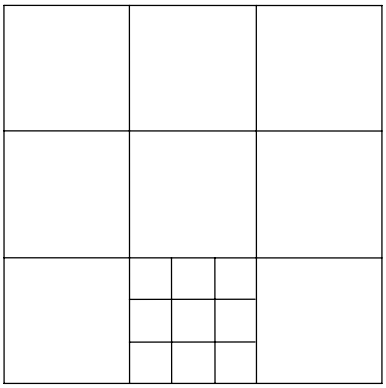
Stadt Dortmund

Begründung zur

1. Änderung des

Bebauungsplanes Mg 159

-Güterverkehrszentrum Dortmund-Ellinghausen-



Planquadrat Dortmund
Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund
☎ (0231) 55 71 14 -0 – 🖷 0231 / 55 71 14 -99
E-Mail: planquadrat.dortmund@t-online.de

Inhalt

Teil A: Städtebau

1. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation

1.1 Räumlicher Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes

1.2 Gegenwärtige Situation im Bereich der 1. Änderung

2. Anlass, Ziele und Zwecke der 1. Änderung des Bebauungsplanes

3. Art der baulichen Nutzung

4. Inhalt der 1. Änderung

5. Verkehrserschließung

6. Umweltbelange

7. Ver- und Entsorgung

8. Städtebauliche Zahlenwerte

9. Denkmalbelange

9.1 Baudenkmäler

9.2 Bodendenkmäler

10. Kosten

Teil B: Umweltbericht

1. Einleitung

2. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaft

3. Beschreibung und Bewertung der umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt

4. Beschreibung und Bewertung der umweltbezogenen Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

5. Beurteilung der Wechselwirkungen

6. Berücksichtigung weiterer Aspekte gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB

7. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

8. Zusätzliche Angaben:

9. allgemein verständliche Zusammenfassung

Übersicht über Gutachten und Fachbeiträge:

1: Distributionszentrum Dortmund, Verkehrsplanerische und straßenverkehrstechnische Untersuchung, Äußere und innere Erschließung, IKEA, INFRA CONSULT GmbH, 31.01.2006

2: Geräuschimmissions-Prognose, Ingenieurbüro G. Hoppe, Dortmund, 30.05.2006

3: Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001 für den Verkehrsknoten-punkt ohne Signalanlage N2/Planstraße B –L 657 Ellinghauser Straße vom 26.10.2006

A. Städtebau

1. Räumlicher Geltungsbereich und gegenwärtige Situation

1.1 Räumlicher Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung liegt im Osten des Plangebietes des Bebauungsplans Mg 159 –GVZ Dortmund-Ellinghausen- und umfasst den Bereich der privaten Grünfläche (ehemalige Industriemülldeponie) zwischen der Bahntrasse im Osten und der vorgesehenen Planstraße B im Westen. Die nördliche Grenze des Geltungsbereiches befindet sich nördlich des geplanten Wendehammers der Planstraße B. Der Änderungsbereich dehnt sich von seiner nördlichen Grenze ca. 360 m nach Süden aus und umfasst rund 3,35 ha.
Die Fläche des Bebauungsplanes liegt im Stadtbezirk Mengede.

1.2 Gegenwärtige Situation im Bereich der 1. Änderung

Das gesamte Plangebiet wird durch die plateauartige Bergehalde geprägt, die das umgebende natürliche Geländeniveau um ca. 12 bis 13 m übersteigt.

Bei dem Planbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Mg 159 handelt es sich um eine Teilfläche von rund 3,35 ha der dort vorhandenen ehemaligen Industriemülldeponie, die größtenteils mit Sträuchern und niederen Gehölzen bewachsen ist. Lediglich im Randbereich der Bahntrasse wurden die Gehölze entfernt. Im nördlichen Teil des Änderungsbereiches liegen ein kleiner Abschnitt Bahngleise sowie Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Windenergieanlagenbetreiber.

