Satzg.

BEGRÜNDUNG

ZUR
ÄNDERUNG Nr. 10 DES BEBAUUNGSPLANES

INW 202

1. AUSFERTIGUNG



1. Auslertigung

Begründung

zur

Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202

- Standortzentrum Dorstfeld-West -

Inhaltsverzeichnis

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Ziele und Zwecke der Bebauungsplan-Änderung

3. Erläuterungen zum Inhalt der Bebauungsplan-Änderung

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
3.1.1 Fläche für den Gemeinbedarf (Stadtbahnwerkstatt der Dortmunder Stadtwerke AG)
3.1.2 Mischgebiet
3.1.3 Gewerbegebiet

3.2 Verkehrliche Belange
3.2.1 Äußere Erschließung, ÖPNV
3.2.2 Öffentliche Verkehrsflächen
3.2.3 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - öffentlicher Parkplatz -

4. Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

5. Umweltbelange

5.1 Altlasten
5.2 Lärmbelastung

6. Ver- und Entsorgung

7. Denkmalschutz

8. Bodenordnende Maßnahmen

9. Entschädigung

10. Kosten

11. Städtebauliche Zahlenwerte

Anlage: Schalltechnische Untersuchung

1. Räumlicher Geltungsbereich

Die Änderung Nr. 10 umfaßt im Stadtbezirk Innenstadt-West, Ortsteil D0-Dorstfeld, den Bereich südlich/südwestlich der Stadtbahnwerkstatt der Dortmunder Stadtwerke AG, östlich der S-Bahn-Strecke Dortmund-Hauptbahnhof - Dortmund-Mengede (S 2), nördlich der Bahnstrecke Dortmund - Bochum - Essen und westlich der Spicherner Straße/Bürgerstraße.

2. Ziele und Zwecke der Bebauungsplan-Änderung

Für die an der östlichen Grenze des Änderungsbereichs liegende Stadtbahnwerkstatt der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW AG) wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt und im Jahre 1986 rechtswirksam. Das Betriebsgelände ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan In W 202 als "planfestgestellt nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG)" dargestellt. Erweiterungsabsichten der DSW AG und eine Veränderung des Planfeststellungsbereichs waren nicht Bestandteil des o.g. Planfeststellungsverfahrens, sondern wurden in einem separaten Änderungsplanfeststellungsverfahren betrieben, zu dem im März 1993 der Feststellungsbeschluß gefaßt wurde.

Die Veränderung des Planfeststellungsbereichs tangiert die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes In W 202. Zur Klarstellung wird eine entsprechende angleichende Änderung vorgenommen.

Überplant werden kann weiterhin das ehemalige Bahndammgelände westlich der Straße Hallerey.

Die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche der Straße "Hallerey" in einer Breite von ca. 30 m wurde nicht realisiert. Die Anpassung des Knotenpunktes Rheinische Straße (Südumgehung Dorstfeld)/Dorstfelder Hellweg an den Bestand ist ebenfalls erforderlich.

3. Erläuterungen zum Inhalt der Bebauungsplan-Änderung

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

3.1.1 Fläche für den Gemeinbedarf (Stadtbahnwerkstatt der DSW AG)

Durch das o.g. Änderungsplanfeststellungsverfahren nach PBefG wurde der ursprüngliche Planfeststellungsbereich nach Westen bis zur Straße "Hallerey" ausgedehnt. Ebenfalls wurde die im Bebauungsplan In W 202 als "Sondergebiet - Tierheim -" festgesetzte Fläche mit einbezogen (Als Ersatz für den aufgegebenen Standort wurde östlich des Schulzentrums Höfkerstraße ein neues Tierschutzzentrum bereits errichtet).

Über die Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 werden die angesprochenen Flächen insgesamt als "Fläche für den Gemeinbedarf - Stadtbahnwerkstatt der DSW AG -" festgesetzt und damit die Inhalte aus dem Planfeststellungsverfahren übernommen. Weiterer Festsetzungen zu überbaubaren Grundstücksflächen und zum Maß der baulichen Nutzung bedarf es nicht.

