Begründung

(Teil A)

zum Bebauungsplan

Lü 112n, Änderung Nr. 7

- Ortskern Lütgendortmund -

Satzung

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

Inhaltsverzeichnis

1 Plangebiet 3
1.1 Räumlicher Geltungsbereich 3
1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet / Umgebungsnutzung 3
2 Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes 4
3 Planungsrecht, übergeordnete Planung 6
3.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung 6
3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes 6
3.3 Festsetzungen des Landschaftsplanes 6
3.4 Bauleitplanung 6
4 Städtebauliches Konzept 7
5 Inhalt des Bebauungsplanes 7
5.1 Art der baulichen Nutzung 7
5.2 Maß der baulichen Nutzung 8
5.3 Überbaubare Grundstücksflächen 10
5.4 Flächen für Nebenanlagen und Stellplätze 10
5.5 Gestalterische Festsetzungen 10
5.6 Grünordnerische Festsetzungen 11
6 Erschließung 13
6.1 Verkehrliche Anbindung 13
6.2 Ruhender Verkehr 14
6.3 Öffentlicher Personennahverkehr 15
6.4 Verkehrsuntersuchung 15
6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 21
7 Ver- und Entsorgung 21
7.1 Gas, Wasser, Strom 21
7.2 Schmutzwasser 21
7.3 Niederschlagswasser 21
7.4 Überflutungsnachweis 22
8 Umweltbelange 22
8.1 Umweltprüfung, Artenschutz und Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung 22
8.2 Altlasten und Methangasaustritte 26
8.3 Lärmimmissionen 27
8.4 Luftimmissionen 33
8.5 Energieeffizienz / Klimaschutz 39
8.6 Kampfmittel 40
8.7 Beleuchtung 40
9 Denkmalschutz 40
10 Städtebauliche Zahlenwerte 41
Anlagen 42

Verfasser: Architekturbüro Bieber, Hagener Str. 31, 44225 Dortmund

1 Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet der Änderung Nr. 7 des Bebauungsplanes Lü 112n – Ortskern Lütgendortmund – liegt im Stadtbezirk und gleichnamigen statistischen Bezirk Lütgendortmund. Es wird begrenzt:

- im Norden durch die südliche Grenze der Lütgendortmunder Straße
- im Osten durch den öffentlichen Fußweg zum Zehlendorfer Weg (Flurstücke 1160 und teilweise 1161), sowie durch die Westgrenze der Grundstücke Zehlendorfer Weg 6 und 8,
- im Süden von der nord- westlichen Grundstücksgrenze des Grundstückes Zehlendorfer Weg 10, sowie der nördlichen Grenze des Generationenparks (Flurstücke 1008 und teilweise 1010)
- und im Westen von der östlichen Grenze des Generationenparks (Flurstück 1153).

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Flurstücke teilweise 999, 1002, 1003, 1004, 1160, teilweise 1161, Flur 4, Gemarkung Lütgendortmund. Der Änderungsbereich hat eine Größe von ca. 0,62 ha.

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet / Umgebungsnutzung

Das Plangebiet grenzt südlich an das Ortsteilzentrum Lütgendortmunds an. Es befindet sich gegenüber des Busbahnhofs an einer der Hauptverkehrsadern dieses Ortsteils, der Lütgendortmunder Straße.

Der Änderungsbereich des Bebauungsplanes Lü 112n wird momentan als öffentlicher Parkplatz für die Besucher des Zentrums und Umgebung sowie des Parks der Generationen (Grünanlage ‚Auf der Hofstadt') genutzt. Im Sommer dient der Platz für ein verlängertes Wochenende als Kirmesplatz für die traditionelle Bartholomäuskirmes.

Der Parkplatz umfasst ca. 190 Stellplätze. Die Fläche ist fast vollständig versiegelt. Aufgrund der oben aufgeführten Nutzung als Kirmesplatz ist der Parkplatz nicht weiter durchgrünt, sondern beschränkt sich auf Baumanpflanzungen im Randbereich, vier Bauminseln und zwei Pflanzinseln.

Im östlichen Änderungsbereich ist ein öffentlicher Fußweg vorhanden, der den Zehlendorfer Weg mit der Lütgendortmunder Straße verbindet. Daran grenzt östlich die Zufahrt der Anlieferung des vorhandenen Discounters an.

Oben genannter Park der Generationen grenzt südlich an das Plangebiet an und dient als Aufenthaltsort für Jung und Alt. Er ist mit einem Basketballfeld, einem Bouleplatz und weiteren Spielgeräten sowie mit Ruhezonen und großzügigen Grünflächen ausgestattet. Die

Stellplatzanlage weist sowohl zum Park als auch zur östlich angrenzenden Wohnbebauung eine bis zu 3,00 m hohe Böschung auf.
Des Weiteren befinden sich außerhalb des Änderungsbereichs Wohn- und Geschäftshäuser (direkt östlich angrenzend ein Wohn- und Geschäftshaus mit im Erdgeschoss befindlichem Discountmarkt) sowie weitere Parkplatzflächen im Westen und weiter anschließend ein Gebäude der freiwilligen Feuerwehr.
Der Parkplatz fällt von Nordwest nach Südost, von 106,30 Meter über Normalhöhe Null (m üNHN) auf 104,30 m üNHN um etwa 2 m ab.

2 Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Hintergrund für das Erfordernis dieses Bebauungsplanes ist es, dass ein Lebensmittelvollsortimenter, der ein wesentlicher Frequenzbringer und Magnetbetrieb für das Stadtbezirkszentrum von Lütgendortmund war, vor über fünf Jahren geschlossen wurde und seit dem auch nicht mehr angesiedelt werden konnte.
Im Masterplan Einzelhandel 2004 wurde bereits dem Stadtbezirkszentrum Dortmund-Lütgendortmund ein Ansiedlungsbedarf u. a. im Sortimentsbereich „Nahrungs- und Genussmittel“ attestiert.
Grundsatzproblem bei der Umsetzung der benannten Ansiedlungsbedarfe ist bis heute eine Knappheit verfügbarer Freiflächen in unmittelbarer Zentrumslage, so dass sie u. U. erst mittel- bis langfristig durch Umplanung bestehender Bau- und Nutzungsstrukturen realisiert werden können.
Weiterhin wurde im Masterplan Einzelhandel 2004 für das Stadtbezirkszentrum Lütgendortmund auf der Grundlage mehrerer Einzelhandelsgutachten eine geringe Bindung der Lütgendortmunder Kaufkraft einhergehend mit entsprechenden Angebotsdefiziten attestiert. Die Kaufkraft in Lütgendortmund liegt deutlich über dem derzeitigen Angebot.
Die Folge davon ist, dass die Kaufkraft aus dem Stadtbezirk bzw. Stadtbezirkszentrum abfließt und benachbarte Stadtbezirke oder Zentren bzw. der Indupark davon profitieren. Die Nähe zum Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel „Indupark“ stellt in diesem Zusammenhang für das Stadtbezirkszentrum zusätzlich eine besondere Konkurrenzsituation dar. Ein Vergleich mit anderen Stadtbezirkszentren zeigt, dass Lütgendortmund nur halb so viel Kaufkraft im Stadtbezirkszentrum bindet wie vergleichbare Zentren. Das Stadtbezirkszentrum Lütgendortmund ist mit nur ca. 3.200 m² Verkaufsfläche im Bereich Nahrungs- und Genussmittel im Vergleich zu den anderen Stadtbezirkszentren mit ähnlicher Einwohnerdichte sehr gering ausgestattet. Die südlich des zentralen Versorgungsbereiches Lütgendortmunds an der Lütgendortmunder Straße gelegenen Fläche ist als Potentialfläche für die Ansiedlung von Einzelhandel im vom Rat der Stadt Dortmund am 13.02.2014 beschlossenen Masterplan Einzelhandel Dortmund 2013 ausgewiesen. Dies soll zum Ziel haben, Lücken in der flächendeckenden Nahversorgung zu schließen sowie das Zentrum zu erhalten und zu entwickeln. Wichtiges Ziel ist es, das Stadtbezirkszentrum durch die Ansiedlung eines

zusätzlichen Supermarktes um einen weiteren Magnetbetrieb zu erweitern, zu stärken und so auch nachhaltig zu entwickeln.
Die Planung des Supermarktes auf der vorgenannten Potentialfläche wird im aktuellen Masterplan Einzelhandel Dortmund 2013 berücksichtigt. Sie wird positiv bewertet, da die geplante Ansiedlung zur Stärkung der Versorgungsstruktur und Bindung der lokalen Kaufkraft beiträgt.
Im Stadtbezirkszentrum befinden sich an der Lütgendortmunder Straße vier teilweise großflächige öffentliche Stellplatzanlagen. Eine im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (Verkehrsuntersuchung, Planersocietät, Dortmund, Juni 2012) durchgeführte Erhebung der Stellplatzbelegung hat gezeigt, dass insbesondere die zwei Stellplatzanlagen südlich der Lütgendortmunder Straße nicht vollständig ausgelastet sind. Mit der Überplanung der östlichen der beiden Stellplatzanlagen besteht kurzfristig die Möglichkeit, die Versorgung in dem Sortimentsbereich „Nahrungs- und Genussmittel“ im Stadtbezirkszentrum Lütgendortmund sicherzustellen.

Der KonsultationsKreis Einzelhandel hat sich mehrfach und letztmalig am 04.10.2012 mit der Ansiedlung eines Vollsortimenters mit einer VK von maximal 1.850 m^2 und ca. 68 Stellplätzen an der Lütgendortmunder Straße gegenüber dem Busbahnhof befasst und empfohlen, das Vorhaben positiv zu begleiten.

Mit der Änderung Nr. 7 des Bebauungsplanes 112n soll die planungsrechtliche Voraussetzung zur Errichtung eines Lebensmittelvollsortimenters mit ca. 68 Stellplätzen und maximal 1.850 m^2 Verkaufsfläche geschaffen werden. Die Entwidmung der öffentlichen Verkehrsfläche wurde parallel zum Planverfahren durchgeführt (Öffentliche Bekanntmachung vom 05.07.2013).

Im Rahmen der Beteiligung nach § 2 Abs. 2 BauGB hat die Stadt Bochum mit Schreiben vom 02.04.2014 zu diesem Vorhaben Stellung genommen. Demnach bestehen seitens der Stadt Bochum keine grundlegenden Bedenken gegen das geplante Vorhaben. Aufgrund der räumlichen Nähe des Standortes zum Bochumer Zentralen Versorgungsbereich Werne sowie zum Ortsteil Somborn wurde jedoch darum gebeten, in diesem Verfahren eine Darstellung etwaiger Auswirkungen des Vorhabens auf die Nahversorgungsstruktur der Stadt Bochum vorzunehmen.
Aufgrund dieser Anregung hat die Stadt Dortmund die Kaufkraft für die Bereiche Bochum-Werne und Bochum-Somborn überprüft, um eventuelle negative Beeinträchtigungen der Bochumer Nahversorgungsstruktur identifizieren zu können. Bei Zugrundlegung verschiedenster Annahmen zeigte sich, dass im Verhältnis zum bestehenden Einzelhandelsbesatz ausreichend Kaufkraft in Bochum-Werne und -Somborn vorhanden ist und damit selbst bei eventuell veränderten Kundenströmen die Tragfähigkeit der Einzelhandelsbetriebe auf Bochumer Stadtgebiet aufgrund der vorhandenen

Kaufkraftpotenziale gewährleistet bleibt. Damit wird die geplante Errichtung eines Lebensmittelvollsortimenters im Stadtbezirkszentrum Lütgendortmund aus Sicht der Stadt Dortmund nicht zur Schädigung des Zentralen Versorgungsbereichs Werne bzw. der Nahversorgungsstruktur der Stadt Bochum führen, da die Kaufkraft der Bochumer Bevölkerung im Vergleich zum bestehenden Einzelhandelsangebot in diesen Bereichen noch Potenziale bietet.

3 Planungsrecht, übergeordnete Planung

3.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalplan Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil – stellt den Änderungsbereich als „Allgemeinen Siedlungsbereich“ und „Schienenverkehr für den überregionalen und regionalen Verkehr - Bestand –„ dar. Das Vorhaben entspricht den Zielen des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalens - sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel- und des Einzelhandelserlasses NRW. Die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 Landesplanungsgesetz wurde durch den Regionalverband Ruhr (RVR) mit Schreiben vom 26.09.2013 bestätigt.

3.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der seit dem 31.12.2004 gültige Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund stellt für den nördlichen Änderungsbereich bis zu einer Bautiefe Kerngebiet dar. Der übrige Bereich wird als Grünfläche und Wohnbaufläche dargestellt. Aufgrund der nicht parzellenscharfen Abgrenzung im Flächennutzungsplan und der geringen Flächengröße kann das Vorhaben als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden.

3.3 Festsetzungen des Landschaftsplanes

Der Landschaftsplan Dortmund- Mitte trifft keine Aussagen zum Planbereich des Bebauungsplanes Lü 112n, Änderung Nr. 7.

3.4 Bauleitplanung

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des seit 13.11.1992 rechtskräftigen Bebauungsplanes Lü 112n und setzt diese Fläche als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung
-Parkplatz- sowie zu pflanzende Bäume fest. Im südlichen Änderungsbereich wurde zum Schutz der Wohnbebauung ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,5 m festgesetzt.
Im östlichen Änderungsbereich setzt der Bebauungsplan Lü 112n eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung -Fußweg- fest. In der Örtlichkeit wurde der Fußweg abweichend von der Festsetzung ausgebaut. Er wurde etwa 2 m weiter westlich zugunsten einer Aufweitung des östlich angrenzenden Mischgebietes (Zufahrt Anlieferung Discounter) realisiert.

Mit der Änderung Nr. 7 sollen durch Festsetzung eines Sondergebietes „Lebensmittel Einzelhandel“ -Supermarkt als Lebensmittelvollsortimenter, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Lebensmittelvollsortimenters geschaffen werden. Gleichzeitig soll mit der Änderung Nr. 7 das Planungsrecht im Bereich des öffentlichen Fußweges von der Lütgendortmunder Straße zum Zehlendorfer Weg der Örtlichkeit angepasst werden. Durch eine erforderliche Verlängerung der Busbucht ist die Verlegung des Gehweges nach Süden notwendig. Der Fahrgastunterstand südlich der Busbucht wird nach Osten verlegt.
Mit der Änderung Nr. 7 des Bebauungsplanes Lü 112n sollen die in dem Bereich festgesetzten Teilflächen der öffentlichen Stellplatzanlage in öffentliche Verkehrsfläche geändert werden.