Im Umgebungsbereich des Änderungsgebietes haben seit Rechtkraft des Bebauungsplans Mg 159 zahlreiche Bautätigkeiten stattgefunden. Teile des Plangebietes wie die Flächen nördlich und südlich der Planstraße C sind teilweise durch das Distributionszentrum IKEA bebaut worden. IKEA beabsichtigt künftig die gesamten Bauflächen des Sondergebietes auf der Halde zu nutzen. Die Planstraße A im Westen des Bebauungsplangebietes ist bereits ausgebaut und dient der Erschließung der gegenwärtigen bebauten Grundstücke.

Die Flächen innerhalb des Änderungsgebiets befinden sich im Eigentum der ThyssenKrupp AG.

2. Anlass, Ziele und Zwecke der 1. Änderung des Bebauungsplanes

Mit dem seit dem 11.03.2005 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Mg 159 – GVZ Dortmund-Ellinghausen- wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung der ehemaligen Haldenflächen Dortmund-Ellinghausen mit dem Ziel der Entwicklung eines Güterverkehrszentrums geschaffen.

Die konkrete Bebauung des Geländes mit der Errichtung von Logistikeinrichtungen begann südlich des Holthauser Baches und nördlich der Planstraße C durch IKEA mit einem Distributionszentrum. Konkret wurden im Westen dieser Fläche das CDC-Gebäude (Verteilzentrum für Kundenbestellungen=Customer Distribution Center) errichtet. Von hier aus wird bestellte Ware (z.B. Küchen) der IKEA-Kunden innerhalb Deutschlands direkt nach Hause geliefert. Östlich davon entsteht derzeit das AMIKO-Gebäude (bei dieser Bezeichnung handelt es sich um Initialien von Personennamen, das O steht für Organisation). Hier werden künftig Saisonartikel gelagert, die europaweit an die Möbelhäuser verteilt werden. Südlich der Planstraße C wird derzeit das ELF-Gebäude fertiggestellt. In diesem werden in naher Zukunft Waren gelagert, die weniger schnell umgesetzt werden und für die europäischen Möbelhäuser bestimmt sind. (ELF=European Low Flow Distribution-Center; langsam fließend = Low Flow; Verteilzentrum=Distribution Center). Sowohl nördlich des AMIKO-Gebäudes als auch südlich des ELF-Gebäudes werden entsprechend dieser Gebäudegrößen Reserveflächen für ein weiteres AMIKO- als auch ELF-Gebäude vorbehalten. Diese Unternehmensplanung hat dazu geführt, dass zur Umsetzung der Unternehmensziele im Lager- und Distributionsbereich weitgehend die gesamte Plangebietsfläche nördlich und südlich der Planstraße C von IKEA bebaut werden wird.

Die Konkretisierung der Planung macht für das mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen verbundene Distributionszentrum nun einen separaten Stellplatz für rd. 140 LKW außerhalb der bisher festgesetzten Sondergebiete (SO-Gebiete) erforderlich. Funktional soll diese Fläche als Warteplatz den abzufertigenden Fahrzeugen dienen und ist von seiner geplanten Größe für den oben erwähnten Endausbauzustand bestimmt. Von hier aus werden die LKW einzeln den künftig südlich der Planstraße C und westlich des geplanten Wendehammers der Planstraße B befindlichen Pförtner passieren und danach die entsprechenden Gebäude anfahren. Das Gelände werden die Fahrzeuge über die Planstraße A verlassen, während die Anfahrt über die Planstraße B abgewickelt werden wird.

Verfügbare Flächen für diesen Warteplatz, außerhalb der überbaubaren Flächen, bieten sich lediglich an der Ostseite des Plangebietes an. Dabei handelt es sich um die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan auf einer ehemaligen Industriemülldeponie festgesetzten privaten Grünflächen. Ein kleiner Teilbereich im Süden dieser Flächen wird von einem Bahngleis gequert. In diesem Bereich zwischen Bahntrasse im Osten und Planstraße B im Westen soll die Stellplatzanlage untergebracht werden.