3.1.2 Mischgebiet

Das Grundstück Mariannenstraße 10 ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan In W 202 als Mischgebiet (MI) festgesetzt und mit einem Wohnhaus bebaut. Für den größten Teil dieses Grundstückes wird - dem Bestand entsprechend - diese Festsetzung des Ursprungsplanes mit dem dort festgesetzten Maß der baulichen Nutzung übernommen.

Die östlich des Gebäudes Mariannenstraße 10 liegende nicht überbaubare Grundstücksfläche besteht aus einer Bahndammböschung mit einer Lärmschutzwand und einem erhaltenswerten Baum, der auch schon als solcher im Ursprungsplan gekennzeichnet war. In Berücksichtigung dieser bestehenden Situation wird der o.g. Grundstücksteil jetzt als Verkehrsgrün und somit als Bestandteil der öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt. Innerhalb dieser Verkehrsgrünfläche wird der o.g. vorhandene Baum als zu "erhaltender Baum" nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB festgesetzt.

Der Eckbereich Dorstfelder Hellweg/Bürgerstraße ist im Ursprungsplan als Bestandteil des Planfeststellungsbereiches dargestellt worden. Es ist klarzustellen, daß diese Teilfläche weder in den Planfeststellungsbereich von 1986 noch in den Änderungsplanfeststellungsbereich von 1993 fällt. Deshalb wird jetzt die Mischgebietsfestsetzung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes In W 202 für die Dreiecksfläche hinter den Gebäuden Bürgerstraße 3 und 5 zur Arrondierung dieser Grundstükke übernommen.

Westlich der Straße "Hallerey" setzt der Ursprungsplan "Gewerbegebiet" (GE) fest. Auf dem dort gelegenen Grundstück Mariannenstraße 1 ist jedoch ein Wohnhaus vorhanden. Aufgrund der o.g. Festsetzung "GE" genießt dieses Wohnhaus lediglich Bestandsschutz. Um das heutige Wohnen auch planungsrechtlich zu sichern, das ursprüngliche Ziel einer gewerblichen Nutzung aber auch weiterhin zulassen zu können (Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören), wird dieses Grundstück als "Mischgebiet" (MI) festgesetzt.

Östlich des Grundstückes Mariannenstraße 1 wurde der dort vorhandene Bahndamm aufgegeben und einschließlich des Brückenbauwerks über die Straße "Hallerey" beseitigt. Das brachliegende Gelände kann nun überplant und eine mit dem Umfeld verträgliche Mischgebietsnutzung festgesetzt werden. Die überbaubare Grundstücksfläche berücksichtigt weitestgehend den vorhandenen Baumbestand. Für dennoch als notwendig erachtete Baumfällungen werden im Rahmen des späteren Baugenehmigungsverfahrens adäquate Ersatzpflanzungen gefordert.
Der Grundstückszuschnitt und die Nähe des Wohnhauses Mariannenstraße 1 machen es erforderlich, im südlichen Teil für die Westseite der überbaubaren Grundstücksfläche zum Teil eine Baulinie nach § 23 BauNVO sowie eine zwingende Zahl der Vollgeschosse festzusetzen.

Für den nördlichen Teil des Grundstückes sowie für das Grundstück Mariannenstraße wird als Maß der baulichen Nutzung eine maximale Zweigeschossigkeit festgesetzt, die sich am Umfeld orientiert.

3.1.3 Gewerbegebiet

Die Festsetzung "Gewerbegebiet" (GE) des rechtsverbindlichen Bebauungs-planes In W 202 wird für die Grundstücke Mariannenstraße 3 und 5, Hallerey 24 sowie den westlich angrenzenden Bereich bis zur S-Bahn-Strecke Dortmund-Hauptbahnhof - Dortmund-Mengede (S 2) übernommen.

Für die in Pkt. 3.2.2 dieser Begründung beschriebene ehemalige Trassenführung der Straße "Hallerey" wurde im Ursprungsplan ein geringer Teil des Grundstückes Hallerey 24 als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Festsetzung wird aufgegeben und der Grundstücksteil dem Bestand entsprechend als GE festgesetzt.

3.2 Verkehrliche Belange

3.2.1 Äußere Erschließung, ÖPNV

Der Änderungsbereich ist durch die Rheinische Straße und den Dorstfelder Hellweg an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz angeschlossen.

