B E G R Ü N D U N G
zum
Bebauungsplan
Scha 131
- Gneisenau-Allee -

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

Teil A

1. Plangebiet
1.1 Räumlicher Geltungsbereich
1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

2. Anlass, Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

3. Verkehr

4. Umweltbelange
4.1 Altlasten
4.2 Schallimmissionsschutz/Luftschadstoff
4.3 Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft
4.4 Ersatzaufforstung
4.5 Umweltverträglichkeitsprüfung
4.6 Artenschutz
4.7 Blindgängereinschlagstelle

5. Bergschadensicherung

6. Grundwassermessstellen

7. Beseitigung von Niederschlagswasser

8. Ver- und Entsorgung

9. Denkmalschutz und Denkmalpflege

10. Entschädigung

11. Bodenordnende Maßnahmen

12. Vertragliche Regelung

13. Kosten

14. Städtebauliche Zahlenwerte

1. Plangebiet

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 131 - Gneisenau-Allee - liegt im Stadtbezirk Dortmund-Scharnhorst, Ortsteil Derne, und umfasst einen ca. 1,2 km langen Abschnitt der geplanten Gneisenau-Allee vom westlichen Anschluss des bereits erstellten Knotenpunktes Gneisenau-Allee / Walter-Behrendt-Straße bis zum östlichen Auffahrtsohr (Rampe der B 236).

Der Mitfahrerparkplatz liegt in einer geradlinigen Verlängerung des westlichen Abfahrtsohr der B 236 über die Walther-Kohlmann-Straße und umfasst zusätzlich eine südlich angrenzende Fläche zur Niederschlagwasserbeseitigung.

Westlich des Haldenfußes und auf der Halde liegen Flächen zur Niederschlagswasserbeseitigung. Außerdem umfasst der Geltungsbereich auch die im Stadtbezirk Eving, westlich der Walther-Kohlmann-Straße, gelegene Ausgleichsfläche (Gemarkung Derne, Flur 7, Flurstücke 244, 245 und 335).

1.2 Gegenwärtige Situation im Plangebiet

Bei den Flächen im östlichen Planbereich handelt es sich überwiegend um nahezu vegetationslose sowie von Ruderalfluren besiedelte Flächen der abgetragenen ehemaligen Kohlenhalde, die im Norden auf das ehemalige Gelände der Zeche Gneisenau übergeht. Dieser Teil der ehemaligen Zeche Gneisenau unterliegt noch der Bergaufsicht. Ein Abschlussbetriebsplan ist erstellt worden. Bestandteil des Abschlussbetriebsplanes ist ein Sanierungsplan mit Beschreibung der vorhandenen Belastungen und verbindliche Aussagen für Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau der Straße erfolgen sollen.

Die Flächen im westlichen Planbereich werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt, unterbrochen durch die Querung eines asphaltierten Wirtschaftsweges. Östlich an das Abfahrtsohr der Bundesstraße 236 angrenzend befinden sich dichte Gehölzbestände aus Bäumen und Sträuchern.

2. Anlass, Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Das 60 ha große Areal der ehemaligen Bergbaufläche Gneisenau reicht bis an das heutige Ortszentrum von Derne heran, begrenzt die Ortslage in ihrer gesamten Breite im Süden und stellt somit ein enormes Potenzial für den gesamten Stadtteil dar.

Insbesondere der zentral gelegene, nordöstliche Teil der Fläche bietet die einmalige Chance, in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Zentrum zusammenhängende Einzelhandelsflächen in integrierter Lage anzubieten. Das neue Einkaufszentrum an der Altenderner Straße mit einem Lebensmittelmarkt, einem Discounter und weiteren Geschäften wurde bereits im Herbst 2006 eröffnet.

Eine Erweiterung dieses Zentrums mit einem Dienstleistungsriegel ist in naher Zukunft ebenso geplant wie die Realisierung eines Bau- und Gartenmarktes.

Südlich des ausgebauten Abschnitts der Gneisenau-Allee schließt sich der bereits erschlossene Gewerbepark Gneisenau-Süd an (Scha 130/2 Gneisenau-Ost/Südteil). Entlang der neuen Hauptverkehrsader Gneisenau-Allee werden zudem in westlicher Richtung Gewerbe- und Industrieflächen für größere Betriebseinheiten zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere für verkehrsorientierte Branchen dürfte dieser Standort besonders interessant sein, da er über einen optimalen Anschluss an das Fernstraßennetz verfügt, sobald die Gneisenau-Allee in ihrer vollen Länge fertiggestellt ist. Ebenfalls könnte dort ein Autohof aufgrund der Autobahnnähe angesiedelt werden.

Der Standort bietet zudem die Möglichkeit, mit dem Bau der Gneisenau-Allee abseits empfindlicher Nutzungen große Teile des Verkehrs, der sich heute auf der Derner Straße und Altenderner Straße konzentriert, aufzunehmen und damit die Verkehrsbelastung des Ortszentrums Dernes und der anliegenden Wohnquartiere deutlich reduzieren.

Bei der geplanten Gneisenau-Allee handelt es sich um einen insgesamt 1,6 km langen Straßenzug zwischen der B 236 und Derner Straße (Derner Drehscheibe). Das östliche Teilstück (400 m) dieser Straße mit der Anbindung an die Derner Drehscheibe liegt im räumlichen Geltungsbereich des Anschlussbebauungsplanes Scha 130/2 und wurde bereits im Rahmen der Erschließung des Gewerbegebietes Gneisenau-Süd realisiert. Für den überwiegenden Teil (1.200 m) dieser Straße mit dem Anschluss an das östliche Abfahrtsohr der B 236 sollen hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Der Bebauungsplan Scha 131 - Gneisenau-Allee - enthält für die Gneisenau-Allee die Festsetzung "öffentliche Verkehrsfläche" und für den Mitfahrerparkplatz „öffentliche Parkplatzfläche“. Jeweils nördlich und südlich der Allee werden straßenbegleitend Böschungen angelegt, die als "Verkehrsgrün" festgesetzt werden. Auf der Nordseite der Gneisenau-Allee erfolgt zwischen der Straße „Piepenbrink“ und dem vorhandenen grünen Böschungsbereich die Festsetzung einer 150m langen Lärmschutzwand. Des weiteren sind drei Flächen für die Niederschlagwasserbeseitigung festgesetzt.

3. Verkehr

Gneisenau-Allee

Ausgehend vom bereits erstellten Teilstück der Gneisenau-Allee von der Derner Drehscheibe bis zur Kreuzung mit der Walter-Behrend-Straße führt die Trasse der Gneisenau-Allee nach Westen über die Flächen der ehemaligen Kohlenhalde, kreuzt die Straße Piepenbrink, und wird dann in einem nördlichen Bogen an das östliche Abfahrtsohr der B 236 angeschlossen.