Da das gegenwärtige Planungsrecht mit der Festsetzung „private Grünfläche“ die Errichtung von Stellplätzen auf dieser Fläche nicht zulässt, soll durch die 1. Änderung des Bebauungsplanes dort ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung LKW-Stellplätze festgesetzt werden..

Zugleich wird von dem bereits festgesetzten Wendehammer der Planstraße B eine private Zufahrt für die Personalstellplätze des künftigen AMIKO-Gebäudes nördlich der Planstraße C vorgesehen. Die in diesem Bereich befindlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte werden auf diese Trasse verlegt, um den künftigen Bau einer ggfs. erforderlich werdenden Weiche der südlich gelegenen Bahngleise zur weiteren Andienung des AMIKO-Gebäudes zu ermöglichen.

3. Art der baulichen Nutzung

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Mg 159 wird gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO als „sonstiges Sondergebiet – Güterverkehrszentrum (GVZ) und Güterverkehrszentren – affine Betriebe mit der Nutzung als Stellplatzanlage festgesetzt.

Darüber hinaus werden die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte im Norden des Änderungsbereichs auf eine private Trasse, die als Zufahrt für die Personalstellplätze des künftigen AMIKO Gebäudes dienen soll, verlegt.

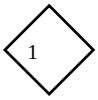
4. Inhalt der 1. Änderung

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes umfasst folgende Punkte:

- Umnutzung der privaten Grünfläche in SO-Gebiet und Festsetzung als Fläche für Stellplätze.

- Berücksichtigung einer privaten Zufahrt für den Personalparkplatz des geplanten AMIKO-Gebäudes sowie Verlegung der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu Gunsten der Windenergieanlagenbetreiber auf diese Trasse.

- Aufnahme der textlichen Festsetzung:



Nebenanlagen und Stellplätze sind nur innerhalb der festgesetzten Baugrenzen (überbaubare Grundstücksflächen) und den gesondert festgesetzten Flächen für Nebenanlagen und Stellplätze zulässig.

- Aufnahme der textlichen Festsetzung zum ökologischen Ausgleich: Der Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft, der durch die 1. Änderung des Bebauungsplans Mg 159 – Güterverkehrszentrum Dortmund-Ellinghausen- ermöglicht wird, ist durch städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB geregelt.

- Geringfügige Verlagerung der Ortsnetzstation.

5. Verkehrserschließung

Äußere und innere Erschließung
Die Erschließung des Plangebietes und damit auch des Änderungsbereiches erfolgt über die Ellinghauser Straße, die westlich an die Emscherallee (L 609) mit direkter Verbindung zum BAB-Anschlusspunkt Dortmund-Mengede anbindet.

In der verkehrstechnischen Untersuchung zur Gesamterschließung des GVZ im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde festgestellt, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen über zwei Anbindungspunkte an die "Ellinghauser Straße" leistungsfähig abgewickelt kann. Dabei handelt es sich um die südwestliche Zufahrt, die bereits realisiert wurde und um die Zufahrt im Südosten im Bereich der bestehenden Anbindung der Haldenfläche.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung bezog sich auf die Ellinghauser Straße im Süden des Plangebietes von der Ortslage Lindenhorst bis zur Kreuzung mit der L 609n sowie auf die L 609n Emscherallee im Westen des Planungsgebietes bis zur Autobahnanschlussstelle Dortmund-Mengede der Bundesautobahn A 2.