Der Haltepunkt "Dorstfeld Betriebshof" der Straßenbahnlinie 403 und 406 sowie die im Ortskern Dorstfeld befindlichen Haltestellen der Buslinien 452, 454 und 473 gewährleisten die Anbindung des Änderungsbereichs an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

3.2.2 Öffentliche Verkehrsflächen

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan In W 202 setzt das in seinem Geltungsbereich befindliche Teilstück der Straße "Hallerey" in einer anderen als heute vorhandenen Trassenführung fest. Hinsichtlich der Straße "Hallerey" war ursprünglich über die Bebauungspläne In W 205 (nicht rechtsverbindlich geworden) und In W 202 ein verbreiterter Ausbau der Straße vorgesehen, mit dem die beiden Ortsteile Marten und Dorstfeld verkehrsgerecht verbunden werden sollten. Die Breite der ursprünglich festgesetzten Verkehrsflächen beträgt ca. 30 m. Diese Planung ist wegen der Überdimensionierung und der Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Hallerey als überholt anzusehen. Dieser Sachlage hat der Rat der Stadt Rechnung getragen und den Aufstellungsbeschluß zum Bebauungsplan In W 205 am 28.03.1991 aufgehoben.

Die Straßenverkehrsfläche im Bereich des Bebauungsplanes In W 202 wird, da nur sporadischer LKW-Verkehr vorhanden bzw. zu erwarten ist, nunmehr mit einem Gesamtquerschnitt von 7,75 m festgesetzt. An die 5,50 m breite Fahrbahn schließt

sich westlich ein 1,50 m breiter Gehweg, an der östlichen Straßenseite ein 0,75 m breiter Schrammbord an. Für die Kurvenbereiche werden die verkehrstechnisch notwendigen Abrundungen vorgesehen. Damit wird den heutigen verkehrlichen Erfordernissen ausreichend entsprochen.

Die geplante Trasse orientiert sich an der Grenze des Planfeststellungsbereichs. Für die durch die Kurvenabrundungen nicht mehr benötigten und durch die Planfeststellungsbereichsgrenze auf DSW-Gelände liegenden Straßenflächen ist ein Entwidmungsverfahren durchzuführen. Die entwidmeten Flächen sind dem Betriebshofgelände zugeordnet.

Die öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsgrünflächen im Kreuzungsbereich Dorstfelder Hellweg/Rheinische Straße (Südumgehung)/Mariannenstraße werden dem heutigen Ausbau entsprechend festgesetzt.

3.2.3 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Parkplatz -

Wie bereits unter Pkt. 3.1.2 ausgeführt, ist der Eckbereich Dorstfelder Hellweg/Bürgerstraße nicht durch das angesprochene Planfeststellungsverfahren erfaßt worden. Die unmittelbar südlich an das Grundstück Bürgerstraße 3 angrenzende Fläche wird bereits heute als "wilder" Parkplatz genutzt. Die Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 trägt dieser Situation Rechnung und setzt die Fläche als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - öffentlicher Parkplatz -" fest. Damit wird eine planungsrechtliche Sicherung vorgenommen, über die zu einer weiteren Deckung des Stellplatzbedarfs für den Dorstfelder Ortskern beigetragen werden kann. Die Zu- und Ausfahrt ist von der Bürgerstraße aus vorgesehen.

4. Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

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

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

Sind aufgrund der Aufstellung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Anwendung des Vermeidungsgebotes sowie der Verpflichtung zu Ausgleichs-

und Ersatzmaßnahmen nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Abwägung nach § 1 des BauGB zu entscheiden (§ 8 a BNatSchG).

Der Änderungsbereich umfaßt baulich genutzte bzw. nutzbare Flächen, deren planungsrechtliche Nutzungsmöglichkeiten bereits durch den Ursprungsplan zulässig waren. Die aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan In W 202 in die Änderung Nr. 10 übernommenen Festsetzungen bzw. deren Umwidmung in eine andere Art der baulichen Nutzung stellen damit keine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dar.

Die Aufgabe der überdimensionierten Trasse der Straße "Hallerey" und nunmehr bestandsbezogene Festsetzung der Straßenverkehrsfläche stellt ebenfalls keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar, da die gegenüber dem Ursprungs-plan mögliche Versiegelungsfläche sogar reduziert wird.