Die vorgeschlagenen Fahrbahnbreiten (ca. 18,5 m) sind sowohl im Regelquerschnitt für den bereits erstellten östlichen Teilabschnitt der Gneisenau-Allee, im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 130/2 - Gneisenau-Ost/Südteil - als auch im westlich angrenzenden Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 131 - Gneisenau-Allee - nahezu identisch.

Ein mit Bäumen gegliederter Grünstreifen trennt die Fahrbahnen von den jeweils separat geführten Rad- und Fußwegen. Lediglich zwischen dem Piepenbrink und dem östlichen Abfahrtsohr erfolgt ein ausreichend breiter gemeinsamer Rad- und Fußweg allein auf der Nordseite der Gneisenau-Allee. Die exakte räumliche Spuraufteilung erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung durch das Tiefbauamt der Stadt Dortmund.
Im weiteren westlichen Trassenverlauf des Bebauungsplanes Scha 131, westlich der Halde im freien Landschaftsraum, erfolgt eine Reduzierung des Straßenquerschnitts, um so die Beeinträchtigungen der freien Landschaft auf das Mindestmaß zu reduzieren. Zur Minimierung der Eingriffsfolgen wird entlang der Gneisenau-Allee begleitendes Verkehrsgrün festgesetzt. Um den Alleecharakter hervorzuheben, wird im westlichen Planbereich in einem Abstand von 15 m und im östlichen von 20 m eine durchgängige Baumreihe gepflanzt.

Im Bereich der künftig entwickelbaren Logistikfläche (südlich der Gneisenau-Allee, Bebauungsplan Scha 133) werden die Baumabstände teilweise vergrößert, damit dort ausreichend dimensionierte Stellplatzflächen für LKW bereitgestellt werden können.

Verkehrsuntersuchung- Historie
Für das Bebauungsplanverfahren Scha 131 sowie für den Scha 130 wurden bereits auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung durch das Büro Waning Consult, Bochum, im Oktober 1998 Verkehrsbelastungszahlen für die Lärmberechnung ermittelt. Die Prognose erfolgte für das Jahr 2010.

Im Jahre 2001 erfolgte eine erste Überprüfung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten aufgrund einer veränderten Nutzungsstruktur im Bereich des geplanten Einkaufszentrums Derne (Bebauungsplan Scha 130/1 jetzt: Scha 130/1-1 und Scha 130/1-2). Damals ist die Nutzung entsprechend des „gesa-Gutachtens“ (Standort- und Marktanalyse April 2001) in räumlicher Zuordnung zur Gneisenau-Allee untersucht worden. Eine direkte Anbindung von der Gneisenau-Allee an die Altenderner Straße über den Schellenkai erfolgt nicht mehr. Das Prognosejahr war ebenfalls 2010.

Im Rahmen einer im Mai 2001 durchgeführten Verkehrszählung wurde die Datenbasis aktualisiert, die u.a. in das aktuelle Verkehrsmodell des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes eingeflossen sind. Der Prognosezeitraum wurde auf das Jahr 2015 fortgeschrieben.

Ebenfalls haben sich die Nutzungsstrukturen (z.B. geringere Verkaufsflächen und Stellplätze sowie Verzicht der direkten Anbindung der Gneisenau-Allee an die Altenderner Straße) und die Anbindung dieser Nutzungen an das Straßennetz erneut verändert.

Grundlage für die Verkehrserzeugungsrechnung ist die Mitteilung der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen der landesplanerischen Stellungnahme gemäß § 20 Abs. 2 Landesplanungsgesetz (LPlG). In dieser werden folgende Verkaufsflächen für das Sondergebiet (Scha 130/1-1 Einkaufszentrum Derne und Scha 130/1-2 Bau- und Gartenmarkt Derne) zugelassen:

3.100 qm Verkaufsfläche – kleinteiliger Einzelhandel davon max. 1.000 qm für einen Discounter

12.000 qm Verkaufsfläche für einen Baumarkt
4.000 qm Verkaufsfläche für einen Gartenmarkt

Voraussetzung für die Zustimmung war eine räumliche Trennung zwischen dem Einkaufszentrum Derne und den zukünftig für den Bau- und Gartenmarkt vorgesehenen Flächen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung des Einzelhandels an der Altenderner Straße ist auf Grundlage der aktualisierten Verkehrserzeugungsrechnung das Verkehrsgutachten aktualisiert worden. Die Altenderner Straße wird demnächst östlich Im Schellenkai von 10.000 Kfz/24h (2001) auf 7.400 Kfz/24h (2015) und westlich Im Schellenkai von 9.200 Kfz/24h (2001) auf 5.500 Kfz/24h (2015) entlastet (Büro ambrosius/blanke verkehr.infrastruktur 7/2005).

Als Ergebnis ist festgestellt worden, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den Prognosefall inklusive der geplanten Nutzungen als ausreichend anzusehen ist. Die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchungen bilden die Grundlage für die erforderliche Überprüfung der Lärmauswirkungen in diesem Raum. In Kapitel 4.2 Schallimmissionsschutz erfolgt hierzu eine ausführliche Betrachtung.

<u>Aktuelle Verkehrsuntersuchungen</u>
Der zunächst verfolgte Anschluss der Gneisenau-Allee mit einem Brückenbauwerk über die B236 an den südlichen Knoten der Walther-Kohlmann-Straße /B236, wurde im März 2006 im Rahmen des Verkehrsgutachtens „Gneisenau-Allee in Dortmund, Anschluss der Gneisenau-Allee an die B236/L694“ vom Büro ambrosius/blanke verkehr.infrastruktur untersucht.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung der beiden Anschlussstellen B236/Walther-Kohlmann-Straße ergab in Verbindung mit einem Ausbau und einer Anpassung der vorhandenen Lichtsignalsteuerung des Knotens eine grundsätzliche Machbarkeit und noch akzeptable Leistungsfähigkeit für die östliche Anschlussvariante.

Während der Offenlegung des Bebauungsplanes im Jahre 1999 vorgebrachte massive Einsprüche privater Grundstückseigentümer, deren Grundstücke teilweise für die Trasse der Gneisenau-Allee und den Mitfahrerparkplatz benötigt werden, führten zu langjährigen zeitaufwendigen Verhandlungen.

Aus diesem Grund erfolgte eine Variantenuntersuchung. Ergebnis dieser Variantenuntersuchung war die Umorientierung auf eine Lösung mit einer Anbindung der Gneisenau-Allee an das östliche Abfahrtsohr der B 236 / Walther-Kohlmann-Straße. Vorteil dieser Lösung ist der Wegfall eines Brückenbauwerks. Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses und der Nachweis, das kein Rückstau auf die B 236 entsteht, war jedoch zu erbringen.