Als Datengrundlage wurde damals Zahlenmaterial über das zu erwartende Verkehrsaufkommen des im Norden ansiedlungsbereiten Investors IKEA genutzt. Für den südlichen Bereich lagen noch keine konkreten Ansied-

lungsabsichten vor, so dass sich die Untersuchung auf allgemeine Annahmen aufgrund gleichartiger Nutzungen stützte.
Da IKEA das gesamte SO-Gebiet auf der Haldenfläche langfristig nutzen wird und eine konkrete Planung seitens des Unternehmens vorliegt, wurde zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung beider Knotenpunkte mit der Ellinghauser Straße eine ergänzende verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt.
Während das ursprüngliche Gutachten ein prognostiziertes Verkehrsvolumen von insgesamt 6.568 Kfz pro Tag für das Plangebiet zugrunde legte, ergibt die Aktualisierung[1] nur insgesamt 4.940 Kfz-Bewegungen für das Gelände, die jedoch im Vergleich zum bisherigen Gutachten eine etwas andere Verteilung über den Tag aufweisen. So liegen Abweichungen durch zu erwartenden Mehrverkehr insbesondere zu Schichtwechselzeiten vor. Während im bisherigen Gutachten für den Zeitraum 3.00 bis 5.00 Uhr insgesamt rd. 1.350 Fahrzeuge prognostiziert wurden, wird nach aktuellem Stand davon ausgegangen, dass mit dem ersten Verkehr zwischen 4.00 und 5.00 Uhr mit 900 Fahrzeugen zu rechnen sein wird. Zwischen 5.00 und 11.00 Uhr werden nach bisherigem Gutachten stündlich rd. 250 Kfz erwartet, nach neuer Berechnung nur jeweils 100. Die Spitzen zwischen 11.00 und 12.00 Uhr und zwischen 13.00 und 14.00 Uhr wurden bislang mit 1.300 und 760 Kfz angegeben. Künftig wird die Spitzenstunde zwischen 13.00 und 14.00 Uhr mit 1.720 Fahrzeugen prognostiziert. Die Verteilung bis 20.00 Uhr ist bei beiden Berechnungen mit je 100 Kfz gleich. Im ursprünglichen Gutachten werden zwischen 20.00 und 22.00 Uhr rd. 970 Kfz prognostiziert, im nun vorliegenden wird die abendliche Spitzenstunde zwischen 21.00 und 22.00 Uhr mit 820 Fahrzeugen erwartet[2]. Bei der für diese Änderung gültigen Modellrechnung handelt es sich um eine Maximalbetrachtung, bei der unterstellt wird, dass alle Mitarbeiter gleichzeitig anwesend sind.

Im Ergebnis werden im Vergleich zu dem ursprünglichen Gutachten beide Knotenpunkte insgesamt weniger stark belastet, auch dann, wenn die angenommene Verteilung auf beide Anschlüsse betrachtet wird. Ursprünglich sollte über den westlichen Knotenpunkt 67 % (=4.400 Kfz) des Verkehrsaufkommens und den östlichen 33 % (=2.168 Kfz) abgewickelt werden. Bei einer nun zu erwartenden etwas gleichmäßigeren Verteilung an beiden Knoten liegen beide Belastungszahlen jeweils unter der ursprünglich

[1] INFRA CONSULT GmbH, Distributionszentrum Dortmund, Verkehrsplanerische und straßenverkehrstechnische Untersuchung, Äußere und innere Erschließung IKEA, 31.01.2006
[2] INFRA CONSULT GmbH, Tabelle S. 25, aus der die stündliche Verteilung beider Gutachten hervorgeht.

angenommenen. Am westlichen Knoten werden 3.500 und am östlichen 1.935 Kfz erwartet.

Ergänzend zu dem bisherigen Verkehrsgutachten wurde ein Leistungsfähigkeitsnachweis für den östlichen Knotenpunkt Planstraße B/Ellinghauser Straße durchgeführt. Die Rahmenbedingungen wurden im Vorfeld mit der Stadt Dortmund abgestimmt:

In diesem seit dem 26.10.1006 vorliegenden Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001 für den Verkehrsknotenpunkt ohne Signalanlage N2/Planstraße B- L657 Ellinghauser Straße wurde für die maßgebliche Tagesstunde der Zeitraum von 13.00 bis 14.00 Uhr (Schichtwechsel IKEA) festgelegt. Die Grundbelastung auf der L 657 Ellinghauser Straße ergab sich aus einer Verkehrszählung der Stadt Dortmund (Kn. 072 Deusener Straße/Ellinghauser Straße O) vom 16.09.2004.