5. Umweltbelange

5.1 Altlasten

Der Änderungsbereich ist in der Übersichskarte der Stadt Dortmund über Altstandorte und Altablagerungen (Stand: September 1993) nicht gekennzeichnet. Weitere Erkenntnisse über Bodenverunreinigungen liegen dem Umweltamt der Stadt Dortmund derzeit nicht vor.

5.2 Lärmbelastung

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

Der Änderungsbereich wird durch den Verkehrslärm des Dorstfelder Hellweges und der Rheinischen Straße (Südumgehung) sowie den Schienenverkehrslärm (Stadtbahnwerkstatt, Stadtbahnlinien 403 und 406, S-Bahn-Linie S 2, Bundesbahnstrecke Dortmund - Bochum - Essen) belastet.

Die Auswirkungen dieser Lärmquellen und die dazu getroffenen Regelungen sind der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung, welche dieser Begründung als Anlage beigefügt ist, zu entnehmen.

6. Ver- und Entsorgung

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

Im westlichen Änderungsbereich verläuft durch das festgesetzte Gewerbegebiet in Nord-Süd-Richtung eine Kanaltrasse (städtischer Abwasserkanal). Dieser Kanal muß in seinem Bestand erhalten bleiben und wird durch entsprechende Festsetzung in der Bebauungsplan-Änderung (Leitungsrecht zugunsten der Stadt

Dortmund) gesichert. Auf der festgesetzten 7,00 m breiten Belastungsfläche dürfen keine baulichen Einwirkungen, die den Bestand oder Betrieb der Kanalanlage gefährden können, vorgenommen werden. Die ursprünglich überbaubare Grundstücksfläche wurde entsprechend reduziert.

Entlang der Grenzen der Grundstücke Mariannenstraße 1 und 3/Hallerey 24 zum östlich anschließenden ehemaligen Bahndammgelände verläuft ein weiterer städtischer Abwasserkanal, an den die o.g. Grundstücke angechlossen sind. Dieser Kanal wird durch eine 5 m breite Belastungsfläche (Leitungsrecht zugunsten der Stadt Dortmund) ebenfalls planungsrechtlich gesichert.

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 21.12.1981, zuletzt geändert durch Satzung vom 09.10.1986, zu prüfen, ob der Abfluß des Niederschlagswassers von Dach- und Hofflächen durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Versikkerung oder Rückhaltung, zu verhindern, zu vermindern oder merklich zu verlangsamen ist. Soweit die Möglichkeit besteht, sollte hiervon Gebrauch gemacht werden. Die wasserrechtlichen Vorschriften sind hierbei zu beachten.

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist gem. § 51 a des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 25.06.1985 (GV NW S .926, SGV NW 77) vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die dafür erforderlichen Anlagen müssen den jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik entsprechen. Von der Verpflichtung zur Versickerung, Verrieselung oder Einleitung ausgenommen ist gem. § 51 a Abs. 4 LWG Niederschlagswasser, das

a) ohne Vermischung mit Schmutzwasser in einer vorhandenen Kanalisation abgeleitet wird oder

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

Im räumlichen Geltungsbereich der Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 ist eine erstmalige Bebauung nur auf dem MI-Grundstück westlich der Straße "Hallerey" möglich. Zum Umgang mit dem Niederschlagswasser dieses Grundstükkes gem. § 51 a LWG erfolgt eine Prüfung im Baugenehmigungsverfahren.

In die Bebauungsplan-Änderung wird ein entsprechender Hinweis zum Niederschlagswasser aufgenommen.

Für Fußwege und Parkplätze ist durchlässiges Material zu verwenden.

7. Denkmalschutz

Denkmalpflegerische Belange werden im Änderungsbereich nicht berührt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird durch einen entsprechenden Hinweis im Änderungsplan auf die Melde- und Sicherungspflicht hingewiesen.

