größten Teil auf dem Gelände der DB AG oberhalb der bestehenden Bahngleise errichtet (Gebäudehülle bis Ebene 06 ist Gegenstand des PFV) und in den unteren Ebenen die Bahnhofsnutzung enthalten (Nutzung der Ebenen 00 bis 03 ist Gegenstand des PFV, daher nur nachrichtliche Übernahme in den B-Plan). Die Nutzung der darüber liegenden Ebenen (Shopping- und Entertainment-Center) und angrenzender Baukörper wird im B-Plan festgesetzt (Sondergebiete mit den Zweckbestimmungen "Multifunktionales Zentrum" bzw. "Hotel, Geschäfte, Büro u. Verwaltung" und "Parkhaus"). Die **städtebauliche Integration** des 3do soll durch weitere Maßnahmen gewährleistet werden, die Gegenstand des B-Planes sind, wie insb. Bahnhofsvorplätze, Erschließungsstraße, Fußgängerbrücke über die Katharinenstraße.
Das **Untersuchungsgebiet** (UG) von UVU und landschaftspflegerischem Fachbeitrag wurde je nach Schutzgut in ein engeres (Hbf und näheres Umfeld; s. Pläne 1, 5, 6) und ein erweitertes (zwischen Mallinckrodt-, Heiliger Weg, Saarland-. Unionstr.; s. Pläne 2-4 des Gesamtberichtes) aufgeteilt. Das UG enthält keine gesetzlichen **Schutzgebiete**, Kultur- oder Naturdenkmale oder gesetzlich geschützte Biotope. Größere Bäume fallen unter die Dortmunder Baumschutzsatzung. Da sich das UG im Bereich der anthropogen vollständig überprägten Innenstadt Dortmunds befindet, haben die **kommunalen Planungsziele** nicht nur ökologische, sondern auch stadtgestaltende Schwerpunkte, wie z.B. insb. die Ziele für die Freiraumentwicklung.
Jedes **Schutzgut** wurde inkl. der jeweiligen Vorbelastungen beschrieben und bewertet:
Menschen: Schwerpunkte der Bestandserhebung und -bewertung sind Wohnen und Wohnumfeld sowie Erholung und Freizeit (s. Pläne 2 und 4). Die Innenstadt umfasst Versorgungsflächen mit Handel, Dienstleistungen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen;

Wohnfunktionen sind vor allem in den Randbereichen vorhanden. Östlich, südlich und westlich des Stadtkerns enthalten die Wohnbauflächen vor allem bürgerliche Gründerzeitquartiere. Die Nordstadt wird durch Arbeiterquartiere mit Blockrandbebauung geprägt (mit relativ schlechten Wohn- und Wohnumfeldbedingungen usw.). Ausgewiesene Gewerbe- und Industriegebiete sind nur im Westteil des UG vorhanden. Im UG sind nur relativ kleine Flächen als grüner Freiraum nutzbar, u.a. der nördliche Bahnhofsvorplatz und der Grünzug an der Martha-Gillessen-Straße.
Der Straßenverkehrslärm führt bereits heute zu Überschreitungen der städtebaulichen Orientierungswerte sowohl tagsüber als auch nachts. Der Schienenverkehr belastet vor allem den Bereich Treibstraße/ Sunderweg (s. Hamann Consult 2000 und 2002b). Trotz der Einschränkungen haben alle Wohnbauflächen, Gemischten Bauflächen und Kerngebiete im Allgemeinen eine hohe Bedeutung für die Wohnfunktion und auch entsprechend hohe Empfindlichkeiten gegenüber weiteren Beeinträchtigungen. Gleiches gilt in Bezug auf die Freizeitnutzung für die entsprechenden Flächen des Gemeinbedarfs und die aufgeführten Grünanlagen, wenngleich letztere nur im kleinräumigen Vergleich eine hohe Bedeutung haben. Schulen und Krankenhäuser sind vor allem in punkto Schallimmissionen besonders empfindlich.
Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume (Biotope): Eine mittlere bis hohe Bedeutung für das UG haben verschiedene Gehölz-Biotoptypen mit z.T. sehr vielfältigen Strukturen, die meist auf dem randlichen Bahngelände, aber auch im Siedlungsbereich liegen (Einzelbäume, Siedlungsgehölze usw.; s. Plan 1). Diese Biotoptypen weisen auch die höchsten Empfindlichkeiten gegenüber vorhabensbedingten Umweltauswirkungen auf. Das Areal des nördlichen Bahnhofsvorplatzes wird zum Regionalen Biotopverbundsystem gezählt, und auch am nördlichen Rand der Gleisanlagen ist der Ansatz eines Biotopverbundes entstanden. Ruderale Hochstaudenfluren in verschiedenen Ausprägungen und Brachflächen kommen auf nicht mehr genutzten Flächen des Bahngeländes vor. Den größten Teil des UG nehmen jedoch Gebäude und Verkehrsflächen mit geringer Bedeutung als Lebensraum und mit geringer Empfindlichkeit ein.
Im Umfeld des Hbf, an seinen Gebäuden und in den Tunneln konnten keine Fledermausvorkommen nachgewiesen werden. Weitere faunistische Untersuchungen wurden nicht durchgeführt. Mit nennenswerten Tiergruppen, wie z.B. Vögel, Insekten oder Schmetterlinge, ist auf einigen Brachen und in den Gehölzstrukturen zu rechnen. Im UG konnten zum Zeitpunkt der Kartierung keine Tier- oder Pflanzenarten gefunden werden, die im Bestand bedroht sind.
Boden: Die im Bereich des Hbf überwiegend auftretende natürliche Gesteinsart ist ein feinsandiger Kalkmergel. Unter den Gleisanlagen stehen jedoch bis zu 10 m mächtige anthropogene Auffüllungen an. Durch Bebauung, Verkehrsanlagen und sonstige intensive Flächennutzungen sind die natürlichen Böden im UG durch den Menschen vollständig überprägt (s. Plan 3). Nur die weitgehend unversiegelten Böden der Grünflächen haben eine vergleichsweise hohe Bedeutung für den Naturhaushalt und damit auch eine Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung, Überformung und Verdichtung. Unter den Altlastenverdachtsflächen gibt es im UG eine, von der eine konkrete Gefährdung ausgehen kann, aber mehrere Areale, wo Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden können (s. Plan 3).
Wasser: Oberflächengewässer sind im UG nicht vorhanden. Das Grundwasser liegt in der Regel in größerer Tiefe unter einer sehr gering durchlässigen Deckschicht (s. Plan 3). Im Bereich des Hbf können sich innerhalb der Dammschüttung auf Schichten geringer Durchlässigkeit kleinere Stauwasserhorizonte bilden. Akute Grundwassergefährdungen sind im UG nicht bekannt (s.o.).

Klima und Luft: Durch die Hintergrundbelastung werden im UG gesetzliche Grenzwerte nicht überschritten. Auch an den Hauptverkehrsstraßen im Umfeld des Hbf erreichen Benzol, Ruß und Feinstaub keine kritischen Werte. Nur bei Stickstoffdioxid-Immissionen (NO_2) wurden - rechtlich noch nicht relevante - Überschreitungen ermittelt (s. SimuPlan 2002; s. Plan 2). Das UG ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades als bioklimatische Belastungsfläche anzusehen (s. Plan 4). Klimaökologische Ausgleichsfunktionen sind aufgrund der geringen Größe der Grünflächen kaum vorhanden.
Landschaft (Stadtbild): Dem UG fehlt ein großflächiger und durch Freiräume geprägter unverwechselbarer Charakter eines wertvollen Landschaftsbildes. Dennoch lassen sich Stadtbildeinheiten identifizieren, die durch ihre Bebauungsstruktur gekennzeichnet sind (z.B. Bereiche mit stark verdichteter Bebauung oder mit Block- und Blockrandbebauung) oder kleinere öffentliche Grünanlagen darstellen (s. Plan 4). Die Bewertungskriterien Vielfalt, Eigenart und Schönheit kommen z.T. bei kleinflächigen Stadtbildelementen zum Tragen, die in gewissem Umfang für eine Unverwechselbarkeit und Orientierbarkeit sorgen (z.B. Hochhäuser und andere markante Gebäude, Grünanlagen, Baumreihen). Ein stadtbildprägender Naturraum-Aspekt ist der - meist überbaute - Geländesprung zwischen Tiefland und Bergland, der zwischen Hbf und Innenstadt zu erkennen ist. Die Sichtbeziehungen im Bereich des Hbf wurden ebenfalls dargestellt (s. Plan 4). Wichtigste stadtgestaltende Grünverbindungen in der Umgebung des Hbf sind die radiale Grünverbindung in der Nordstadt zwischen Hbf und Fredenbaumpark sowie die noch häufig unterbrochene Grünstruktur am Wallring (s. Plan 4). Die Bedeutung der Bahndämme und Begleitflächen als Biotopverbundelemente wurde bereits genannt (s.o.).
Kultur- und sonstige Sachgüter: Die bestehenden Bauwerke des derzeitigen Hbf wurden nach dem Krieg errichtet und stehen nicht unter Denkmalschutz. Als lediglich "denkmalwert" werden die fünf großen Fenster über dem Südeingang bezeichnet.
Zu den eigentlichen **Bauvorhaben**, die Gegenstand des B-Planes sind und über die reine Nutzungsfestlegung der Ebenen - in der bereits im PFV planrechtlich erfassten Gebäudehülle - hinaus gehen, gehören:

- Hotel- und Konferenz-Center (Höhe 195 m ü. NN)
- Parkhäuser Süd und Nord (Höhe 104 m bzw. 113 m ü. NN)
- Erschließungsstraße zum 3do zwischen Treib- und Leopoldstraße (Variante 4) inkl. Umgestaltung der Knotenpunkte Sunderweg / Treib- / Union- / Westfaliastraße sowie Leopold- / Münsterstraße
- Umgestaltung des südlichen und nördlichen Bahnhofsvorplatzes
- Fußgängerbrücke über den Königswall und Umgestaltung der Katharinenstraße

Beim Hotel und den Parkhäusern sind Gebäudehöhen, Baulinien sowie Baugrenzen bekannt, bei der Erschließungsstraße die Begrenzung und die innere Aufteilung des Straßenraumes. Zusätzliche technische Angaben zu den Straßenbauvorhaben liegen noch nicht vor (z.B. Flächenbedarf für Böschungen und ggf. Entwässerungseinrichtungen bei der Nordspange, baubedingte Flächeninanspruchnahme für die Straßenraumerweiterung Sunderweg / Treib- / Union- / Westfaliastraße).
Abbruchmaßnahmen, die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenverkehr, die Errichtung des freistehenden Baukörpers 3do, der die Gleisanlagen überbrückt

sowie die baulichen Veränderungen an Bahnsteigen und Gleisanlagen sind Gegenstand des PFV.