Aus den prozentualen Anteilen der Teilverkehre entsprechend der
- Verkehrsdaten IKEA-Variante 4 Gutachten vom 31.01.2006, die in den Bebauungsplan eingegangen sind,
- Verteilung des Verkehrsaufkommens entsprechend der Begründung des Bebauungsplanes (ca. 33 % über Planstraße B),
- Verteilung des Verkehrsaufkommens für die Pkw über Ellinghauser Straße/ Emscherallee nach Norden auf 30 %, über Ellinghauser Str./Emscheralllee nach Süden auf 35 % über Ellinhauser Straße nach Osten 35%

resultiert die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf einzelne Richtungsströme.

Auf dieser Grundlage wurde die Leistungsfähigkeit anhand der zu erwartenden Strombelastungen für den Verkehrsknotenpunkt N2 untersucht. Die Berechnung weist die Qualität des Verkehrsablaufs für die Stufe D nach. Eine Lichtsignalanlage ist nicht erforderlich. (Die konkreten Zahlen sind den Anlagen dieses Nachweises zu entnehmen.)[3]

Mit der ersten Änderung des Bebauungsplans Mg 159 wird nördlich des Wendehammers der Planstraße B eine private Zufahrt für die Personalstellplätze des AMIKO Gebäudes nördlich der Planstraße C vorgesehen. Die dadurch berührten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte des zuständigen Versorgungsträgers der Windkraftanlagen im Bereich des Bebauungsplans Mg 159

[3] Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß HBS 2001 für den Verkehrsknotenpunkt ohne Signalanlage N2/Planstraße B-L 657 Ellinghauser Straße vom 26.10.2006

werden auf die Trasse dieser Zufahrt verlagert. Mit dieser Verlagerung wird gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, eine weitere Weiche in den im Änderungsbereich vorhandenen Gleisanschluss, der östlich des Dortmund-Ems-Kanals eine Anbindung an die DB-Gleise der Güterabfertigung Obereving herstellt, einzubauen.

Ruhender Verkehr
Der ruhende Verkehr ist Gegenstand dieses Änderungsverfahrens. Zur geordneten Abfertigung der Lieferfahrzeuge wird eine ausreichend große d.h. für den Endausbauzustand dimensionierte Wartefläche mit ca. 140 LKW-Einstellplätzen benötigt. Diese wird zentral an der östlichen Zufahrt (Planstraße B) zum Gelände untergebracht. Der Pförtner, der sich südlich der Planstraße C und westlich des geplanten Wendehammers der Planstraße B befindet, nimmt die Einweisung der Fahrzeuge vor. Im bereits genehmigten Pförtnergebäude werden WC Anlagen, ein Aufenthaltsraum und Duschen für die Fahrer der LKW berücksichtigt.
Die Stellplatzanlage wird über die südliche Zufahrt angefahren und über die nördliche Zufahrt wieder verlassen.

Öffentlicher Personennahverkehr
Nach Aussagen der Dortmunder Stadtwerke wird die Herstellung einer ÖPNV-Anbindung per Bus möglich sein, wenn eine Nachfrage durch dieses Gebiet dies rechtfertigt.

6. Umweltbelange

Lärmimmissionen
Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Mg 159 wird das bisher festgesetzte Sondergebiet erweitert und die planungsrechtliche Grundlage für die Errichtung einer Stellplatzanlage für ca. 140 LKW geschaffen.

Da der rechtsverbindliche Bebauungsplan Mg 159 für die bisherigen SO-Gebiete Geräuschkontingentierungen festsetzt und die erfolgte Lärmkontingentierung durch bereits realisierte und noch geplante Vorhaben nicht mehr veränderbar ist, ist ein zusätzliches Lärmkontingent für die geplante LKW-Stellplatzanlage nicht möglich und kann auch nicht zu Lasten anderer zur Zeit noch nicht verbrauchter Kontingente erfolgen.

