BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN

Scha 116

- Parkanlage Flughafenstraße -

1. AUSFERTIGUNG

Planungsamt
Stadt Dortmund

1. Ausfertigung

B E G R Ü N D U N G

zum

Bebauungsplan Scha 116

- Parkanlage Flughafenstraße -

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

		SEITE
1.	Räumlicher Geltungsbereich	2
2.	Derzeitige Situation im Planbereich	2
3.	Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	2 - 3
4.	Erläuterungen zum Bebauungsplan	4 - 10
4.1	Öffentliche Grünfläche - Parkanlage -	4
4.2	Wohnbebauung	5
4.3	Private Grünfläche - Garten -	5
4.4	Verkehrliche Erschließung	6 - 7
4.5	Denkmalschutz und Denkmalpflege	7
4.6	Bodenbelastung	7
4.7	Lärmbelastung und Schallschutzuntersuchung	7 - 9
5.	Städtebauliche Zahlenwerte	10
6.	Kosten	10

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplanbereich wird von folgender Linie umgrenzt:

Der Südseite der Flurstücke 2185 und 2184, Gemarkung Kirchderne, Flur 5, der Westseite der Flurstücke 2184, 488, 487, der Nordseite der letztgenannten Parzelle bis zur Parzelle 484, der Westseite der Parzellen 484, 483, 1871, 478, 2463 und 2877 bis zur Südseite der Parzelle 2465, der Südseite der letztgenannten Parzelle in Richtung Westen, der Westseite und der Nordseite dieses Grundstückes sowie deren geradlinigen Verlängerung bis zur Ostseite der Flughafenstraße, der Ostseite der Flughafenstraße bzw. ab dem östlichen Eckpunkt des Grundstückes Gemarkung Kirchderne, Flur 5, Flurstück 2463 der Westseite der Flughafenstraße bis zur Südseite des Flurstückes 2185.

2. Derzeitige Situation im Planbereich

Der Bebauungsplanbereich umfaßt eine knapp 5,2 ha große Fläche. Diese gliedert sich räumlich in zwei etwa gleich große Bereiche, welche durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Gleiwitzstraße getrennt sind.

Zur Zeit werden ca. 68 % des Planbereiches landwirtschaftlich genutzt. Die restlichen 32 % teilen sich auf in den Straßenraum der Gleiwitzstraße sowie in drei Grundstückseinheiten südlich der Gleiwitzstraße sowie eine weitere nördlich der Straße "Am Stuckenrodt". Von diesen Grundstückseinheiten sind drei mit eingeschossigen freistehenden Wohnhäusern bebaut (Flughafenstraße 452, 466 und 472). Die nicht überbauten Grundstücksflächen werden gärtnerisch genutzt.

3. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Die planungsrechtliche Situation im Bebauungsplangebiet wird durch einen Restbereich des am 25.08.1967 in Kraft getretenen Bebauungsplanes De 104 bestimmt. Dieser Restbereich beinhaltet entsprechend der seinerzeitigen Zielsetzung die Festsetzung "Fläche für den Gemeinbedarf - Gymnasium und Realschule -".

Nach der heutigen Schulentwicklungsplanung werden die Flächen jedoch nicht mehr für schulische Zwecke benötigt. Im Hinblick auf die massierte Wohnbebauung östlich der Flughafenstraße, welche durch den Bebauungsplan De 104 ermöglicht wurde, ist es aus städtebaulicher Sicht dringend geboten, statt einer weiteren Flächeninanspruchnahme durch Bebauung, die verbleibenden Freiräume des Stadtteiles Scharnhorst zu sichern und zu entwickeln.

...

Der Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund vom 27.06.1985 entspricht dieser veränderten städtebaulichen Zielsetzung und stellt großflächige Bereiche westlich der Flughafenstraße als "Grünfläche - Parkanlage" dar. Im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan wird als allgemeines Ziel die Bereitstellung von 10 qm Parkanlagenfläche pro Einwohner genannt. Davon sollten 5 qm im Einzugsbereich von 7 - 10 Fußwegminuten liegen, was einer Entfernung von ca. 500 m Luftlinie entspricht. Trotz der großflächigen Freiräume außerhalb der Wohnbezirke besteht im Stadtteil Scharnhorst mit seiner im Vergleich zu anderen Stadtteilen hohen Bevölkerungsdichte ein erheblicher Fehlbedarf an wohnungsnahen Erholungsmöglichkeiten.