8. Bodenordnende Maßnahmen

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

9. Entschädigung

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan In W 202 setzte das Grundstück nördlich Mariannenstraße, östlich DB-Bahndamm und südlich Hallerey als Gewerbegebiet mit einer allumfassenden Baugrenze fest. Über die Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 wird die darin vorhandene Kanaltrasse als Belastungsfläche (Leitungsrecht) festgesetzt und die überbaubare Grundstücksfläche entsprechend eingeschränkt.

Die bereits durch den seit dem 06.02.1982 rechtskräftigen Bebauungsplan zulässige GE-Nutzung wurde vom Grundstückseigentümer nicht realisiert, vielmehr wird diese Fläche derzeit als Grabeland genutzt.

Ein Entschädigungsanspruch für Eingriffe in eine ausgeübte Nutzung nach § 42 Abs. 3 BauGB besteht daher nicht.

Auch eine Entschädigung aufgrund der Änderung einer zulässigen Nutzung kann nicht beansprucht werden, da die in § 42 Abs. 2 BauGB genannte Frist von sieben Jahren ab Zulässigkeit (Rechtskraft des Bebauungsplanes In W 202) verstrichen ist.

Durch die beabsichtigte Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 werden keine Entschädigungsansprüche im Sinne des § 40 Abs. 1 BauGB ausgelöst.

10. Kosten

Für die Herrichtung des in Pkt. 3.2.3 genannten öffentlichen Parkplatzes entstehen der Stadt Dortmund Kosten in Höhe von ca. 130 000,-- DM. Da die Fläche in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet liegt, sind die Vorschriften über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Maßnahme nach § 154 Abs. 1 BauGB nicht anzuwenden.

Die Kosten für den Umbau der nördlichen Kurve der Straße "Hallerey" werden von der DSW AG übernommen.

11. Städtebauliche Zahlenwerte

Fläche für den Gemeinbedarf	ca. 10 500 qm
Mischgebiet	ca. 4 200 qm
Gewerbegebiet	ca. 9 350 qm
öffentliche Verkehrsflächen	ca. 14 800 qm
öffentlicher Parkplatz	ca. 1 000 qm
DB-Bahnanlage	ca. 520 qm
Änderungsbereich insgesamt	ca. 40 360 qm

Die Anlage "Schalltechnische Untersuchung" ist Bestandteil dieser Begründung.

Dortmund, 16. JAN. 1996

Glaser
Ltd. Städt. Verm.-Direktor

Anlage

Schalltechnische Untersuchung

zur

Änderung Nr. 10

des Bebauungsplanes In W 202

- Standortzentrum Dorstfeld-West -

1. Vorbemerkung/Aufgabenstellung

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

Im Geltungsbereich der Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 bzw. im Umfeld des Änderungsbereichs sind verschiedene Lärmquellen betrachtet worden, von denen Lärmbelästigungen auf das Plangebiet einwirken können, es sind dies Lärmemissionen durch den Straßen- und Schienenverkehr (Rheinische Straße - Südumgehung -, Dorstfelder Hellweg, DB-Strecken). Deshalb wurden die Lärmauswirkungen (Schallimmissionen) dieser Lärmquellen untersucht, da es Aufgabe der Bauleitplanung ist, die Lärmproblematik innerhalb der Grenzen der Bebauungsplanänderung zu lösen.

2. Beurteilungsgrundlagen

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

- Planungserlaß des Landes Nordrhein-Westfalen vom 08.07.1982
- DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987
  "Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren -"
- Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1, Ausgabe Mai 1987
  "Schallschutz im Städtebau - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung -"
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 16.07.1968
  (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 137 vom 26.07.1968)
- VDI 2714, Ausgabe Januar 1988
  "Schallausbreitung im Freien"
- VDI 2719, Ausgabe August 1987
  "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen"
- Richtliien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 -, Ausgabe 1990
- Richtlinien zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen
  - Schall 03 -, Ausgabe 1990
- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
  (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV -) vom 12.06.1990
- DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" gemäß Runderlaß vom 24.09.1990
  (MBl. NW 2. 1348)

Nach den Vorschriften der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - sind folgende Orientierungswerte zu beachten:

für Gewerbegebiete (GE):	65/55 dB (A) tags/nachts
für Mischgebiete (MI):	60/50 dB (A) tags/nachts
für Flächen für den Gemeinbedarf (Stadtbahnwerkstatt der Dortmunder Stadtwerke AG):	60/50 dB (A) tags/nachts *

* Die DIN 18005 enthält keine Orientierungswerte zu Flächen für den Gemeinbedarf. Als vergleichbarer Orientierungswert wurde deshalb der MI-Wert 60/50 dB (A) tags/nachts herangezogen.