Baubedingte Wirkungen und Beeinträchtigungen: Während der Bauphase kann es zu Beeinträchtigungen benachbarter Wohngebäude und Freiflächen insb. durch Schall- und Staubimmissionen kommen. Genauere Angaben über die mögliche Belastung liegen nicht vor. Zudem kommt es durch Baustelleneinrichtungsflächen zu einer vorübergehenden Beeinträchtigung der Freiraumnutzung (insb. nördlicher Bahnhofsvorplatz und im Bereich Münster-/ Mühlenstraße), zu Beeinträchtigungen von angrenzenden Biotopen (insb. im Bereich der westlichen und östlichen Erschließungsstraße) und zu Bodenverdichtungen. Zu beachten sind mit Altlasten vorbelastete Böden auf dem Bahngelände.

Anlagebedingte Wirkungen und Beeinträchtigungen: Der Verlust von Lebensräumen und die Bodenversiegelung wird anlagebedingt verursacht durch (s. Plan 5):

- Hotel und Parkhaus Nord (ca. 1.800 m² Siedlungsgehölz u.a.)
- Neugestaltung nördlicher Bahnhofsvorplatz (ca. 7.000 m² strukturarmer Stadtpark mit 30 Einzelbäumen und Gehölzstreifen)
- Erschließungsstraße Ostabschnitt inkl. Abbiegespur Leopoldstr. (ca. 600 m² trockener Saum / Hochstaudenflur, Gebüsch u.a. sowie 10 Einzelbäume)
- Erschließungsstraße Westabschnitt (ca. 4.700 m² Gehölzstreifen, Brachflächen, Siedlungsgehölz u.a.)
- Umgestaltung Knotenpunkt Sunderweg / Treib- / Union- / Westfaliastraße (ca. 1.900 m² Böschungshecken, Siedlungsgehölze, 9 Einzelbäume u.a.)

In der Summe werden ca. 1,6 ha neu versiegelt, wovon insb. die Flächeninanspruchnahme der Siedlungs- und anderer Gehölze hohe Konflikte bedeutet. Die Gehölzverluste von insgesamt ca. 2.400 m² und der Verlust - insb. auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz und im Bereich Leopold-/ Münsterstraße - von 49 Einzelbäumen (davon 30 geschützt nach Baumschutzsatzung) haben zudem eine visuelle Beeinträchtigung des Stadtbildes und einen Verlust von Immissionsschutzfunktionen zur Folge. Darüber hinaus kommt es zu einer Ausweitung von bioklimatischen Belastungsflächen (erhöhte Umgebungstemperatur) insb. durch die geplante Versiegelung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes.

Im Vergleich der Varianten zur straßenseitigen Erschließung nimmt die Vorzugsvariante 4 eine deutlich weniger unversiegelte Fläche in Anspruch als die Variante 1, die auf einem etwas längerem Wege vom MTC zur Treibstraße geführt würde, oder als die Variante 2 (1 ha), die mit einer kurzen Tunnelstrecke direkt an die Unionstraße anbinden sollte. Noch ungünstiger zu bewerten wäre die Ergänzung der Variante 1 mit der Trasse der Variante 3 westlich des Sunderwegs, bei der ein Verlust von ca. 3.000 m² mit Siedlungsgehölzen und Böschungshecken die Folge wäre.

Windfeldveränderungen beschränken sich auf die nähere Umgebung des 3do (bis ca. 200 m Abstand). Die größten, zumindest zeitweiligen Beeinträchtigungen (Maximalwirkungen inkl. Hotelhochhaus) sind insb. im zentralen Bahnsteigbereich und auf der Nordseite des Königswalls zu erwarten (erhöhte Windgeschwindigkeiten). Die Besonnungsverhältnisse werden max. auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz eingeschränkt. Eine Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse ist nicht zu erwarten (s. KVR 2002).

Bei der Gestaltung des 3do werden die städtebaulichen Vorgaben eingehalten, die Südseite am Königswall als geschlossene Randbebauung auszubilden. Das Hotel wird in Form eines "Segels" eine regional räumlich wirksame und identitätsstiftende

Landmarke darstellen, ohne dass es die benachbarte Bebauung optisch "bedrängen" würde. Zudem sorgt die exponierte Ausrichtung der steilen (Vorder-)Seite des Hotels zur Nordstadt für eine visuelle Aufwertung dieses Stadtteils.

Die Gestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes zu einem Plateau-Platz ist in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der verbesserten Integration in das 3do-Ensemble zu sehen und wird für stadtplatztypische Freiraumnutzungen eine Verbesserung der heutigen Situation darstellen.

Das Ziel, die Nordstadt baulich und infrastrukturell enger mit der City zu verflechten, kann durch das geplante 3do erreicht werden.

Betriebsbedingte Wirkungen und Beeinträchtigungen: Bei den Schallimmissionen werden im Prognosezeitraum die Orientierungswertüberschreitungen an den Hauptverkehrsstraßen im UG weiter zunehmen (s. Plan 2). Das Schienenverkehrsaufkommen soll gleich bleiben. Die durch gewerbliche Nutzung des Bahnhofs zu erwartenden Schallimmissionen sind derzeit nicht bekannt (s. Hamann Consult 2002a). Auswirkungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall sind nicht zu erwarten (ebd. 2002b). Die Werte von Benzol, Ruß, NO_2 und Feinstaub in der Luft unterschreiten auch im Planzustand alle relevanten Prüf- und Grenzwerte, lediglich an einer Stelle wird ein EU-Grenzwert für NO_2 geringfügig überschritten (s. simuPLAN 2002).

Für die Wohnbebauung bedeutet die westliche Erschließung des 3do durch Variante 4 (Anschluss an Treibstraße zwischen Scharnhorst- und Gneisenaustraße) eine nur geringe Veränderung der Lärmsituation (keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte). Ausgenommen sind die Gebäude gegenüber der Einmündung der Erschließungsstraße in die Treibstraße, wo ggf. passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden (s. Hamann Consult 2003). Die schalltechnisch günstigere Variante 2 (Anbindung an die Unionstraße) kommt aus insb. verkehrlichen und bautechnischen Gründen nicht zum Tragen. Die Entlastung für die Wohnbebauung im südlichen Teil des Sunderweg wäre bei Variante 3 am größten, die jedoch deutlich größere ökologische Nachteile hat.

Durch den östlichen Abschnitt der Erschließungsstraße werden aus schalltechnischer Sicht keine schutzwürdigen Nutzungen beeinträchtigt. Lediglich für die benachbarten Gebäude im Bereich der geplanten Abbiegespur vom Burgtor Richtung Erschließungsstraße (Knotenpunkt Leopold-/ Münsterstraße) sind Maßnahmen zu ergreifen, welche die Einhaltung der dort relevanten Immissionsgrenzwerte gewährleisten, bzw. es ist die Notwendigkeit weitergehender passiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.

Die wesentlichen **Wechselwirkungen** entstehen beim Bau des 3do durch den Verlust von Freiflächen und Gehölzen für die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Klima und Luft sowie Landschaft/Stadtbild (s. o). Ein weiterer Punkt ist die nicht auszuschließende Gefährdung des Grundwassers durch im Boden befindliche Altlasten.

Eingriffsvermeidende Maßnahmen: Folgende Maßnahmen sind bereits Bestandteil des PFV: Einbindung des Schienenverkehrs in die Baustellenversorgung, Windschutzmaßnahmen für das 3do, ökologisch orientierte Gebäudeplanung (insb. Energiekonzept), naturnahe Regenwasserbewirtschaftung, Dachbegrünung, Schutz des Oberbodens, Schutzmaßnahmen für Einzelbäume bzw. Baumgruppen, flächenhafter Biotopschutz, Rekultivierungsmaßnahmen auf Baustelleneinrichtungsflächen. Da aus den bisher vorliegenden Daten für den B-Plan fast ausschließlich anlagebedingte Konflikte

hergeleitet werden konnten, sind derzeit nur wenige weitere Schutzmaßnahmen vorgesehen (s. Plan 6). Als Eingriffsvermeidung ist das Nichtberücksichtigen der Erschließungsvarianten 1 bis 3 (größere Flächeninanspruchnahme) zu werten.

Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz: Durch die Bauvorhaben entsteht ein naturschutzrechtlich relevanter Eingriff (s.o.) auf einer Fläche von ca. 15.910 m² mit einem Ausgleichsbedarf von ca. 19.350 m² (i.d.R. Ausgleichsfaktor = 1; beim Verlust von wertvollen Gehölzen Ausgleichsfaktor = 2 bis 3). Diese ca. 1,9 ha sind als theoretische Größe anzusehen für den Fall, dass der ökologische Wert einer Fläche durch Ausgleichsmaßnahmen um eine Stufe verbessert werden kann. Für den Einzelbaumverlust sind gem. Baumschutzsatzung 40 neue Bäume zu pflanzen.

Ausgleichsmaßnahmen: Zur Umsetzung des Ausgleichsbedarfs ist eine 10.800 m² große Fläche (Grundstücke Gemarkung Dortmund, Flur 51, Flurstücke 210, 314 und 531) im Stadtbezirk Innenstadt-Nord auf einer Fläche südwestlich angrenzend an den Fredenbaumpark vorgesehen. Sie liegt zwischen zwei Kleingartenkolonien und geht im Südosten über in einen kleineren Park zwischen Schäfer- und Schützenstraße. Sie ist zu ca. zwei Dritteln versiegelt und wird derzeit als städtische Lagerfläche genutzt, auf dem übrigen brachgefallenen Areal ist hauptsächlich niedriger Birkenjungwuchs vorhanden. Geplant sind nach der Entsiegelung insb. Gehölzpflanzungen (Bäume, Sträucher), die Anlage von weiteren Ruderalfluren und trockenen Säumen bzw. Hochstaudenfluren sowie der Bau einer Wegeverbindung zwischen den beiden genannten Parkanlagen. Die ökologische Aufwertung der Fläche durch diese Maßnahmen ist so groß, dass der genannte Ausgleichsbedarf vollständig abgedeckt werden kann. In der Ausführungsplanung werden die Maßnahmen für diese Fläche u.a. in Abhängigkeit von unterirdisch verlegten Bachläufen und ggf. vorhandenen Altlasten konkretisiert.