Darüber hinaus beschloss der Rat der Stadt Dortmund am 13.03.2008, dass im Zuge der Planrechtschaffung u.a. auf der Fläche Gneisenauallee die Möglichkeit eingeräumt werden solle, ggf. weitere Autohöfe zu realisieren.
Durch die oben genannte nördliche Verschwenkung der Gneisenau-Allee zum östlichen Abfahrtsohr der B 236 und die Einbeziehung eines potentiellen Autohofs mit einer Größenordnung von 120 LKW-Stellplätzen und 50 Pkw-Stellplätzen in die Verkehrserzeugung machten die Ermittlung neuer Verkehrsbelastungszahlen im April 2008, sowohl für die Leistungsfähigkeituntersuchung als auch für die Lärmuntersuchung, erforderlich.

Die auf dieser neuen Grundlage mit dem Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2015, ergaben für die Gneisenau-Allee östlich des Anschlusses B 236 / Gneisenau-Allee 15.000 Kfz/24h und östlich der Walther-Kohlmann-Straße 21.400 Kfz/24h.

Die Reduzierung der Prognosebelastung gegenüber vorherigen Untersuchungen ergibt sich aus der bereits genannten nördlichen Verschwenkung der Gneisenau-Allee sowie aus den Änderungen der Nutzungskonzeptes für die gesamte Gneisenaufläche. Frühere Konzepte sahen z.B. für den östlichen Bereich der Gneisenaufläche eine Sondergebietsnutzung „großflächiger Einzelhandel“ mit einer wesentlich höheren Verkehrserzeugung vor.

Eine im Juli 2008 durchgeführte abschließende Verkehrsuntersuchung „Gneisenau-Allee in Dortmund, Anschluss der Gneisenau-Allee an die B 236 / L 684“ vom Büro ambrosius/blanke verkehr.infrastruktur - unter Berücksichtigung der neuen Trassierung - ergab für die Anbindung an die Anschlussstelle B 236 / Walther-Kohlmann-Straße - verbunden mit einer Spurerweiterung und einer Anpassung der Lichtsignalregelung an den Knoten - eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Für den Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz der Bundes- und Landesstraße wird im Rahmen der Baumaßnahme noch eine vertragliche Regelung zwischen der Stadt Dortmund und den Straßenämtern (Strassen.NRW) erfolgen. Dort werden auch die verkehrlichen Anpassungsmaßnahmen in Form von Fahrbahnmarkierungen sowie der notwendigen Verlängerung der Abfahrtsspur von der B 236 geregelt (vgl. Punkt 12 der Begründung).

<u>Mitfahrerparkplatz</u>
Die Zufahrt zum Mitfahrerparkplatz erfolgt südlich der Walther-Kohlmann-Straße in einer gradlinigen Verbindung von dem westlichen Abfahrtsohr der B 236 und umfasst insgesamt ca. 65 Stellplätze auf einer mit Bäumen gegliederten Fläche.

Direkt südlich anschließend ist eine Fläche für die Niederschlagwasserbeseitigung vorgesehen. Die Zufahrtsfläche wie Teile des Mitfahrerparkplatzes müssen im Rahmen einer vertraglichen Regelung vom Land käuflich erworben werden (vgl. Punkt 12 der Begründung). Nach der Realisierung obliegt die Unterhaltung der Stadt Dortmund.

Rad- und Fußwegeverbindungen

Im Rahmen des Ausbaus und der Optimierung der Linienführung des Emscher-Park-Radweges, von Castrop-Rauxel kommend über Dortmund-Bövinghausen, Kirchlinde, Eving bis Husen/Kurl, ist im Bereich Derne eine direkte Verbindung angestrebt. Diese schafft, unter Fortsetzung des Routenverlaufs auf dem Eving-Kemminghauser Höhenrücken, eine unmittelbare Anbindung in Richtung Lünen und über die geplante Gneisenau-Allee in Richtung Kamen. Hierdurch lassen sich auch die industriegeschichtlich interessanten Fördertürme (Tomsonbock, Doppelbockfördergerüst) im Zuge des IBA-Projektes "Route der Industriekultur" unmittelbar an die Trasse des Radfernwanderweges R8 anbinden. Der geplante Radweg im Verlauf der Gneisenau-Allee kann aber nur als ein weiterer Baustein zur Realisierung des gesamten Radfernwanderweges angesehen werden.

Die Stadt strebt insgesamt eine Attraktivierung des innerstädtischen Radwegenetzes an. Ein wesentliches Ziel ist es, eine durchgängige und sichere Verbindung zwischen den Ortsteilen Derne und Kirchderne sicherzustellen. So wird innerhalb des Kreuzungsbereiches zwischen der Gneisenau-Allee mit dem Piepenbrink eine Querungshilfe errichtet, um an dieser Stelle eine gefahrlose Verbindung zwischen den Stadtteilen Derne und Kirchderne, nach Norden über den Piepenbrink/Auf der Wenge und nach Süden über den östlich des Piepenbrink verlaufenden Weg (asphaltierter Wirtschaftsweg) bis zur Derner Straße anbieten zu können. Diese Wegeverbindung ist ein Teilstück der Stadtbezirksradtour " Rund um Scharnhorst".

ÖPNV-Anbindung

Das Plangebiet ist über die Haltestellen Beylingstraße (Derner Straße) im Süden und Derne Bahnhof im Osten an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden. Dort verkehren die Buslinien 410 und 411 (Derne-Eving-Huckarde / Fredenbaum) im 30-Minuten-Takt. Am Derner Bahnhof bestehen zusätzliche Anbindungen alle 20 Minuten an die Regionalbahnlinien RB50 (Dortmund-Lünen-Münster) und RB51 (Dortmund-Lünen-Coesfeld-Enschede), sowie die Buslinie 420 (Derne-Scharnhorst-Brackel-Aplerbeck). Der östliche Bereich der Gneisenau-Allee ist somit an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden. Abhängig von der weiteren Entwicklung der Besiedlung, und damit der Nachfrage, kann die ÖPNV-Anbindung ggf. durch eine direkte Linienführung ergänzt werden.

4. Umweltbelange

4.1 Altlasten

Der östliche Streckenabschnitt der Gneisenau-Allee ist im Kataster der Stadt Dortmund über Altlasten und Altlastverdachtsflächen als Teil der ehemaligen Schachtanlage und Kokerei Gneisenau gekennzeichnet.

Konkret befanden sich in diesem Bereich der heutigen Straßentrasse Teile der Gleisanlagen sowie der Koks- und Bergehalde Gneisenau. Darüber hinaus verlief ehemals in diesem Bereich in nord-südlicher Richtung eine Rohbenzolleitung.

Des weiteren ist ein Teil der Ausgleichsfläche im o.g. Kataster ebenfalls als Verdachtsfläche mit der Kennzeichnung „Hausmüll“ ausgewiesen. Auch dies stellt bezogen auf die geplante Folgenutzung keine Gefährdung dar.