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

3. Verkehrslärm

3.1 Straßen

Die Geräuschemissionen von Straßen werden in der Regel durch den Emissionspegel (Mittelungspegel) für die Tag- und Nachtzeit im 25 m-Abstand von dem nahen äußeren Fahrbahnstreifen der nächstgelegenen Richtungsfahrbahn bestimmt. Dabei werden berücksichtigt:

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

Bezüglich der Verkehrslärmbelastung sind die Rheinische Straße (Südumgehung) und der Dorstfelder Hellweg zu betrachten. Bei den anderen auf den Planbereich wirkenden Straßen (Mariannenstraße, Hallerey, Bürgerstraße) handelt es sich um Straßen, deren Lärmauswirkungen demgegenüber nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Im Kreuzungsbereich Rheinische Straße (Südumgehung)/Dorstfelder Hellweg/Mariannenstraße/Hallerey ergeben sich nach den Diagnosewerten der Verkehrszählung 1992 und den Prognosewerten für das Jahr 2000 tags/nachts folgende Querschnittsbelastungen:

Diagnose **Kfz 24 h DTV *** **(... %-Anteil PT/PN)**	**Prognose 2000** **Kfz 24 h DTV** **(... %-Anteil PT(PN)**
10 500 (8 %/5 %)	11 200 (8 %/5 %)

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

Für die schalltechnische Beurteilung ist der höhere Wert der Prognose 2000 zugrundegelegt worden, wonach sich folgende Verkehrslärmbelastungen ergeben:

Schallbelastung Lm, E	
tags	**nachts**
dB (A)	**dB (A)**
66,0	57,0

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

3.2 Schienenverkehr

Das zu untersuchende Plangebiet wird durch den Schienenverkehrslärm der im Dorstfelder Hellweg verkehrenden Stadtbahnlinien 403 und 406 sowie der S-Bahn-Linie 2 und der DB-Strecke Dortmund - Bochum - Essen belastet. Auf der Grundlage der Gleisfrequentierungen wurden bei der Berechnung des Emissionspegels folgende Fakten berücksichtigt:

- Fahrzeugart,
- Bremsbauart,
- Zuglänge,
- Zuggeschwindigkeit,
- Fahrbahnart,
- Bahnübergänge,
- Kurven.

Die Beurteilungspegel werden aus dem Emissionspegel sowie den Pegeldifferenzen

- der Richtwirkung der Schallabstrahlung,
- dem Abstand,
- der Luftabsorption,
- der Boden- und Meteorologiedämpung

ermittelt.

Die z. Z. vorliegenden Untersuchungen befürworten einen sog. Schienenbonus von 5 dB (A), da der Schienenverkehrslärm im Vergleich zum Straßenverkehrslärm als weniger lästig empfunden wird.

Als Belastung durch den Schienenverkehrslärm wurde folgendes Ergebnis ermittelt:

Stadtbahn	Lm, E	46,0 tags	40,5 nachts
DB	Lm, E	68,5 tags	68,0 nachts

Angesichts der Tatsache, daß der Bahndamm der DB-Strecke Dortmund - Bochum - Essen mit einer Lärmschutzwand versehen ist, ergeben sich bei der energetischen Addition von Straßen- und Schienenverkehrslärm an den nachgenannten Meßpunkten tags/nachts folgende Belastungswerte:

Meßpunkt	db(A) tags	dB(A) nachts
- südöstliche Gebäudeecke Mariannenstraße 10 (MI)	67,5	65,0
- südliche Gebäudeseite Mariannenstraße 1 (MI)	66,5	64,0
- westliche Gebäudeseite Mariannenstraße 3 (GE)	51,0	48,5
- östliche Grundstücksgrenze Mariannenstraße 1 (MI)	67,0	64,5

Unmittelbar nördlich und östlich der Straße Hallerey grenzt das Gelände der Stadtbahnwerkstatt der Dortmunder Stadtwerke AG an. Für die ursprüngliche Betriebsfläche ist ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz durchgeführt worden. Im Rahmen dieses Verfahrens sind auch die Auswirkungen des Betriebslärms und des zu der Zeit noch geplanten DSW-Parkplatzes westlich der Straße "Hallerey" auf die angrenzende Bebauung geprüft worden. Hierzu wurde 1992 vom TÜV Rheinland eine schalltechnische Begutachtung durchgeführt, die sich insbesondere auf die Lärmauswirkungen für die Wohngebäude Mariannenstraße 1 und 10 bezog.

