BEIGEFÜGTE 3. BEGRÜNDUNG

B e g r ü n d u n g

des

Bebauungsplans In W 106

- Rheinische Straße -

Für den Planbereich zwischen der Bundesbahnstrecke Dortmund Hbf - Dorstfeld, Ritterstraße und Rheinische Straße

I. Anlaß der Planung

Das Gebiet des Bebauungsplanes in unmittelbarer Nähe zur Dortmunder City war seit der Besiedlung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts Standort dreier großer Brauereien. Seit Aufgabe der letzten Braustätte im Jahr 1982 steht der größte Teil des Plangebietes als Industriebrache ohne Nutzung.

Eine Weiternutzung der bestehenden Brauereigebäude zur gewerblichen Folgenutzung ist wegen der besonderen Gestaltung der Fabrikanlagen für die Bierproduktion nicht möglich. Um die Flächen der ehemaligen Brauereien neu zu nutzen, ist der Abriß der alten Produktionsanlage notwendig. Als besondere Schwierigkeit tritt dabei die Beseitigung und Wiederverfüllung tiefer Lagerkeller auf. Eine wirtschaftliche Weiterverwendung der ehemaligen Brauereigebäude ist kaum denkbar.

Die zentrale Lage des Gebietes in Citynähe (500 m) und die Nachbarschaft des Wohngebietes westliche Innenstadt, dessen Einkaufsstraße, die Rheinische Straße, gleichzeitig Plangebietsgrenze ist, gebieten es, die Brachflächen möglichst schnell einer geordneten städtebaulichen Nutzung zuzuführen. Um die Neuordnung durchführen zu können, wurden die brachliegenden Produktionsstätten vom Grundstücksfond Ruhr erworben, um sie baureif herzurichten. Da das Gebiet keine einheitliche Nutzungs- und Bebauungsstruktur mehr aufweist, aber vielfältige Auswirkungen auf seine Nachbarschaft ausüben wird, soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

II. Städtebauliche Rahmenbedingungen

1. Planbereichsflächen

Der Bebauungsplan umfasst eine Gesamtfläche von ca. 105.000 qm. Unter Abzug der vorhandenen erhaltenswerten Bausubstanz stehen im westlichen Teilgebiet ca. 46.000 m² und im östlichen Teilgebiet ca. 13.000 m² Bruttobauland zur Verfügung. Für das ehemalige Verwaltungsgebäude und das ehemalige Sozialgebäude werden zur Umnutzung ca. 15.100 m² Grundstücksflächen ausgewiesen.

...

2. Topographie

Das Gelände des Planbereichs fällt von der Rheinischen Straße in nördlicher Richtung ab, mit einem Gefälle von ca. 5 %. An der Unionstraße und auf dem östlich davon liegenden Gebiet wird die ursprüngliche Geländeneigung nach Abriss der Brauereianlagen wiederhergestellt. Das Gelände westlich der Unionstraße soll mit einem mittleren Gefälle von ca. 2,5 % zwischen Rheinischer Straße und dem Niveau des Betriebsgleises der Unionbrauerei hergerichtet werden. Gegenüber dem nördlich der Bundesbahngleise gelegenen Industrie- und Gewerbegebiet stellt der Bahndamm einen ca. 7 m hohen Geländesprung dar, der eine topographische Zäsur zum Bebauungsplangebiet herstellt.

3. Stadträumliche Verflechtung

Das Plangebiet liegt am nördlichen Rand der westlichen Innenstadt, einem verdichteten innerstädtischen Wohnquartier, dessen nördliche Grenze heute die Rheinische Straße ist, gleichzeitig die Einkaufsstraße und das öffentliche Zentrum für das Gebiet. Die wichtigsten Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, Schulen, Altenbetreuung, der Westpark, Kirchen und Spiel- und Sportstätten sind in fußläufiger Entfernung vorhanden. Nach Ergebnissen der städtebaulichen Bestandsaufnahme für die Westliche Innenstadt ist die Auslastungsgrenze der Wohnfolgeeinrichtungen, v.a. in der Einzelhandelsversorgung nicht erreicht.

Nördlich des Planbereichs breitet sich jenseits der Bundesbahnlinie die Industriebrache des ehemaligen Hoesch-Werks "Union" aus. Durch den Bebauungsplan In N 106 sollen diese Flächen neu geordnet werden. Die geplante industrielle Nutzung wird gemäß Abstandserlaß gegliedert und berücksichtigt die südlich der Bahn geplante Wohnbebauung.