Die o.g. Abschnitte sind im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

Zusätzlich ist im o.g. Kataster für eine Teilfläche im Randbereich des bestehenden östlichen Abfahrtsohrs zur B236 eine Kennzeichnung als „Hausmülldeponie“ vorhanden. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Zusammenhang mit dem Bau der B236 vorhandene Auffüllungen entfernt bzw. durch die B236 selbst überbaut wurden. Im Hinblick auf die geplante Folgenutzung als Verkehrsstraße sind keine konkrete Gefährdungen erkennbar. Eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB ist hier nicht erforderlich. Im Rahmen der Realisierung sind weitergehende Untersuchungen hinsichtlich eines tragfähigen Untergrundes anzuraten.

Für weitere Flächen außerhalb der gekennzeichneten Bereiche gibt es keine Hinweise auf Boden- und Untergrundbelastungen.

Für die ehemalige Betriebsfläche der Kokerei Gneisenau hat die DMT (Deutsche-Montan-Technologie Gesellschaft für Forschung und Prüfung GmbH) im Auftrag der DSK (Deutsche Steinkohle AG) mit Datum vom 24.03.1999 die "Gefährdungsabschätzung im Rahmen der Beendigung der Bergaufsicht auf der ehem. Kokerei Gneisenau" erstellen lassen. Die in diesem Zusammenhang durchgeführten Sondierungen erschlossen flächendeckende Auffüllungen in wechselnden Mächtigkeiten zwischen 0,5 bis > 5 m. Die Anschüttungen bestehen überwiegend aus umgelagerten sandig- kiesig- schluffigen Böden mit Berge-, Asche-, Schlacke- und Kohleanteilen. Bei den chemischen Untersuchungen wurden lokal Belastungen des Bodens, der Bodenluft und des Grundwassers nachgewiesen. Die Gefährdungsabschätzung umfasst auch den gekennzeichneten östlichen Teil der Gneisenau-Allee. Weitergehende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Der gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnete Bereich der ehemaligen Zeche Gneisenau befindet sich derzeit noch unter Bergaufsicht (zuständige Behörde: Bezirksregierung Arnsberg). Im Auftrag der ehemaligen Bergwerksbetreiberin ist für diese Fläche durch die Montan-Grundstücksgesellschaft mbH (MGG) ein Abschlussbetriebsplan eingereicht worden. Bestandteil dieses Abschlussbetriebsplans ist ein Sanierungsplan gemäß § 13 BBodSchG, der eine Beschreibung der vorhandenen Belastungen mit Aussagen zur Gefährdungsabschätzung sowie verbindliche Vorgaben über durchzuführende Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen enthält. Die materiellen Anforderungen an die Sanierung für eine geordnete Folgenutzung unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsausweisung des Bebauungsplanes werden im Sanierungsplan bei den jeweiligen Teilflächen berücksichtigt, so dass die vorhandenen Belastungen dem Planvorhaben grundsätzlich nicht entgegen stehen.

Der Sanierungsplan für die betroffenen Teilflächen ist im Rahmen des Abschlussbetriebsplanverfahrens von der Bezirksregierung Arnsberg mit Bescheid vom 16.06.2008 zugelassen worden. Mit dem Zulassungsbescheid ist die Verbindlichkeitserklärung des Sanierungsplans gemäß § 13 Abs. 6 BBodSchG verbunden.

Die gutachterliche Begleitung der Baumaßnahmen und eine analytische Überwachung der Entsorgung / Verwertung der anfallenden Aushubböden sind Bestandteile des Sanierungsplans.

In Abhängigkeit von den konkreten Straßenplanungen (Eingriffstiefe etc.) ergibt sich ein Regelungsbedarf hinsichtlich der bautechnischen und altlastentechnischen Aufbereitung des Untergrundes. Auf Grundlage des Sanierungsplanes wird im Zuge der Ausführungsplanung der Umgang mit belastetem Bodenaushub in Abstimmung mit dem städtischen Tiefbauamt und dem Umweltamt sowie der Bezirksregierung Arnsberg geregelt.

4.2 Immissionsschutz

Schallschutz

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen u.a. insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Deshalb sind die Auswirkungen der geplanten Gneisenau-Allee durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt worden.

Die geplante Gneisenau-Allee bildet das Rückgrat der verkehrlichen Anbindung für die Wiedernutzung des ehemaligen Zechengeländes „Gneisenau“, wobei ihr neben der Erschließungsfunktion für das ehemalige Zechengelände insbesondere eine Sammelfunktion für den Bereich Derne/Kirchderne sowie eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion zukommt. Die Gneisenau-Allee soll an das östliche Abfahrtsohr der B 236 zur Walther-Kohlmann-Straße angeschlossen werden. Östlich dieses Anschlusses ist für den Prognosehorizont 2015 für die Gneisenau-Allee mit einer Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz/24h zu rechnen. Durch die Gneisenau-Allee kommt es vor allem auf der durch den Derner Ortskern verlaufenden Altenderner Straße und Derner Straße zu erheblichen Entlastungseffekten. Mit dieser wirksamen Entlastung des vorhandenen Straßennetzes soll eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität der Ortsmitte wie auch der angrenzenden Wohnbereiche geschaffen werden.

Die gesetzliche Grundlage für die Lärmvorsorge beim Bau von Straßen sind die § 41 - 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der in Zusammenhang mit § 43 erlassenen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990. Die Beurteilung der Lärmbelastung an den vorhandenen, schutzbedürftigen Nutzungen sowie die Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen erfolgten gemäß der im Jahre 1997 eingeführten und auf der 16.BImSchV basierenden Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 (VLärmSchR 97).

Nach § 1 der 16. BImSchV gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) für den Bau oder wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und somit auch für den geplanten Bau der Gneisenau-Allee und dem Mitfahrerparkplatz. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: Straßenverkehrsgeräusche ausgehend von der geplanten Gneisenau-Allee und dem Mitfahrerparkplatz) ist beim Bau sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der Verordnung entsprechend der Nutzung der Gebäude und Gebiete eingehalten werden.

Ergebnis der Untersuchung

Die an den angrenzenden Nutzungen berechneten Immissionspegel wurden mit den jeweils gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen. Bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte im Außenbereich oder an den angrenzenden Gebäuden beiderseits der geplanten Gneisenau-Allee wären die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen nach der 16.BImSchV erfüllt.

Das Immissionsschutzgutachten ermittelt, für den durch den Bebauungsplan Scha 131 ausgelösten Verkehrslärm, dass für die Außenwohnbereiche die Immissionsgrenzwerte in allen entsprechend der 16. BImSchV als schutzwürdig eingestuften Gebieten am Tag eingehalten, bzw. unterschritten werden. Die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen sind somit in den Außenwohnbereichen beiderseits der Trasse nicht erfüllt.