Gesamtbewertung: Der vorgesehene Eingriff in Natur und Landschaft wird durch die geplanten Schutzmaßnahmen vermindert und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, so dass gem. § 4 LG NW keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Auch bei den Schutzgütern gem. UVPG kommt es zwar zu Umweltauswirkungen, die jedoch in diesem stark vorbelasteten Raum entweder nur geringe, meist temporäre zusätzliche Beeinträchtigungen bedeuten oder durch entsprechende vorbeugende Maßnahmen deutlich zu reduzieren sind. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird parallel zu den weiteren technischen Planungsschritten fortgeschrieben und die erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen ggf. entsprechend angepasst."

8.2 Lärmbelastung und Schallschutz

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

Auf die Nutzungen im Plangebiet (Sonder-, Kern- und Allgemeines Wohngebiet) wirkt Straßenverkehrslärm durch die umgebenden vorhandenen Straßen und die geplante „Nordspange" (neue Erschließungsstraße) sowie Schienenverkehrslärm durch die im Hauptbahnhof verkehrenden verschiedenen Züge ein.

Im Auftrag der Stadt Dortmund hat das Ingenieurbüro Hamann Consult, Köln, für einen großzügig begrenzten Untersuchungsbereich eine Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt, in der die Auswirkungen dieser Lärmquellen

in Analyse und Prognose auf Grundlage der vom Stadtplanungsamt vorgegebenen Verkehrsbelastungszahlen untersucht wurde. Dabei sind auch die durch das geplante Multi-Themen-Center 3do erwarteten Auswirkungen auf die Fahrzeugströme (Verkehrsbelastung) im Umfeld des Hauptbahnhofes (s. Ziffer 6.3.9) berücksichtigt worden.
Untersuchungsumfang und Leistungsbild sind (ebenso wie bei der UVP) im Vorfeld der Planung mit dem EBA, Außenstelle Essen, als zuständiger Planfeststellungsbehörde abgestimmt worden, da auch im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG eine Immissionsschutzuntersuchung durchzuführen ist. Insofern entfaltet die Untersuchung Bündelungswirkung.

— Rechtliche Grundlagen

Nach § 50 BImSchG [2] sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Hierbei sollen Lärmquellen berücksichtigt werden, welche fortlaufend Geräusche emittieren, wie z.B. Verkehrslärm, Gewerbelärm sowie Geräuschemissionen durch Sport- und Freizeitanlagen.

Orientierungswerte nach DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau -

Da aus räumlichen und strukturellen Gegebenheiten häufig eine gegenseitige Beeinflussung der verschiedenen Nutzungsbereiche nicht vermieden werden kann, sind entsprechend der definierten Schutzwürdigkeit in der DIN 18005 Orientierungswerte angegeben. Diese sollen bei der bei der städtebaulichen Planung mit berücksichtigt werden.

Entsprechend Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1 [1] gelten folgende Orientierungswerte für die Beurteilungspegel:

Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE):
am Tag: 65 dB(A),
in der Nacht: 55 dB(A) bzw. 50 dB(A).
Mischgebiete (MI):
am Tag: 60 dB(A),
in der Nacht: 50 dB(A) bzw. 45 dB(A).
Bericht Nr. 950.05 Seite 9
Allgemeine Wohngebiete (WA):
am Tag: 55 dB(A),
in der Nacht: 45 dB(A) bzw. 40 dB(A).
Der niedrigere der beiden angegebenen Nachtwerte gilt für den Lärm von gewerblichen Anlagen.

Die DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau - als schalltechnische Beurteilungsgrundlage für die städtebauliche Planung gibt als Orientierungswert für sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart tags 45 – 65 dB(A) und nachts 35 – 65 dB(A) vor. Im vorliegenden Fall werden die festgesetzten Son-

dergebiete "multifunktionales Zentrum" und "Hotel, Geschäfte, Büro und Verwaltung" bei der schalltechnischen Beurteilung einem Kerngebiet zugeordnet. Damit sind dafür – ebenso wie für die Kerngebiete südlich der Steinstraße und östlich der Münsterstraße - Orientierungswerte von 65/55 dB(A) tags/nachts zugrunde zu legen. Bei den beiden Sondergebieten – Parkhaus – im Nordwesten und Südwesten des Plangebietes handelt es sich um **keine** schutzbedürftigen Nutzungen.
Für die Beurteilung ist tags der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr, nachts der Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr zu Grunde zu legen.

Immissionsgrenzwerte nach der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (- Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990
Neubau
Beim Neubau einer Straße bzw. eines Schienenweges ist zu prüfen, inwieweit die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden. Dazu wird der von dem Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm berechnet und als Beurteilungspegel für den Tag- sowie den Nachtzeitraum angegeben. Bei der Berechnung werden die Eigenschaften des Verkehrsweges sowie das prognostizierte Verkehrsaufkommen berücksichtigt.

Wesentliche Änderung einer bestehenden öffentlichen Straße bzw. Schienenstrecke
Bei der Untersuchung auf „wesentliche Änderung" einer bestehenden Straße bzw. eines bestehenden Schienenweges wird ebenfalls der Beurteilungspegel berechnet.
Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2. sich durch einen erheblichen baulichen Eingriff im festgelegten Immissionsort der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht, oder auf 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht ansteigt.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn sich der Beurteilungspegel von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch den erheblichen baulichen Eingriff erhöht; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung gelten für die jeweilige Gebietseinstufung folgende Immissionsgrenzwerte:
Gewerbegebiet:
am Tag 69 dB(A),
in der Nacht 59 dB(A).
Kerngebiete, Dorfgebiet und Mischgebiet:
am Tag: 64 dB(A),
in der Nacht: 54 dB(A).
Reines und Allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiete:
am Tag: 59 dB(A),
in der Nacht: 49 dB(A).

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime:
am Tag: 57 dB(A),
in der Nacht: 47 dB(A).

— **Schienenverkehrslärm**

Der Gutachter hat den Schienenverkehrslärm in Analyse und Prognose untersucht und kommt zu dem Ergebnis, dass die anzuwendenden Orientierungswerte der DIN 18005 an einigen der untersuchten Immissionsorte überschritten werden. Diese Überschreitungen ergeben sich allerdings schon aufgrund der bestehenden Vorbelastung, so dass sich von daher **keine** Anspruchsvoraussetzungen über die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990 ableiten lassen. Diese Vorschrift kommt nur bei einer wesentlichen Änderung oder erheblichem baulichen Eingriff zur Anwendung. Im vorliegenden Fall trifft dies weder auf die bestehenden Gleisanlagen, noch auf deren geplante Veränderungen zu.

— **Straßenverkehrslärm**

Der Gutachter hat 4 verschiedene Trassenvarianten zur geplanten nördlichen Erschließungsstraße (Nordspange) auf ihre Lärmauswirkungen untersucht und mit den Analysedaten verglichen, nämlich

- Variante 1: Anschluss an Treibstraße (gegenüber Scharnhorststraße)
- Variante 2: Anbindung an Heinrich-August-Schulte-Straße
- Variante 3: Anschluss an Treibstraße (gegenüber Scharnhorststraße) zzgl. Linksversatz Sunderweg
- Variante 4: Anschluss an Treibstraße (Höhe Haus Nr. 20) zwischen Scharhorststraße und Gneisenaustraße

Die Variante 4 ist letztlich aus den unter Pkt. 6.3.8 genannten Gründen in den Bebauungsplan eingestellt worden.

Mit Blick auf die Wohnbebauung an der Treibstraße ist festzuhalten, dass **schon heute** aufgrund der situationsgegebenen Verkehrsvorbelastung Lärmbeeinträchtigungen vorliegen, welche sowohl die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschreiten (siehe Analyse in nachfolgender Tabelle).

In der nachfolgenden Tabelle werden die Pegelunterschiede an verschiedenen Immissionsaufpunkten durch die verschiedenen Varianten der Verkehrsführung deutlich. In der Analyse- wie auch der Prognoseuntersuchung der unterschiedlichen Straßenführungsvarianten ist festzustellen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Wohngebietsdefinition mit tags 55 dB(A) sowie nachts 45 dB(A) wie auch für Mischgebietsdefinition mit tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) und Kerngebietsdefinition von tags 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) durchweg überschritten werden.

Immissionsort		IO 1A	IO 1B	IO 2	IO 3	IO 4	IO 5	IO 6A	IO 6B
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Tag	Straße - Analyse	70,8	71,1	67,8	66,9	69,0	71,5	69,6	61,0
	Straße Variante 1 – Prognose	71,7	71,3	68,0	67,4	69,6	71,7	68,8	59,2
	Straße Variante 2 – Prognose	71,0	71,0	67,6	67,2	69,3	70,9	68,3	59,7
	Straße Variante 3 – Prognose	67,5	70,8	67,0	67,4	69,6	71,7	68,8	59,2
	Straße Variante 4 – Prognose	71,2	71,0	68,0	70,4	69,6	71,7	68,8	59,2
Nacht	Straße - Analyse	64,3	63,6	61,1	60,2	62,4	64,6	62,7	53,6
	Straße Variante 1 – Prognose	63,4	63,4	60,1	59,5	61,6	63,4	60,7	51,7
	Straße Variante 2 – Prognose	63,2	63,3	59,7	59,3	61,4	63,0	60,4	52,1
	Straße Variante 3 – Prognose	59,8	62,9	59,1	59,5	61,6	63,4	60,7	51,7
	Straße Variante 4 – Prognose	63,4	63,3	60,1	62,5	61,6	63,4	60,7	51,6

Bei der Prüfung der geplanten Neubau- und Umbaumaßnahmen, welche im Rahmen der Variantenuntersuchung definiert werden, ist die direkt angrenzende fremde Bebauung mit einer schutzwürdigen Nutzung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [14] zu berücksichtigen. Um eine Aussage über die schalltechnischen Auswirkungen der zu untersuchenden Verkehrswege zu erhalten, werden Gebäude festgelegt, welche repräsentativ für die übrige angrenzende Bebauung betrachtet werden können. Durch den geplanten Baukörper des neuen Bahnhofes und dessen abschirmende Wirkung wird die Schallausbreitung auf das Umfeld beeinflusst.