4 Städtebauliches Konzept

Das vorliegende städtebauliche Konzept sieht im Osten des Grundstückes einen Neubau für einen Lebensmittelvollsortimenter vor. Im Nordwesten an der Lütgendortmunder Straße ist der Baukörper in Anpassung an die straßenbegleitende benachbarte Bebauung mit einer Gebäudehöhe von etwa 10,50 m geplant und im östlichen sowie rückwärtigen südlichen Bereich zur Wohnbebauung hin mit einer Gebäudehöhe von ca. 7,50 m. In der Form folgt das Gebäude dem östlichen und südlichen Grenzverlauf. Die Eingangsbereiche des Marktes werden im Norden zur Lütgendortmunder Straße und im Nordwesten zum Parkplatz hin angeordnet. Der Markt ist mit einer Verkaufsfläche von insgesamt 1.850 m² geplant. Der Lebensmittelvollsortimenter wird in der Vorkassenzone durch einen Bäcker mit einer zur Straße geplanten Außengastronomiefläche ergänzt.
Westlich des Gebäudes schließt eine Stellplatzanlage mit 68 KFZ- Stellplätzen an.
Erschlossen wird das Gelände über eine Gehwegsüberfahrt zur Lütgendortmunder Straße im Nordwesten des Änderungsbereiches.
Die Anlieferung des Marktes liegt im Süden des Grundstückes. Hier erfolgt eine Abschirmung zur benachbarten Wohnbebauung durch entsprechende Schallschutzmaßnahmen.
Aufgrund der Nutzung des Parkplatzes für die Bartholomäus-Kirmes wird auf eine Begrünung des Parkplatzes verzichtet.

5 Inhalt des Bebauungsplanes

5.1 Art der baulichen Nutzung

Sondergebiet

Gemäß Punkt 2.7.2 des sog. Einzelhandelserlasses vom 22.09.2008 greift bei dieser Größenordnung die Vermutungsregel, der zufolge das Vorhaben die in § 11 Abs. 3 BauNVO genannten Auswirkungen haben kann. Der Bebauungsplan trägt diesem Sachverhalt Rechnung und trifft für das Vorhaben die Festsetzung „Sonstiges Sondergebiet“ gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Lebensmittel-Einzelhandel“ - Supermarkt als Lebensmittelvollsortimenter -. Im Hinblick auf die Verträglichkeit dieses Vorhabens mit den

vorhandenen Nutzungen im Stadtbezirkszentrum Lütgendortmund sind bei der Beurteilung sowohl die geringe Kaufkraftbindung im Ortsteil als auch die Größenordnung des Vorhabens zu berücksichtigen. Diese lassen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen i. S. des § 11 Abs. 3 BauNVO erkennen.

In dem Sondergebiet ist großflächiger Einzelhandel – Supermarkt als Lebensmittelvollsortimenter - mit einer maximalen Verkaufsfläche von 1.850 m² zulässig.
Gemäß Masterplan Einzelhandel Dortmund 2013 wird der Begriff „Supermarkt“ wie folgt definiert: Ein Supermarkt ist ein Einzelhandelsgeschäft (vorwiegend Selbstbedienung) in der Regel mit einer Verkaufsfläche zwischen 400 m^2 und 2.500 m^2, das im Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel einschließlich Frischware anbietet. Der Non-Food-Anteil liegt nicht über 25 % der Gesamtverkaufsfläche. Neben den typischen Lebensmittelvollsortimentern sind in diesem Bereich auch spezialisierte Formen, z.B. Biomärkte oder ausländische Anbieter, vertreten.
Mit der Festsetzung soll ein Lebensmittelvollsortimenter, der überwiegend aus dem Sortiment Nahrungs- und Genussmittel besteht, zur Versorgung im Stadtbezirkszentrum in der Größenordnung der angegebenen Verkaufsfläche ermöglicht werden.

Mischgebiet

In der Örtlichkeit wurde der vorhandene öffentliche Fußweg von der Lütgendortmunder Straße zum Zehlendorfer Weg abweichend von den Festsetzungen im Bebauungsplan Lü 112n ausgebaut. Er wurde etwa 2 m weiter westlich zugunsten einer Aufweitung des östlich angrenzenden Mischgebietes (Zufahrt Anlieferung Discounter) realisiert. Die Mischgebietsfestsetzung soll daher um das Flurstück 1160 (Gemarkung Lütgendortmund, Flur 4), welches im Bebauungsplan Lü 112n als Öffentliche Verkehrsfläche –Fußweg- festgesetzt wurde, erweitert werden.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) sowie die Höhe der Oberkante der Gebäude (OK) festgesetzt.

Sondergebiet
Grundflächenzahl

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO wird die zulässige Obergrenze der GRZ von 0,8 für das Sondergebiet festgesetzt. Mit der Stellplatzanlage und sonstigen befestigten Flächen wie die Anlieferungen und Wege wird die nach § 19 Abs. 4 BauNVO höchst zulässige Grundflächenzahl von 0,8 in den Sondergebieten überschritten. Im Änderungsplan wird daher festgesetzt, dass durch die Grundfläche von Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie sonstige befestigte Flächen die GRZ von 0,8 bis zu einer GRZ von 0,86 überschritten werden darf.

Im Hinblick auf die Einbindung des Vorhabens in das Nahversorgungskonzept für den Ortsteil Lütgendortmund wird die Funktionsfähigkeit dieses Ortsteiles nicht nur gewahrt, sondern erfährt noch eine Stärkung. Die Grundfläche des Baukörpers des geplanten Marktes hält die Obergrenzen ein. Die Abstandflächen nach der Bauordnung NRW zu der Bestandsbebauung werden eingehalten. Die Überschreitung der höchstzulässigen Grundflächenzahl durch die Stellplatzanlage wird daher als städtebaulich vertretbar angesehen. Die Versiegelung der Flächen soll über das geplante Gründach des Marktes funktional ausgeglichen werden. Negative Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr sowie die infrastrukturelle Erschließung des Ortsteils sind aus den o. g. Gründen nicht zu erwarten. Durch die südlich der Stellplatzanlage (Park der Generationen) gelegene unversiegelte Fläche wird sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Es ist somit nicht ersichtlich, dass durch das Vorhaben die Grenze zum städtebaulichen Missstand erreicht oder gar überschritten wird.

Höhe baulicher Anlagen

Die maximale Oberkante (OK max.) im nordwestlichen Teil des Baufeldes wird mit 116,00 m über Normalhöhe Null festgesetzt. Dies entspricht einer Gebäudehöhe von etwa 10,50 m bezogen auf das Gelände. Die Oberkante (OK max.) im südlichen und östlichen Teil des Baufeldes wird mit 113,00 m über Normalhöhe Null festgesetzt. Das entspricht einer Gebäudehöhe von etwa 7,50 m bezogen auf das Gelände. Maßgeblich für die Höhenfestsetzung der baulichen Anlagen, mit Ausnahme der Lärmschutzanlagen, ist die geplante Höhe des südlichen Gehweges der Lütgendortmunder Straße im nördlichen Änderungsbereich gemäß Straßenausbauplanung. Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BauNVO wird der untere Bezugspunkt auf 105,52 m üNHN festgesetzt. Damit bleibt der geplante Baukörper in seiner Höhenentwicklung unter den östlich angrenzenden ein- bis viergeschossigen Gebäude zurück. Durch diese Festsetzung soll sich der Baukörper in seiner Höhenentwicklung in die bestehende städtebauliche Gesamtsituation einfügen und einen Übergang zu der westlich angrenzenden unbebaubaren Freifläche bilden.

Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BauNVO werden die sechs Höhenpunkte 105.60, 105.28, 105.42, 105.30, 105.21 und 105.60 in Meter über Normalhöhe Null (m üNHN) der Stellplatzanlage im südlichen Änderungsbereich als Bezugshöhe für die Lärmschutzmaßnahmen der Anlieferung festgesetzt. Damit wird das Niveau der Stellplatzanlage, von der die Emissionen ausgehen, in diesem Bereich fixiert. Für die Lärmschutzmaßnahmen (Wand und Vordach) ist der höchste der sechs Bezugspunkte maßgeblich um den Schutz der Wohnbebauung zu gewährleisten.

Mischgebiet

In der Örtlichkeit wurde der vorhandene öffentliche Fußweg von der Lütgendortmunder Straße zum Zehlendorfer Weg abweichend von den Festsetzungen im Bebauungsplan Lü 112n ausgebaut. Er wurde etwa 2 m weiter westlich zugunsten einer Aufweitung des östlich

angrenzenden Mischgebietes (Zufahrt Anlieferung Discounter) realisiert. Die im Bebauungsplan Lü 112n getroffenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (GRZ: 0,4; GFZ: 1,0; zwingend III Vollgeschosse) des Mischgebiets, Lütgendortmunder Straße 144, sollen auch für die Mischgebietserweiterung des Flurstücks 1160, Gemarkung Lütgendortmund, Flur 4, gelten.

5.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche im Sondergebiet wird entsprechend des geplanten Baukörpers durch Baugrenzen definiert. Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die im städtebaulichen Konzept formulierten Ziele, die durch die Gebäudestellung erreicht werden sollen, auch umgesetzt werden. Da der geplante Baukörper durch die Baugrenzen definiert wird, wird auf die Festsetzung der Bauweise verzichtet.

Im Bereich der Überschneidung der Baugrenze mit dem Leitungsrecht ist eine Überbauung des Kanals nur zulässig, wenn das Gebäude im Bereich des Schutzstreifens eine lichte Höhe (LH) von mind. 3,50 m aufweist. Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BauNVO wird der untere Bezugspunkt auf 105,52 m üNHN festgesetzt. Es dürfen keine Lasten (z.B. in Form von Stützen) auf den städtischen Kanal übertragen werden. Eine Befestigung der Fläche z.B. durch das Anlegen eines Gehweges, Terrasse o.ä. ist zulässig.

5.4 Flächen für Nebenanlagen und Stellplätze

Innerhalb der festgesetzten Flächen für Nebenanlagen sind Stellplätze, Müllboxen, Einhausungen für Einkaufswagen sowie Fahrradstellplätze zulässig. Die Errichtung von Carports und Garagen ist unzulässig. Nebenanlagen, die der Versorgung des Standortes dienen, sind allgemein zulässig.

5.5 Gestalterische Festsetzungen

<u>Dachform</u>

Als Dachform wird im Sondergebiet gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 BauO NRW das Flachdach festgesetzt. Die maximale Dachneigung des Flachdaches darf 10° betragen. Durch diese Festsetzung soll die Realisierung einer Dachbegrünung ermöglicht werden.

<u>Werbung</u>

Als weitere Gestaltungsfestsetzungen werden im Sondergebiet zur Vermeidung eines Übermaßes störender Werbeanlagen im Umgebungsbereich vorhandener Wohnnutzung Werbeanlagen nicht zugelassen. Ausgenommen hiervon sind Firmenlogos der im Markt ansässigen Betreiber, die ausschließlich am Gebäude angebracht werden dürfen. Werbeanlagen oberhalb der Traufkante sowie blinkende und sich bewegende Werbeanlagen sind unzulässig. Eine Plakatierung der Fensterflächen mit Angebotswerbung ist ebenfalls unzulässig.

In dem im Änderungsplan mit (W) gekennzeichneten Bereich ist ein Werbepylon mit einer maximalen Höhe (OK) von 111,00 m üNHN m und einer maximalen Breite von 1,50 m zulässig. Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BauNVO wird der untere Bezugspunkt auf 105,52 m üNHN festgesetzt. Das Gelände im westlichen Änderungsbereich liegt etwa 1 m höher als der untere Bezugspunkt. Damit ergibt sich eine Höhe des Pylons von etwa 4,5 m über dem Gelände.

5.6 Grünordnerische Festsetzungen

Als stadtklimatisch und gestalterisch wirksame Maßnahme sind Stellplatzanlagen von Einkaufszentren in Dortmund mit einem Großbaum je fünf geplanter Stellplätze zu bepflanzen. Da der Parkplatz mit seinen 68 Stellplätzen zeitweise als Kirmesplatz genutzt wird, wird auf Baumpflanzungen auf der Stellplatzanlage verzichtet. Um die Rahmenpflanzung um den Parkplatz wieder herzustellen und das Vorhaben in die Umgebung einzugliedern, sind Baumpflanzungen in den Randbereichen des Änderungsplanes festgesetzt (vgl. Ziffern 5 und 6). Außerdem sollen westlich an das Plangebiet angrenzend als Ersatz für eine im Zuge der Baumaßnahme überplante Pflanzung in der Grünanlage ‚Auf der Hofstadt' und als abgrenzende Eingrünung der Stellplatzanlage gegenüber der Grünanlage eine neue Rahmenpflanzung mit Sträuchern (u. a. Purpur-Hartriegel (Cornus alba ‚Sibirica'), Deutzie (Deutzia magnifica), Forsythie (Forsythia intermedia ‚Spring Glory'), Liguster (Ligustrum vulgare), Pfeifenstrauch (Philadelphus ‚Erectus')) und einer Baumreihe aus 4 hochstämmigen Platanen (Platanus x acerifolia) sowie in Ergänzung zu einer vorhandenen Baumreihe 4 hochstämmige Eschen (Fraxinus excelsior ‚Altena') in der öffentlichen Grünfläche gepflanzt werden. Hierfür wird die Übernahme der Pflanzkosten sowie der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zu Lasten des Investors im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Die innerhalb der mit Ziffer ◇4◇ gekennzeichneten Fläche an der Lütgendortmunder Straße stehenden Bäume, zwei ahornblättrige Platanen (Platanus x acerifolia), und die flächige Bepflanzung aus bodendeckenden Gehölzen sind fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.

Die innerhalb der mit Ziffer ◇5◇ gekennzeichneten Fläche stehenden Bäume, vier ahornblättrige Platanen (Platanus x acerifolia), sind fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Als Ergänzung der Baumreihe sind drei ahornblättrige Platanen (Platanus x acerifolia) als Hochstamm mit einem Baumschulmaß 18-20 cm Stammumfang (gemessen in 1,00 m Höhe) zu pflanzen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die jeweiligen Pflanzflächen sind flächig mit bodendeckender Vegetation aus standortgerechten Gehölzen, Stauden oder Gräsern gemäß Pflanzenauswahlliste (siehe Anlage und Hinweis im B-Plan) anzulegen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Ausbaubedingte geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Standorten sind zulässig.

Innerhalb der mit Ziffer ◇6◇ gekennzeichneten Fläche sind fünf standortgerechte Laubbäume II. Ordnung Eberesche (Sorbus aucuparia), Eingriffliger Weißdorn (Crataegus monogyna) oder Apfeldorn (Crataegus x lavallei ‚Carrierei') als Hochstamm mit einem Baumschulmaß 18-20 cm Stammumfang (gemessen in 1,00 m Höhe) zu pflanzen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Die jeweiligen Pflanzflächen sind flächig mit bodendeckender Vegetation aus standortgerechten Gehölzen, Stauden oder Gräsern gemäß Pflanzenauswahlliste (siehe Anlage und Hinweis im B-Plan) anzulegen, fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Um Stammschäden zu vermeiden sind die an die Stellplatzanlage angrenzenden Pflanzflächen mit einem Hochbord einzufassen. Ausbaubedingte geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Standorten sind zulässig.

Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis mit einer speziellen Pflanzenauswahlliste für bodendeckende Gehölze, Stauden und Gräser, in der Arten für die Bepflanzung der Baumscheiben/Pflanzflächen auf der Stellplatzanlage vorgegeben werden. Aufgrund der besonderen Standortbedingungen geht die Artenauswahl über die in der allgemeinen Pflanzenauswahlliste der Stadt Dortmund üblichen Arten hinaus.

Um die ökologisch stadtklimatischen Auswirkungen einer Bebauung zu reduzieren sowie zum Zwecke der Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers trifft der Änderungsplan eine textliche Festsetzung zur Begrünung der Flachdächer des Lebensmittelvollsortimenters. Die mit der Ziffer ◇7◇ gekennzeichnete Flachdachfläche (Gefälle max. 10°) ist im Bereich des Gebäudekörpers mit der max. Höhe 113,00 m ü. NN extensiv mit einer Sedum-Moos-Kraut-Vegetation zu begrünen, dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen Es sind mindestens 80 % der gesamten Dachfläche des Sondergebietes zu begrünen.
Im städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass aus Gründen einer gesicherten Funktionserfüllung ein mehrschichtiger Begrünungsaufbau einschließlich einer mindestens 9 cm mächtigen Vegetationstragschicht vorzusehen ist, der in allen Funktionsschichten den Qualitätskriterien und Anforderungen der FLL- Dachbegrünungsrichtlinie 2008 entspricht. Die Magersubstratauflage muss einen Abflussbeiwert von < 0,35 psi erzielen. Im Zuge der fachgerechten Pflege ist ggf. entstehender Gehölzaufwuchs zu beseitigen.

Soweit keine anderen Regelungen getroffen werden, gelten für den vorhandenen Baumbestand die Bestimmungen der „Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Dortmund" in der jeweils gültigen Fassung. Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis.
Gemäß § 14 Abs. 4 BauO NW müssen zu erhaltende Bäume, Sträucher und sonstige Bepflanzungen vor und während der Bauarbeiten durch geeignete Vorkehrungen i. V. m. der DIN 18 920 vorsorglich und nachhaltig geschützt sowie ausreichend bewässert werden. Dies ist durch die Bauleitung sicherzustellen.

Geschützte Bäume dürfen durch Bauarbeiten oder Baustellenverkehr im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich nicht beschädigt werden. Ablagerungen von Baumaterialien, Aufschüttungen oder Abgrabungen dürfen grundsätzlich nicht im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich stattfinden. Es sind jeweils mindestens 1,50 m Abstand von der Kronentraufe einzuhalten. Dies gilt ebenfalls für den Schwenkbereich z. B. von Kränen oder Baggern. Die Bauleitung hat sicherzustellen, dass vor Beginn der Baumaßnahmen geeignete Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18 920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsdecken bei Baumaßnahmen) und den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Abschnitt 4 „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ (RAS-LP 4) vorzunehmen sind. Das DIN-Blatt ist beim Alleinverkäufer, der Beuth-Vertriebsges. MbH, Berlin, erhältlich. Die RAS-LP 4 kann bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Alfred-Schütte-Allee 10, 50679 Köln, bezogen werden.

Soweit in diesem Bebauungsplan keine anderen Regelungen getroffen werden, gelten für die Gestaltung und Realisierung der grünordnerischen Maßnahmen die Ausführungsgrundsätze der „Satzung zur Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen der Stadt Dortmund“ in der jeweils gültigen Fassung. Die Vorschriften der DIN 18 915 (Bodenarbeiten), DIN 18 916 (Pflanzen und Pflanzarbeiten), DIN 18 919 (Entwicklungs- und Unterhaltungspflege), DIN 18 920 (Schutz von Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) sowie die ZTV Landschaftsbauarbeiten und die FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen sind zu beachten. Zur Gewährleistung eines dauerhaften Bestandes der anzupflanzenden Gehölze beträgt die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege i.d.R. 2 Jahre. Der Bebauungsplan enthält einen Hinweis.

6 Erschließung

6.1 Verkehrliche Anbindung

Die direkte Lage an der Lütgendortmunder Straße ermöglicht eine Anbindung des Plangebiets an das örtliche Straßennetz. Dieser Abschnitt der Lütgendortmunder Straße ist seinerzeit als Umgehung gebaut worden, um den Verkehr aus dem Zentrum herauszunehmen. Es handelt sich hier um eine Hauptverkehrsstraße im Bereich des Ortskerns von Lütgendortmund.

Eine Anbindung an das überörtliche Straßennetz der Provinzialstraße B235 ist über die Weiterführung der Lütgendortmunder Straße/Limbecker Straße in Richtung Westen als auch über die Werner Straße und in Richtung Osten mit der Anbindung an den Lütgendortmunder Hellweg (L649) gegeben.

Das Grundstück selber wird über eine ca. 7,00 m breite Ein- und Ausfahrt erschlossen.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen ist ein Verkehrsgutachten erstellt worden (siehe Pkt. 6.4 dieser Begründung).

6.2 Ruhender Verkehr

Im Änderungsplan wird die Stellplatzanlage als Fläche für Nebenanlagen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzt. Um sicherzustellen, dass auf den verbleibenden Freiflächen keine weiteren Stellplätze angelegt werden, sind Stellplätze ausschließlich auf der überbaubaren Fläche oder auf den dafür festgesetzten Flächen für Nebenanlagen (St) zulässig. Garagen und überdachte Stellplätze sind im Planbereich ausgeschlossen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung[1] wurde unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für den Vollsortimenter ein Stellplatzbedarf von 65 Stellplätzen ermittelt. Geplant sind derzeit 68 Stellplätze.

In zentraler Lage zu den Eingängen sind Fahrradabstellplätze für 14 Fahrräder vorgesehen.

Der Parkplatz steht den Kunden des Vollsortimenters zur Verfügung und wird mittels einer Schrankenanlage ab spätestens 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr gemäß Geräuschimmissions-untersuchung gesperrt.

Aus Lärmschutzgründen wird die Stellplatzanlage in Asphalt oder Pflaster ohne Fase ausgeführt.

In unmittelbarer Umgebung zu dem Plangebiet befinden sich (außerhalb des Änderungsbereiches) drei weitere öffentliche Stellplatzanlagen, wobei die direkt westlich angrenzende Anlage per Fußweg mit dem Parkplatz des Neubauprojektes verbunden werden soll.

Da aufgrund der Errichtung des Marktes die bisher vorhandene öffentliche Stellplatzanlage wegfällt, ist im Zuge der verkehrlichen Untersuchung eine Stellplatzbilanz erstellt worden. Hierbei sollte geprüft werden, inwieweit das reduzierte Stellplatzangebot für den zukünftigen Bedarf ausreicht. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Stellplatzkapazität für die Spitzennachfrage an Samstagen nicht ausreicht (siehe auch Pkt. 6.4 dieser Begründung). Eine Erweiterung des westlichen Parkplatzes, die planungsrechtlich aufgrund des rechtskräftigen Bebauungsplanes Lü 112n auch zulässig ist, wird daher empfohlen. Es sind ca. 20 weitere Stellplätze möglich. Wie erwähnt gilt der Engpass für die Spitzenzeiten (11:00 - 13:00 Uhr) an Samstagen. An den restlichen Tagen und samstäglichen Stunden sind keine Engpässe zu erwarten. Inklusive einer Ummarkierung der vorhandenen Stellplatzanlage P3 (siehe Abb. Seite 16) ergeben sich gemäß Ausbauplan, der Anlage des städtebaulichen Vertrages ist, nach der Erweitung insg. 263 Stellplätze im Untersuchungsbereich. Damit ergibt sich eine zu erwartende Auslastung von knapp 90 %. Das Stellplatzdefizit könnte damit kompensiert werden. Im städtebaulichen Vertrag wird daher eine Regelung zwischen der Stadt und dem Investor getroffen, dass die Erweiterung des westlichen Parkplatzes auf Kosten des Investors vorgenommen werden muss, wenn es in einem Zeitraum von zwei Jahren nach Eröffnung des Marktes regelmäßig zu einem sehr hohen Parkdruck (> 90% Auslastung;

[1] Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund, Planersocietät, Juni 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Verkehrserhebungen [EVE] 2012) kommt. Eine Parkraumuntersuchung ist vom Investor durchführen zu lassen. Die Stellplatzerweiterung geschieht in vorheriger Abstimmung mit der Bezirksvertretung und der Stadtverwaltung.

Die momentan auf dem Parkplatz, der überplant werden soll, befindlichen Altglas- und Altpapiercontainer werden in Abstimmung mit der Entsorgung Dortmund GmbH (EDG) auf den westlich gelegenen Parkplatz verlegt. Um durch die Verlegung keinen Verlust an Stellplätzen zu verursachen, wird die westlich gelegene Stellplatzanlage ummarkiert. Die Kosten für die Ummarkierung übernimmt der Investor, die Regelung dazu erfolgt im städtebaulichen Vertrag.

6.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist direkt an den öffentlichen Personennahverkehr in Form des benachbarten Busbahnhofes angeschlossen. Hier verkehren sowohl Buslinien der DSW 21 (440, 462, 464, 463 und 470) als auch Buslinien der BOGESTRA (336, 369, 370 und 378). Des Weiteren befindet sich in unmittelbarer Nähe die S- Bahn Station Do.- Lütgendortmund der S- Bahnlinie 4.

Eine der Bushaltestellen liegt unmittelbar an der Grenze des geplanten Vollsortimenters. Da hier bis zu drei Busse gleichzeitig halten und am westlichen Ende der Busspur die Ein- und Ausfahrt des Neubauprojektes geplant ist, wurde diese Situation im Zuge des Verkehrsgutachtens ebenfalls untersucht (siehe unter Pkt. 6.4 dieser Begründung). Aufgrund der geplanten Zufahrt im Westen der Busbucht, wird die Busbucht nach Osten hin unter Verlegung des Gehweges verlängert. Die Regelung dazu erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

Die im Bereich der Grenze zum Neubauprojekt stehende Fahrgastinformationssystem-Stele verbleibt, bis auf die Zeit der Bauarbeiten, an der Stelle, an der sie momentan platziert ist. Lediglich der Fahrgastunterstand wird in Abstimmung mit der DSW 21 (Dortmunder Stadtwerke) in Richtung Osten verlegt. Zu diesem Zweck wurde die öffentliche Verkehrsfläche um die neue Aufstellfläche des Fahrgastunterstandes um 10 m^2 aufgeweitet.

6.4 Verkehrsuntersuchung[2]

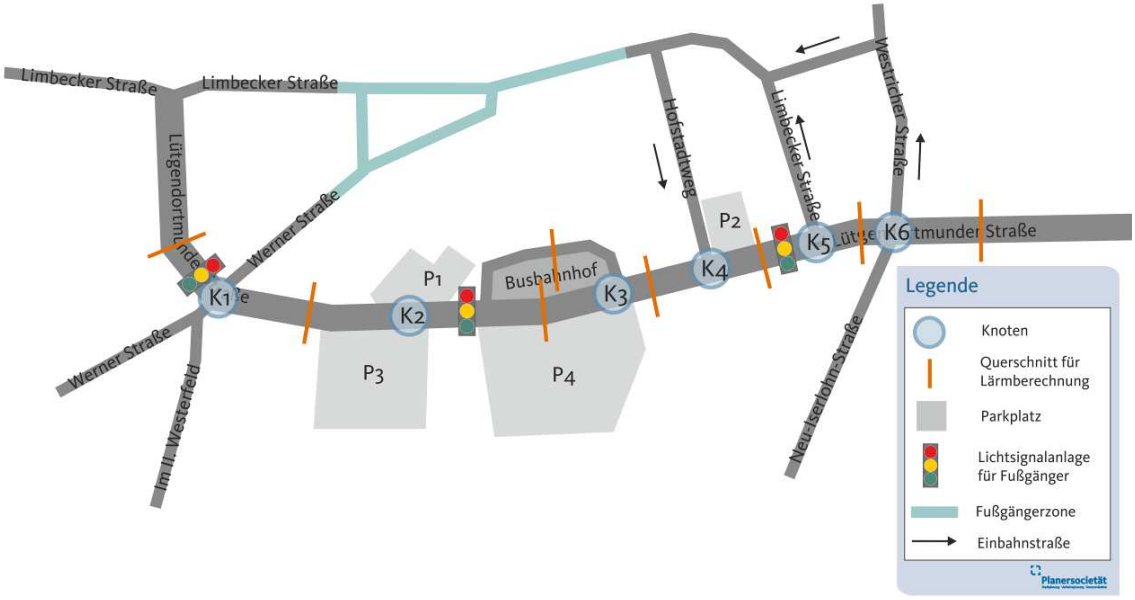
Der Verkehrsgutachter wurde damit beauftragt, eine Bestandsanalyse mit Verkehrserhebung durchzuführen, das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch den Neubau des Vollsortimenters abzuschätzen, darauf aufbauend die Leistungsfähigkeit der Anbindungsstelle an die Lütgendortmunder Straße sowie der umliegenden Knotenpunkte zu überprüfen und einen Vorentwurf für die Gestaltung der Anbindungsstelle zu erarbeiten. Insbesondere sollte mit einer Stellplatzbilanz die Kapazität der öffentlichen Stellplätze untersucht werden.

[2] Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund, Planersocietät, Juni 2012

Dem Verkehrsgutachten von Juni 2012 wurden Prognosezahlen für den Zeithorizont 2015 zugrunde gelegt. Die Stadt Dortmund hat inzwischen ihr Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2025 aktualisiert. Das Ergebnis der Überprüfung der Prognosezahlen 2025[3] wurde seitens des Verkehrsgutachters mit den bisher verwendeten Verkehrsdaten verglichen und die Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte neu berechnet. Auf die Ermittlung des Neuverkehrs sowie der Stellplatzbilanz hat diese Betrachtung keine Auswirkungen.

Verkehrserhebung

Zur Analyse der Ausgangssituation, als Grundlage für die Folgeabschätzung sowie für ein Lärmgutachten wurde eine Verkehrszählung an einem mittleren Werktag (Dienstag, 22. November 2011) durchgeführt. Die Zählung erfolgte von 15.00 – 19.00 Uhr und wurde an sechs mit der Stadt abgestimmten Knotenpunkten in 15-Minuten-Intervallen vorgenommen.



Im Untersuchungsbereich befinden sich drei Fußgänger-Lichtsignalanlagen an der Lütgendortmunder Straße (westl. Werner Straße, westl. Busbahnhof, westl. Limbecker Straße), die als Anforderungsampeln betrieben werden. Zur Einschätzung der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss wurde an diesen drei Lichtsignalanlagen die Anzahl der Rotphasen aufgenommen. Am stärksten wird mit 198 Anforderungen zwischen 15:00 und 19:00 Uhr die Lichtsignalanlage westlich der Limbecker Straße frequentiert (mittlere Umlaufzeit 73s), während die Lichtsignalanlage am Busbahnhof lediglich 85 Anforderungen aufweist (mittlere Umlaufzeit 169s).