Aufgrund ihrer zentralen Lage sind die Freiflächen zwischen der Paul-Dohrmann-Schule und dem Kindergarten "Am Stuckenrodt" besonders geeignet, diesen Fehlbedarf auszugleichen.

In dem vom Rat der Stadt Dortmund im April 1983 beschlossenen Freiraumentwicklungsprogramm wird unter der Prämisse der relativen Gleichversorgung der Ausbau der Grünanlage Flughafenstraße an vorderster Stelle der wichtigsten Maßnahmen genannt. Der Bebauungsplan Scha 116 soll die planungsrechtliche Grundlage zur Realisierung dieser Maßnahme sein und gleichzeitig die entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplanes De 104 aufheben.

Die im Planbereich vorhandene kleinteilige Wohnbebauung steht diesen Zielsetzungen nicht entgegen und soll planungsrechtlich gesichert werden. Darüber hinaus wird die Schließung der Baulücke zwischen den Häusern Flughafenstraße 466 und 472 ermöglicht. Die privaten Gärten sollen ebenfalls gesichert werden, da sie wesentlich zur Integration der Wohngebäude in den Freiraum beitragen.

In dem Bereich östlich der Bebauung Gleiwitzstraße, westlich der Bebauung Flughafenstraße ist eine großzügige fußläufige Verbindung der beiden Parkbereiche geplant. Voraussetzung ist eine wesentlich verbesserte Querungsmöglichkeit der Gleiwitzstraße. Hierzu ist beabsichtigt, die Verkehrsfläche der Straße so zu erweitern, daß eine Mittelinsel angelegt werden kann. Darüber hinaus sind an dieser Stelle sowie an der Westseite der Flughafenstraße (nördl. Gleiwitzstraße) Verbreiterungen der Geh- und Radwege vorgesehen.

...

Erläuterungen zum Bebauungsplan

Öffentliche Grünfläche - Parkanlage -

Die Parkanlage Flughafenstraße stellt aufgrund ihrer örtlichen Lage eine wichtige Ergänzung zur Versorgung des Stadtbezirks Scharnhorst mit siedlungsnahen Grünflächen dar. Sie ist eine der Erholung dienende Grünzone zwischen zwei, westlich und östlich der Flughafenstraße gelegenen Wohnsiedlungen. Die Anlage ergänzt die Grünverbindung zwischen dem Freiraum "Sanderoth" im Norden und dem Bereich "Westkämpe/Ostkämpe" bis hin zum Naherholungsgebiet "Alte Körne" am Südostrand von Scharnhorst.

Geländemodellierungen, umfangreiche Baumpflanzungen und eine gärtnerische Gestaltung sollen das äußere Erscheinungsbild der Anlage prägen. Daneben sind Zonen für die Freizeitbetätigung vorgesehen. Hierdurch wird nicht nur dem Bedürfnis nach wohnungsnaher Erholung Rechnung getragen, es werden auch Möglichkeiten für Spiel und Sport geschaffen.

Die geplante Grünanlage soll eine städtebauliche Einheit darstellen. Durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Gleiwitzstraße sowie die südlich der Gleiwitzstraße vorhandene Wohnbebauung mit den großflächigen privaten Gärten entsteht jedoch eine Trennwirkung. Um diese Trennwirkung weitestgehend zu mildern ist vorgesehen, eine ca. 40 m breite Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden Teilbereichen der Parkanlage zu schaffen. Eine möglichst offene Gestaltung soll die Zusammengehörigkeit der einzelnen Teilbereiche unterstreichen. Diese Maßnahme führt andererseits dazu, daß die vorhandenen Gärten um bis zu 50 % verkleinert werden müssen. Sie bleiben jedoch nach wie vor größer als vergleichbare Gärten in der näheren Umgebung.

Da durch die geplante Grünverbindung keine sonstigen Beeinträchtigungen der Gärten zu erwarten sind, wird das private Interesse an deren vollständigen Erhaltung gegenüber dem öffentlichen Interesse an gut erreichbaren und untereinander verbundenen Naherholungsmöglichkeiten als nachrangig eingestuft.