Für die schalltechnische Beurteilung sind die nachfolgenden 14 Immissionsaufpunkte (IO) herangezogen worden:

IO 1 A) Eckhaus Treibstraße / Sunderweg (Fassade West) Haus Treibstraße 1
Einstufung Wohngebiet
IO 1 B) Eckhaus Treibstraße / Sunderweg (Fassade Süd) Haus Treibstraße 1
Einstufung Wohngebiet Höhe 8 m
IO 2) Treibstraße zwischen Sunderweg und Scharnhorststraße Haus Treibstraße 9
Einstufung Wohngebiet Höhe 8 m
IO 3) Treibstraße zwischen Scharnhorststraße und Gneisenaustraße Haus Treibstraße 25
Einstufung Wohngebiet Höhe 8 m
IO 4) Grüne Straße zwischen Blücherstraße und Schützenstraße Haus Grüne Straße 41
Einstufung Wohngebiet Höhe 8 m
IO 5) Grüne Straße zwischen Baumstraße und Kurfürstenstraße Haus Grüne Str.3
Einstufung Wohngebiet Höhe 8 m
IO 6 B) Ecke Steinstraße / Leopoldstraße (Fass. Süd Königshof) Haus Leopoldstraße 10
Einstufung Kerngebiet Höhe 8 m
IO 8) Treibstraße zwischen Scharnhorststraße und Gneisenaustraße Haus Treibstraße 20
Einstufung Gewerbegebiet Höhe 8 m
IO 9) Treibstraße nahe Bahndamm Haus Treibstraße 69
Einstufung Mischgebiet Höhe 8 m
IO 10) Kurfürsternstraße 2 (Postverwaltungsgebäude)
Einstufung Kerngebiet Höhe 10 m
IO 11) Münsterstraße 1
Einstufung Kerngebiet Höhe 8 m
IO 12) Münsterstraße 9
Einstufung Kerngebiet Höhe 4 m
IO 13) Münsterstraße 12
Einstufung Kerngebiet Höhe 8 m
IO 14) Burgtor 7
Einstufung Kerngebiet Höhe 8 m

Der Gutachter hat die vorgesehenen Straßen(um)baumassnahmen nach den Vorschriften der 16. BImSchV untersucht und kommt danach zu folgendem Ergebnis:

→ Bei der geplanten Nordspange handelt es sich um den **Neubau** eines Verkehrsweges, auf welchen die Kriterien der 16. BImSchV zweifelsfrei zutreffen.

→ Bei der Einmündung der geplanten Nordspange in die Treibstraße (Höhe Haus Nr. 20) entsteht eine neue T-Kreuzung.

Dabei ergibt sich
- die Anbindung der Planstraße
- Verbreiterung der bestehenden Treibstraße um mindestens eine Spur
- die Einrichtung von Abbiegespuren
- die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage zur Verkehrssteuerung (Ampel).

Die Planstraße selbst wird bereits als Neubau untersucht. Weiterhin wird die Einrichtung der Kreuzung **als erheblicher baulicher Eingriff** definiert, welcher zu einer verkehrlichen Leistungssteigerung der bestehenden Treibstraße beiträgt. Die einzurichtenden Spuren ergeben eine prinzipielle Verlagerung der Straßenachse nach Süden, weg von der Wohnbebauung. Durch die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage wird ein Zuschlag von bis zu 3 dB(A) auf den Beurteilungspegel an den Immissionsaufpunkten erhoben.

Mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels von mehr als 3 dB(A) ist nicht zu rechnen. Mit der Ermittlung der Vorbelastung durch den Verkehrslärm der Treibstraße ist zu prüfen, inwieweit es sich um eine wesentlich Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt, indem die Beurteilungspegel an einem maßgeblichen Immissionsaufpunkt von am Tag 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A) schon jetzt überschritten sind und sich durch den erheblichen baulichen Eingriff noch erhöhen.

→ Die bestehende Kreuzung Sunderweg / Treibstraße / Westfaliastraße / Unionstraße erfährt folgende Veränderungen:

- Verlagerung der Kreuzung nach Süden durch die Einrichtung von weiteren Spuren
- Prinzipielle Verlagerung des Kreuzungsmittelpunkte bzw. der Straßenachsen.

Durch den Rückbau der südlich an die Kreuzung angrenzenden Eisenbahnbrücke kann der Verkehrsknoten nach Süden hin ausgeweitet und verkehrstechnisch entspannt werden. Die sich verlagernden Fahrspuren sowie die geometrische Kreuzungsmitte rücken durch diese Maßnahme von der im Nordosten der Kreuzung angrenzenden Wohnbebauung ab. Durch die sich daraus ergebende Vergrößerung der Abstände zwischen Straßenachsen und Wohngebäuden ist grundsätzlich mit einer Verringerung des Beurteilungspegels zu rechnen.

Durch die Baumaßnahme soll die Leistungsfähigkeit der Kreuzung verbessert werden. Dahingehend ist die Baumaßnahme grundsätzlich als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Obwohl eine Vorbelastung durch den Verkehrsweg, welcher baulich verändert werden soll, an im Umfeld bestehenden Wohngebäuden mit Beurteilungspegeln

von am Tag 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A) vorliegt, liegt **keine wesentliche Änderung** im Sinne der 16. BImSchV vor, da sich der Beurteilungspegel durch den baulichen Eingriff nicht erhöht. Eine weitere Prüfung im Sinne der 16. BImSchV ist daher nicht erforderlich.

→ Durch die Anbindung der geplanten Nordspange an die Leopoldstraße entsteht eine neue Kreuzung. Folgende Veränderungen werden erwartet:

- Anbindung der Planstraße
- die Einrichtung von Abbiegespuren
- Neubau einer separierten Linksabbiegerspur, welche den von Süden kommenden Verkehr nach Osten ausschleift und über die Kreuzung führt
- die Ergänzung der bestehenden Lichtzeichenanlage um weitere Ampeln (bisher vorhandene Lichtzeichenanlage diente dem Personenübergang).

Die Planstraße selbst wird bereits als Neubau untersucht. Weiterhin wird die Einrichtung der Kreuzung als **erheblicher baulicher Eingriff** definiert, welcher zu einer verkehrlichen Leistungssteigerung der bestehenden Leopoldstraße beiträgt. Die einzurichtende ausschleifende Abbiegespur von Süden sowie der Abbiegeverkehr von Norden sollen nach der Prognoserechnung von Variante 1 das Verkehrsaufkommen von Süden um ca. 6 % erhöhen. Die Einrichtung der ausschleifenden Linksabbiegers führt zu einer Verlagerung des Verkehrs nach Osten, hin zur bestehenden fremden Bebauung. Durch die Einrichtung einer Lichtzeichenanlage wird ein Zuschlag von bis zu 3 dB(A) auf den Beurteilungspegel an den Immissionsaufpunkten im Umfeld erhoben.

Mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels von mehr als 3 dB(A) muss gerechnet werden. Mit der Ermittlung der Vorbelastung durch den Verkehrslärm der Treibstraße ist zu prüfen, inwieweit es sich um eine wesentlich Änderung im Sinne der 16. BImSchV handelt, indem die Beurteilungspegel an einem maßgeblichen Immissionsaufpunkt von am Tag 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A) schon jetzt überschritten sind und sich durch den erheblichen baulichen Eingriff noch erhöhen.

Die durchgeführte **Schallausbreitungsberechnung der Nordspange** ergab folgendes Ergebnis:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel Tag / Nacht [dB(A)]	Immissionsgrenzwert Tag / Nacht [dB(A)]
IO 1B	37 / 30	59 / 49
IO 2	38 / 31	59 / 49
IO 3	50 / 42	59 / 49
IO 4	32 / 24	59 / 49
IO 5	30 / 23	59 / 49
IO 6B	50 / 42	64 / 54
IO 8	47 / 39	69 / 59
IO 9	48 / 41	64 / 54

IO 10	57 / 50	64 / 54
IO 11	44 / 37	64 / 54
IO 12	42 / 34	64 / 54
IO 13	44 / 36	64 / 54
IO 14	44 / 36	64 / 54

Die durchgeführte **Schallausbreitungsberechnung im Einmündungsbereich Treibstraße/Nordspange (Höhe Treibstraße 20)** ergab folgendes Ergebnis:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel Vorbelastung Tag / Nacht [dB(A)]	Beurteilungspegel Mit erheblichem baulichen Eingriff Tag / Nacht [dB(A)]	Differenz [dB(A)]	Differenz gerundet [dB(A)]
IO 2	67,7 / 61,1	67,7 / 61,1	0 / 0	0 / 0
IO 3	66,9 / 60,2	69,9 / 63,2	**3 / 3**	**3 / 3**
IO 8	66,1 / 59,3	69,1 / 62,3	**3 / 3**	**3 / 3**
IO 9	53,1 / 46,2	53,1 / 46,2	0 / 0	0 / 0

Die berücksichtigte Installation einer Lichtzeichenanlage führt zu einem Zuschlag von bis zu 3 dB(A) im näheren Umfeld.

Die durchgeführte Schallausbreitungsberechnung im **Kreuzungsbereich Leopoldstraße / Nordspange** ergab folgendes Ergebnis:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel Vorbelastung Tag / Nacht [dB(A)]	Beurteilungspegel Mit erheblichem baulichen Eingriff Tag / Nacht [dB(A)]	Differenz [dB(A)]	Differenz gerundet [dB(A)]
IO 6A	69,6 / 62,7	69,6 / 62,7	0 / 0	0 / 0
IO 6B	61,0 / 53,6	61,0 / 53,7	0 / 0,1	0 / 1
IO 11	65,2 / 57,8	67,3 / 59,9	2,1 / 2,1	**3 / 3**
IO 12	58,7 / 51,5	59,5 / 52,3	0,8 / 0,8	1 / 1
IO 13	59,9 / 52,5	61,1 / 53,7	1,2 / 1,2	2 / 2
IO 14	67,6 / **60,7**	68,0 / 60,9	0,4 / 0,2	1 / **1**

Die berücksichtigte Installation einer Lichtzeichenanlage führt zu einem Zuschlag von bis zu 3 dB(A) im näheren Umfeld.

— **Abschließende Bewertung**

- In der abschließenden Bewertung stellt der Gutachter fest, dass **hinsichtlich der geplanten Nordspange** an allen definierten Aufpunkten die Immissionsgrenzwerte **unterschritten** werden.