[3] Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund – Überprüfung Prognose 2025-, Planersocietät, November 2013

Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens

In der Zusammenstellung der Nutzergruppen (Beschäftigtenverkehr, Kunden- und Besucherverkehr und Lieferverkehr) ergeben sich insgesamt 2.429 Kfz-Fahrten, die den Vollsortimenter betreffen. Aufgrund der integrierten und zentralen Lage an der Hauptverkehrsstraße im Ortsteil Lütgendortmund kann für diesen Standort davon ausgegangen werden, dass der Mitnahmeeffekt eine bedeutende Rolle spielt, d.h. dass der Einkauf auf dem Weg liegt, und es sich daher nicht um Neuverkehr handelt. Der Mitnahmeeffekt kann nach Ver_Bau (Ver_Bau 2010: Programm Ver_Bau –Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff) mit 5-35% angesetzt werden und in Einzelfällen bis zu 50% betragen. In diesem Fall wird mit vorsichtiger Herangehensweise ein Mitnahmeeffekt von 20% angenommen. Damit treten 1.954 Kfz-Fahrten im Kundenverkehr als Neuverkehr auf. Darin ist der zu erwartende Lieferverkehr mit 15 Lkw-Fahrten je Werktag berücksichtigt.

Durch eine Studie aus dem Jahr 2004, bei der die Tagesganglinien der Stellplatznutzung mehrerer Supermärkte, Discounter und kombinierter Standorte in Dortmund untersucht wurden (Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern und Discountern; Gutachten der Planersocietät im Auftrag der Stadt Dortmund, 2004) liegen dem Gutachter detaillierte Kenntnisse über die zeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs derartiger Einrichtungen (Vollsortimenter mit Zusatznutzungen) vor. Für die tageszeitliche Verteilung wird von einer Öffnungszeit der Einzelhandelseinrichtungen von 8 – 20 Uhr Mo.-Sa. ausgegangen (bei längeren Öffnungszeiten bspw. bis 22:00 Uhr wird das Verkehrsaufkommen entzerrt und verringert sich in der Spitzenstunde). Da die Ganglinien für den Beschäftigten-, Kunden- und Güterverkehr des Einzelhandels jeweils unterschiedlich sind, lässt sich kein für alle Nutzergruppen einheitlicher Spitzenstundenwert angeben (bspw. wird der Beschäftigtenverkehr des Einzelhandels vorwiegend früh morgens abgewickelt, während die Spitzenstunde des Kundenverkehrs am Nachmittag zwischen 17 und 18 Uhr liegt).

In der Überlagerung der unterschiedlichen Ganglinien der Nutzergruppen des Vollsortimenters ist die Spitzenstunde werktags zwischen 17 und 18 Uhr mit einem Tagesverkehrsanteil von 10,0 % zu verorten und insbesondere durch den Kundenverkehr des Einzelhandels geprägt. Am Samstag liegt die Spitzenstunde bereits in den Mittagsstunden zwischen 12 und 13 Uhr. Das Tagesverkehrsaufkommen von Vollsortimentern liegt samstags wegen der typischen Wochenendeinkäufe erfahrungsgemäß ca. 12% über dem werktäglichen Verkehrsaufkommen, so dass die Spitzenstunde am Samstag dementsprechend höher ausfällt.

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte wird jedoch der werktägliche Spitzenwert herangezogen, da an Werktagen die verkehrliche Grundbelastung auf den Straßen höher liegt und so in der Überlagerung mit dem Neuverkehr der maßgebliche Fall werktags eintritt.

Hier ergibt sich nun in der Spitzenstunde 17- 18 Uhr werktags ein Quellverkehr von 119 Kfz und Zielverkehr von 117 Kfz. Davon sind aufgrund des Mitnahmeeffekts von 20 % nur 189 Kfz/ Sp-h

(Kraftfahrzeuge pro Spitzenstunde) als Neuverkehr zu erwarten (95 Kfz/Sp-h Quellverkehr, 94 Kfz/Sp-h Zielverkehr).

Aufgrund der zentralen Lage im Siedlungskörper Lütgendortmund wird eine Gleichverteilung auf die Lütgendortmunder Straße in Richtung Osten und Westen angenommen. An den folgenden Knotenpunkten wird die Verteilung der Verkehrsströme in Anlehnung an die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung angesetzt.

Mit der Prognoseverkehrsbelastung 2025, die von der Stadt Dortmund zur Verfügung gestellt wurde, ist eine Verkehrszunahme zu erwarten, die sich im Mittel auf den einzelnen Knotenströmen in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit 8 % gegenüber dem Analysefall 2011 darstellt.

Der Prognose-Mit-Fall P1 (neu 2025) basiert auf der Prognosebelastung, addiert um die Neuverkehre durch Ansiedlung des Vollsortimenters. Außerdem werden Verlagerungen, die sich durch die Verlegung der Parkplatzzufahrt des Vollsortimenters (ehemals P4, siehe Abb. Seite 16) sowie der Parkplatznachfrage ergeben, berücksichtigt.

Aufgrund der hohen Auslastung der kleineren Parkplätze P1 und P2 (Lage siehe Abb. Seite 16) wird davon ausgegangen, dass die Verlagerung der parkenden Fahrzeuge im Prognose-Mit-Fall P1 hauptsächlich den Parkplatz P3 betrifft. Nur einzelne Fahrzeuge werden entsprechend auf die Parkplätze P1 und P2 verlagert (2 Kfz/4h je Parkplatz). Die restlichen Fahrzeuge fahren zukünftig den Parkplatz P3 an (54 Kfz/4h im Zielverkehr, 82 Kfz/4h im Quellverkehr). Damit sind Veränderungen in der Verkehrsbelastung auf der Lütgendortmunder Straße v. a. im Abschnitt zwischen den Parkplatzzufahrten P1/P3 und P4 zu erwarten durch eine Zunahme des Parkplatzverkehrs aus Richtung Osten und einer Abnahme aus Richtung Westen. In der Überlagerung dieser Effekte ist mit einer Zunahme von 24 Kfz/4h zu rechnen. Dies entspricht in der Tagesbelastung 82 Kfz. Die Verlagerung zwischen P4 und P2 mit lediglich 4 Kfz-Fahrten/4h (14 Kfz/24h) ist demgegenüber zu vernachlässigen.

<u>Leistungsfähigkeitsuntersuchung</u>

Die Leistungsfähigkeitsnachweise der Knotenpunkte werden nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2005, FGSV) durchgeführt.

Als Bewertungskriterium zur Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten wird die mittlere Wartezeit herangezogen. Darüber hinaus sind die erforderlichen Rückstaulängen in Relation zu den angebotenen Aufstellflächen zu beachten.

Als Mindestqualität für die Leistungsfähigkeitsnachweise wird aus Gründen der Nutzen-Kosten-Relation Qualitätsstufe D für die Hauptverkehrszeit angestrebt.

Die betrachteten Knotenpunkte sind in allen Planfällen leistungsfähig, auch unter Berücksichtigung der Prognose 2025. Die Ansiedlung des Vollsortimenters mit zu erwartenden Zunahmen im Verkehrsaufkommen zeigt Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, indem an den Knotenpunkten K1 Werner Straße und K6 Neu-Iserlohn-Straße/ Westricher Straße die Qualität von B auf C sinkt. Am Knotenpunkt K4 Hofstadtweg verschlechtert sich die Qualität des

Verkehrsablaufs von Stufe C auf D. Die Wartezeiten in der Knotenzufahrt Hofstadtweg verlängern sich gleichzeitig auf 44 Sekunden. Bemerkenswert bleibt hier der zu erwartende Rückstau. Bereits im Bestand ist rein rechnerisch ein mittlerer Rückstau von bis zu sechs Fahrzeugen in der Spitzenstunde festzustellen und auch vor Ort zu beobachten. Dieser nimmt im Planfall P1(neu 2025) zu und beträgt bei zehn Fahrzeugen 60 m.

Das Verkehrsgutachten zur geplanten Ansiedlung eines Vollsortimenters auf der heutigen Fläche eines Parkplatzes an der Lütgendortmunder Straße wurde mit den vorliegenden Betrachtungen hinsichtlich der Verkehrsprognose 2025 überprüft.
Die zu erwartenden Verkehre können auch mit der Prognose 2025 an der Anbindungsstelle und an den umliegenden Knotenpunkten ohne weitere Optimierungsmaßnahmen noch leistungsfähig abgewickelt werden.
Auch am Knotenpunkt K4 Hofstadtweg wird entsprechend die Qualität des Verkehrsablaufs noch mit Stufe D eingehalten, so dass rein rechnerisch keine Optimierungsmaßnahme erforderlich ist.

Stellplatzbilanz

Durch den Wegfall von insgesamt 118 Stellplätzen (siehe Tabelle) und die Ansiedlung des Vollsortimenters, der neue Parkverkehre auslöst, verändert sich die Situation im Lütgendortmunder Zentrum. Mit einer Stellplatzbilanz soll geprüft werden, ob das reduzierte Stellplatzangebot für den zukünftigen Bedarf ausreicht.

Parkplatz	Stellplatzzahl Bestand	Stellplatzzahl geplant
P1	33	33
P2	30	30
P3	106	109
P4 bzw. Vollsortimenter	189	68
gesamt	**358**	**240**

Lage der Parkplätze siehe Übersichtsplan Seite 16

Der Parkplatz des Vollsortimenters ist für den eigenen Bedarf ausreichend dimensioniert. Die verbleibenden öffentlichen Parkplätze (P1, P2, P3) müssen zukünftig auch den Verkehr des wegfallenden Parkplatzes P4 aufnehmen. Die vorhandene Kapazität dieser Anlagen ist für die Spitzennachfrage an Samstagen voraussichtlich nicht ausreichend. Insofern ist eine Erweiterung des Parkplatzes P3 zu empfehlen und sollte als Option bei Bedarf wahrgenommen werden. Ca. 20 weitere Stellplätze können dadurch geschaffen werden. Inklusive einer Ummarkierung der vorhandenen Stellplatzanlage P3 ergeben sich gemäß Ausbauplan, der Anlage des städtebaulichen Vertrages ist, nach der Erweitung insg. 263 Stellplätze im Untersuchungsbereich. Damit ergibt sich eine zu erwartende Auslastung von knapp 90 %. Das

Stellplatzdefizit könnte damit kompensiert werden. Im städtebaulichen Vertrag wird daher eine Regelung zwischen der Stadt und dem Investor getroffen, dass die Erweiterung des westlichen Parkplatzes auf Kosten des Investors vorgenommen werden muss, wenn es in einem Zeitraum von zwei Jahren nach Eröffnung des Marktes regelmäßig zu einem sehr hohen Parkdruck (> 90% Auslastung; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Verkehrserhebungen [EVE] 2012) kommt. Eine Parkraumuntersuchung ist vom Investor durchführen zu lassen. Die Stellplatzerweiterung geschieht in vorheriger Abstimmung mit der Bezirksvertretung und der Stadtverwaltung.
Diese Stellplatzanlage ist außerdem wie in der Planung vorgesehen so umzugestalten, dass dort die Container (Altglas etc.) untergebracht werden können (heute auf dem Parkplatz P4), ohne das Stellplatzangebot dadurch einzuschränken. Durch eine Ummarkierung wird erreicht, dass die derzeit 106 Stellplätze auf 109 erhöht werden können. Um die adäquate Nutzung des Stellplatzangebotes zu gewährleisten, wird die Fortführung der heutigen Bewirtschaftung empfohlen, die die kleineren und zentraleren Parkplätze (P1 und P2) über eine Parkscheibenregelung als Kurzzeitparkplätze (2 Stunden) ausweist.

Anbindungsstelle/Busspur

Die neue Zu-/Ausfahrt liegt am westlichen Ende der bestehenden Busbucht, so dass die Verkehre des Vollsortimenters diese überfahren müssen.
Um den heutigen Anforderungen an den Halt von drei Bussen (zwei Gelenkbusse, ein Standard-Linienbus) weiterhin zu genügen, ist eine Verlängerung der Busbucht in östlicher Richtung erforderlich; damit einher geht eine Verlagerung bzw. Verlängerung des Gehweges in diesem Bereich (die Regelung erfolgt im Städtebaulichen Vertrag). Zwischen dem ersten und dem zweiten haltenden Bus musste hierbei ein Abstand von 7m zugrunde gelegt werden, um eine getrennte Abfahrt gewährleisten zu können. Beim zweiten und dritten haltenden Bus wird davon ausgegangen, dass die Abfahrt nacheinander erfolgt; hier genügt ein Abstand von 1m.
Um die Aufmerksamkeit der ausfahrenden Fahrzeuge auf den zu querenden Gehweg zu erhöhen und entsprechend die Geschwindigkeit zu verringern, soll eine Rinne in der Ausfahrt angelegt werden. Damit sind die vom Parkplatz auf die Lütgendortmunder Straße fahrenden Fahrzeuge angehalten, zunächst die Querung des Gehweges zu beachten, um sich dann bis zur Sichtlinie vorzutasten.

Fazit

In der Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Themenfelder (Erschließung, Stellplatzbilanz, Leistungsfähigkeit) kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Ansiedlung eines Vollsortimenters an der Lütgendortmunder Straße unter Berücksichtigung der aufgezeigten Anpassungsmaßnahmen in der öffentlichen Verkehrsfläche nichts entgegensteht.
Die Aufweitung des öffentlichen Gehweges aufgrund der Busspurverlängerung wird in der Bebauungsplanänderung als öffentliche Verkehrsfläche planungsrechtlich gesichert.

6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die im Änderungsplan mit (A) gekennzeichnete 6,00 m breite Fläche wird mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der Stadt Dortmund versehen. Es handelt sich hierbei um einen Mischwasserkanal. Die vorhandenen städtischen Abwasserschächte müssen frei zugänglich bleiben. Die Schachtabdeckungen müssen in die Oberflächengestaltung integriert werden. Sollte eine Veränderung des Einstieges notwendig werden, ist der städtische Abwasserbetrieb hinzuzuziehen.
Im Bereich der Überschneidung der Baugrenze mit dem Leitungsrecht ist eine Überbauung des Kanals nur zulässig, wenn das Gebäude im Bereich des Schutzstreifens mit einer lichten Höhe von mind. 3,50 m überbaut wird (vgl. 5.3 dieser Begründung). Gemäß § 9 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 BauNVO wird der untere Bezugspunkt auf 105,52 m üNHN festgesetzt. Es dürfen keine Lasten (z.B. in Form von Stützen) auf den städtischen Kanal übertragen werden. Eine Befestigung der Fläche z.B. durch das Anlegen eines Gehweges, Terrasse o.ä. ist zulässig. Der Änderungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

Der örtliche Versorger betreibt im östlichen Änderungsbereich ein Beleuchtungskabel zur Versorgung mehrerer Beleuchtungsstellen entlang des öffentlichen Fußweges zum Zehlendorfer Weg.
Mit dem Symbol (B) wurde der Schutzstreifen, der in einem Teilabschnitt auf der Sondergebietsfläche liegt, planungsrechtlich mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des örtlichen Versorgers gesichert.