Östlich der Ritterstraße wird das Plangebiet durch die Unionbrauerei begrenzt, deren Spedition im ehemaligen Strassenbahndepot auf der östlichen Teilfläche des Bebauungsplanbereichs untergebracht ist.

Die Lage an der Rheinischen Straße, der westlichen Zufahrtachse zur Dortmunder City, bedeutet für das Plangebiet die günstige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. In der Rheinischen Straße verkehrt auch die Strassenbahnlinie City-Dorstfeld/Marten, die langfristig als unterirdische Stadtbahnstrecke ausgebaut werden soll.

Die Unionstraße ist die direkte Verbindung zum Dortmunder Hafen in 2 km Entfernung und stellt nach Fertigstellung der Hafenbrücke die Verbindung zur Autobahn A 45 her.

Wesentliche Vorgabe für die gestalterische Behandlung der Rheinischen Straße ist die Tatsache, daß sie nicht nur sozusagen das Zentrum der Westlichen Innenstadt darstellt, sondern auch Zufahrtsachse zur Dortmunder City ist. Im Vorfeld zur City sollte hier eine städtisch verdichtete Bebauung die zentrale Lage signalisieren. In Übereinstimmung mit der südlicher Straßenseite sollte eine geschlossene Bauweise gefordert werden, um gestalterisch die durch den starken Verkehr getrennten Straßenseiten zusammenzufassen.

4. Immissionsbelastung des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Übergangsbereich zwischen dem Wohnsiedlungsbereich der Westlichen Innenstadt und den gewerblich/industriellen Nutzungen des sog. Uniongeländes nördlich der Eisenbahnlinie.

Die industrielle Nutzung auf diesem Gelände wurde weitgehend eingestellt. Eine Neuordnung des Uniongeländes für gewerbliche und industrielle Nutzung wird vorbereitet. Bei der Ansiedlung neuer Betriebe auf diesem Gelände ist die vorhandene schützenswerte Wohnbebauung in der benachbarten Westlichen Innenstadt und das Nutzungskonzept für den Planbereich des Bebauungsplanes In W 106 im Hinblick auf die zulässigen Immissionsbelastungen zu beachten.

Langfristig festgelegte Lärmemissionen sind von der Bundesbahnstrecke im Norden, von der das Gebiet durchschneidenden Unionstraße und von der Rheinischen Straße zu erwarten. Die Belastung dieser beiden Hauptverkehrsstraßen soll nach Inbetriebnahme der Innenstadttangenten NS IX und OW III a abnehmen.

Die Belastungsprognosen für die Rheinische Straße von 18.560 Kfz/Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und für die Unionstraße von 14.900 Kfz/Tag lassen Schallpegel über 60 dB(A) erwarten. Der ungeminderte Lärmpegel der Eisenbahn wird auf 65 dB(A) errechnet (Nachtwerte).

5. Erhaltenswerte Bausubstanz

Erhaltenswerte Bausubstanz ist in verschiedenen Teilen des Plangebiets, v. a. längs der Rheinischen Straße in die Neuplanungen zu integrieren. Die Kfz-Werkstatt und die Tankstelle der Union-Brauerei (ehemaliges Straßenbahndepot) und die Wohn- und Geschäftshäuser an der Rheinischen- und Ritterstraße bleiben unverändert. Im westlichen Teil sind die Autowerkstatt und das ehemalige Kino an der Dorstfelder Brücke, die Wohngebäude an der Rheinischen Straße, das Verwaltungs- und das Sozialgebäude der Aktien-Brauerei erhaltenswert.

...

III. Planungsziele

Im Rahmen der Konzeptplanung wurden unterschiedliche Nutzungsmodelle untersucht.

Für den östlichen Teil zwischen Unionstraße und Ritterstraße konnte ein Wohngebiet wegen der räumlichen Nähe zur Unionbrauerei und wegen der Vorbelastung durch die Spedition der Brauerei nicht in Erwägung gezogen werden. Deshalb wurde alternativ die Ausweisung von Gewerbeflächen und die Ansiedlung eines Neubaus für das Westfalenkolleg erörtert. Die Planung des Schulstandortes wurde wegen mangelnder Realisierungschancen aufgegeben.

Für den westlichen Teilbereich stellten sich grundsätzlich drei unterschiedliche Nutzungsmodelle:

1. Vollständige Ausweisung des Gebiets für gewerbliche Nutzungen
2. Ansiedlung sowohl von Gewerbe als auch von Wohnnutzungen
3. Überwiegende Nutzung als Wohngebiet.