Es ist vorgesehen, zwischem dem nördlichen Teil der Parkanlage und der Wohnbebauung an der Lautastraße einen bepflanzten Sichtschutzwall anzulegen. Dabei ist dafür zu sorgen, daß durch eine höhenmäßige Begrenzung der Abschirmung und durch gezielte Auswahl lichter Gehölze die Verschattung der Wohngrundstücke (morgens) so gering wie möglich ausfällt.

...

4.2 Wohnbebauung

Die vorhandene Bebauung südlich der Gleiwitzstraße, westlich der Flughafenstraße sowie nördlich der Straße "Am Stuckenrodt" westlich der Flughafenstraße wird in ihrem Bestand gesichert. Angemessene Erweiterungen sind innerhalb der festgesetzten Baugrenzen möglich. Darüber hinaus wird die Schließung der Baulücke zwischen den Häusern Flughafenstraße 466 und 472 ermöglicht.

Das Maß der baulichen Nutzung wird bei Alt- und Neubauten durch die Festsetzung von Grundflächenzahlen, Baugrenzen und Geschossigkeit in der Weise begrenzt, daß ein Einfügen der Baukörper in das Erscheinungsbild der näheren Umgebung gewährleistet ist.

4.3 Private Grünfläche - Garten -

Die Fläche zwischen der geplanten Grünverbindung und der Wohnbebauung an der Flughafenstraße wird entsprechend ihrer derzeitigen Nutzung als "private Grünfläche - Garten" festgesetzt. Damit soll ein "fließender" Übergang vom Wohnbereich zum öffentlichen Raum geschaffen werden.

Die Gestaltungsfestsetzung nach § 81 Abs. 1 in Verbindung mit § 81 Abs. 4 BauO NW über die Art und die Höhe der Grundstückseinfriedigungen in dem vorgenannten Bereich unterstützt bzw. gewährleistet die gestalterische Zielsetzung eines "fließenden" Überganges. Massive Grundstücksmauern oder Lamellenzäune würde diese Zielsetzung unterlaufen.

Der westliche Teil des Flurstückes 2465, Flur 5, Gemarkung Kirchderne wird in einer Breite von ca. 13 m ebenfalls als "private Grünfläche - Garten" festgesetzt. Es handelt sich um einen ca. 440 qm großen Teilbereich der z. Z. landwirtschaftlich genutzten Fläche, die in Abweichung von ihrer sonstigen Begrenzung in Höhe der Grundstücke Lautastraße 13 und 15 fast bis an die Wohngebäude heranreicht. Um eine klare Abgrenzung der geplanten Grünanlage zu erreichen und gleichzeitig den Übergangsbereich zur Wohnnutzung zu vergrößern, soll die "Ausbuchtung" den privaten Grundstücken zugeordnet werden.

...

Verkehrliche Erschließung

Im Verkehrsnetz der Stadt Dortmund hat die Gleiwitzstraße den Charakter einer Hauptsammelstraße und die Flughafenstraße den einer ortsteilverbindenden Straße. Nach dem Ausbau der OW III a bis zur Flughafenstraße ist damit zu rechnen, daß das Straßenverkehrsaufkommen auf der Gleiwitzstraße erheblich reduziert wird. Z. Zt. jedoch ist der Kreuzungsbereich dieser Straßen ein Unfallschwerpunkt, nicht zuletzt aufgrund überhöhter Fahrgeschwindigkeiten. Im Hinblick auf die beabsichtigte Vernetzung der Grünbereiche sind daher geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zur Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer unerläßlich.

Wesentlicher Punkt der Maßnahme ist die Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche in Höhe der "Grünachse", so daß die Möglichkeit besteht, zwischen den jeweils 3,50 m breiten Fahrbahnen eine 3,0 m breite Mittelinsel anzulegen. Diese trägt dazu bei, das Queren der Gleiwitzstraße wesentlich zu erleichtern. Baumanpflanzungen auf der Verkehrsinsel verringern die optische Breite der Straße, was die Fahrzeugführer zur Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit veranlaßt.

Der Bebauungsplanbereich ist an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Für die Buslinie 467 (Derne - Schwerter Wald) besteht eine Haltestelle in der Gleiwitzstraße, westlich der Flughafenstraße. Eine zusätzliche verkehrsberuhigende Wirkung wird dadurch erzielt, daß die Bushaltestelle in die Fahrbahn (für jede Fahrtrichtung getrennt) integriert wird. Die Fahrgastaufstellflächen werden mit Blick auf die von den Dortmunder Stadtwerken vorgesehene Verwendung der Niederflurbusse im Rahmen des hierfür vorgesehenen Straßenraumes entsprechend gestaltet.