Die Berechnung ergab weiter, dass an dem Gebäude Auf der Wenge Nr. 79 im Nachtzeitraum Pegel von bis zu 58 dB(A) erreicht werden und somit der Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum von 54 dB(A) überschritten wird. Die Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen sind somit an den oben genannten Gebäuden erfüllt.

Um die Einhaltung bzw. Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte auch an dem oben genannten Immissionsort nachts zu gewährleisten werden folgende Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt:

- Festsetzung eines 150 m Lärmschutzwall auf der Nordseite der Gneisenau-Allee zwischen Piepenbrink und nördlich anschließend an den vorhandenen begrünten Böschungsbereich
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h auf dem Abschnitt „Piepenbrink“ bis zur Walter-Kohlmann-Straße.

Durch die B 236 und die Walther-Kohlmann-Straße ist die vorhandene Bebauung „Grüggelsort“ und „Auf der Wenge“ schon heute durch den Straßenverkehrslärm stark vorbelastet. Besonders im Nachtzeitraum liegen bereits heute Überschreitungen der Grenzwerte nach der 16. BImSchV durch die Betrachtung der Gesamtverkehrsbelastung vor. In der Prognose für 2015 ergeben sich für die schutzbedürftigen Fassadenseiten der Gebäude Auf der Wenge 79+81 und Grüggelsort 90+96 leichte Erhöhungen von 0,6 – 1,5 dB(A).

• • •

Die Veränderung der Beurteilungspegel basiert auf der allgemeinen Verkehrszunahme, den geplanten Straßenbaumaßnahmen (Gneisenau-Allee, nördliche Zu- und Abfahrt zur B 236, Mitfahrerparkplatz), den hierdurch erfolgten Verkehrsverlagerungen sowie den Zusatzverkehren durch das Nutzungskonzept für das ehemalige Zechengelände.

Der in der VLärmSchR 97 genannte Wert von 70 / 60 dB(A) wird in der Prognose nicht überschritten bzw. an den meisten Immissionsorten deutlich unterschritten. Im Tageszeitraum wird der Pegel von 70 dB(A) an allen Immissionspunkten deutlich um ≥ 4 dB(A) unterschritten. Im Nachtzeitraum wird der Pegel von 60 dB(A) lediglich an der nordöstlichen Gebäudeseite des Hauses Grüggelsort 90 im 1.OG / Dachgeschoss erreicht. An den anderen Immissionspunkten wird er um ≥ 2 dB(A) unterschritten.

Nähere Einzelheiten können der vom Büro Waning Consult GmbH, Bochum, durchgeführten gutachterlichen schalltechnischen Untersuchung sowie den aktuellen ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme vom Büro Ambrosius&Blanke, Bochum, Juli 2008 entnommen werden. Interessenten können diese Unterlagen jederzeit während der Dienststunden beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt einsehen.

Luftschadstoffe

Im Untersuchungsgebiet soll die geplante Gneisenau-Allee in Ost-Westrichtung von der Derner Straße bis zur B236 verlaufen. Die für eine Abschätzung der Luftbelastung erforderlichen Verkehrszählungen stellen die prognostizierten Verkehrsdaten für das Jahr 2015 dar. Die Berechnung der Schadstoffimmissionen auf der Gneisenau Allee wurde auf Grundlage der Verkehrsprognosezahlen 2015 vorgenommen. Es wurde eine bauliche Durchlässigkeit von 50 % zugrunde gelegt, da die zukünftige Bebauung auf der Südseite der Straße nicht geschlossen ist und auf der Nordseite keine Gebäude geplant sind. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die zusätzliche Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr auf die geplante Umgebungsbebauung als gering eingestuft werden kann.

Nähere Einzelheiten sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

4.3 Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft

Nach § 1 Abs. 5 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 und deren Änderung die Belange des Umweltschutzes, auch durch die Nutzung erneuerbarer Energien, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Kultur- und Sachgüter sowie Landschaft und biologische Vielfalt zu berücksichtigen sind. § 1 a Abs. 2 BauGB beinhaltet die Vorgabe, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll und dabei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen sind.

Konkretere Regelungen zu Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege treffen die entsprechenden Fachgesetze wie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NRW). Nach § 18 Abs. 1 BNatSchG und § 4 Abs. 1 LG NRW gelten Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, als Eingriffe in Natur und Landschaft.

Der Verursacher des Eingriffes ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot) sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen) – (§ 19 Abs. 1 und 2 BNatSchG bzw. § 4a Abs. 1 und 2 LG NRW).

Durch § 21 BNatSchG wird das Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht geregelt. Nach § 21 Abs. 1 BNatSchG ist bei der Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen, aufgrund dessen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden. Die konkreten Regelungsmöglichkeiten ergeben sich aus § 1 a Abs. 3 BauGB.

Die im Rahmen dieses Bebauungsplanes geplanten Verkehrsflächen der Gneisenau-Allee stellen mit ihrer Beseitigung bzw. Beeinträchtigung von Biotoptypen sowie der Störung des Landschaftsbildes einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und Landschaftsgesetzes des Landes NRW dar. Eine Unterlassung dieses Eingriffes kann aus folgendem Grund nicht erfolgen:

Die geplante Gneisenau-Allee wird die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen. Ausgelöst durch die im Bebauungsplanbereich Scha 130/1 vorgesehenen Nutzungen (vor allem der Ansiedlung der großflächigen Einzelhandelsbetriebe) würde es - bei Verzicht auf den Bau der geplanten Gneisenau-Allee - zu einer entsprechenden Zunahme der verkehrlichen Belastung, vor allem auf der vorhandenen Altenderner Straße führen, was jedoch mit der dort vorhandenen Wohn- und Geschäftsnutzung nicht vereinbar ist.

Nach § 19 Abs. 3 BNatSchG ist ein Eingriff zu untersagen, "wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen."

Eine Auseinandersetzung sowohl mit dem Vermeidungsgebot nach § 19 Abs. 1 BNatSchG als auch mit dem Versagungsgebot nach § 19 Abs. 3 BNatSchG hat stattgefunden. Hierzu wird auf den Umweltbericht (Teil B der Begründung) verwiesen.

Bei der Gewichtung der entgegenstehenden Belange von Natur und Landschaft zu dem Erfordernis der Verkehrsflächen, hier der geplanten Gneisenau-Allee, wird als Ergebnis der Abwägung für gerechtfertigt gehalten, dem Belang der Verkehrsflächen aus den dargelegten Gründen Vorrang einzuräumen. Somit sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen unvermeidbar und deshalb auszugleichen.

Ausgeglichen ist ein Eingriff, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 19 Abs. 2 BNatSchG). § 19 Abs. 4 ermöglicht den Ländern, weitergehende Vorschriften zu erlassen bezüglich Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen (siehe § 5 u. 5a LG NRW).

Im Bebauungsplan sind die Flächen der geplanten Gneisenau-Allee, auf denen bei plangemäßer Realisierung Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, mit E (Eingriff) sowie die Ausgleichsflächen mit A (Ausgleich) gekennzeichnet.