Wegen der besonderen Verkehrsgunst der Lage an der Rheinischen Straße, aus stadtgestalterischen Überlegungen und angesichts der erheblichen Vorbelastung durch Verkehrslärm wurde für die erste Bautiefe nördlich der Rheinischen Straße in jedem Fall die Festsetzung als Kerngebiet erwogen.

Die Abwägung zwischen der Ausweisung gewerblicher- und Wohnnutzungen auf der Hauptbaufläche wurde wesentlich von zwei konkurrierenden Argumentationen geprägt:

- Die relativ hohe Vorbelastung des Geländes durch Verkehrslärm spricht für eine gewerbliche Nutzung. Bei Ansiedlung von beschränkt emittierenden Gewerbebetrieben könnte das Gebiet als Pufferzone zwischen den geplanten Gewerbe- und Industrieanlangen auf dem Uniongelände und den Wohngebieten der Westlichen Innenstadt wirken.

- Die städtebauliche Situation der Westlichen Innenstadt spricht für die Ausweitung des Wohnungsbestandes. Der statistische Bezirk (022) zwischen Dorstfelder Brücke und dem Westpark hat in zwölf Jahren 20 % Wohnbevölkerung verloren. Die Auslastung öffentlicher und privater Dienstleistung ist durch diese erheblichen Einwohnerverluste in starkem Maße eingeschränkt. In diesem Zusammenhang wurde vom Gutachter für die Westliche Innenstadt auf die qualitative Verarmung des Waren- und Dienstleistungsangebots in diesem Bereich hingewiesen. Einwohnerzuwachs auf dem Gelände der ehemaligen Brauerei könnte die Tragfähigkeit des Gesamtgebietes für Wohnfolgeeinrichtungen wieder normalisieren. Die Betrachtung vergleichbarer mit Lärm vorbelasteter Wohnungsbauprojekte in den zentralen Innenstadtbereichen läßt eine dringende Nachfrage nach citynahem Wohnraum erkennen.

Da in vergleichbar zentraler Lage in der Innenstadt praktisch keine, von Lärm und Luftverunreinigungen unvorbelasteten Flächen mehr vorliegen, kann die Baufläche bei Berücksichtigung der technisch möglichen Schutzmaßnahmen als relativ gutes Wohnbauland angesehen werden. Die benachbarte Ausweisung sowohl von Gewerbe, als auch von Wohnnutzungen ist nicht sinnvoll. Eine in sich abgeschlossene lärmgeschützte Wohnbebauung ist wegen der begrenzten Größe nur bei voller Ausnutzung der gesamten Fläche realisierbar.

Bei Abwägung der alternativen Nutzungsmodelle wurde der überwiegenden Wohnnutzung der Vorzug gegeben. Mit der Neuordnung des Uniongeländes stehen in der Nachbarschaft der Wohnquartiere neue Arbeitsflächen zur Verfügung.

Die Begrenzung der südlichen Ausdehnung der industriell gewerblichen Nutzflächen auf dem Union-Gelände an der Bahnlinie ist auch insofern sinnvoll, als der Niveausprung von etwa 7 Metern einen natürlichen Immissionsschutz darstellt, der auf der Südseite der Bahn durch attraktive Schutzmaßnahmen zu ergänzen ist.

Angesichts der besonders zentralen Lagequalität des Planbereichs sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die für eine Realisierung von Wohnungen notwendig werden, wirtschaftlich vertretbar. Die absehbaren Folgeeffekte der Aufwertung der Rheinischen Straße und des südlichen Wohngebietes, der zusätzlichen Auslastung der Wohnfolgeeinrichtungen sind dabei zu berücksichtigen.

IV. Ergebnisse der Bürgeranhörung

In einer öffentlichen Erörterungsveranstaltung am 29.06.82 und der anschließenden Auslegung der Pläne im Stadtplanungsamt wurden zahlreiche Äußerungen zu den o.g. Nutzungskonzepten vorgebracht. Im Ergebnis der Bürgeranhörung wurde die Ausweisung der Hauptfläche westlich der Unionstraße als Wohngebiet allgemein befürwortet. Die Erhaltung der bestehenden Wohngebäude an der Rheinischen Straße im westlichen Teilgebiet wurde wiederholt ausdrücklich gefordert.

Der für den östlichen Teilbereich als Alternative dargestellte Neubau des Westfalenkollegs wurde positiv beurteilt. Ergänzende Hinweise der Bürgeranhörung, v.a. die Frage nach Radwegen in der Unionstraße und die Forderung einer besseren Gestaltung der Lärmschutzeinrichtungen zur Bahn (Lärmschutzwand) wurden in die Überarbeitung des Bebauungsplans aufgenommen.