7 Ver- und Entsorgung

7.1 Gas, Wasser, Strom

Die Gas-, Wasser- und Stromversorgung des Gebietes wird durch den Anschluss an die vorhandenen Netze in der Lütgendortmunder Straße sichergestellt. Die Dimensionierung wird mit dem örtlichen Versorger abgeklärt.

7.2 Schmutzwasser

Sowohl in der Lütgendortmunder Straße als auch im Änderungsbereich des Bebauungsplanes sind Mischwasserkanäle vorhanden. Das anfallende Schmutzwasser wird daher in den vorhandenen Mischwasserkanal eingeleitet.

7.3 Niederschlagswasser

Ein Mischwasserkanal ist im Änderungsbereich des Bebauungsplanes vorhanden. Eine Einleitungsbeschränkung besteht nicht, da die derzeitige Parkplatzfläche bereits abflusswirksam

ist und es zu keiner zusätzlichen Versiegelung kommen wird. Die Baugrunduntersuchung[4] der Mull & Partner Ingenieurgesellschaft hat ergeben, dass der vorhandene Boden (Lößlehm) als nicht versickerungsfähig einzustufen ist. Daher wird von einer Versickerung abgesehen. Die festgesetzte Dachbegrünung auf mindestens 80 % der Dachflächen des Sondergebietes kann als Zwischenspeicher für einen Teil des anfallenden Niederschlagswassers fungieren und dient der Kappung von Abflussspitzen, der Entlastung des Kanalsystems und dem örtlichen Klima über höhere Verdunstungsleistungen.

7.4 Überflutungsnachweis

Für das Plangebiet wurde ein Überflutungsnachweis[5] gemäß DIN 1986 -100 für ein 30- jähriges Regenereignis bei einer Anstauhöhe von 3 cm und einer Anstaufläche von 1200 m^2 erbracht. Beeinträchtigungen des Umfeldes sind demnach nicht zu erwarten.

8 Umweltbelange

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

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bestimmt, dass bei Aufstellung der Bauleitpläne gemäß § 1 die Belange des Umweltschutzes, auch durch die Nutzung erneuerbarer Energien, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohrstoffvorkommen, sowie des Klimas zu berücksichtigen sind. § 1a Abs. 2 BauGB beinhaltet die Vorgabe, dass mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden soll und dabei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind.
Der vorliegende Bebauungsplan dient dazu, durch Ansiedlung eines Supermarktes die lokale Kaufkraft in Dortmund-Lütgendortmund zu binden. Die Ansiedlung erfolgt auf einer fast vollständig versiegelten Stellplatzanlage, so dass keine Inanspruchnahme von Freiraum für das Bauvorhaben vorgesehen ist.

8.1 Umweltprüfung, Artenschutz und Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Nach § 2 Abs. 4 BauGB besteht die Pflicht, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die Belange des Umweltschutzes ermittelt und in einem als Umweltbericht bezeichneten gesonderten Teil der Begründung beschrieben und bewertet

[4] Baugrunduntersuchung BV Neubau eines Vollsortimenters Lütgendortmunder Straße in Dortmund, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, Mai 2012

[5] Überflutungsnachweis, Ing.- Büro Dr. Bleiker GmbH, Datteln, 21.04.2015

werden. Hierzu werden zum einen die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Schutzgüter beschrieben. Zum anderen wird im Umweltbericht dokumentiert wie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege durch Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans berücksichtigt und welche Maßnahmen zur Kompensation der (verbleibenden) Eingriffe vorgenommen wurden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil (Teil B) der Begründung zum Bebauungsplan und wird über den Planungsprozess verfahrensbegleitend vom Aufstellungsverfahren bis zum Satzungsbeschluss fortgeschrieben.

Die wesentlichen Ergebnisse des Umweltberichtes[6] sind im Folgenden zusammengefasst. Für weitergehende Informationen wird auf den Teil B dieser Begründung verwiesen.

Die Analyse der **planerischen Vorgaben und Vorhaben** hat ergeben, dass seitens der verbindlichen Planungsinstrumente weder die Zielvorgaben der Bauleitplanung noch der Landschaftsplanung der Umsetzung des Vorhabens grundsätzlich entgegenstehen. Aufgrund der nicht parzellenscharfen Abgrenzung im Flächennutzungsplan und der geringen Flächengröße kann das Vorhaben als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden. Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes; es bestehen keine Schutzgebietsausweisungen. Die informellen Planungsinstrumente wie der Umweltplan und das Umweltqualitätszielkonzept zur Freiraumentwicklung machen keine relevanten Aussagen für den Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Die Analyse der **räumlichen Ausgangssituation** für den Änderungsbereich zeigt, dass das ca. 0,62 ha große Plangebiet durch den bestehenden Parkplatz mit ca. 190 Stellplätzen gekennzeichnet ist. Dieser wird zurzeit als öffentlicher Parkplatz für die Besucher des Zentrums und Umgebung sowie des Parks der Generationen (Grünanlage ‚Auf der Hofstadt') genutzt. Neben den versiegelten Stellplatzflächen (insgesamt ca. 80 % Versiegelung) bestehen Grünstreifen am Rand des Parkplatzes bzw. Grüninseln an den Enden der Parkstreifen, in denen insgesamt 31 Platanen stehen.

Folgende **Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter** wurden ermittelt:

In Hinblick auf das Schutzgut **Mensch** sind vor allem die Lärmimmissionen und Luftschadstoffe von Bedeutung, für die entsprechende Fachgutachten erstellt wurden, deren Ergebnisse in den Kapiteln 8.3 und 8.4 dieser Begründung zusammengefasst dargestellt werden.

[6] Umweltbericht-Entwurf zum Bebauungsplan Lü 112n – Ortskern Lütgendortmund – Änderung Nr. 7 in Dortmund, grünplan, büro für landschaftsplanung, 30.04.2015

Die Nutzung des Parkplatzes für ein verlängertes Wochenende als Kirmesplatz für die traditionelle Bartholomäuskirmes wird erhalten. Der im Südosten der Stellplatzanlage vorhandene Weg zur Anbindung des Parks der Generationen wird wieder angelegt. Die zum Park vorhandenen abschirmenden Gehölzpflanzungen bzw. Wallanlagen werden ebenfalls wiederhergestellt, so dass sich durch das Vorhaben - bei Realisierung der aufgeführten Schallschutz-Maßnahmen - für die **Freizeit- und Erholungsfunktion** keine Beeinträchtigungen ergeben.

In Hinblick auf das Schutzgut **Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt** ist festzustellen, dass Gebiete des Netzes Natura 2000 oder Flächen und Objekte mit Schutzkategorien nach BNatSchG, Biotopkataster LANUV oder landesweitem Biotopverbund durch das Vorhaben weder direkt noch indirekt betroffen sind. Durch die Ansiedlung des Lebensmittelvollsortimenters wird der Versiegelungsgrad eines anthropogen deutlich vorgeprägten Standortes geringfügig erhöht und eine Parkplatzeingrünung aus Bodendeckern und Ziergehölzen mit standortfremden Laubbaum-Hochstämmen (Platanen) beansprucht.

Für die vom Eingriff betroffenen und rechtlich relevanten Arten wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung[7] im Einzelnen nachgewiesen, dass mit einem Vorkommen planungsrelevanter Arten im Plangebiet nicht zu rechnen ist und die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt werden. Das Vorhaben kann aus Sicht des Artenschutzrechts als zulässig eingestuft werden; eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 BNatSchG ist nicht erforderlich. Der Änderungsplan enthält einen Hinweis zum **Artenschutz**, der allgemeine Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen beinhaltet.

Mit dem Vorhaben sind nur sehr geringe Auswirkungen auf die Schutzgüter **Boden und Wasser** verbunden, da natürlich gewachsener Boden im Plangebiet oberflächennah nicht mehr vorhanden ist und heute schon ein Großteil der Fläche (ca. 80 %) versiegelt ist. Der Bebauungsplan enthält Hinweise zum Bodenaushub und zum Schutz des Mutterbodens.

Durch das Vorhaben werden im Bereich des Parkplatzes sonstige Gehölzbestände mit klimatischer Ausgleichsfunktion (Baumgruppen und -reihen, Bodendecker- und Ziergehölzpflanzungen) beansprucht, was aufgrund des geringen Flächenumfanges nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes **Luft und Klima** führt. Die geplante Dachbegrünung auf mindestens 80 % der Dachflächen des Gebäudes wirkt über höhere Verdunstungsleistungen positiv auf das örtliche Klima.

[7] Die artenschutzrechtliche Relevanzprüfung ist im vorhergehenden Verfahren nach § 13a BauGB erstellt worden und daher im Gutachten „Ermittlung der Umweltbelange und Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur 7. Änderung des B-Plans Lü 112n in Dortmund- Lütgendortmund“ (Arbeitsgruppe Raum & Umwelt, 10.12.2012) enthalten.

Durch das Vorhaben gehen insgesamt 25 Platanen als ortsbildprägende Landschaftselemente am Rand bzw. auf der öffentlichen Stellplatzanlage verloren. Am südlichen und östlichen Rand des Plangebiets sind Grünstreifen vorgesehen, in denen Bäume erhalten und neu gepflanzt werden sollen, so dass sowohl eine Eingliederung zur östlich angrenzenden Wohnbebauung als auch zum südlich gelegenen Park der Generationen hergestellt wird. Am westlichen Rand des Plangebietes wird die Eingliederung durch eine Gehölzpflanzung mit Bäumen auf dem Parkgelände (außerhalb des Änderungsbereiches) gewährleistet, so dass sich durch das Vorhaben insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen für das **Orts- und Landschaftsbild** ergeben.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine schutzwürdigen **Kultur- und Sachgüter** vorhanden, die durch die Planung beeinträchtigt werden. Da das Vorhaben im Bereich einer archäologischen Verdachtsfläche für vorgeschichtliche Besiedlungsspuren liegt, wurde ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen. Der Fahrgastunterstand der Bushaltestelle wird in Abstimmung mit der DSW 21 (Dortmunder Stadtwerke) in Richtung Osten verlegt.

Relevante **Wechselwirkungen** zwischen den Schutzgütern, die zu zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen führen, sind nicht feststellbar. Der **Vergleich der voraussichtlichen Entwicklungen des Umweltzustands** bei Durchführung und Unterbleiben der Planung kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhandene Parkplatznutzung und -begrünung beibehalten wird.

Als **Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung von Umweltauswirkungen** werden 6 Bäume am nördlichen und östlichen Rand des Plangebietes als zu erhaltend im Bebauungsplan festgesetzt. Um die Rahmenpflanzung um den Stellplatz wieder herzustellen und das Vorhaben in die Umgebung einzugliedern, sind Grünstreifen mit Baumpflanzungen in den Randbereichen des Änderungsplanes festgesetzt. Um die ökologisch stadtklimatischen Auswirkungen einer Bebauung zu reduzieren sowie zum Zwecke der Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers ist zur Begrünung der Flachdächer des Lebensmittelvollsortimenters eine extensive Dachbegrünung geplant.
Außerdem sollen westlich an das Plangebiet angrenzend im Bereich des Parks der Generationen eine neue Rahmenpflanzung mit Sträuchern und einer Baumreihe aus 4 hochstämmigen Platanen sowie in Ergänzung zu einer vorhandenen Baumreihe entlang des Weges 4 hochstämmige Eschen gepflanzt werden. Hierfür wird die Übernahme der Pflanzkosten sowie der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zu Lasten des Investors im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Der Umweltbericht sieht konkrete **Monitoring-Maßnahmen** zu den Handlungsfeldern Verkehrsmenge /-abfluss, Luftschadstoffbelastung und Flora / Fauna / Landschaftsbild vor.

Durch das geplante Vorhaben entsteht ein Eingriff in Natur und Landschaft, der gemäß § 1a BauGB i. V. m. § 15 BNatSchG auszugleichen ist. Der Kompensationsbedarf errechnet sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit dem nach dem Bebauungsplan angestrebten Zustand von Natur und Landschaft. Hierbei wird für den Änderungsbereich eine **Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung** auf der Grundlage von Biotoptypen gemäß Biotoptypenwertliste der Stadt Dortmund erstellt. Die Differenz zwischen dem Bestands- und dem Planungswert ergibt eine positive Biotopwertdifferenz von 153 Punkten, so dass die Kompensation innerhalb des Plangebietes erbracht werden kann und keine externen Maßnahmen erforderlich werden.

8.2 Altlasten und Methangasaustritte

Altlasten

Der Änderungsbereich ist in der Karte der Altstandorte und Altablagerungen der Stadt Dortmund als sonstige Schüttung gekennzeichnet. Es wurde eine Altlastenuntersuchung[8] durchgeführt. Die natürlichen Schichten (oberste geologische Einheit sind schwach tonige Schluffe/Lößlehm) werden im Plangebiet flächig durch Auffüllungen überlagert. Es wurden Auffüllungsmächtigkeiten zwischen 0,7 m und 3,0 m ermittelt. Die Auffüllungen bestehen aus Erdaushub (überwiegend Schluff, bereichsweise auch Mittel- Feinkies) mit Anteilen an Asche, Schlacken, Ziegel- und Kohleresten.

Bei dem untersuchten Standort konnten keine Prüfwertüberschreitungen für den Wirkungsgrad Boden- Mensch für die Nutzungsart Industrie- und Gewerbebetriebe festgestellt werden. Eine Gefährdung für den Wirkungsgrad Boden- Mensch sowie für die Pfade Boden- Pflanze und Boden- Grundwasser ist derzeit nicht abzuleiten.
Zwei Mischproben sind aufgrund der Analytik gemäß TR 2004 Boden in die LAGA Zuordnungsklasse > Z2 einzuordnen. Bei der Anwendung der Dortmunder Einbauwerte kann das Material der einen Mischprobe (MP01) in die Zuordnungsklasse > Z2 und das Material der anderen Mischprobe (MP 02) in die Zuordnungsklasse Z2 eingestuft werden.

Im Geltungsbereich des Änderungsplans sind daher gemäß der Altlastenuntersuchung der Mull & Partner Ingenieurgesellschaft Auffüllungsmaterialien mit deutlich erhöhten Gehalten an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen anzutreffen. Die Kennzeichnung der Gesamtfläche ist als vorsorgliche „Warnfunktion“ gemäß dem Gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport und dem Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 14.03.2005 – *Berücksichtigung*

[8] Altlastenuntersuchung BV Neubau eines Vollsortimenters Lütgendortmunder Straße in Dortmund, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, Mai 2012

von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren (Altlastenerlass) - zu verstehen.

Aus Vorsorgegründen ist zur Unterbindung des Direktkontaktes mit dem Auffüllmaterial im Bereich der künftig nicht versiegelten Freiflächen für den Horizont bis 0,50 m unter Flur ein Bodenaustausch bzw. eine entsprechend mächtige Bodenabdeckung vorzunehmen. Für den Bodenaustausch bzw. –auftrag ist natürliches kulturfähiges Bodenmaterial zu verwenden, das frei von Fremdbestandteilen ist und die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutzverordnung bzw. den Belastungsgrad Z0 Dortmunder Einbauwerte einhält. Einzelheiten werden im Baugenehmigungsverfahren festgelegt. Der Änderungsplan enthält hierzu einen Hinweis. Außerdem enthält der Änderungsplan einen Hinweis zum Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen, die im Zuge von Erdarbeiten und Bodenbewegungen auftreten können.