Im vorliegenden Fall besteht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 131 - Gneisenau-Allee - keine Möglichkeit, die Beeinträchtigungen im erforderlichen Maß auszugleichen, da keine Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen.

Nach § 9 Abs. 1a BauGB sind Flächen/Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle den Grundstücken, auf denen Eingriffe aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes zu erwarten sind, zuzuordnen (Verursacherprinzip). Von dieser Möglichkeit soll im vorliegenden Fall Gebrauch gemacht werden.

Deshalb werden in unmittelbarer Nähe westlich des Eingriffsortes, entsprechende Flächen in einer Größe von ca. 32.300 qm für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (Gemarkung Derne, Flur 7, Flurstücke 244, 245, 335).

Nähere Einzelheiten zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sind dem Umweltbericht (Teil B der Begründung) unter Punkt 5.2 zu entnehmen.

4.4 Ersatzaufforstung

Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW stuft den Gehölzbestand, der durch den Anschluss der Gneisenau-Allee an das östliche Auffahrtsohr zum Teil beseitigt bzw. zerschnitten wird, als Wald ein. Hierfür besteht eine Ersatzaufforstungsverpflichtung von 0,5 ha. Dieser Verpflichtung wird durch eine Waldersatzaufforstung in der Größenordnung von 1 ha (funktionale Mindestgröße) entlang der vorhandenen Gehölzstreifen im nordöstlichen Abschnitt der Ausgleichsfläche zur weiteren Verbesserung des Immissionsschutzes nachgekommen.

4.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Das (Bundes-)gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 25.06.2005 schreibt eine Umweltverträglichkeitsprüfung für bestimmte öffentliche

und private Vorhaben vor. Bestimmt sind diese Vorhaben in der Anlage 1 zum UVPG. Darunter fallen u.a. Autobahnen und Bundesstraßen. Landes- und Kreisstraßen sind danach nicht UVP-pflichtig.

Das "Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) im Lande Nordrhein-Westfalen" vom 29.04.1992 erweitert mit dem eingeführten "Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen (UVPG NW)" vom 29.04.1992 in Verbindung mit der gleichzeitigen Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NW den Katalog u.a. um den Bau von Landes- und Kreisstraßen. Die Änderung des UVPG NW durch Gesetz vom 04.05.2004 sieht bei Verfahren, die vor dem 14.03.1999 eingeleitet worden sind, die Geltung des o.g. alten UVPG NW vom 29.04.1992 vor.

Bei der Derner Straße handelt es sich um eine Landesstraße (L 657) und damit eine klassifizierte Straße im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes NW. Da die geplante Gneisenau-Allee zur Entlastung dieser Straße beitragen und somit zumindest teilweise deren Funktion übernehmen soll, wurde hierfür auch eine künftige Klassifizierung unterstellt und die geplante Gneisenau-Allee somit als UVP-pflichtiges Straßenbauvorhaben bewertet.

Hierzu war die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung in Form einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erforderlich, in der raum- und variantenbezogen die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

Die Inhalte der UVS sind vom Umweltbericht, Teil B dieser Begründung, übernommen und um die Beiträge zu Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen (incl. Eingriffsbilanzierung) sowie Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Auswirkungen (Monitoring) ergänzt worden.

4.6 **Artenschutz**

Zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange ist bei Planungs- und Zulassungsverfahren eine artenschutzrechtliche Prüfung in Bezug auf die „Kleine Novelle“ des BNatSchG vom 12.12.2007 durchzuführen. Grundsätzlich zu beachten sind dabei die Verbotsregelungen der §§ 42 und 43 BNatSchG für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten (Verletzungs- und Tötungsverbote, Verbot erheblicher Störung, Zerstörungsverbot von Lebensstätten) und die dort genannten Ausnahmen.
Im Umweltbericht (Teil B der Begründung, Kap. 4.2.2) werden die den Artenschutz betreffenden Auswirkungen der Planung beurteilt. Im Vordergrund stehen die Auswirkungen auf die auf dem Gneisenau-Gelände vorkommende Kreuzkrötenpopulation.

Durch den Bau der Gneisenau-Allee wird der Lebensraum der nach Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Kreuzkröte durchschnitten. Teilweise kann es zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Kreuzkröte kommen. Grund-

sätzlich ist es verboten, solche Lebensstätten zu zerstören. Laut § 42 (5) liegt allerdings ein Verbotstatbestand nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies soll unter anderem durch die nachfolgend genannten Maßnahmen gewährleistet werden (s. auch Ausführungen dazu im Umweltbericht, Kap. 5.1):

- Anlage von dauerhaften Leiteinrichtungen, die die Kreuzkröte und andere Kleintiere am Überqueren der Straße hindern, sowie von Querungshilfen in Form von ausreichend dimensionierten Tunnels[1];
- Entwicklung und dauerhafte Sicherung geeigneter Lebensräume für die Kreuzkröte innerhalb des Aktionsradius der Population; vor allem dauerhafte Sicherung des neu geschaffenen Ersatzbiotops östlich der Straße Piepenbrink;
- Berücksichtigung vorhandener Biotopstrukturen bei der Ausweisung von Baustelleneinrichtungsflächen (Schonung vorhandener Laichgewässer und Gehölzbereiche);
- amphibiengerechte Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens am Westrand der Gneisenaufläche, damit dieses auch als Laichgewässer fungieren kann:
  - Ausbildung unterschiedlicher Bodenvertiefungen, die verschiedene Wasserführungen ermöglichen, inkl. flacher Ufer;
  - Verzicht auf Bepflanzung und Ansaat;
  - Verwendung von magerem Substrat, vornehmlich Schotter und Steine;
  - regelmäßige Pflege durch Entfernung von aufkommender Verbuschung durch Freischneiden oder/und den Einsatz von Baggern, um verbuschte Bereiche wieder auszukoffern (möglichst nur von Oktober bis Februar);
- Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde zur Gewährleistung eines optimierten Bauablaufs unter Berücksichtigungen von Belangen des Arten- und Biotopschutzes.

Bezüglich anderer betroffener planungsrelevanter Arten (hier: Vogelarten) wird im Umweltbericht ausgeführt, dass solche entweder vom Eingriff nicht betroffen sind oder etwaige Biotopverluste und Beeinträchtigungen nicht populationsgefährdend sind und zudem durch Ausgleichs- und Begrünungsmaßnahmen kompensiert werden können. Somit gilt auch für diese Arten, dass die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Umfeld weiterhin erhalten bleibt. Artenschutzrechtliche Vorschriften stehen unter den genannten Voraussetzungen der Planung nicht entgegen.