- **Bezüglich der Einmündung Treibstraße / Nordspange (Höhe Treibstr. 20)** stellt der Gutachter fest, dass an den Immissionsaufpunkten IO 3 und IO 8 eine Pegeländerungen von 3 dB(A) anliegt. Dies führt gem. 16. BImSchV § 1 Abs. 2 zur Definition einer **wesentlichen Änderung** einer öffentlichen Straße.

Weiterhin liegen an den Immissionsaufpunkten IO 2 und IO 3 durch die Vorbelastung über 60 dB(A) nachts. Durch den erheblichen baulichen Eingriff nimmt am IO 3 mit der Einstufung „Allgemeines Wohngebiet" der Pegel zu.
Dahin gehend sind im Umfeld der Einmündung der Planstraße in die Treibstraße Maßnahmen zu ergreifen, welche die Einhaltung der geforderten Immissionsgrenzwerte gewährleisten. Weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der 24. BImSchV sind zu prüfen.

- In dem gewerblich genutzten Bereich südlich der Treibstraße führt die geplante Installation einer Lichtzeichenanlage an der Einmündung Nordspange / Treibstraße (Höhe Treibstraße 20) zu einem Zuschlag von 3 dB(A) und damit zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) von 69/59 dB(A) tags/nachts für Gewerbegebiete. Nachtarbeit (22 Uhr bis 6 Uhr) findet dort allerdings nicht statt.
  Nach den Richtlinien für den Verkehrsschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLLärmSchR 97 -, die auch anerkanntermaßen auf andere Straßen Anwendung finden, stellt der "Bau von Lichtsignalanlagen" **keinen** erheblichen baulichen Eingriff dar. Von daher ist die ausschließlich dadurch ausgelöste Überschreitung der IGW für Gewerbegebiete unbeachtlich und bedarf dort keiner Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB.
- Im geplanten Kerngebiet südlich der Steinstraße werden die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten. Hier ist zwar kein unmittelbarer Immissionsaufpunkt. Als Beurteilungsgrundlage sind deshalb die vergleichbaren Werte des IO 5 und IO 6A herangezogen worden.

- Bezüglich der Kreuzung Leopoldstraße / Nordspange stellt der Gutachter fest, dass am Immissionsaufpunkt IO 11 eine Pegeländerung von 3 dB(A) anliegt. Dies führt gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zur Definition einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße.
  Durch die Vorbelastung liegen am Immissionsaufpunkt IO 14 die Werte über 60 dB(A) nachts. Durch den erheblichen baulichen Eingriff nimmt am IO 14 mit der Einstufung Kerngebiet der Pegel zu. Dies führt gem. 16. BImSchV § 1 Abs. 2 zur Definition einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße.
  Dahingehend sind im Umfeld der Einmündung der Nordspange in die Leopoldstraße Maßnahmen zu ergreifen, welche die Einhaltung der geforderten Immissionsgrenzwerte gewährleisten. Weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der 24. BImSchV sind zu prüfen.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen sind zeichnerisch in Rasterlärmkarten (Stufen von 5 dB(A)) für verschiedene Immissionsorthöhen dargestellt worden.

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., die Errichtung von Schallschutzanlagen, wie Lärmschutzwall oder –wand an den betreffenden Stellen ist aufgrund der inakzeptablen städtebaulichen Wirkung nicht zu vertreten. Demzufolge verbleiben aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und er vg. städtebaulichen Erwägungen als einzige Maßnahme zum Schutz vor dem Straßenverkehrslärm passive Schallschutzmaßnahmen. Durch solche Maßnahmen werden naturgemäß nur die In-

nenräume bei geschlossenen Fenstern geschützt. Die Freiflächen befinden sich auf der straßen- und damit lärmabgewandten Seite der Häuser.
Ein ausreichender Schallschutz an den Fassaden kann demnach sowohl in Wohn- als auch in Schlafräumen schon durch Einbau von Fenstern der entsprechenden Schallschutzklasse ggf. mit Schalldämmlüftern erreicht werden.
Durch diese Maßnahmen werden gesunde Wohn- u. 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 zugrunde zu legen. Das Fenster ist nämlich als das Außenbauteil anzusehen, welches die geringste Dämmwirkung gegen Lärmimmissionen aufweist.

Nach der vorstehenden gutachterlichen Untersuchung ergeben sich in Teilbereichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005. Als Vorkehrung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (passive Schallschutzmaßnahmen) ist deshalb im Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung ◇6◇ vorgegeben worden, dass die Gebäude in den Sondergebieten mit der Zweckbestimmung "Multifunktionales Zentrum" und "Hotel, Geschäfte, Büro u. Verwaltung" (Neu-, Um- und Erweiterungsbauten) mit schallschützenden Außenbauteilen zu versehen sind, die die Einhaltung der Tag- und Nachtwerte gewährleisten.

Neben dieser, ausschließlich auf Neu-, Um- u. Erweiterungsbauten abgestellten, textlichen Festsetzung wird aufgrund der vorstehenden Untersuchungsergebnisse eine weitere, auf **vorhandene** Gebäude abgestellte textliche Festsetzung getroffen.

Danach sind in den mit der Ziff. ◇7◇ gekennzeichneten Gebieten (WA-Gebiete nördlich Treibstraße, MK-Gebiete östlich Münsterstraße/Burgtor) ebenfalls passive Schallschutzmaßnahmen vorgegeben.

Auf die vg. Gebiete kommen die auf den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen abgestellten Vorschriften der §§ 41 – 43 BImSchG sowie der daraus abgeleiteten 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 04.02.1997 grundsätzlich zur Anwendung. In der 24. BImSchV sind Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen festgelegt.
Auf dieser Anspruchsgrundlage können die betroffenen (anliegenden) Eigentümer einzelfallbezogen entsprechende Anträge stellen. Sie haben dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen durch Einbau von Fenstern der entsprechenden Schallschutzklasse. Diesbezügliche Anträge sind an die Stadt Dortmund (Tiefbauamt) als Verursacher der Maßnahme zu richten. Diese Anträge können allerdings frühestens nach Erteilung des Bewilligungsbescheides für die Straßen(um)baumaßnahme eingereicht werden. Die Kosten für den Einbau entsprechender Fenster betragen ca. 450,- € /m² incl. Nebeneinrichtungen (Ausbau, Entsorgung, Einbau etc.) bzw. ca. 550,- €/m² Schalldämmlüfter für Schlafräume. Die

Kosten dieser Maßnahmen sind von der Stadt Dortmund zu tragen; sie sind allerdings förderfähig. Im Regelfall übernimmt das Land einen Förderanteil von 80 %.

Die Gebäude nördlich der Treibstraße sind max. IV-geschossig; die zur Lärmquelle Straße hin orientierten Fassaden enthalten im Durchschnitt 14 Fenster mit ca. 2,4 m² Fensterfläche. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass für die Gebäude nördlich der Treibstraße zwischen Scharnhorststraße und Sunderweg schon im seit dem 22.10.1988 rechtsverbindlichen Bebauungsplan In N 106 über eine entsprechende textliche Festsetzung der Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 3 mit einem Schalldämmmaß von 35 – 39 dB gefordert wird.

Bei den festgesetzten Parkhäusern handelt es sich um **keine** schutzbedürftigen Nutzungen, so dass für diese baulichen Anlagen Schallschutzmaßnahmen ausscheiden.

Die angesprochene Untersuchung vom Ing.-Büro Hamann Consult ist wegen ihres erheblichen Umfanges dieser Begründung zwar nicht beigefügt worden; sie kann aber von Interessenten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

8.3 Erschütterungen

Im Zusammenhang mit der unter Ziffer 8.2 beschriebenen schalltechnischen Untersuchung hat das Ingenieurbüro Hamann Consult auch eine erschütterungstechnische Untersuchung mit Blick auf die geplante Umgestaltung des Hauptbahnhofes (Gleisüberbauung) durchgeführt.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der vorgenommenen Erschütterungsmessungen des heutigen Zustandes auf den Bahnsteigen und Erschütterungsmessungen an anderen, vergleichbaren Gleisüberbauungen davon ausgegangen werden muss, dass auf den Geschossdecken der Nutzungseinheiten über den Gleisen und daran angrenzend mit Erschütterungen im Bereich der Fühlbarkeitsgrenze gerechnet werden muss. Deshalb wird im Bebauungsplan über die textliche Festsetzung ◇8◇ deren Begrenzung durch bautechnische Maßnahmen gefordert.

Unter Beachtung der Sensibilität der geplanten Nutzungen in den SO-Gebieten ist es nach Einschätzung des Gutachters mit entsprechend sorgfältiger und abgestimmter Bauweise (z.B. baudynamisch günstige Konstruktion, schwingungshemmende Fugen, Reduktion der Erschütterungen am Entstehungsort etc.) durchaus möglich, die erwartbaren Erschütterungen in zumutbaren, nicht störenden Grenzen zu halten.

Für die umliegenden vorhandenen Gebäude ergeben sich auch in Zukunft keine erheblichen Beeinträchtigungen bzw. erheblichen Zunahmen der Erschütterungseinwirkungen.

Die vg. Untersuchung kann von Interessenten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

8.4 Altlasten

Die Übersichtskarte über die bekannten und vermuteten Altstandorte und Altablagerungen (Stand: September 2000) enthält für den Bereich westlich der Brücke Schützenstraße / Brinkhoffstraße die Kennzeichnung "Altstadtort / Industrie". Das westliche Teilstück der geplanten Erschließungsstraße fällt in diesen Bereich und ist daher nach § 9 Abs. 5 BauGB entsprechend gekennzeichnet worden.

8.5 Lufthygienische und klimatische Bewertung

Durch die beabsichtigte Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofes mit einem Multi-Themen-Center wird ein Bauvolumen realisiert, das mit einer flächigen Ausdehnung von ca. 230 x 260 m sowie einer Höhenentwicklung von ca. 45 m hin bis zu einer Hotelturmdarstellung von etwa 115 m stadtklimatische signifikante Auswirkungen verursachen wird. Deshalb ist der Kommunalverband Ruhrgebiet gemeinsam mit der Ruhruniversität Bochum, geographisches Institut, Arbeitsgruppe Angewandte Klimatologie und dem Ing.-Büro SimuPlan, Dorsten, gebeten worden, ein Gutachten zur klimatischen und lufthygienischen Situation zu erarbeiten.
Die Aufgabenstellung war insbesondere auf die folgenden Punkte ausgerichtet:

- Veränderungen der Windverhältnisse in der Umgebung der geplanten Bebauung und die hiermit verbundenen Auswirkungen auf den Windkomfort, die Lufthygiene und mögliche Gefährdungszonen.
- Emissionsberechnungen gemäß VDI-Richtlinie 3782 und Immissionsbewertung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe.
- Simulationsberechnungen zur Besonnung und dem Schattenwurf durch die geplanten Gebäudekomplexe und
- bioklimatische Einschätzung des auf den Menschen einwirkende Mikroklima.