In Abwägung der Anregungen der Bürgeranhörung und der Stellun nahmen der Träger öffentlicher Belange und betroffener Verwaltungsstellen wurden im Bebauungsplan einige Änderungen vor genommen:

...

Ein Neubau des Westfalenkollegs auf dem östlichen Teilgelände hat sich als nicht finanzierbar erwiesen. Es besteht nunmehr die feste Absicht, die Schule im ehemaligen Sozialgebäude der Brauerei unterzubringen.

V. Erläuterung des Planentwurfs

1. Städtebauliche Konzeption

Das städtebauliche Konzept des Bebauungsplanes orientiert sich vordringlich an der Notwendigkeit des Immissionsschutzes gegenüber dem Lärm der Bundesbahn, der Unionstraße und der Rheinischen Straße. In der Absicht, einen beruhigten Wohnbereich herzustellen, wird für den westlichen Teil eine geschlossene Blockrandbebauung erforderlich. Die Gebäude selbst schirmen einen großen zusammenhängenden Innenbereich ab, der als Gemeinschaftsfreizeitanlage für alle Anlieger dienen soll. Das Innere des Blocks bleibt frei vom Kraftverkehr. Stellplätze werden nördlich der Bebauung längs der Bahn im ohnehin beschallten Bereich angelegt. Für die Schulen in den verbleibenden Brauereigebäuden, die großen Stellplatzbedarf haben, werden im gewerblichen Ostteil des Plangebiets Stellplatzanlagen ausgewiesen. Östlich der Unionstraße stellt eine geschlossene viergeschossige Bebauung den städtebaulichen Rahmen für die Einmündung der Unionstraße her. Im nördlichen Bereich dieses Gebiets werden keine städtebaulichen Gestaltungsvorgaben erforderlich. Die dem gegenüberliegenden Wohngebiet zugekehrten Stellplatzanlagen müssen intensiv begrünt werden.

2. Art und Maß der baulichen Nutzung

2.1 Planbereich westlich der Unionstraße

Die erste Bautiefe längs der Rheinischen Straße wird als vier bis fünfgeschossiges MK-Gebiet festgesetzt. In den Obergeschossen sind gemäß § 7 (2)7 BauNVO ausnahmsweise Wohnungen zulässig. Wegen der minimalen Freiraumausstattung der Baugebiete und der schwierigen Orientierung der Bauflächen auf die emissionsbelastete Rheinische Straße sollten ausschließlich Kleinwohnungen zugelassen werden.
Die erhöhten Ausnutzungswerte der Kerngebiete sind städtebaulich begründet durch die Minimierung der Flächen zugunsten des begrünten Blockinnenraums. **Die fehlenden Freiflächen des Baugebietes werden kompensiert durch die Festsetzung einer Gemeinschaftstiefgarage und die Beteiligung an der Gemeinschaftsfreizeitanlage-Blockinnenraum.**
Ehemalige Sozial- und Verwaltungsgebäude, ebenfalls mit reduzierten Freiflächen versorgt, werden als Gemeinbedarfseinrichtungen für schulische Zwecke festgesetzt. Zwischen beiden Gebäuden liegt ein Baugebiet für Gemeinbedarfseinrichtungen für soziale oder kulturelle Nutzungen. Die notwendigen Stellplatzflächen sind auf einer Gemeinschaftsstellplatzanlage östlich der Unionstraße nachgewiesen.

Die erhöhten Ausnutzungskennziffern der Baugebiete werden durch die Gemeinschaftsstellplatzanlage gerechtfertigt.
- Im westlichen Gebiet für Gemeinbedarfseinrichtungen sind ab dem 2.Obergeschoss Kerngebietsnutzungen gemäß § 7 BauNVO zulässig.

Die bestehenden gewerblichen Betriebe im westlichen Planbereich an der Dorstfelder Brücke werden durch die Ausweisung als Gewerbe gebiet und entsprechende Festsetzungen gesichert.

Die Hauptbaufläche wird als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die geringfügig erhöhten Ausnutzungswerte sind gerechtfertigt durch den großen, allen Anliegern des Wohngebiets zugeordneten Grünbereich, der gemäß § 9 (1) 22 BBauG, als Gemeinschaftsfreizeitanlage ausgewiesen ist.

Die Festlegung einer minimalen Geschoßzahl von zwei bzw. vier Geschossen erfolgt aus Gründen des Immissionsschutzes.