4.7 **Blindgängereinschlagstellen**

Innerhalb der Trasse der geplanten Gneisenau-Allee, im Bereich der ehemaligen Kohlenhalde, ist anhand einer Luftbildauswertung des Kampfmittelräumdienstes der Bezirksregierung Arnsberg eine vermutete Blindgängereinschlagstelle lokalisiert worden. Auf zwei weitere Blindgängereinschlagstellen (eine im östlichen Re-

[1] Bezüglich der Ausführung der Leiteinrichtungen und Querungshilfen sind die Ausführungsgrundsätze im „Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen“ (MAmS 2000) zu beachten.

genrückhaltebecken und eine weitere unmittelbar daran angrenzend) hat das Ordnungsamt hingewiesen. In einer Abstimmung zwischen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Arnsberg, dem Ordnungsamt der Stadt Dortmund und der Grundstückseigentümerin wurde festgehalten, dass diese Einschlagstellen keiner weiteren Untersuchung bedürfen. Im Bebauungsplan wurden diese drei Stellen nur noch vorsorglich gekennzeichnet.

5. **Bergschadensicherung**

Beim Plangebiet handelt es sich überwiegend um einen ehemaligen Zechenstandort. Aus diesem Grunde wird vorsorglich ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, wonach die für den Bau der Straße zuständige Stelle der Stadt Dortmund angehalten wird, sich vor Planungsbeginn mit den zuständigen Bergwerksgesellschaften zwecks eventuell notwendig werdender Bergschadensicherungsmaßnahmen abzustimmen.

6. **Grundwassermessstellen**

Im Planbereich befindet sich eine Doppelgrundwassermessstelle, die für die weitere Beobachtung benötigt wird. Die Messstelle ist im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt und mit Gaus-Krüger-Koordinaten versehen. Sofern der Erhalt der jetzigen Messstelle nicht möglich ist, müssten in benachbarten Bereichen ggf. neue Messstellen errichtet werden. Die Sicherung dieser Grundwassermessstelle soll über eine Grunddienstbarkeit erfolgen.

Im Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Die Neuerrichtung von Grundwassermessstellen darf nur in Abstimmung mit folgenden Stellen vorgenommen werden:

1. Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 –Bergbau und Energie -, Goebenstraße 25, 44135 Dortmund

2. Umweltamt der Stadt Dortmund, Katharinenstraße 12, 44137 Dortmund

3. RAG Aktiengesellschaft, Shamrockring 1, 44623 Herne

7. Beseitigung von Niederschlagswasser

Hinsichtlich des Niederschlagswassers ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Bauvorhaben in jedem Fall unter Hinzuziehung der "Satzung über die Entwässerung der Grundstücke in der Stadt Dortmund" vom 30.04.2008 zu prüfen, ob der Abfluss des Niederschlagswassers von Dach- und Hofflächen durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Versickerung oder Rückhaltung, zu verhindern, zu vermindern oder merklich zu verlangsamen ist. Soweit die Möglichkeit besteht, sollte hier von Gebrauch gemacht werden. Die wasserrechtlichen Vorschriften sind hierbei zu beachten.

In den Bebauungsplan ist ein allgemeiner Hinweis zur Beseitigung von Niederschlagswasser aufgenommen worden.

Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 01.01.1996 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, ist gem. § 51 a Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG -) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 25.06.1995 (GV NW S. 926, SGV NW 77) vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit möglich ist. Die dafür erforderlichen Anlagen müssen den jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik entsprechen.

Der Entwässerungsentwurf des Tiefbauamtes sieht die Entwässerung der Straße über einen Regenwasserkanal vor. Eine Entwässerung über straßenbegleitende Mulden kann aus entwässerungstechnischer Sicht nicht erfolgen. Mangels vorhandener städtischer Kanäle im näheren Umfeld bleibt nur eine Ableitung des anfallenden Straßenwassers über ein Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Regenklärbecken in den Untergrund, bzw. eine Ableitung in ein natürliches Gewässer. Auch hier ist eine Retention mit vorgeschalteter Regenklärung notwendig.

Das nächste Gewässer in erreichbarer Nähe ist der südlich verlaufende Borlandgraben, welcher dem Lippeverband gehört. Dieses Gewässer ist für den größten Teil der Gneisenau-Allee die mögliche Vorflut. Die Erreichbarkeit erfolgt über die Fläche des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Scha 133 (Logistikfläche auf der ehemaligen Kohlenhalde). Die Entwässerung wird in der geplanten östlichen Rückhaltung dann auch das Regenwasser der späteren Logistikfläche zurückhalten und in den Borlandgraben ableiten. Dieses Regenrückhaltebecken dient der Oberflächenentwässerung des östlichen Teilabschnitts der Gneisenau-Allee.

Der westliche Teilabschnitt der Gneisenau-Allee entwässert über ein Regenklärbecken in ein separates Versickerungsbecken. Bei der Flächenbemessung wurde ein fünfjähriges Niederschlagsereignis zugrunde gelegt. Bei stärkeren Niederschlagsereignissen wird das Wasser auf die umliegenden Flächen abgeleitet. Neben einer bereits jetzt in städtischem Eigentum befindlichen Fläche, entstehen im Rahmen des erforderlichen Flächenerwerbs für die Gneisenau-Allee Restflächen, die ebenfalls hierfür genutzt werden könnten. Zur Erreichbarkeit dieser Entwässerungsmaßnahme wird ein separater Fahrweg von der Straße „Piepenbrink“ angelegt.

• • •

Die Regenrückhaltebecken sind amphibiengerecht auszugestalten. So ist eine Ausbildung von unterschiedlichen Bodenvertiefungen, die verschiedene Wasserführungen ermöglichen, einschließlich flacher Uferzonen, vorzunehmen. Auf eine Bepflanzung und Ansaat ist zu verzichten. Die genauen Details werden im Rahmen der späteren Ausbauplanung zwischen den zuständigen städtischen Dienststellen abgestimmt.

Die Oberflächenentwässerung des Mitfahrerparkplatzes erfolgt entsprechend des Versickerungsgutachtens (Büro M. Kaiser: Versickerungsgutachten - Mitfahrerparkplatz / Walther-Kohlmann-Straße / B236) über eine großflächige Muldenversickerung auf einer Fläche südlich des Mitfahrerparkplatzes, da keine ortsnahe Vorflut besteht. Zum Schutz der landwirtschaftlich anliegenden Nutzfläche ist zusätzlich ein Rigolensystem am Böschungsfuß vorgesehen.. Ebenfalls wird in den Bebauungsplan eine textliche Festsetzung aufgenommen, dass stärkere Abflüsse von der Stellplatzfläche durch wasserdurchlässiges Pflaster vermindert wird.

Bei Bauausführung ist eine nachträgliche Verdichtung durch Baufahrzeuge auf jeden Fall zu minimieren.

8. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser, Elektrizität etc. wird durch die zuständigen Versorgungsträger, die Entsorgung durch die zuständigen Entsorgungsträger sichergestellt.