8.5.1 Ergebnisse der Windfeldberechnungen

Da die Windfeldberechnungen Aufschluss über Veränderungen des bodennahen Windfeldes mit möglichen Nutzungseinschränkungen, Gefährdungen und lufthygienischen Auswirkungen liefern sollten, wurden die Ergebnisse in einem Niveau von 1,75 m über Grund, welches in etwa mit der mittleren Körpergröße von Erwachsenen übereinstimmt, ausgewertet.

Die Ergebnisse zeigen, dass die bodennahen Windfelder in starkem Maße von der Bebauungsstruktur geprägt werden. Größere Windfeldveränderungen sind nur in der näheren Umgebung der geplanten Bebauung erkennbar, so dass in Entfernungen von mehr als 200 m Auswirkungen nicht mehr nachweisbar sind.
Die Simulationen ergaben, dass durch die geplante Bebauung keine signifikante Verschlechterung des Luftaustausches und der Lufthygiene zu erwarten ist.
Im Bereich stark verkehrsbelasteter Straßen werden keine wesentlichen Verringerungen der Windgeschwindigkeiten eintreten, die mit der hiermit verbundenen Verschlechterung des Luftaustausches zu erhöhten Schadstoff-Immissionen führen könnten. Im Straßenraum des Königswalls bewirkt die geplante Bebauung zwar bei

Südostwind im Bereich nordöstlich des Museums für Kunst- und Kulturgeschichte eine Verringerung der Windgeschwindigkeiten. Genau hier ist allerdings bei den erheblich häufiger auftretenden Südwestwinden mit einer Zunahme des Windes zu rechnen, so dass nach der Errichtung der geplanten Gebäude insgesamt keine Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse zu erwarten ist.

Windeinflüsse, die zu Nutzungsbeeinträchtigungen und Komforteinschränkungen führen, sind insbesondere in den folgenden Bereichen zu erwarten:

- Zentraler Bahnsteigbereich im Bahnhofsgebäude,
- Dachbereiche auf der geplanten Bebauung.

In diesen Bereichen sollten zur Verbesserung des Windkomforts planerische Maßnahmen erfolgen, die zu einer deutlichen Verringerung der Windgeschwindigkeiten führen. Diese Reduzierungen können durch bauliche Modifikationen und/oder geeignete Bepflanzung erfolgen und sollten sich an der räumlichen Nutzung orientieren.

8.5.2 Immissionsbewertung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe

Es wurde untersucht, inwieweit sich die zusätzlichen Quell- und Zielverkehre auf die Schadstoff-Immissionen im Bebauungsplangebiet auswirken. Die Immissionsberechnungen wurden mit dem Rechenmodell MISKAM für die verkehrsbedingten Luftschadstoffe Benzol, Ruß, Feinstaub (PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) durchgeführt. Hierbei wurde neben dem Istzustand ein Planszenario im Jahre 2010 untersucht.

Für die Beurteilung der errechneten Immissionswerte wurden für Benzol, Ruß und NO_2 die Prüfwerte der Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 23. BImSchV herangezogen. Für PM_{10} und NO_2 wurden die Grenzwerte der EU-Richtlinie als Bewertungsmaßstab verwendet.

Die Schadstoff-Emissionen wurden auf der Grundlage von Verkehrsdaten berechnet, die von der Stadt Dortmund für den Ist- und den Planzustand zur Verfügung gestellt wurden.
Die Emissionsberechnungen erfolgten mit dem vom Ingenieurbüro SimuPlan entwickelten Emissionsmodell KFZEMISS. Dieses Programm entspricht den Vorgaben des Gründruckes der VDI-Richtlinie 3782, Blatt 7.

Die Ergebnisauswertung der Ausbreitungsrechnungen zeigt, dass die für die Schadstoffkomponenten Benzol, Ruß und NO_2 ermittelten Immissionskenngrößen an allen Aufpunkten im Bebauungsplangebiet sowohl für den Ist- als auch für den Planzustand die Prüfwerte der 23. BImSchV deutlich unterschreiten. Die ermittelten PM_{10}-Immissionen liegen im Jahresmittel ebenfalls unter dem EU-Grenzwert von 40 ug/m³.

Für den Jahresmittelwert der NO_2-Immissionen werden für den Istzustand an einigen Aufpunkten Überschreitungen des EU-Grenzwertes von 40 ug/m³ ausgewiesen. Die Immissionswerte unterschreiten allerdings deutlich die für das Jahr 2002 maximal tolerierbare Schadstoffkonzentration von 56 ug/m³. Für den Planzustand wird lediglich am Aufpunkt P2 (Treibstraße nahe der Einmündung der Brinkhoffstraße) mit 40,2 ug/m³ der EU-Grenzwert geringfügig überschritten.

8.5.3 Besonnung, Schattenwurf

Die Berechnungen des Schattenwurfes wurden für wolkenlosen Himmel durchgeführt, d.h., die sich ergebenen Werte stellen Maximalwerte dar. Die Berechnungen wurden für den 21. Dezember, den 21. März und den 21. Juni jeweils um 06:00 Uhr, 08:00 Uhr, 12:00 Uhr, 16:00 Uhr und 18:00 Uhr MEZ durchgeführt. Die Berechnungen wurden nur dann dargestellt, wenn zu diesem Zeitpunkt der Sonnenschein astronomisch möglich war.

Deutlich wird, dass durch das geplante 120 m hohe Hotelhochhaus am 21. März ein nach Nordosten ausgreifender Kernschatten gebildet wird. Er greift in die nördlich liegenden Straßenschluchten ein, wobei allerdings nur kleinere Straßenabschnitte betroffen sind. Aufgrund des rasch wechselnden Sonnenstandes bleibt dieser Zustand nicht stationär, sondern verändert sich rasch im weiteren Tagesverlauf.

Neben den Berechnungen des Kernschattens können auch die Sonnenstunden und die Differenz der Sonnenstunden (damit ist der Unterschied an Sonnenstunden zwischen der jeweiligen Variante und dem status quo gemeint) simuliert werden. Für die Auswirkungen des geplanten Bahnhofskomplexes sind vor allem die Differenzen der Sonnenstunden wesentlich, weil sie aufzeigen, wie stark die Gebäudekonfiguration in die Umgebung eingreifen werden.

Aus der Simulation wird deutlich, dass die stärksten Auswirkungen auf das unmittelbare Nahfeld des Gebäudekomplexes beschränkt sind. Nur die unmittelbar nördlich liegende Vorfahrt und Grünfläche wird am Datum mit der stärksten Auswirkung, dem 21. März, mit einer Sonnenstundendifferenz von über 10 Stunden simuliert, d.h., für dieses Datum wird durch den Schattenwurf des Gebäudekomplexes praktisch ganztägig eine direkte Sonneneinstrahlung nicht möglich. Bereits nördlich der Steinstraße ist die Sonnenstundendifferenz jedoch nur noch gering und liegt bei unter 2,5 Stunden, große Bereiche werden durch den Schattenwurf des Gebäudes überhaupt nicht tangiert. Verringerung der Sonnenstunden um ca. 2 Stunden finden sich nur im Bereich der Kurfürstenstraße etwa in Höhe des Parkplatzes am Arbeitsamt. Die Wohnbebauung zwischen Grüne Straße im Süden und dem Michaelisplatz im Norden wird nur durch eine äußerst geringfügige und auf einzelne Räume beschränkte Verringerung der Sonnenstunden tangiert.

Als Konsequenz aus den Simulationsberechnungen für den Schattenwurf lässt sich herleiten, dass durch die geplante Bebauung bzw. Höhenentwicklung keine gravierenden Veränderungen verursacht werden, die über das unmittelbare Umfeld hinausgehen.

8.5.4 Bioklimatische Betrachtungen

Bioklima im städtischen Umfeld bedeutet in erster Linie die Einwirkung der meteorologischen Elemente Lufttemperatur, Luftfeuchte, Strahlung und Windgeschwindigkeit auf den menschlichen Organismus. Das Bioklima bezieht sich damit auf den Außenbereich, wie Plätze und Straßen und bewertet dort die Aufenthaltsqualität aus klimatologischer Sicht.

Im Umfeld um das Multi-Themen-Center Dortmund ergeben die vorliegenden Simulationsrechnungen stärkere klimatische Modifikationen nur in unmittelbarer Nähe der geplanten Neubebauung. Von daher sind weiter entfernt liegende Außenbereiche für die bioklimatische Betrachtung unwesentlich. Um das Multi-Themen-Center herum ist es in erster Linie das nördliche Bahnhofsumfeld, das stärker frequentiert wird und damit erhöhte bioklimatische Anforderungen stellt. Die zukünftige Situation entspricht der Planung von Prof. Fritschi. Der unterbaute Bahnhofsplatz ist als erhöhtes Plateau ausgebildet, das in Terrassenform hinunterführt zum CineStar-Vorplatz und zum öffentlichen Nahverkehr. Gedacht ist an Wasserkaskaden und breite Treppen, die zum Verweilen, Sitzen und Bespielen einladen sollen. Damit ist es notwendig, dass in diesem Umfeld hohe klimatische Komfortstufen vorliegen, um einen längeren Aufenthalt im Freien attraktiv sein zu lassen. Während sich im Süden der Bahnhofsbereich anschließt, sind im Norden des Platzes Gebäude für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten eingeplant.

Bioklimatisch sind die folgenden aus der Planung hervorgehenden Faktoren wesentlich:

1. Die relativ große versiegelte Plateaufläche unmittelbar nördlich an den Bahnhof angrenzend.
2. Drei massivere Baukörper, die den Platz nach Norden begrenzen und vor allem hinsichtlich des Windfeldes stärkere Modifikationen bewirken können sowie
3. kleinere Gebäude am Ostrand und auf dem Platz eingelagerte Wasserflächen.