2.2 Planbereich östlich der Unionstraße

Die erste Bautiefe zur Rheinischen Straße wird als vier- bis fünfgeschossiges Kerngebiet festgesetzt. In den Obergeschossen sind, wie im westlichen Planbereich, ausnahmsweise Wohnungen zulässig, die ebenfalls als Kleinwohnungen ausgeführt werden sollen.
Die verbleibenden Flächen des östlichen Planbereichs werden als Gewerbegebiet ausgewiesen, soweit sie nicht als Stellplatzanlagen für Baugebiete westlich der Unionstraße dienen. Die Betriebsklassengliederung gemäß Abstandserlaß NRW als textliche Festsetzung regelt die Zulässigkeit gewerblicher Nutzungen.

3. Verkehr

3.1 Anbindung an das Straßennetz

Die Rheinische Straße, die den Planbereich im Süden tangiert, und die Unionstraße, die das Gebiet durchschneidet, sind Bestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes. Wegen des Straßenbahngleiskörpers in der Rheinischen Straße, der später im Abschnitt zwischen Annenstraße und Heinrichstraße durch eine Tunnelrampe und die Bahnsteige der geplanten Stadtbahnhaltestelle ersetzt wird, sind die Anschlußmöglichkeiten an die Rheinische Straße erschwert, da das Einbiegen in östlicher Richtung versperrt ist. Um die Verkehre des Kerngebietes an die Rheinische Straße (Tiefgarage und Parkbuchten) auch in östlicher Richtung abwickeln zu können, ist an der Kreuzung Heinrichstraße eine Linksabbiegerspur mit Wendemöglichkeit erforderlich. Da die Rheinische Straße nach der Belastungsprognose zum Generalverkehrsplan weniger Verkehr aufnahmen wird, ist diese Möglichkeit als realistisch anzusehen. Gemäß Prognose zum Generalverkehrsplan soll der Verkehr in der Nachmittagsspitzenstunde um ca. 25 % zurückgehen, die Tageswerte (6.00 bis 22.00 Uhr) sogar um ca. 40 % !

...

Im Wohngebiet wird nördlich der Riegelbebauung eine Mischverkehrsfläche festgesetzt, die über eine Vollkreuzung an die Unionstraße angeschlossen ist. In der nordwestlichen Ecke des Wohngebiets ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Die Mischfläche wird im Westen an die Rheinische Straße angebunden. Wegen der reduzierten Anschlußqualität an der Rheinischen Straße, soll diese Verbindungsspange südlich des Wendeplatzes mit einer Lkw-Schleuse nur für Lkw's befahrbar gemacht werden. Sie dient auch als Erschließungsstraße für die Stellplätze der westlichen Blockseite. Das Kerngebiet und die Stellplatzanlagen auf der östlichen Teilfläche werden über die neue Kreuzung in der Unionstraße erschlossen.
Die Trassierung der Übelgönne und der Ritterstraße werden durch den Bebauungsplan nicht verändert. Das Querschnittprofil der Übelgönne wird jedoch verbreitert und um eine Parkspur erweitert.

Die Flächenausweisung für die Unionstraße beachtet den Raumbedarf eines GVP-gerechten Ausbaus mit vier Fahrspuren, notwendigen Abbiegespuren und ausreichendem Raum für Begrünung und Fahrradwege. Der Platzbedarf für eine Bushaltestelle in nördlicher Fahrrichtung ist berücksichtigt.

3.2 Fußgängerverkehr

Grundsätzlich sind alle Baugebiete direkt von öffentlichen Straßen aus zugänglich. Für das Wohngebiet in zweiter Bautiefe zur Rheinischen Straße soll ein zusätzlicher Zugang über die gemeinsame Grünanlage geschaffen werden. Dazu ist im Kerngebiet an der Rheinischen Straße ein öffentliches Wegerecht festgesetzt.

3.3 Stellplätze

Um ein lärmfreies Wohngebiet zu gewährleisten, sind Stellplatzanlagen außerhalb des Wohnblocks in den ohnehin beschallten Zonen ausgewiesen. Wegen der zentralen Lage des Wohngebiets wird eine Stellplatzquote von 0,8 Kfz./Wohnung angenommen, für die Versorgung mit öffentlichen Stellplätzen eine Quote von 0,1. Im Kerngebiet an der Rheinischen Straße müssen Stellplätze in einer Gemeinschaftstiefgarage eingerichtet werden. In der Rheinischen Straße sind vor der Neubebauung im Westen öffentliche Stellplätze in Längsaufstellung vorgesehen. Auf den Schul- und Gemeinbedarfsgrundstücken an der Rheinischen Straße wird eine begrenzte Anzahl Stellplätze für Behinderte und für Anlieferung zugelassen. Die erforderlichen Stellplätze sind auf der Gemeinschaftsstellplatzanlage östlich der Unionstraße einzurichten.