Die vorgesehene veränderte Straßenraumgestaltung soll dem Autofahrer in Richtung MSA-Siedlung signalisieren, daß er in den Ortsteil hineinfährt. In Gegenrichtung könnte diese Straßenführung positive Auswirkungen auf das Unfallgeschehen in der Kreuzung haben.

Im Hinblick auf die steigende Anzahl von Radfahrern ist entlang der Flughafenstraße der Ausbau getrennter Fuß- und Radwege vorgesehen. Die Radwege sollten grundsätzlich richtungsbezogen geführt werden. Dies hätte jedoch zur Folge, daß Kinder aus der MSA-Siedlung auf dem Weg zur Paul-Dohrmann-Schule oder dem Abenteuerspielplatz die Flughafenstraße zweimal überqueren müßten. Da dies aus Sicherheitsgründen jedoch nicht zumutbar ist, sollen auf der Westseite der Flughafenstraße die Fuß- und Radwege in einer Breite von mind. 3,50 m angelegt werden, so daß auch ein Begegnungsverkehr ermöglicht wird.

...

Diese Maßnahme ist planungsrechtlich im wesentlichen durch die Festsetzung der Verkehrsfläche der Flughafenstraße im angrenzenden Bebauungsplan Scha 105 gesichert. Lediglich nördlich der Gleiwitzstraße würde der geplante Ausbau die westliche Begrenzungslinie der Flughafenstraße überschreiten, so daß der Bebauungsplan Scha 105 in diesem Bereich durch Einbeziehung dieses Teilstückes in den Bebauungsplan Scha 116 geändert werden muß.

Die Radwege entlang der Gleiwitzstraße werden bis zur Einmündung Lautastraße weitergeführt, um durch eine deutliche Trennung der Verkehrswege die Sicherheit im Bereich der Bushaltestellen zu erhöhen.

4.5 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Denkmalpflegerische Belange werden im Bebauungsplan-Bereich nicht berührt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird im Bebauungsplan auf die Melde- und Sicherungspflicht hingewiesen.

4.6 Bodenbelastung

Der Bebauungsplan-Bereich ist im Detailplan der Altstandorte und -ablagerungen nicht gekennzeichnet. Darüber hinaus liegen auch keine nachteiligen Erkenntnisse über mögliche Boden- und Untergrundverunreinigungen vor.

4.7 Lärmbelastung und Schallschutzuntersuchung

Die Lärmbelastungssituation im Planbereich wird im wesentlichen durch den Straßenverkehr auf der Flughafenstraße und Gleiwitzstraße bestimmt. Dort ergeben sich nach allgemeinen Hochrechnungen folgende durchschnittliche Tagesverkehrswerte:

a) Flughafenstraße (nördl. Gleiwitzstraße)
   12 500 Kfz mit 4 % Lkw-Anteil

b) Flughafenstraße (südl. Gleiwitzstraße)
   12 150 Kfz mit 4 % Lkw-Anteil

c) Gleiwitzstraße (westl. Flughafenstraße)
   6 100 Kfz mit 3 % Lkw-Anteil.

...

Für Gemeindestraßen ergibt die Aufteilung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge in Tag- und Nachtwerte folgende Ergebnisse:

zu a:	tags	0,06	x	12 500	=	750 Kfz/Std.
	nachts	0,011	x	12 500	=	138 Kfz/Std.
zu b:	tags	0,06	x	12 150	=	729 Kfz/Std.
	nachts	0,011	x	12 150	=	134 Kfz/Std.
zu c:	tags	0,06	x	6 100	=	366 Kfz/Std.
	nachts	0,011	x	6 100	=	68 Kfz/Std.

Aufgrund dieser Daten ergeben sich für die hier angesprochenen Bereiche folgende Außenschallpegel (Mittelungspegel):

Flughafenstraße - nördl. Gleiwitzstraße -	tags	67 dB(A)
Flughafenstraße - nördl. Gleiwitzstraße -	nachts	61 dB(A)
Flughafenstraße - südl. Gleiwitzstraße -	tags	67 dB(A)
Flughafenstraße - südl. Gleiwitzstraße -	nachts	61 dB(A)
Gleiwitzstraße - westl. Flughafenstraße -	tags	64 dB(A)
Gleiwitzstraße - westl. Flughafenstraße -	nachts	57 dB(A).