Im Vergleich zum Ist-Zustand ergibt sich bei frischem Südostwind eine Windgeschwindigkeitserhöhung unmittelbar am Nordausgang des Bahnhofsbereiches, während die größten Teile des Bahnhofsvorplatzes auf einem ähnlich hohen Windgeschwindigkeitsniveau wie zurzeit liegen.

Bei südwestlichen Windrichtungen sind die größten Teile des Platzes auf einem ähnlich hohen oder niedrigeren Windgeschwindigkeitsniveau wie in der Ist-Situation. Bei Windrichtungen aus nördlichen Sektoren, die im Raum Dortmund eher selten sind, könnten sich Schwierigkeiten im Eingangsbereich durch diese trichterförmige Ausrichtung sowie zwischen den am Nordrand des Platzes geplanten Gebäuden geben. Hier könnten jeweils Düseneffekte zu einer erhöhten Zugigkeit und höheren Windgeschwindigkeiten beitragen.

Eine weitere wichtige Komponente beim Bioklima spielt die Ein- und Ausstrahlung, d.h., sowohl das direkte und indirekte Sonnenlicht als auch die langwellige Wärmestrahlung vom Boden und umgebenden Baukörpern. Der Einfluss der Bebauung auf die Sonnenstunden ist als Sonnenstundendifferenzen für den 21. März dargestellt. Durch die geplante Bebauung werden im nördlichen Vorplatzbereich durch Abschattungseffekte die Sonnenstunden zum Teil stärker reduziert. Dieser Effekt tritt bei höheren Sonnenständen im Sommer weniger stark in Erscheinung, trotzdem bleiben große Bereiche des Platzes stärker abgeschattet.

Neben der direkten Sonneneinstrahlung spielt auch die Wärmeausstrahlung von Fassadenflächen und dem Untergrund eine wichtige Rolle bei der bioklimatischen Bewertung, hier kann davon ausgegangen werden, dass durch die großen Bau-

massen und deren Wärmespeicherung am Mittag und bis in die späten Abendstunden vor allem durch den nicht stark abgeschatteten Bodenbereich des Platzes verstärkte langwellige Ausstrahlung stattfindet.

Die vorliegende Situation lässt sich bioklimatisch wie folgt bewerten: Windoffen und zum Teil stärker abgeschattet, bedeutet dies in den Wintermonaten sowie in den Frühjahrs- und Herbstmonaten erhöhten Kältestress, so dass bei einem geringen Strahlungsangebot durch die Sonne und niedrigeren Lufttemperaturen ein längerer Aufenthalt im Freien nicht angestrebt wird.

Für die Sommermonate ergibt sich eine ambivalente Bewertung mit guten bioklimatischen Qualitäten bei erhöhten Lufttemperaturen und starker Sonneneinstrahlung (Sommer- und heiße Tage mit Temperaturen > 25° C.), wenn durch Schattenwurf und Platzbelüftung ein angenehmer Aufenthalt im Freien möglich wird. Durch die Wärmespeicherung in den künstlichen Materialien ist dann eine Nutzung des Außenbereiches bei sommerlichen Temperaturen auch in den Abendstunden noch möglich.

Die angesprochene Untersuchung kann von Interessenten bei der Projektgruppe zum Umbau des Dortmunder Hauptbahnhofes zu einem Multi-Themen-Center (6/MTC), Königswall 18a, eingesehen werden.

8.6 Methangasaustritte

Seit 1991 kam es an mehreren Stellen im Stadtgebiet zu Austritten von Methangas an der Tagesoberfläche. Nähere Überprüfungen ergaben, dass es sich in diesen Fällen um natürliche Gasvorkommen aus dem Steinkohlegebirge handelt. Solche Austritte können durch natürliche (z.B. geologische Verwerfungen, Brücke etc.) und anthropogene (z.B. Bohrungen, Geländeeinschnitte etc.) Wegsamkeiten begünstigt werden.
Die vorliegende Karte der potentiellen Gasaustrittsbereiche unterteilt das Stadtgebiet in mehrere Bereiche hinsichtlich der Austrittswahrscheinlichkeiten von Methangas. Das Plangebiet liegt in der Zone 3 der Karte der potentiellen Methanausgasungen im Stadtgebiet Dortmund. Danach sind Methangasaustritte sehr wahrscheinlich. Im unmittelbar angrenzenden Bereich des Großkinos CineStar sind Austritte örtlich belegt (Zone 4). Bei allen tiefreichenden Eingriffen in den Untergrund (z.B. Bohrungen, Gründungsmaßnahmen) sind entsprechende Schutzvorkehrungen zu treffen. Durch einen Sachverständigen sind konkrete Gassicherungsmaßnahmen zu konzipieren und bei den weiteren Planungsüberlegungen zu berücksichtigen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens oder anderer für die Erstellung des Hauptbahnhofes notwendigen Genehmigungen ist ein solches Ausführungskonzept vorzulegen.

In den Bebauungsplan ist ein entsprechender Hinweis "Methanausgasungen" aufgenommen worden.

9. Ver- und Entsorgung

9.1 Versorgung mit Gas, Wasser und elektrischer Energie

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

9.2 Entsorgung

Die Entsorgung der festen Abfallstoffe wird durch die öffentliche Müllentsorgung sichergestellt.

9.3 Leitungsrechte

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind Kanäle der DB AG und der Stadt Dortmund (Hauptsammler) vorhanden. Sie werden als Belastungsflächen (Leitungsrechte) nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB planungsrechtlich gesichert und im Bebauungsplan durch zeichnerische und textliche Festsetzung (Belastungsflächen (A) und (B)) dem jeweiligen Versorgungsträger zugeordnet.

9.4 Schmutzwasser, Niederschlagswasser

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

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist gem. § 51a 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.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes InW 120 war aber bereits vor dem 01.01.1996 überwiegend bebaut/versiegelt. Somit handelt es sich nicht um eine Neubebauung, auf welche die Vorschriften des § 51a LWG anzuwenden wären.

10. Kampfmittel, Blindgängereinschlagstellen, Bunker

Der Hauptbahnhof war im 2. Weltkrieg eines der Hauptangriffsziele in Dortmund. Im Vorfeld der Planung ist deshalb bereits 1998 von der Deutsche Bahn AG für den Bereich Hauptbahnhof/ehemaliger Hauptgüterbahnhof eine Anfrage bei der Bezirksregierung Arnsberg hinsichtlich des Kampfmittelverdachtes durchgeführt worden. Die 1998 ausgewerteten Luftbilder ließen nach Aussage der Bezirksregierung ein Bombenabwurfgebiet und 8 vermutliche Blindgängereinschlagstellen erkennen. Die Luftbildauswertung konnte jedoch wegen Schlagschatten von Gebäuden und Waggons nur bedingt durchgeführt werden.

Unterhalb von Katharinensstraße, Königswall, südlichem Bahnhofsvorplatz und derzeitigem Empfangsgebäude des Hbf befindet sich ein Tief-/Luftschutzstollen. Hierzu ist ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

11. Bergbauliche Einwirkungen

Im Bereich des Hauptbahnhofes wurde der untertägige Kohleabbau bereits um 1930 eingestellt. Mit Nachwirkungen ist nicht mehr zu rechnen.

12. Denkmalschutz und Boden-Denkmalpflege

Der Bebauungsplan InW 120 betrifft den nördlichen Teil der mittelalterlichen Stadtbefestigung von Dortmund, die besonders im 14. Jahrhundert stark ausgebaut wurde und 1388/89 in der sog. Großen Fehde den Angriffen des Grafen von der Mark und des Erzbischofs Köln mit 20 Städten und über 1200 Gefolgsleuten standhielt. Die aus dieser Fehde resultierende Verschuldung der Stadt verhinderte in der Folgezeit größere strukturelle Veränderungen an der Befestigung, die aus der mit Türmen bestückten Mauer, Doppeltoren, Graben, Wall und Außengraben bestand. Auch auf eine Ausgestaltung zur bastionären Befestigung wurde in der frühen Neuzeit verzichtet. Insbesondere im Bereich des Hauptausganges des Hauptbahnhofes zur Stadt hin dürfte der Gesamtaufbau der spätmittelalterlichen Befestigung archäologisch vollständig zu erfassen und zu dokumentieren sein.
Nördlich des Bahnhofsgebäudes wird aufgrund aussagekräftiger Flurnamen der Wirtschaftshof des Königshofes Dortmund lokalisiert, zu dem im 14. Jahrhundert 19 größere und 6 kleinere Höfe gehört haben und dessen Besitz zwischen den Erzbischöfen von Köln und den Grafen von der Mark bis zum Ankauf durch die Stadt Dortmund heftig umstritten war.
Bei der Veränderung des Kreuzungsbereiches Burgtor / Münsterstraße / Leopoldstraße ist zu berücksichtigen, dass Baumaßnahmen in diesem Areal das in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragene Bodendenkmal "Mittelalterliche Stadtbefestigung" tangieren könnten. Eingriffe in das Bodendenkmal durch Baumaßnahmen jeglicher Art benötigen in jedem Fall eine Genehmigung, die bei der Unteren Denkmalbehörde eingeholt werden muss (§ 9 DSchG NW).
Bei kleineren Bodeneingriffen im gesamten Bereich des Bebauungsplanes, insbesondere auch bei der Herstellung von Versorgungsleitungen, ist die Untere Denkmalbehörde und die Stadtarchäologie Dortmund schnellstmöglich zu benachrichtigen, damit

baubegleitende Untersuchungen durchgeführt werden können. Im Falle von größeren Bodeneingriffen sollten das Westfälische Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege und die Stadtarchäologie Dortmund so früh wie möglich in die konkreten Planungen einbezogen werden, um archäologische Voruntersuchungen organisatorisch einplanen zu können.
Die Entdeckung von Bodendenkmalen oder von mutmaßlichen Hinweisen darauf ist gemäß § 15 Denkmalschutzgesetz (DSchG) unverzüglich der Unteren Denkmalbehörde bei der Stadt Dortmund (Tel.: 50-24292, Fax: 50-26730) oder dem Amt für Bodendenkmalpflege in Olpe (Tel.: 02761-93750, Fax: 02761-2466) anzuzeigen. Die Entdeckungsstätte ist gemäß § 16 DSchG drei Werktage nach Zugang der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten.
Im Bebauungsplan wird über einen entsprechenden Hinweis auf die Melde- und Sicherungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz NW hingewiesen.
Denkmalpflegerische Belange werden im Planbereich nicht berührt.