Stellplatzanlagen für das große MK-Gebiet östlich der Unionstraße werden über die geplante Kreuzung in der Unionstraße erschlossen. Unter bestimmten Bedingungen ist die Doppelnutzung der benachbarten Gemeinschaftsstellplatzanlage denkbar, z.B. wenn Samstags die Schulen keinen Betrieb haben, aber im Kerngebiet bei eventuellen Einzelhandelsnutzungen ein besonderer Stellplatzbedarf anfällt.

3.4 Öffentlicher Nahverkehr

Das Planungsgebiet ist in der Rheinischen Straße an die Straßenbahnstrecke Dortmund-City/Dorstfeld angeschlossen. Haltestellen befinden sich im östlichen Teil zwischen Ritterstraße und Unionstraße, und im westlichen Teil an der Heinrichstraße.

Langfristig ist der Ausbau der Strecke als Stadtbahn mit unterirdischer Streckenführung geplant. Zugänge zu den unterirdischen Bahnhöfen werden dann an der Unionstraße und im geplanten Fußgängerbereich zwischen den ehemaligen DAB-Gebäuden entstehen. Ein Zwischenplanungsstadium sieht ein Auftauchen der Stadtbahn über eine Rampe zwischen Annenstraße und Sudermannstraße vor. Vor der Kreuzung Rheinische Straße/Heinrichstraße soll dann eine oberirdische Haltestelle eingerichtet werden.

In der Unionstraße ist eine Bushaltestelle für die Buslinie nach Deusen vorgesehen.

3.5 Radwege

In der Rheinischen Straße können Radwege, wegen der zu geringen Profilbreite der Straße an mehreren Stellen, nicht eingerichtet werden. Ein Zurücksetzen der Baugrenzen würde zumindest an zwei Stellen den Abriß vorhandener erhaltenswerter Bausubstanz bedeuten. Da im weiteren Verlauf der Rheinischen Straße, v.a. westlich der Dorstfelder Brücke, die Einrichtung von Radwegen zugunsten der bestehenden Wohnbausubstanz abgesehen. Eine alternative Radwegetrasse der Beziehung City-Dorstfeld durch die Lange Straße und über den alten Bahndamm wird als Alternative empfohlen.

In der Unionstraße sind in beiden Richtungen Radwege geplant.

4. Freiraum, Grün- und Spielbereiche

Die Gemeinschaftsfreizeitanlagen vor den Tordurchfahrten sind als begrünte Spielzonen geplant, in denen unterschiedliche Nutzungen möglich sein sollen.
Eingeschossige bauliche Anlagen sind zulässig. In der nordöstlichen Ecke dieses Freiraums ist eine große Ballspielfläche vorgesehen, die an dieser Stelle keine störenden Auswirkungen auf die Wohnbebauung verursachen kann.

...

Der gesamte nördliche Freiraumbereich muß gemäß den Anforderungen als Freizeitbereich für Jugendliche intensiv begrünt werden. Die Mischverkehrsfläche ist so zu gestalten, daß sie als Wohnbereich beschildert werden kann. In den Wohngassen zwischen den Hauszeilen sind an der Ostseite vor den Erdgeschosswohnungen Terassengärten anzulegen. Der Erschließungsweg ist als Mischverkehrsfläche anzulegen. Er ist so zu gestalten, daß sich vor den Hauseingängen private Zonen erkennen lassen. In den Wohngassen sind keine Stellplätze zulässig. Sie dienen vordringlich zum Aufenthalt und dem Spiel von Kindern.

Stellplatzanlagen auf dem östlichen Gebietsteil sind mit hochstämmigen Bäumen dicht zu begrünen und mit Pflanzbeeten zu gliedern. Die Unionstraße soll beidseitig als Allee bepflanzt werden. Im Vorfeld der Neubauten an der Rheinischen Straße ist eine dichte Baumreihe zu pflanzen.

5. Topographie

Topographische Festsetzungen werden im Bebauungsplan nicht getroffen. Die Höhenschichtung betreffend erfordert die beabsichtigte Bebauung jedoch zwei Bedingungen:

- Die den Wohnhöfen zugeordneten Erdgeschoßwohnungen sollen ohne Niveausprung angeschlossene Terassengärten erhalten.