Für diesen Bereich betragen die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung nach DIN 18005:

WA-Gebiete:

tags	55 dB(A)
nachts	45/40 dB(A)

Parkanlagen:

tags	55 dB(A)
nachts	55 dB(A).

Diese Werte werden aufgrund der vorgenannten durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge überschritten. Die Möglichkeit "aktiver" Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Lärmschutzwalles (-wand) entlang der Flughafen- bzw. Gleiwitzstraße scheidet aus städtebaulichen Erwägungen aus. Der ortsteilverbindende Charakter der Grünanlage würde durch solche Maßnahmen aufgehoben und das Stadtbild insgesamt erheblich beeinträchtigt (Isolationswirkung).
Zudem wäre nur eine geringfügige Verringerung der Immissionen zu erwarten, so daß Aufwendungen und Nutzen in keinem vertretbaren Verhältnis stehen.

...

Aus den vorstehenden Gründen werden daher passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die "Parkanlage Flughafenstraße" sollte in der Weise aufgeteilt sein, daß alle sog. "Ruhebereiche" möglichst großen Abstand zu den Lärmquellen einhalten und durch dichte Bepflanzungen zusätzlich abgeschirmt werden.

Für geplante Gebäude werden Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB getroffen. Hiernach sind die Grundrisse der Gebäude so zu gestalten, daß Öffnungen von Ruhe- und Schlafräumen sowie Loggien und Balkone auf der immissionsabgewandten Seite der Gebäude liegen. Darüber hinaus ist der Einbau von Schallschutzfenstern ggf. mit Lüftungseinrichtungen vorgesehen. Bei Anwendung der VDI-Richtlinien sind folgende Anhaltswerte für Innengeräuschpegel (Mittelungspegel) einzuhalten:

tags	Wohnräume im WA	30 - 35 dB(A)
nachts	Schlafräume im WA	25 - 30 dB(A).

Festlegung der Schallschutzklasse für Fenster nach VDI-Richtlinie 2719:

	dB(A)			
	prognostizierter Außen(schall-)pegel (Mittelungspegel)	Anhaltswerte für Innengeräuschpegel (WA-Gebiet)	erforderliche Schalldämmung	erforderliche Schallschutzklasse
Flughafenstr. - nördl. Gleiwitzstr.				
tags	67	30 - 35	37	3
nachts	61	25 - 30	36	
Flughafenstr. - südl. Gleiwitzstr.				
tags	67	30 - 35	37	3
nachts	61	25 - 30	36	
Gleiwitzstr. - westl. Flughafenstr.				
tags	64	30 - 35	34	3
nachts	57	25 - 30	32	

Für die Wohngebiete im Planbereich werden daher Fenster der Schallschutzklasse 3 vorgeschrieben.

...

Städtebauliche Zahlenwerte

	qm	%
Öffentliche Grünfläche - Parkanlage	34 726	73,28
Wohnbaufläche	3 114	6,57
Private Grünfläche - Garten	2 422	5,11
Verkehrsfläche	7 123	15,03
Gesamtfläche des Planbereiches	47 385	100

Kosten

Überschläglich ermittelt - Stand August 1989 -

Maßnahme	Einzelkosten	Anliegerbeiträge/Zuschüsse	städt. Anteil
Grunderwerb für Straßen	4 000,00	-	4 000,00
Grunderwerb für öffentl. Grünflächen	615 000,00	-	615 000,00
Straßenausbau	226 000,00	64 000,00	162 000,00
Ausbau öffentl. Grünfläche	1 500 000,00	960 000,00	540 000,00
Summe	2 345 000,00	1 024 000,00	1 321 000,00

Dortmund, den 28. FEB. 1990

Günther

G ü n t h e r
Ltd. Städt. Baudirektor

Der Bebauungsplan Scha 116 und diese Begründung haben nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253) auf die Dauer eines Monats vom 11.06.1990 bis 11.07.1990 einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen.

Dortmund, den 12.07.1990

Der Oberstadtdirektor
Im Auftrage

E b b i n g

Der Rat der Stadt hat am 15.11.1990 diese Begründung nach § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches (BauGB) vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253) dem Bebauungsplan Scha 116 beigefügt.

Dortmund, den 16.11.1990

Abteilungsleiter