Methangas

Die Karte der potentiellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund (Stand: Februar 2000) unterteilt das Stadtgebiet in mehrere Bereiche hinsichtlich der Austrittswahrscheinlichkeit. Das Plangebiet befindet sich in der Zone 3 dieser Karte. Danach sind Methangasaustritte sehr wahrscheinlich, aber keine konkreten Austritte bekannt.

Im Hinblick auf mögliche Methangasaustritte, für die der Gutachter die Anlage einer Gasflächendränage empfohlen hat (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, 2012), macht das Umweltamt der Stadt Dortmund entsprechende Auflagen im Baugenehmigungsverfahren. So sind bauliche Anlagen mit eine Grundfläche > 50 m² mit einer Gasflächendränage zu versehen. Die Planung der vorsorglichen Sicherungsmaßnahme hat in Anlehnung an das „Handbuch Methangas“ des Umweltamtes durch einen Sachverständigen zu erfolgen und ist den individuellen Gebäudeplanungen anzupassen. Der Änderungsplan enthält hierzu einen Hinweis.

8.3 Lärmimmissionen

Ziel der Geräuschimmissionsuntersuchung[9] ist die detaillierte Prognose, der durch den Gesamtbetrieb des geplanten Lebensmittelvollsortimenters zu erwartenden Geräuschimmissionen für die nächstgelegenen Wohnhäuser nach TA Lärm sowie die Ausarbeitung ggf. erforderlicher Schallschutz-Maßnahmen.

Im Rahmen der TA Lärm-Betrachtung wurden die Geräuschimmissionen, resultierend aus dem Zusatzverkehr des geplanten Vollsortimenters, unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen

[9] Gutachterlicher Bericht auf Grundlage von Geräuschimmissions-Berechnungen nach TA Lärm und RLS 90, Ingenieurbüro für technische Akustik und Bauphysik, ITAB, 15.05.2015, zwei ergänzende Stellungnahmen (zusätzlicher Immissionspunkt, Immissionen Verkehrslärm im Nachtzeitraum) vom 01.10.2015

der angrenzenden öffentlichen Stellplatzflächen nach RLS 90 zu ermittelt und nach der 16. BImSchV 'Verkehrslärmschutzverordnung' beurteilt.
Die Verkehrsbelastung auf den öffentlichen Straßen im Umfeld wurde für den Analysefall, die Prognose 2015 und die Prognose 2025 der Ergänzung des Verkehrsgutachtens (Planersocietät, November 2013) entnommen. Begleitende Berechnungen für diese Fälle ergaben, dass aufgrund der von 2015 bis 2025 annähernd gleichbleibenden Gesamtbelastung bei gleichzeitig geringfügig sinkendem Lkw-Anteil die Prognosebelastung 2015 die höchste ist und damit hier die maßgeblichen Immissionen ergibt. Das Gutachten wurde dahingehend nicht angepasst, weil es sich bei der Prognose 2015 um den ungünstigeren Fall handelt.
Entsprechend den vorhandenen Bebauungsplänen bzw. dem Charakter der Umgebung wurden für die nächstgelegenen Wohnhäuser bzw. Wohn- und Geschäftshäuser die Geräuschimmissions-Richtwerte für Mischgebiete (MI) (tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A)) bzw. Allgemeines Wohngebiet (WA) (tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A)) berücksichtigt.

Folgende Vorbelastungen wurden angenommen:
In dem Wohn- und Geschäftshaus Lütgendortmunder Str. 144 befindet sich im Erdgeschoss ein Discounter mit östlich und südlich gelegener Stellplatzanlage, einer Lkw-Anlieferung im Bereich der Westfassade und haustechnischen Anlagen im Bereich der Südfassade. Die Vorbelastung durch den vorhandenen Discounter wird innerhalb der Geräuschimmissions-Prognose zum Gewerbelärm gemäß Abschnitt 3.2.1 der TA Lärm durch eine Unterschreitung der Richtwerte von mindestens 6 dB(A) an den Immissionspunkten IP03 bis IP05 (Zehlendorfer Weg 6, Lütgendortmunder Straße 144, Baufenster Lütgendortmunder Straße/Hofstadtweg) im Tageszeitraum berücksichtigt.
Nördlich der Planung, über die Lütgendortmunder Straße hinaus (Werner Straße/Limbecker Straße), befinden sich einzelne gewerbliche Nutzungen. Angesiedelt sind derzeitig eine Hausverwaltung, ein Türkischer Supermarkt, ein Imbiss, eine Druckerei, ein Ambulanter Pflegedienst etc., sowie einzelne Zufahrten zu Tiefgaragen. Nach Durchführung einer Ortsbesichtigung kann davon ausgegangen werden, dass innerhalb des Tageszeitraums keine relevanten Geräuschemissionen von diesen Nutzungen ausgehen. Auf der 'sicheren Seite liegend' wurde geprüft, ob die Geräuschimmissionen resultierend aus dem Betrieb des geplanten Lebensmittelvollsortimenters am hier maßgeblichen IP06 (Werner Straße 6) die Geräuschimmissions-Richtwerte nach TA Lärm um 6 dB(A) unterschreiten.
Im Nachtzeitraum liegt keine Vorbelastung im Sinne der TA Lärm vor.
Die umliegenden öffentlichen Stellplatzanlagen und der Busbahnhof stellen keine Vorbelastung im Sinne der TA Lärm dar und werden ausschließlich bei der Berechnung der Geräuschimmissions-Prognose zum Straßenverkehrslärm berücksichtigt.

Die Öffnungs- und Betriebszeiten werden wie folgt angesetzt:

Öffnungszeiten

Vollsortimenter Mo. - Sa. 8:00 - 22:00 Uhr

Bäcker Mo. - Sa. 8:00 - 22:00 Uhr, So. + Feiertage 8:00 - 18:00 Uhr

Werktägliche Betriebszeit des Vollsortimenters 6:00 – 23:00 Uhr

Die Anlieferung mittels LKW erfolgt im Tageszeitraum zwischen 6:00 - 22:00 Uhr.

Für den Betrieb der Bäckerei an Sonn- und Feiertagen wurden 300 Kfz (Kunden- und Mitarbeiterverkehr einschließlich Anlieferungen per Transporter) innerhalb des Betriebszeitraums berücksichtigt.

Im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) sind ausschließlich die Kältemaschinen des geplanten Lebensmittelvollsortimenters sowie einige abfahrende Pkw von Kunden und Mitarbeitern und das Geräusch durch das Einschieben von Einkaufswagen als Geräuschquellen zu berücksichtigen.

Zur Berücksichtigung des abfahrenden Verkehrs nach Geschäftsschluss wird berücksichtigt, dass maximal 40 Pkw von Kunden und Mitarbeitern (entspricht etwa 50 % der mittleren Abfahrtsmenge in der Durchschnittstunde) nach 22:00 Uhr das Gelände des Vollsortimenters verlassen. Es wird davon ausgegangen, dass maximal 20 Einkaufswagen nach 22:00 Uhr in die Einkaufswagen- Sammelboxen eingeschoben werden.

Wie dem Verkehrsgutachten zu entnehmen ist, ergibt sich für den Vollsortimenter ein tägliches Verkehrsaufkommen von 2.414 Kfz- Bewegungen, für die Kunden (2.374 Kfz-Bew.) und Mitarbeiter (40 Kfz-Bew.) im Tageszeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und es werden Anlieferungen durch 15 LKW angenommen. Des Weiteren werden 40 Kfz- Bewegungen im Nachtzeitraum in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr berücksichtigt.

Der gutachterliche Bericht kommt zu folgendem Ergebnis:

<u>Gewerbelärm</u>

Die Berechnungen zum Gewerbelärm zeigen, dass die vorgegebenen Geräuschimmissions-Richtwerte für Allgemeines Wohngebiet (WA, tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A)) und Mischgebiet (MI, tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A)) an den nächstgelegenen Wohnhäusern und auch unter Berücksichtigung der v. g. Vorbelastung durch die umliegenden Gewerbebetriebe sicher unterschritten werden. Auch an den Freisitzen der umliegenden Wohnnachbarschaft werden die Richtwerte eingehalten. An der nächstgelegenen Wohnbebauung ergeben sich an den Immissionsaufpunkten im Allgemeinen Wohngebiet folgende Werte: Zehlendorferweg 12, tags 54,4 dB(A), nachts 39,9 dB(A); Zehlendorferweg 10, tags 51,6 dB(A), nachts 39,1 dB(A); Zehlendorferweg 6, tags 41,4 dB(A), nachts 31,8 dB(A); Baufenster Lütgendortmunder Straße / Hofstadtweg, tags 47 dB(A), nachts 35 dB(A).; Werner Straße 20, tags 48,7 dB(A), nachts 35,2 dB(A); Im II Westfeld, tags 47,7 db(A), nachts 34,2 dB(A). Im Mischgebiet: Lütgendortmunder

Straße 144, tags 39,8 dB(A), nachts 31,4 dB(A); Werner Straße 6, tags 49,6 dB(A), nachts 40 dB(A).
Voraussetzung für die Einhaltung der Geräuschimmissions-Richtwerte an der südlich der Anlieferung angrenzenden Wohnbebauung am Zehlendorfer Weg sind die auf der 32, dieser Begründung, beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Berechnungen der Geräuschimmissionen resultierend aus dem Gesamtbetrieb der Bäckerei an Sonn- und Feiertagen haben ergeben, dass die Geräuschimmissions-Richtwerte nach TA Lärm an den Immissionsorten IP01 – IP08 (Zehlendorfer Weg 6, 10, 12, Lütgendortmunder Str. 144, Baufenster Lütgendortmunder Str./Hofstadtweg, Werner Str. 6, 20 und Im II. Westfeld) sicher um mehr als 10 dB(A) unterschritten werden.
Die Berechnungen zum Verkehrslärm zeigen, dass die Anforderungen für den an- und abfahrenden Verkehr nach TA Lärm erfüllt werden.
Mit Spitzenpegel-Überschreitungen ist nicht zu rechnen.

Verkehrliche Auswirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Nutzungen

Es wurde untersucht, wie sich der zusätzliche planbedingte Verkehr hinsichtlich der Immissionen an der nächstgelegenen Wohnbebauung auswirkt.
Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass bedingt durch das Planungskonzept sich eine geringfügige und subjektiv nicht wahrnehmbare Erhöhung der Beurteilungspegel tags von max. 0,5 dB(A) und nachts von max. 0,3 dB(A) ergibt.
Gleichwohl ist zu bewerten, ob durch diese Zusatzbelastung eine nicht mehr hinnehmbare Verschlechterung ausgelöst wird.
An den Immissionsorten im Mischgebiet (IP02s, Werner Straße 2 und IP03s, Werner Straße 6) werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete tags von 60 dB(A) auch nach Realisierung des Vorhabens eingehalten oder geringfügig überschritten. Die Erhöhung durch das Vorhaben beträgt hier tags max. 0,5 dB(A). Nachts können die Orientierungswerte von 50 dB(A) nicht eingehalten werden. Sie werden um max. 4,8 dB(A) überschritten. Die Erhöhungen für diese Immissionsorte betragen nachts 0,3 dB(A).

An den weiteren Immissionsorten im Allgemeinen Wohngebiet (IP06s, Im II. Westfeld – IP07s, Hofstadtweg 2) werden die Orientierungswerte der DIN 18005 in allen untersuchten Situationen sowohl tags von 55 dB(A) als auch nachts von 45 dB(A) z.T. deutlich überschritten. Die Erhöhungen durch das Vorhaben betragen jedoch tags nur 0,1 dB(A) und nachts sind keine Erhöhungen nachweisbar. Am IP07s (Hofstadtweg 2) tritt nachts eine Pegelabnahme von 0,2 dB(A) auf.

Die Pegel am IP08s (Zehlendorfer Weg 6) nehmen aufgrund der abschirmenden Wirkung des geplanten Gebäudes tags und nachts deutlich ab, so dass nach Umsetzung des Vorhabens die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete tags sogar eingehalten werden können.

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens von ca. 10.000 Kfz/24 Std. auf der Lütgendortmunder Straße sowie der schalltechnisch ungünstigen Situation einer straßennahen Bebauung liegen hier (IP01s: Lütgendortmunder Str. 144; IP04s: Werner Str. 13 und IP05s: Werner Str. 20) die Immissionswerte tagsüber bei bis zu 68,1 dB(A) und nachts bei bis zu 63,2 dB(A). Sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Grenzwerte der 16. BImSchV werden damit hier überschritten.
Der nach der Rechtsprechung für eine mögliche Gesundheitsgefährdung kritische Wert von 70 dB(A) tagsüber wird in der derzeitigen Analyse-Situation und auch mit dem zusätzlichen, durch das Vorhaben ausgelösten, Verkehr unterschritten.
Nachts wird bereits in der Analyse-Situation der nach der Rechtsprechung für eine mögliche Gesundheitsgefährdung kritische Wert von 60 dB(A) um 3,2 dB(A) am IP04s (Werner Straße 13, 1.OG.), am IP01s (Lütgendortmunder Str.144, 1.OG) um 0,8 dB(A) und am IP05s (Werner Str. 20, 1.OG) um 0,7 dB(A) überschritten. Durch das Vorhaben wird jedoch nachts kaum zusätzlicher Verkehr erzeugt, da die Parkplatznutzung um 23:00 Uhr endet. Dementsprechend kommt es nachts nur zu marginalen Erhöhungen der Pegel an diesen Immissionsorten. Am IP05s kommt es zu einer Erhöhung von 0,1 dB(A). Am IP01s und IP04s sind keine Erhöhungen errechenbar.

Aktive Maßnahmen zur Vermeidung der Erhöhungen scheiden aufgrund der räumlichen Gegebenheiten aus. Die untersuchten Immissionspunkte liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Lü 112n. Bereits im Rahmen der Neuaufstellung 1992 wurde dabei festgestellt, dass die Orientierungswerte für WA und MI in den betroffenen Baugebieten überschritten werden. Der Bebauungsplan enthält für die geplanten und vorhandenen Gebäude eine Festsetzung zum passiven Schallschutz gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB - Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen -. Damit, wurde sichergestellt, dass bei allen Neu- und Umbauten seit 1992 die zulässigen Innenschallpegel einzuhalten sind.
Im Zuge der Lärmkartierung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde die Lütgendortmunder Straße als stark lärmbelastet identifiziert. Für die Bereiche in denen die kritischen Werte von 70/60 dB(A) tags/nachts überschritten werden, hat das Umweltamt ein freiwilliges kommunales Schallschutzfensterprogramm (Drucksache Nr.: 6116 -11 und Drucksache Nr.: 01471-15) aufgelegt. Betroffene Eigentümer die anspruchsberechtigt sind, können sich an das Umweltamt der Stadt Dortmund wenden und – soweit Mittel vorhanden sind – eine Förderung ihrer passiven Schallschutzmaßnahmen erhalten. Details dazu sind in einer Förderrichtlinie festgelegt. Im Änderungsplan wurde ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Die durch das Vorhaben ausgelösten Erhöhungen der Verkehrslärmbelastung tags um bis zu 0,5 dB(A) und 0,3 dB(A) nachts führen zu keiner signifikanten Verschlechterung der Situation und werden als noch zumutbar angesehen. Von daher sind keine weiteren Maßnahmen durchzuführen.