- Die zu den Stellplatzanlagen hin ausgerichteten Wohnungen müssen minimal halbgeschossig hochgesetzt werden.

6. Versorgung und Entsorgung

Ver- und Entsorgungsleitungen für das Plangebiet sind in den umliegenden Straßen vorhanden. Die Fließrichtung der Kanalisation zeigt in der Rheinischen Straße zur Dorstfelder Brücke und in der Unionstraße nach Norden. Ritterstraße und Übelgönne sind an die Unionstraße angeschlossen..

Das Wohngebiet wird über die neue Erschließungsstraße versorgt. Da die Mischverkehrsfläche nicht ausreicht, wird ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger auf privatem Grund gesichert. Zur Anbindung an die Leitungsstränge in der Rheinischen Straße werden Leitungsrechte über die an die Straße angrenzenden Grundstücke gelegt.

An zwei Standorten müssen elektrische Umspannstationen ebenerdig in den Gebäuden angelegt werden.

7. Immissionsschutz

7.1 Lärmschutz

Durch die Verkehrstrassen Bundesbahn, Rheinische Straße und Unionstraße wird das Gebiet allseitig mit erheblichen Lärm belastet. Als generelle Lärmschutzmaßnahme wurde für das Wohngebiet westlich der Unionstraße eine geschlossene viergeschossige Blockbebauung festgesetzt, so daß für den geschützten Blockinnenbereich eine ausreichende Lärmminderung gegeben ist.

...

Zum Schutz der in der Nordwand geplanten Tordurchfahrten sind paralell zu den Bahnanlagen Lärmschutzwände/-wälle erforderlich, die 5,0 bzw. 6,0 m über Schienenoberkante abschirmen. Tordurchfahrten sind zur Vermeidung von Mehrfachreflexionen mit oberflächenrauhem Material auszukleiden, oder durch sonstige schallmindernde Maßnahmen auszustatten.

An den Außenseiten des geschlossenen Baublocks und in den Baugebieten längs der Rheinischen Straße treten Mittelungspegel auf, die erheblich über den Planungsrichtpegeln für WA - (55/45 dB (A) und MK-Gebiete (65/55 dB (A)) liegen. Wohnungen in den beschallten Gebäuden sind entwerferisch so zu orientieren, daß Aufenthaltsräume einschließlich Küchen zur lärmgeschützten Seite hin orientiert sind, so daß technische Lüftungseinrichtungen nicht erforderlich sind. In begründeten Fällen sind ersatzweise konstruktive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden zulässig, wenn eine ausreichende Belüftung gewährleistet ist. Dabei sind konstruktive Einrichtungen außerhalb der Fenster vorzuziehen.

7.2 Erschütterungsschutz

Durch den Bahnbetrieb wirken im Nordteil des WA-Gebietes Erschütterungen auf die geplanten Wohngebäude ein. Zur Erfassung der voraussichtlichen Störungen, wurden durch einen Gutachter die Erschütterungsgrößen gemessen. Der Grenzabstand zu den Bahngleisen, außerhalb dessen keine Störungen mehr zu erwarten sind, wurde mit 50 m zum südl. DB-Betriebsgleis ermittelt. Innerhalb dieses Grenzabstandes müssen konstruktive Vorkehrungen an den Gebäuden getroffen werden, die die einwirkenden Erschütterungen mindern. Die Art der Schutzmaßnahmen ist durch einen qualifizierten Fachingenieur zu ermitteln.

7.3 Schutz vor Gewerbeemissionen

Die Wohnbebauung des Plangebietes wird an drei Seiten von Emissionen aus Gewerbe- bzw. Industriegebieten belastet. Die Nutzung des Gewerbegebietes im Westen wird gemäß § 8 (2) 2. und 3. BauNVO in Verbindung mit § 1 (5) BauNVO auf den Betrieb von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Tankstellen beschränkt. Ausnahmsweise sind Kfz.-Reparaturbetriebe und Kfz.-Handel zulässig.

Das Gewerbegebiet auf der östlichen Teilfläche des Bebauungsplans wird durch eine Gliederung gemäß dem Abstandserlaß in der Nutzung so beschränkt, daß eine Störung des Wohngebietes vermieden wird.

...

Die Belastungen aus dem nördlich der Bahnanlagen gelegenen Bereich der ehemaligen Industrieanlagen der Hoesch AG und verbleibenden Teilen des Werks-Union sind charakterisiert durch Immissionen bestehender Betriebe und geplanter gewerblich/industrieller Nutzungen auf der Industriebrache des ehemaligen Stahlwerks.