13. Luftverkehr / Luftfahrthindernisse

Nach § 14 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) darf außerhalb von Bauschutzbereichen die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftaufsichtsbehörde genehmigen.
Das gleiche gilt für Anlagen von mehr als 30 m Höhe auf natürlichen oder künstlichen Bodenerhebungen, sofern die Spitze dieser Anlage um mehr als 100 m die Höhe der höchsten Bodenerhebung im Umkreis von 1,6 km Halbmesser um die für die Anlage vorgesehene Bodenerhebung überragt.
Demnach ist für das an der Nordseite des Hbf geplante Gebäude (SO – Hotel, Geschäfte, Büro u. Verwaltung) – das eine Höhe von 100 m überschreitet – eine luftrechtliche Zustimmung durch die dafür zuständige Bezirksregierung Münster, Domplatz 6 – 7, 48128 Münster, erforderlich. Eine entsprechende Beteiligung wird im Rahmen des konkreten Baugenehmigungsverfahrens durch das städtische Bauordnungsamt als Baugenehmigungsbehörde veranlasst.
Ein entsprechender Hinweis ist unter Teil B in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

14. Sanierungsgebiete

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes In W 120 bezieht sich auf Teilflächen der förmlich festgelegten Sanierungsgebiete „Stadterneuerung City, Teilgebiet I" (ohne Genehmigungspflicht) und „Nord III West" (mit Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB), welche im Bebauungsplan mittels einer breiten durchgezogenen Linie gekennzeichnet worden sind.

15. Entschädigung

Für die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen entsteht, sofern sie sich noch nicht im Eigentum der Stadt Dortmund befinden, generell ein Entschädigungsanspruch für Grundstückseigentümer nach Maßgabe des § 40 Abs. 1 BauGB sowie ein Übernahmeanspruch nach Maßgabe des § 40 Abs. 2 Nr. 1 BauGB.
Bei den zu erwerbenden Grundstücksflächen handelt es sich fast ausschließlich um Bahnliegenschaften.

16. Flächenbilanzierung

Sondergebiet		
- Multifunktionales Zentrum	ca.	44.200 m²
- Hotel, Geschäfte, Büros, Verwaltung	ca.	4.000 m²
- Parkhaus	ca.	19.700 m²
Kerngebiet	ca.	4.500 m²
Allgemeines Wohngebiet	ca.	11.500 m²
Öffentliche Verkehrsflächen (Straßen)	ca.	53.800 m²
Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung		
- Platz	ca.	23.900 m²
- Fußgängerbereich	ca.	1.700 m²
- Fußgängerbrücke	ca.	1.200 m²
insgesamt	ca.	164.500 m²

17. Kosten

Die Kosten bewegen sich im Rahmen der Darstellung vom 03.07.02 (beschlossen vom Rat am 11.07.02) und entsprechen gegenwärtig der Mittelfristigen Investitionsplanung. Sie werden im Laufe der Beratungen konkretisiert dargestellt. Nach Abstimmung des städtebaulichen Konzeptes im Umfeld des Bahnhofes (südlicher und nördlicher Bahnhofsvorplatz) werden dem Rat dann auch die zu erwartenden Kosten aktualisiert vorgestellt. Dies wird voraussichtlich im ersten Quartal 2004 erfolgen und nach politischer Beratung in der Fortschreibung der MIP berücksichtigt – falls eine Modifizierung erforderlich ist.

Dortmund, 25.11.2003

G l a s e r
Leiter der Projektgruppe 6/MTC

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 08.06.2006 beschlossen, die dem Bebauungsplan InW 120 – Entwicklung Hauptbahnhof – beigefügte Begründung vom 25.11.2003 um Punkt 5.5 „Ergänzung zum Satzungsbeschluss vom 18.12.2003“ mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

„**5.5 Ergänzung zum Satzungsbeschluss vom 18.12.2003**

Die Festsetzungen des B-Planes zur nördlichen Erschließungsstraße und zum Parkhaus Nord beziehen sich auch auf gewidmetes Bahngelände (ehemaliger Güterbahnhof) **außerhalb** des Planfeststellungsbereiches.
Nach § 38 BauGB gilt für diese Flächen der sog. „Fachplanungsvorbehalt“, d.h., hier ist eine gemeindliche Planungshoheit nicht gegeben, mit der Folge, dass die Vorschriften zur planungsrechtlichen Beurteilung von Vorhaben (§§ 29 – 37 BauGB) keine Anwendung finden.
Zum angestrebten Übergang der Planungshoheit vom Fachplanungsträger auf die Stadt Dortmund ist es als rechtliche Rahmenbedingung erforderlich, den Status als Eisenbahnbetriebsanlage förmlich aufzuheben. Zur dementsprechenden Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist im Regelfall die Durchführung eines bahnrechtlichen Freistellungsverfahrens gem. § 23 AEG (früher: Entwidmungsverfahren) nach vorgeschalteter Entbehrlichkeitsprüfung erforderlich. Diese ist auf Antrag der Stadt Dortmund vom 05.03.2003 durch DB Services Immobilien als zuständiger Fachdienststelle der DB durchgeführt worden. Dabei hat sich herausgestellt, dass im angesprochenen Bereich des B-Planes noch ober- und unterirdische bahnbetriebsnotwendige Anlagen vorhanden sind. Diese wurden in der Folge lagemäßig (nach diesbezüglich durchgeführten intensiven Vorabstimmungen mit den Fachdienststellen der DB AG) konkret ermittelt und vom Dortmunder Vermessungsbüro Tiemann und Schulte im städtischen Auftrag detailliert in einen „Bestandsplan zur Bahninfrastruktur“ übertragen.

Die konfliktfreie Überlagerung von Fachplanungsrecht und Bauleitplanung setzt die Sicherung der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen voraus. Dabei stellt der Umgang mit dem Bestand das entscheidende Kriterium dar. Eine Freistellung kraft Gesetz ist nicht möglich, solange die Bahninfrastruktureinrichtungen noch benötigt werden, sich also noch auf bzw. in den betreffenden Flächen befinden. Nutzung und Funktion der vorhandenen Bahninfrastruktureinrichtungen dürfen durch die Realisierung der im B-Plan festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche für die geplante nördliche Erschließungsstraße und des Parkhauses Nord (Sondergebiet – SO – Parkhaus) nicht beeinträchtigt werden; die jederzeitige freie Zugänglichkeit der vorhandenen Bahninfrastruktureinrichtungen ist sicherzustellen. Eine spätere Verlegung der vorhandenen Bahninfrastruktureinrichtungen bedarf der entsprechenden Sicherung in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren.
Unter Würdigung dieser (bahn)rechtlichen Voraussetzungen ist nach dem Ergebnis der mit dem EBA als zuständiger Bahnaufsichtsbehörde abgestimmten Vorgehensweise die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens zum Satzungsbeschluss des B-Planes mit den entsprechenden Inhalten materiell und formell zunächst das geeignete vorgeschaltete Regelungsinstrument (vorbehaltlich des späteren Freistellungsverfahrens);

Dieser Verfahrensweg steht auch im Einklang mit der „Präsidialverfügung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken (§ 23 AEG) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht“ vom 31.10.2005.

Folgende planungsrechtlichen Maßnahmen sind in den B-Plan aufgenommen worden:

- Reduzierung des Teilstücks der geplanten nördlichen Erschließungsstraße um einen südlichen Streifen zwischen Ostseite des „SO – MFZ“ und Einmündungsbereich Leopoldstraße / Münsterstraße und damit gleichzeitig Reduzierung des räumlichen Geltungsbereiches des B-Planes. Damit unterfallen die dort vorhandenen und auch weiterhin bahnbetriebsnotwendigen Anlagen wieder uneingeschränkt dem Fachplanungsrecht.
  Die Funktionsfähigkeit der geplanten nördlichen Erschließungsstraße wird durch die vg. Reduzierung nicht in Frage gestellt, da auch danach ein Entwicklungsquerschnitt von mind. 11,0 m zur Verfügung steht, der unter Berücksichtigung des erforderlichen Schutzabstandes von der Außenkante der bestehenden Oberleitungsmastfundamente für einen verkehrsgerechten Ausbau ausreichend ist.
  Die endgültige Querschnittsgestaltung mit seinen näheren Einzelheiten obliegt der späteren Ausbauplanung und wird zwischen dem Vorhabenträger und dem Tiefbauamt der Stadt im Zuge eines noch abzuschließenden Erschließungsvertrages nach § 124 BauGB festgelegt.

- Sicherung der dort vorhandenen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen durch nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB in die öffentliche Verkehrsfläche der geplanten nördlichen Erschließungsstraße mittels schematischer Darstellung des Korridors (Strichelung und Buchstaben „BL“).

- Ergänzung der textlichen Festsetzungen (Ziffern 9 – 11) um aufschiebende Bedingungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB. Darüber wird klargestellt, dass die Realisierung der Teilstücke der geplanten nördlichen Erschließungsstraße östlich des „SO – MFZ“ sowie innerhalb des Parkhauses Nord („SO – Parkhaus“) erst nach Verlegung der dort in ihr vorhandenen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen zulässig sind (Ziffern 9 + 10). Mit der Ziffer 11 wird deutlich gemacht, dass mit dem Bau des nördlichen Parkhauses erst nach Verlegung der dort vorhandenen bahnbetriebsnotwendigen Anlagen begonnen werden kann. Die hierfür erforderliche Baugenehmigung ist mit einer entsprechenden Bedingung gem. § 36 Abs. 2 Nr. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zu versehen.

- Ergänzung der Hinweise, Teil B (mit Blick auf das mögliche Vorhandensein weiterer unterirdischer Bahnanlagen).

Die Reduzierung des räumlichen Geltungsbereiches, die bestandsbezogene nachrichtliche Übernahme, die klarstellenden neuen textlichen Festsetzungen 9 - 11 sowie der ergänzende Hinweis sind im B-Plan in grüner Farbe kenntlich gemacht.

Durch die zu verlegenden Bahninfrastruktureinrichtungen entstehen der Stadt Dortmund keine Kosten. Die diesbezüglich anfallenden Verlegungskosten gehen zu Lasten des Grundstückseigentümers bzw. Bauherrn. Im Zusammenhang mit dem abzuschließenden Erschließungsvertrag zur Herstellung der nördlichen Erschließungsstraße erfolgen entsprechende Regelungen.“