In dem angrenzenden ‚Park der Generationen' (Grünanlage ‚Auf der Hofstadt') ergeben sich durch die Planung hinsichtlich der gesamten Verlagerung des Stellplatzverkehrs von P 4 auf P3 und der Berücksichtigung der ggf. vorgesehenen Stellplatzerweiterung eine als unkritisch zu beurteilende Erhöhung der Geräuschimmissionen von kleiner als 2 dB(A) im Bereich des Basketballplatzes. Somit kommt es zu keiner relevanten Veränderung der Geräuschsituation der Grünanlage.

Voraussetzung für die Einhaltung der Geräuschimmissions-Richtwerte

Folgende Schallschutz-Maßnahmen sind gemäß Gutachten Voraussetzungen für die Einhaltung der Geräuschimmissions-Richtwerte. Abweichungen von den angenommen planerischen Vorgaben sind gutachterlich im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

a) Warenanlieferung und Verladetätigkeit

Im Änderungsplan wurde für das Baugenehmigungsverfahren der Hinweis aufgenommen, dass sämtliche Warenanlieferungen und Verladetätigkeiten nur im Tageszeitraum in der Zeit zwischen 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr erfolgen dürfen.

b) Parkplatz

Im Änderungsplan wurde zur Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) festgesetzt, dass der gesamte von Kunden mit Einkaufswagen überfahrbare Bereich mit einem ebenen Fahrbahnbelag zu versehen ist, um Klappergeräusche von Einkaufswagen zu vermeiden. Die Stellplätze selbst sind hiervon ausgenommen. Als ebener Fahrbahnbelag gelten z.B. Asphaltbeläge oder glattes Pflaster (Pflaster ohne Fase).

Im Änderungsplan wurde für das Baugenehmigungsverfahren der Hinweis aufgenommen, dass der Parkplatz nach Abfahrt der letzten Kunden und Mitarbeiter zu sperren ist, sodass ein Parkplatzbetrieb nach 23:00 Uhr und vor 6:00 Uhr ausgeschlossen werden kann.

c) Kühlaggregate

Im Änderungsplan wurde für das Baugenehmigungsverfahren der Hinweis aufgenommen, dass für eine Anordnung der Kühlaggregate auf dem Gebäudedach (Quelle Q09) des Lebensvollsortimenters ein höchstzulässiger Schallleistungspegel von $L_W \leq 75$ dB(A) (einzeltonfrei) gemäß Definition der Richtlinie DIN 45681 zu berücksichtigt ist. Die Lage wurde zunächst im Bereich der Anlieferung angesetzt. Änderungen der Lage sind gutachterlich im Baugenehmigungsverfahren zu belegen.

d) Einkaufwagensammelboxen

Im Änderungsplan wurde für das Baugenehmigungsverfahren der Hinweis aufgenommen, dass im Bereich der Einkaufswagen-Sammelbox am Eingang eine unterseitig schallabsorbierende Überdachung auszuführen ($\alpha_W \geq 0,5$) ist.

e) Anlieferungsbereich:

Auf dem Betriebsgelände des Lebensmittelvollsortimenters ist der Anlieferungsbereich zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung am Zehlendorfer Weg schalltechnisch abzuschirmen.

Die Dachfläche der Anlieferung ist mit einer schallabsorbierenden Unterdecke auszuführen ($\alpha_W \geq 0,5$). Das schallabsorbierende Vordach mit geschlossener Rückwand ist mit einer Höhe von 110,10 m ü.NHN, das entspricht etwa 4,50 m bezogen auf den höchsten unteren Bezugspunkt von 105,60 m üNHN, zu realisieren.

In südlicher Richtung ist der Anlieferungsbereich mit einer 14 m langen Schallschutzwand mit einer Höhe von 109,60 m ü.NHN, das entspricht etwa 4,0 m bezogen auf den höchsten unteren Bezugspunkt von 105,60 m üNHN, abzuschirmen.

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind im Änderungsplan festgesetzt. Die geplante Höhe der Stellplatzanlage ist gemäß Schallschutzgutachten im Änderungsplan als Bezugshöhe der Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Damit wird das Niveau der Stellplatzanlage, von der die Emissionen ausgehen, in diesem Bereich fixiert. Für die Lärmschutzmaßnahmen (Wand und Vordach) ist der höchste der sechs Bezugspunkte (105,60 m üNHN) maßgeblich um den Schutz der Wohnbebauung zu gewährleisten.

Durch diese aktiven Schallschutzmaßnahmen werden gesunde Wohnverhältnisse in angemessener und geeigneter Weise gewährleistet.

8.4 Luftimmissionen

Zum Thema der Luftimmissionen wurden drei aufeinander aufbauende Gutachten erstellt sowie eine Stickstoffdioxidmessung durchgeführt. Die Luftschadstoffuntersuchung von Dezember 2012[10] basiert auf dem Verkehrsgutachten, welches die Verkehrsprognosedaten 2015 zugrunde gelegt hat. Des Weiteren wurden in dem Gutachten die Hintergrundbelastungswerte auf der Grundlage der Hintergrundbelastungskarte des LANUV NRW (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz) einbezogen. Die Untersuchung ergab Überschreitungen der Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid (NO_2) im Nullfall 2014 als auch im Planfall 2014 an

[10] Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund, Peutz Consult, 06.12.2012

mehreren Immissionsorten, wobei die Zunahme der Gesamtbelastung aufgrund des Neubaus im Vergleich zum Nullfall im Mittel bei 1,2% liegen würde.
Die Stadt Dortmund hat inzwischen ihr Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2025 aktualisiert. Das Verkehrsgutachten[11] wurde auf den (Verkehrs-) Prognosehorizont 2025 angepasst, so dass auch eine Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt wurde.
Zwischenzeitlich hat sich durch die zeitliche Verzögerung des Planverfahrens, das Eröffnungsjahr des Marktes von 2015 nach 2016 verschoben. Hieraus resultieren Minderungen der Hintergrundbelastung und der Luftschadstoffemissionen des Kraftfahrzeugsverkehrs. Das bestehende Gutachten wurde an den Planfall 2016 angepasst. Ebenso erfolgte eine Anpassung der Ermittlung der Luftschadstoffemissionen an die aktualisierten Emissionsfaktoren des HBEFA 3.2 (Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs).
In der 2. aktualisierten Luftschadstoffuntersuchung[12] wurden die Auswirkungen der Planungen zum Neubau eines Vollsortimenters des Bebauungsplanes Lü 112n, Änderung Nr. 7 in Dortmund- Lütgendortmund auf die lufthygienische Situation untersucht.
Hierfür sind Luftschadstoffausbreitungsberechnungen in Bezug auf die Luftschadstoffemissionen des geplanten Bauvorhabens für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) durchgeführt worden. Hierzu wurde das Simulationsprogramm MISKAM (mikroskaliges Ausbreitungsmodell) in der aktuellen Version 6.3 verwendet. Die hiermit ermittelten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 39. BImSchV verglichen und beurteilt. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2016 verwendet, in dem zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens mit der Fertigstellung des Bauvorhabens gerechnet wurde.

Grundlage für die Berechnung der Schadstoffemissionen der im Plangebiet verlaufenden Straßen sind Verkehrsmengen gemäß der „Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund-Lütgendortmund –Überprüfung Prognose 2025-“ des Büros Planersocietät.
Es werden der durch die Fußgänger-Anforderungsampeln verursachte Stauanteil sowie die Emissionen der Parkplätze berücksichtigt.

Die spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren wurden für das Prognosejahr 2016 mit dem Emissionsmodell IMMIS^{em} auf Basis des vom Umweltbundesamt herausgegebenen "Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA), Version 3.2 berechnet.

[11] Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025, Peutz Consult, 03.01.2014

[12] 2. Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025, Peutz Consult, 10.03.2015

Da im HBEFA keine Angaben zu Emissionsfaktoren für Partikelemissionen (PM_{10}) durch Reifen- und Straßenabrieb, sowie Bremsbelags- und Kupplungsverschleiß enthalten sind, wird für diese Emissionsbeiträge auf Literaturansätze zurückgegriffen.

Bei der Berechnung der Emissionen der zu untersuchenden Straßen gehen zusätzlich zu den Verkehrsdaten (DTV und Lkw-Anteil) weitere Faktoren wie die Straßenneigung, Verkehrszustände, Kaltstartfaktoren und Tagesgänge (sofern vorhanden) ein. Liegen einzelne Angaben nicht vor, so werden für die jeweilige Situation geeignete typisierte Angaben verwendet.
Für die Luftschadstoffimmissionsberechnungen werden Eingangsdaten als DTV-Werte mit mindestens einem Lkw-Anteil (Schwerlastanteil) für den gesamten Tag benötigt. Diese Daten wurden den Verkehrsgutachten entnommen.

In Bezug auf die Meteorologiedaten sind die Windstatistiken der LUQS- Station Lünen-Niederaden der Jahre 2000- 2009 für das Untersuchungsgebiet und die Berechnung des Windfeldes repräsentativ.

Zur Hintergrundbelastung wurden im Gegensatz zum Gutachten von 2012, in dem noch, wie oben beschrieben, Werte vom LANUV angesetzt worden sind, vom Umweltamt Dortmund Werte zur Verfügung gestellt, die auf einer modellgestützten Ermittlung der Immissionsbeiträge aller relevanten Quellgruppen für das Dortmunder Stadtgebiet basieren. Hierbei handelt es sich um aktuellere und kleinräumige Hintergrundbelastungsdaten. Für das Prognosejahr 2016 erfolgt eine Hochrechnung der Gesamthintergrundkonzentration ohne die Quellgruppe Straße (was einer urbanen Hintergrundbelastung entspricht) mittels in RLuS 2012 (Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) hinterlegten Reduktionsfaktoren für Groß- und Mittelstädte. Die Werte für die Gesamthintergrundkonzentration liegen bei PM_{10} bei 21,7 µg/m^3, für $PM_{2,5}$ bei 16,5 µg/m^3, für NO_x 31,2 und für NO_2 bei 20,4 µg/m^3.
Die Hintergrundbelastung setzt sich zusammen aus den Immissionen von Industrie/Gewerbe, Hausbrand und häuslichen Schadstoffimmissionen sowie außerhalb des Untersuchungsraumes liegendem Verkehr und weitläufigem Schadstofftransport. Die Hintergrundbelastung ist also diejenige Belastung, die ohne die bei der Modellbildung berücksichtigten Straßen im Untersuchungsraum vorliegen würde.

<u>Die Luftschadstoffuntersuchung 2015 kommt zu folgendem Ergebnis:</u>
Der Jahresmittelwert für Feinstaub PM_{10} von 40 µg/m^3 und $PM_{2,5}$ von 25 µg/m^3 wird an allen betrachteten Immissionsorten sowohl im Nullfall (PM_{10} mit maximal 25,4 µg/m^3, $PM_{2,5}$ mit maximal 18,4 µg/m^3) als auch im Planfall (PM_{10} mit maximal 25,6 µg/m^3, $PM_{2,5}$ mit maximal 18,6 µg/m^3) sowie im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Die höchsten Immissionswerte

liegen an den Fassaden der Gebäude entlang der Lütgendortmunder Straße in Höhe Kreuzung Limbecker Straße vor.

Ausgehend von den Erkenntnissen des LANUV NRW, dass es ab 29 µg/m^3 mit geringer Wahrscheinlichkeit, ab 32 µg/m^3 mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr als 35 Überschreitungstagen mit mehr als 50 µg/m^3 Feinstaub (PM_{10}) kommt, ist bei einem Jahresmittelwert von bis zu 25,4 µg/m^3 im Nullfall und bis zu 25,6 µg/m^3 im Planfall im Bereich der Lütgendortmunder Straße nicht mit mehr als 35 Überschreitungstagen zu rechnen.

Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) von 40 µg/m^3 wird im Nullfall mit maximal 38,4 µg/m^3 als auch im Planfall mit maximal 39,3 µg/m^3 an allen Immissionsorten knapp eingehalten. Die höchsten Immissionen liegen im Bereich der Immissionsorte 1-5 (Lütgendortmunder Straße 135,138,142,146 und Südfassade Limbecker Straße 4), bedingt durch die relativ dichte und nahe an der Lütgendortmunder Straße gelegene Bebauung. An den Immissionsorten 6 bis 9 verringert sich die Stickstoffdioxidbelastung im Planfall 2016 aufgrund der abschirmenden Wirkung der neu errichteten Bebauung.

Die Wahrscheinlichkeit, dass das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV nicht eingehalten wird, liegt für den „Nullfall 2016“ bei maximal 3,2% und im „Planfall 2016“ bei maximal 3,5 %. Auswertungen von Messergebnissen an Verkehrsmessstationen des LANUV NRW zeigen, dass auch bei NO_2-Jahresmittelwerten in vergleichbaren Größenordnungen, wie im vorliegenden Fall für alle Immissionsorte ermittelt, das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV deutlich eingehalten wurde. Daher kann davon ausgegangen werden, dass in der Realität das Kurzzeitkriterium der 39. BImSchV im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten wird.

Exkurs: Vergleich Messung mit Gutachten aus 2014:

Aufgrund der Ergebnisse aus dem Gutachten von 2012, in dem an mehreren Immissionsorten Überschreitungen der Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid prognostiziert worden sind, wurden im Jahr 2013 an drei Messstellen (Lütgendortmunder Straße 139,142 und 144) mittels Passivsammler Stickstoffdioxidmessungen durchgeführt[13]. Anhand der Messergebnisse sollte festgestellt werden, inwieweit die Werte aus dem Gutachten bestätigt werden.

Die Mittelwerte der Messergebnisse liegen im Vergleich zu der Immissionsprognose „Nullfall 2014“ (Gutachten 2012) niedriger (siehe Tabelle unten), so dass davon auszugehen ist, dass die angesetzte Hintergrundbelastung auf Grundlage der LANUV-Hintergrundbelastungsdaten eher zu ungünstig war. Der Vergleich der Mittelwerte der Messergebnisse mit der Immissionsprognose „Nullfall 2015“ (Gutachten 2014) an den vergleichbaren Immissionsorten führt zu der Annahme, dass die angesetzten Hintergrundbelastungen gemäß „Modellgestützter Ermittlung der Immissionsbeiträge aller relevanter Quellgruppen für das Stadtgebiet Dortmund“ eher zu günstig ausfällt.