Durch die Übernahme der alten Industrieflächen in den "Grundstücksfond Ruhr" orientiert sich die Nutzungsausweisung der brachliegenden Bereiche an den städtebaulichen Neuordnungszielen der Gemeinde. Für diese Fläche wird der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan In N 106 eine gestufte gewerblich/industrielle Nutzung festsetzen, die die Immissionschutzanforderungen des geplanten Wohngebietes berücksichtigt.

Der gewerberechtliche Status der bestehenden Betriebe, der Bödenpresserei Afflerbach und des Walzwerkes der Hoesch AG, wird durch die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes berücksichtigt. Gemäß der Stellungnahme des Gewerbeaufsichtsamtes ist durch die unter 7.1 dargestellten Schutzmaßnahmen sichergestellt, daß die zulässigen Emissionen der Betriebe der Hoesch AG und der Fa. Afflerbach für das Wohngebiet unschädlich bleiben und für die Betriebe wegen der hier vorliegenden Planung keine zusätzlichen emissionsmindernden Auflagen zu erwarten sind.

...

VI. Kostenschätzung

Kosten der Straßenbaumaßnahmen:

1. Mischverkehrsfläche Erschließungsstraße (West)	570.000,-- DM
2. Fußgängerbereich Rheinische Straße	108.000,-- DM
3. Ausbau Unionstraße	750.000,-- DM
4. Erschließungsstraße (Ost)	82.000,-- DM
5. Ausbau Übelgönne	204.000,-- DM
	1.714.000,-- DM

Kosten der öffentlichen Grünfläche und des Straßenbegleitgrünes:

1. Begrünung Erschließung (West)	120.000,-- DM
2. Begrünung Fußgängerbereich	25.000,-- DM
3. Begrünung Unionstraße	120.000,-- DM
4. Begrünung Übelgönne	24.000,-- DM
	289.000,-- DM

Kosten des Kanalbaus:

1. Kanalerschließung westl. Unionstraße	440.000,-- DM
2. Kanalerschließung östl. Unionstraße	75.000,-- DM
	515.000,-- DM

Kosten für den Grunderwerb:

westl. Erschließungsstraße	3800 qm
Fußgängerbereich	720 qm
östl. Erschließungsstraße	500 qm
Erweiterung Übelgönne	850 qm
Unionstraße	1600 qm
	7470 qm x 10,-- DM
	= 74.700,-- DM

Gesamtkosten für den öffentlichen Ausbau und Grunderwerb: 2.592.700,-- DM

...

VII. Städtebaulicher Zahlenspiegel

Gesamtfläche des B-Planes In W 106	105.000 qm
Westlicher Teilbereich	61.000 qm
öffentliche Erschließung	4.400 qm
Flächen für Lärmschutz	400 qm
Flächen für WA	30.300 qm
Gemeinschaftsgrünanlage	8.300 qm
Flächen für MK	7.000 qm
Flächen für GE	4.000 qm
Schulgrundstück	4.100 qm
Spielplatz	750 qm
Betriebsgleise DUB	2.000 qm
Verkehrsfläche Unionstraße	7.300 qm
Östlicher Teilbereich	37.000 qm
öffentliche Erschließung	2.900 qm
Fläche für MK (Zugang)	6.800 qm
Fläche für MK (Bestand)	4.100 qm
Fläche für GE (Zugang)	5.750 qm
Fläche für GE (Bestand)	8.500 qm
Stellplatzanlag für Schulen	9.000 qm

VIII. Bodenordnende Maßnahmen

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sind Bodenordnende Maßnahmen nur im geringen Maße notwendig, da der überwiegende Teil des Bebauungsplangebietes über den Grundstücksfonds Ruhr zur Neuplanung zur Verfügung gestellt wird. Im westlichen Anschluß der Erschließungsstraße des Wohngebiets an die Rheinische Straße muß ein ca. 100 qm großes Grundstück für die Straßenplanung erworben werden. Flächen zum Austausch am gleichen Grundstück sind vorhanden.

Dortmund, den 30.01.85

Gü 1/2

G ü n t h e r
Ltd. Städt. Baudirektor

Br
Le 4

31/1

Der Rat der Stadt Dortmund hat am 21.03.1985 diese modifizierte Begründung vom 30.01.1985 nach § 9 Abs. 8 Satz 1 des Bundesbaugesetzes i.d.F. vom 18.08.1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.07.1979 (BGBl. I S. 949) dem Bebauungsplan In W 106 beigefügt.

Dortmund, 22.03.1985

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage

R e i f
Abteilungsleiter Le