Die erforderlichen Versorgungstrassen sind zwischen dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund, einem evtl. vorhandenen Erschließungsträger und den zuständigen Versorgungsträgern im Rahmen der Ausbaumaßnahme abzustimmen.

Zur Erzielung von Kosteneinsparungen planen Versorgungsträger wie z.B. die Telekom die oberirdische Verlegung von Versorgungsleitungen in Form von Freileitungen. Derartige oberirdische Führungen würden sich nachteilig auf das Orts- und Straßenbild auswirken. Zur Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen des städtebaulichen Gesamterscheinungsbildes werden daher durch textliche Festsetzung unterirdische Führungen der Ver- und Entsorgungsleitungen vorgegeben.

110 KV-Hochspannungsfreileitungen, Ferngasleitungen und weitere Leitungen
Die 110-KV Hochspannungsfreileitung der RWE NET (Rechtsnachfolger der VEW Energie AG) sowie die 110-KV Hochspannungsleitung der Deutschen Bahn AG überspannen an zwei Stellen den Planbereich. Zusätzlich durchqueren noch zwei aktive sowie eine stillgelegte Ferngasleitung der E-ON-Ruhrgas den Planbereich. Die Dortmunder Energie und Wasser (DEW) besitzen innerhalb des Plangebietes neben Strom- und Informationskabel auch eine Gashochdruckleitung.

Im Bebauungsplan wird hierzu ein Hinweis aufgenommen, dass beiderseitig der Leitungsachsen ein Schutzstreifen freizuhalten ist. Innerhalb dieses Schutzstreifens ist bei der Errichtung von baulichen Anlagen (Straßen, Wege und Plätze) und bei Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern hinsichtlich der Aufwuchshöhe eine frühzeitige Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern vorzunehmen. Eine

. . .

dauerhafte Zuwegung ist ebenfalls sicherzustellen. Zwischen der B 236 und der geplanten Gneisenau-Allee befindet sich der Strommast 22 der Deutschen Bahn AG. Vom Mastmittelpunkt ist aus statischen Gründen und zum Schutz des Fundamentes einschließlich deren Überdeckung ein Schutzabstand von 12,00 m zur Straßenfahrbahn einzuhalten. Im Rahmen der Straßenausbauplanung ist eine Abstimmung mit DB-Energie GmbH, Gräwenkolkstraße 77, 45770 Marl erforderlich.

Eine Festsetzung der verschiedenen Versorgungsleitungen nach § 9 Abs. 1, Nr. 13 bzw. eine Festsetzung als Belastungsfläche nach § 9 Abs. 1, Nr. 21 zugunsten der Versorgungsträger ist entbehrlich, da sich die Leitungen alle innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen erstrecken. Im Rahmen der Ausbaumaßnahmen erfolgen weitere Abstimmungen hinsichtlich möglicher Leitungsverlegungen.
Weitere Abstimmungen werden noch mit dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund und den Leitungsträgern im Rahmen der konkreten Ausbaumaßnahmen durchgeführt.

9. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Baudenkmäler sind im Bebauungsplanbereich Scha 131 nicht vorhanden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden. Für diesen Fall wird im Bebauungsplan über einen entsprechenden Hinweis auf die Melde- und Sicherungspflicht hingewiesen.

10. Entschädigung

Für die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen/Verkehrsgrünflächen entsteht, sofern sie sich noch nicht im Eigentum der Stadt Dortmund befinden, ein Entschädigungsanspruch für Grundstückseigentümer nach Maßgabe des § 40 Abs. 1 BauGB sowie ein Übernahmeanspruch nach Maßgabe des § 40 Abs. 2 Nr. 1 BauGB.

11. Bodenordnende Maßnahmen

Die Grundstücke im Planbereich befinden sich zum Teil in privatem Besitz (Ruhrkohle AG, Privateigentümer). Sie sollen möglichst auf freiwilliger Basis der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzung zugeführt werden. Andernfalls ist nach Teil IV (Grenzregelung, Umlegung) bzw. Teil V (Enteignung) des Baugesetzbuches zu verfahren.

12. Vertragliche Regelung

Die Trasse der Gneisenau-Allee als auch Teile des Mitfahrerparkplatzes verlaufen über die Grenze des räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Scha 131 hinaus. Für diese außerhalb des Planes liegende Trasse gilt der Planfeststellungsbeschluss der B 236 sowie der Walther-Kohlmann-Straße. Die Überplanung von planfestgestellten Flächen durch einen Bebauungsplan ist nicht zulässig. Daher ist eine vertragliche Regelung hinsichtlich der Inanspruchnahme dieser Flächen und der erforderlichen Verkehrsabwicklung zwischen der Stadt Dortmund und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW in Hamm und Bochum zu treffen.

Kosten

Folgende Kosten wurden überschlägig ermittelt:

a) **Straße**

Straßenneubau inkl. Grunderwerb	ca. 4.000.000 Euro	
abzüglich erwarteter Zuschüsse des Landes nach EntflechtG		
Anteil der Stadt Dortmund:		**ca. 1.400.000 Euro**

b) **Kanal**

Kanalbaukosten des gesamten Entwässerungssystems (Regenwasserkanal und -rückhaltung, Schmutzwasserkanal)	ca. 2.200.000 Euro	
abzüglich erwarteter Zuschüsse des Landes nach EntflechtG		
Anteil der Stadt Dortmund:		**ca. 1.500.000 Euro**

c) **Ausgleich**

Kosten für Ausgleichsmaßnahmen auf einer Ersatzfläche	ca. 630.000 Euro	
abzüglich erwarteter Zuschüsse des Landes nach EntflechtG		
Anteil der Stadt Dortmund:		**ca. 220.000 Euro**

Gesamtkosten der Stadt a.) - c.):	**ca. 3.120.000 Euro**

Die Gesamtkosten der Kanalbaumaßnahmen (Regenwasserkanal, Regenwasserrückhaltung/-versickerung und Schmutzwasserkanal) der Gneisenau-Allee belaufen sich auf ca. 2.200.000 €. Gefördert wird davon nur die Straßenentwässerung. Die Fördermittel betragen ca. 700.000 €.
Der Eigenanteil für die Straßenentwässerung sowie die Kosten für den Schmutzwasserkanal und das Regenwasserrückhaltevolumen für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Scha 133 (Logistikfläche) verbleiben bei der Stadt. Der Schmutzwasserkanal wird zur äußeren Erschließung des Scha 133 bereits mit der Gneisenau-Allee gebaut.

. . .

14. **Städtebauliche Zahlenwerte**

Größe des Plangebietes	ca.	9,1	ha
davon			
Verkehrsflächen	ca.	4,0	ha
Lärmschutzfläche	ca.	0,1	ha
Versickerungsflächen	ca.	1,6	ha
Ausgleichsflächen	ca.	3,4	ha

Dortmund, den 16.03.2009

W i l d e
Ltd. Städt. Baudirektor