Daher wurde für dieses konkrete Vorhaben eine Untersuchung nach TA-Lärm mit 6 dB Richtwertunterschreitung zur Berücksichtigung der Vorbelastung durchgeführt.

Die zu erwartenden Geräuschemissionen durch die LKW-Stellplatzanlage wurden an insgesamt 18 Immissionsorten (16 MI-, 1 WA-Nutzung, 1 Krankenhaus (Kurgebiet)) ermittelt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass an allen Immissionsaufpunkten im Tages- und Nachtzeitraum die vorgegebenen Geräuschimmissions-Richtwerte IRW für Krankenhäuser, WA- und MI-Gebiete um mindestens 8 dB unterschritten und damit sicher eingehalten werden. Konkrete Ausführungen sind dem Teil B Umweltbericht unter Punkt 3.2.1 zu entnehmen.

Altlasten/Bodenschutz
Die Stellplatzanlage wird auf einer Teilfläche des ehemaligen Industriemülldeponiekörpers untergebracht. Die Untersuchungen zur Deponie haben ergeben, dass sich die analysierten Schadstoffe zum überwiegenden Teil unterhalb des angesetzten Prüfwertes für Gewerbegebiete bzw. unterhalb der Zuordnungswerte für Deponien (Deponieklasse I) bewegen. Überschreitungen der Zuordnungswerte für Deponieklasse I im Eluat wurden für die Parameter Blei, Phenolindex, Fluorid und TOC ermittelt.
Durch die geplante Nutzung Stellplatzanlage erfolgt eine Versiegelung des gesamten Plangebietes, so dass keine weiteren Sanierungsmaßnahmen für die Nachfolgenutzung notwendig werden. Der Aufbau der Stellplatzanlage mit anschließender Asphaltabdichtung reicht für eine Abdichtung dieser Deponie aus, sodass auf eine Auffüllung an dieser Stelle verzichtet werden kann[4]. Konkrete Ausführungen zum Deponiekörper sind im Teil B Umweltbericht unter Punkt 2.1.3.2 zu finden.

Das Gelände des Änderungsbereiches wird sich gegenüber der jetzigen Höhenlage nur unwesentlich verändern. Es wird lediglich so profiliert, dass das Regenwasser in die beiden vorgesehenen Gräben abfließen kann. Die Geländeoberkante der übrigen Deponiebereiche wird durch die vorzunehmende Abdeckung höher liegen; im Süden etwa 2 m und im Norden rd. 4 m, wobei diese Maße nicht durchgängig sein werden, da in diesen Bereichen auch immer wieder Mulden auftreten.

7. Ver- und Entsorgung

Eine Versickerung des im Geltungsbereich der 1. Änderung anfallenden Niederschlagswassers ist nicht möglich, da es sich um eine Altlastenfläche handelt. Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt deshalb über 2 Re-

[4] Gegenwärtig wird für diesen Teil der Deponie eine gesonderte Genehmigung für die Asphaltabdeckung bei der Bezirksregierung Arnsberg eingeholt.

genwassergräben im Osten und Westen der Stellplatzanlage. Beide werden an die Niederschlagswasserkanalisation in Planstraße B angeschlossen.

8. Städtebauliche Zahlenwerte

Sonstiges Sondergebiet:	3,34 ha	99,8 %
Öffentliche Bahnanlage	0,01 ha	0,2 %
Plangebiet insgesamt	**3,35 ha**	**100,0 %**

9. Denkmalbelange

9.1 Baudenkmäler

Im Änderungsbereich befinden sich keine Baudenkmäler.

9.2 Bodendenkmäler

Bodendenkmäler sind im Änderungsbereich nicht bekannt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird in der 1. Änderung des Bebauungsplans Mg 159 ein entsprechender Hinweis auf die Melde- und Sicherungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz NRW aufgenommen.

10. Kosten

Grundstückseigentümer ist ThyssenKrupp. Die Finanzierung aller mit der Änderung verbundenen Kosten übernimmt IKEA.