[13] Errichtung eines Vollsortimenters an der Lütgendortmunder Straße, Immissionsmessungen Stickstoffdioxid (NO_2), Bericht Nr. M104107/02, Müller- BBM GmbH, 06.11.2014

Messpunkt MP/ Immissionsort IO	**Immissionsprognose „Nullfall 2014“**	**Messung „Analysefall 2013“**	**Immissionsprognose „Nullfall 2015“**
Lütgendortmunder Str. 144 (MP01/ = IO1)	45,8	40 (3,5m); ca. 42 in Bodennähe	34,1 (36,6)*
Lütgendortmunder Str. 142 (MP02/ = IO4)	47,7	39 (3,5m); ca. 41 in Bodennähe	38,5 (38,9)*
Lütgendortmunder Str. 139 (MP03/ = IO3)	46,7	41 (3,5m); ca. 43 in Bodennähe	36,2 (37,6)*

*Rechenwert in bodennaher (h=1,5m) Rasterzelle am genauen Messort

Tabelle: Vergleich der Immissionsprognosen mit den Stickstoffdioxid-Messwerten in µg/m^3 (aus 2014)

Der Gutachter empfiehlt aufgrund der unsicheren Datenlage zur Hintergrundbelastung Minderungsmaßnahmen nur auf Grundlage von weiteren Messungen zu entwickeln und anzuwenden.

Maßnahmen zur Verbesserung:

Es ist grundsätzlich Aufgabe der Luftreinhalteplanung, die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten (Zum Verhältnis der Bauleitplanung zur Luftreinhalteplanung: OVG NRW, Urteil vom 20.02.2013 - 2 B 1353/12.NE). Zum Zwecke der Luftreinhaltung wurden von der Bezirksregierung Arnsberg Aktions- und Luftreinhaltepläne aufgestellt. Für den Bereich der Stadt Dortmund gilt der „Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 – Teilplan Ost“. Die vorliegende Planung schließt es nicht aus, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln aus dem o. g. Luftreinhalteplan zu sichern.

Die oben aufgeführten NO_2 Messungen zeigen, dass die Grenzwerte im heutigen Zustand geringfügig überschritten werden. Das Gutachten von 2012 ging noch von deutlichen Überschreitungen aus.

Wie zuvor erwähnt rät daher der Gutachter aufgrund der unsicheren Datenlage zur Hintergrundbelastung vor Ergreifung von Maßnahmen zur Durchführung einer weiteren Messung.

Im städtebaulichen Vertrag wird eine weitere Stickstoffdioxid-Messung auf Kosten des Vorhabenträgers festgeschrieben, die über einen Zeitraum von einem Jahr nach Eröffnung des Marktes erfolgen soll. Sollten sich aus den Messungen Überschreitungen der Grenzwerte ergeben und keine Besserung abzulesen sein, sind entsprechende Maßnahmen erforderlich. Einige der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen wurden in dem Gutachten mit Stand

06.12.2012 bereits untersucht; auf die Ergebnisse aus dem Gutachten wird hier entsprechend zurückgegriffen.

Maßnahmen zur gesamtstädtischen Reduzierung des Fahrzeugverkehrs sowie Fahrverbote liegen bereits durch den vorhandenen Luftreinhalteplan 2011 (Teilgebiet Ost) vor. Als weitere Maßnahmen kommen in Betracht:

- Technische Maßnahmen zur fahrzeugseitigen Reduzierung der Schadstoffemissionen, z.B. kommunale Fahrzeugflotte hier insbesondere die Busflotte;
- Reduzierung der Busflotte, z.B. durch Verlegung der Linien;
- Verkehrssteuernde Maßnahmen zur Verbesserung des Kfz-Verkehrsflusses, z.B. Geschwindigkeitskontrollen zur Überwachung der Tempo-30 Zone
- Verlegung der Lichtsignalanlage im Bereich der Kreuzung Lütgendortmunder Straße / Limbecker Straße in einen besser durchlüfteten Bereich der Lütgendortmunder Straße.

Eine Beeinflussung des Wertes durch Reduzierung des Anteils an Schwerlastverkehr ist nicht erfolgversprechend. Der Anteil an Schwerlastverkehr beträgt hier nur ca. 1 % des Verkehrsaufkommens und stellt damit keinen hohen Belastungsfaktor dar. Auch die Verminderung des Individualverkehrs ist als Lösung nicht geeignet. Zum einen fließt die zukünftige veränderte Verkehrsmittelwahl bereits in das Verkehrsmodell und damit in die Berechnung ein, zum anderen ist diese Änderung nicht messbar.

Das Gutachten (2012) kommt zu dem Ergebnis, dass durch allgemeine technische Minderungsmaßnahmen (z. B. Verbesserungen in der Auto- und Hausbrandindustrie), die die Schadstoff- Gesamtemissionen und somit auch die Hintergrundbelastung reduzieren, sowie mit vollständiger Umstellung der Busflotte 2020 auf die schadstoffärmeren Fahrzeuge (Euro 4, Euro 5 und Euro 6), der Immissionsgrenzwert von 40 µg/m^3 an allen Immissionsaufpunkten eingehalten wird. Es wurde im Gutachten noch davon ausgegangen, den Markt 2014 zu eröffnen. Somit lagen in dem Zeitraum der Eröffnung bis 2020 rechnerisch Überschreitungen der Grenzwerte vor.

Es wurde daher geprüft, ob eine Verlegung von Buslinien z.B. in die Westermann Straße zielführend ist. Es wurde festgestellt, dass dadurch die Belastungen nur an andere Standorte verlagert würden. Die sinnvolle Verknüpfung zur S-Bahnhaltestelle würde wegfallen. Letztlich handelt es sich bei dem jetzigen Busbahnhof um den sinnvollsten, zentrumsnahen Standort. Ziel der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Lü 112n Ende der Achtzigerjahre war, den Ortskern Lütgendortmund so umzugestalten, dass der Verkehr auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen verlagert wurde (Lütgendortmunder Straße und Westermannstraße). Damit konnte im Zentrum ein Fußgängerbereich eingerichtet werden. Die Buslinien wurden über den Busbahnhof an der Lütgendortmunder Straße in der unmittelbaren Nähe des S-Bahnhofes

gebündelt. Hier wurden zudem große öffentliche Stellplatzanlagen geschaffen. Somit kann festgehalten werden, dass die Verlegung von Buslinien als sinnvolle Maßnahme nicht in Betracht kommt.

Die Überwachung des Verkehrsflusses, z.B. durch Geschwindigkeitskontrollen, hat keine Auswirkung auf das Ergebnis der Schadstoffe. Das persönliche Fahrverhalten ist entscheidend für den Schadstoffausstoß.

Des Weiteren wurde die Lichtsignalanlage im Kreuzungsbereich Lütgendortmunder Straße / Limbecker Straße betrachtet. Bei der Lichtsignalanlage handelt es sich um eine Fußgängerampel mit Anforderungskontakt. Darüber hinaus ist sie dazu notwendig, um das Abbiegen aus dem Hofstadtweg zu regulieren. Es sollte untersucht werden, ob durch den Wegfall der Lichtsignalanlage eine Reduzierung der Schadstoffbelastung erreicht werden kann. Das Gutachten (2012) kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch den Wegfall der Lichtsignalanlage die Schadstoffbelastungen an den Immissionsorten verringern. Die durch den Neubau des Vollsortimenters verursachte geringe Zusatzbelastung könnte damit kompensiert werden, jedoch nicht in dem Maße, dass die Immissionsgrenzwerte bzgl. NO_2 eingehalten werden. Da auf eine Fußgängerquerung in dem Bereich nicht verzichtet werden kann, ist eine Verlegung durch Neubau der Ampel in einem besser durchlüfteten Bereich, zwischen den Gebäuden Lütgendortmunder Straße 144 und 140, vom Investor durchzuführen, sofern die o. g. Messungen die Berechnungsergebnisse bestätigen. Die Regelung hierzu erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

8.5 Energieeffizienz / Klimaschutz

Der Ratsbeschluss vom 08.07.2010 zur Energieeffizienz im Neubau sieht für Nichtwohngebäude eine 10%-ige Unterschreitung der Energieeinsparverordnung (EnEV) 2009 vor. Ersatzweise können die Dächer begrünt (mindestens 50 % der Dachfläche) oder mit Fotovoltaikanlagen ausgestattet werden. Der Änderungsplan enthält hierzu einen Hinweis. Darüber hinaus ist ab 5 ha Nettobauland bei gewerblichen Projekten ein Energiekonzept zu erstellen.

Im Hinblick auf die Energieeffizienz wird eine 10%- ige Unterschreitung des maximal zulässigen Primärenergiebedarfs gemäß EnEV 2009 angestrebt. Eine Regelung hierzu erfolgt im Städtebaulichen Vertrag. Das Dach des Vollsortimenters wird zudem im eingeschossigen Bereich als extensives Gründach ausgeführt und über eine textliche Festsetzung (vgl. Kap. 5.6: Grünordnerische Festsetzungen) im Änderungsplan geregelt. Die Erstellung eines Energiekonzeptes ist verzichtbar, da die Nettobaulandfläche unter 5 ha liegt. Mit den geplanten Maßnahmen werden die Anforderungen an den Klimaschutz erfüllt.

8.6 Kampfmittel

Die Luftbildauswertung (Bezirksregierung Arnsberg) hat keine Hinweise auf Kampfmittel ergeben. Weitergehende Maßnahmen sind demnach nicht erforderlich. Es ist jedoch nicht vollständig auszuschließen, dass sich Kampfmittel im Erdreich befinden.

Weist bei Durchführung des Bauvorhabens der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst über das Ordnungsamt der Stadt Dortmund, Olpe 1, 44122 Dortmund (Tel.: 0231- 50-22978 oder 50-25955) bzw. die Polizei einzuschalten. Im Änderungsplan wurde ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

8.7 Beleuchtung

Bei der Installation flächenwirksamer künstlicher Beleuchtung (z. B. Parkplatzbeleuchtung, Lichtquellen für die Werbung) ist zu beachten, dass diese zum Schutz der umliegenden Bebauung dem allgemeinen Stand der Technik entspricht (Blendschutzvorrichtung, um eine Beleuchtung mit Fernwirkung zu vermeiden).

Zudem sind Lichtquellen zu verwenden, die sich passiv gegenüber Nachtinsektenanflug verhalten und energiesparend sind, z.B. Leuchtmitteltypen mit geringem UV-A-Lichtanteil im Lichtspektrum > 500 Nm, z. B. Natriumdampf-Niederdrucklampen (NA). Im Änderungsplan wurde ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Die Regelung erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

9 Denkmalschutz

Das Neubaugebiet liegt im Bereich einer archäologischen Verdachtsfläche, von der vorgeschichtliche Besiedlungsspuren bekannt geworden sind. Somit ist damit zu rechnen, dass bei Erdarbeiten, jedweder Art, weitere Bodendenkmäler aufgefunden werden. Folgender Hinweis wurde in die Bebauungsplanänderung aufgenommen:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/ oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/ oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Dortmund als Untere Denkmalbehörde (Tel.: 0231- 50-24292, Fax: 0231- 50-26730) und/ oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761- 93750, Fax: 02761-937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und §16 DSchG NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird.

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).

10 Städtebauliche Zahlenwerte

Sondergebiet	**ca. 6.029m²**
Mischgebiet	**ca. 20 m²**
Öffentliche Verkehrsfläche	**ca. 164 m²**
Plangebiet insgesamt	**ca. 6.213 m²**

Dortmund, den 21.10.2015

_____

Nickisch

Stadt Dortmund

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Burgwall 14

44122 Dortmund

Als gesonderter Teil B zu dieser Begründung gehört der Umweltbericht zum Bebauungsplan- Lü 112n, Änderung Nr. 7 – Ortskern Lütgendortmund -, Grünplan Büro für Landschaftsplanung, 21.10.2015

Anlagen

Folgende Gutachten liegen zum Planverfahren vor:

- Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung (enthalten in der Ermittlung der Umweltbelange und Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur 7. Änderung des B- Plans Lü 112n in Dortmund- Lütgendortmund, Arbeitsgruppe Raum & Umwelt, 10.12.2012)
- Gutachterlicher Bericht auf Grundlage von Geräuschimmissions- Berechnungen nach TA Lärm und RLS 90, Ingenieurbüro für technische Akustik und Bauphysik, ITAB, 15.05.2015, zwei ergänzende Stellungnahmen (zusätzlicher Immissionspunkt, Immissionen Verkehrslärm im Nachtzeitraum) vom 01.10.2015
- Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund-Lütgendortmund, Peutz Consult, 06.12.2012
- Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund-Lütgendortmund auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025, Peutz Consult, 03.01.2014
- 2. Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund- Lütgendortmund auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025, Peutz Consult, 10.03.2015
- Verkehrsuntersuchung zum Neubau eines Vollsortimenters in Dortmund-Lütgendortmund, Planersocietät, Juni 2012 und Überprüfung der Prognose 2025, November 2013
- Altlastenuntersuchung BV Neubau eines Vollsortimenters Lütgendortmunder Straße in Dortmund, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, Mai 2012
- Baugrunduntersuchung BV Neubau eines Vollsortimenters Lütgendortmunder Straße in Dortmund, Mull & Partner Ingenieurgesellschaft, Mai 2012
- Gutachten über den Gehölzwert von 31 Platanen an einem Parkplatz in der Lütgendortmunder Straße in Dortmund (inklusive Einmaß der Stammumfänge und Kronendurchmesser), Sachverständigenbüro Dipl.- Holzwirtin Birgit Schorn, 27.11.2011
- Räumliches Baumeinmaß, Vermessungsbüro Dipl.- Ing. Christian Sommerhoff, 15.09.2011
- Überflutungsnachweis, Ing.- Büro Dr. Bleiker GmbH, Datteln, 21.04.2015
- Errichtung eines Vollsortimenters an der Lütgendortmunder Straße, Immissionsmessungen Stickstoffdioxid (NO_2), Bericht Nr. M104107/02, Müller- BBM GmbH, 06.11.2014

Pflanzenauswahlliste mit bodendeckenden Gehölzen, Stauden und Gräsern

Ajuga reptans	Günsel
Carex sylvatica	Wald-Segge
Cotoneaster dammeri	Zwergmispel
Deschampsia caespitosa	Waldschmiele
Euonymus fortunei	Kriechspindel
Galium odorata	Waldmeister
Genista anglica, - pilosa	Englischer-/ Behaarter Ginster
Genista tinctoria	Färber-Ginster
Geranium	Storchschnabel
Hedera helix	Efeu
Hypericum calycinum	Johanniskraut
Lamiastrum galeobdolon	Gold-Nessel
Lonicera nitida ‘Maigrün’	Heckenmyrte
Luzula multiflora	Vielblütige Waldsimse
Luzula pilosa, -sylvatica	Breitblättrige Waldsimse/Marbel
Lysimachia nummularia	Pfennigkraut
Potentilla fruticosa	Fingerstrauch
Rosa	Rose
Sedum acre, - sexangulare	Mauer- / Milderpfeffer
Spiraea japonica	Spierstrauch
Symphoricarpos chenaultii	Schneebeere
Vinca minor	Kleinblättriges Immergrün