Dieses Gutachten weist nach, daß die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete tags/nachts unterschritten werden.

Abschließend ist festzustellen, daß die unter Punkt 2 genannten Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm in den Mischgebieten über- schritten werden.

4. Zusammenfassende Schlußbetrachtung und Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen

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

Die vorgegebene städtebauliche Struktur erlaubt keine Planung, die den Grundsätzen des § 50 BImSchG - Trennung von störenden und störempfindlichen Nutzungen - gerecht wird.

Im vorliegenden Fall werden durch den Schienen- und Straßenverkehrslärm die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 (Außenschallpegel) bezüglich der schutzempfindlichen Nutzungen in den Mischgebieten überschritten. Die unterschiedlichen Schallpegelerhöhungen an den einzelnen Berechnungspunkten sind u. a. auf abweichende Verkehrsarten, Zuschläge für erhöhte Störwirkung sowie veränderte Entfernungsparameter zurückzuführen.

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

Als Schallschutzmaßnahmen kommen aktive und passive Maßnahmen in Betracht, wobei die aktiven zunächst Vorrang vor passiven haben.
Die Anwendung aktiven Lärmschutzes im Änderungsbereich, d. h. die Errichtung von Schallschutzanlagen wie Lärmschutzwall oder -wand an den betreffenden Stellen ist aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten, zumal es sich bei den schützenswerten Gebäuden um bestehende Nutzungen handelt. Außerdem würden derartige Schallschutzanlagen große Flächen in Anspruch nehmen, die zum Teil nicht zur Verfügung stehen. Angesichts der festgesetzten Nutzungen wird deshalb den passiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang gegeben, welcher für die Bereiche, für die aktiver Schallschutz städtebaulich sowie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht zu vertreten ist, als einzige Maßnahme zum Schutz vor dem Verkehrs- und Schienenlärm verbleibt.

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

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

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

- vom Raum aus gesehene Gesamtaußenfläche in qm und

- äquivalente Absorptionsfläche des Raumes in qm.
  (In der Regel ist die Absorptionsfläche ca. 0,8 x Grundfläche).

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

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

Wie bereits erwähnt, kann - um ein Übermaß zu vermeiden - die letztendliche Feststellung der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall nur im Rahmen des

Baugenehmigungsverfahrens als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller erbracht werden.

Die Nachweispflicht ergibt sich aus dem Runderlaß vom 24.09.1990 (MBl. NW S. 1448).

In den Bebauungsplan wird daher folgende textliche Festsetzung (Ziffer ◇1◇) aufgenommen:

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

In den mit der Ziffer ◇1◇ gekennzeichneten Baugebieten sind bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten aufgrund der Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr sowie Schienenverkehr für die Gebäude bauliche und sonstige Vorkehrungen zur Lärmminderung zu treffen. Dabei dürfen Innenschallpegel, wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, nicht überschritten werden.

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

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

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

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

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

Da ein Ausbau (Verbreiterung) der Verkehrswege in der Planung nicht vorgesehen ist, handelt es sich bei den derzeitigen Lärmimmissionen um eine situationsgegebene Vorbelastung. Somit kommen die auf den Bau und die wesentliche Änderung von Straßen abgestellten Vorschriften der §§ 41 bis 43 BImSchG sowie der daraus abgeleiteten 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 nicht zur Anwendung.

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 29.02.1996 beschlossen, diese Begründung nach § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253, BGBl. III 213-1) der Änderung Nr. 10 des Bebauungsplanes In W 202 beizufügen.

Dortmund, 05.03.96

Abteilungsleiter