Begründung

zur Änderung Nr. 7

des Bebauungsplanes Hö 103

- südlich Hermannstraße -

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

...

Inhalt

1. Änderungsbereich

2. Bestehendes Planungsrecht und übergeordnete Planungen

3. Anlass der Änderung

4. Gegenwärtige Situation

5. Ziele und Zwecke der Änderung

6. Inhalt der Änderung

7. Ver- und Entsorgung / Entwässerung

8. Kampfmittel

9. Denkmalschutz

10. Altlasten / Methanausgasungen / Bergbau

11. Umweltbelange und Artenschutz
11.1 Gesetzliche Grundlagen
11.2 Abwägungsmaterial und Abwägung
11.3 Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung
11.4 Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen, Grünplanung, Baumersatz im Änderungsbereich
11.5 Anwendung der Bodenschutzklausel

12. Schallschutz

13. Luftschadstoffimmissionen

14. Kosten

1. Änderungsbereich

Der Änderungsbereich umfasst den Kreuzungsbereich der Hörder Bahnhofstraße mit der Hermannstraße in Do-Hörde.

2. Bestehendes Planungsrecht und übergeordnete Planungen

Der **Regionalplan** Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Dortmund - westlicher Teil – stellt den Änderungsbereich als –Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr – dar.

Der **Flächennutzungsplan** stellt den Änderungsbereich als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dar.

Der Änderungsbereich liegt nicht im Geltungsbereich des **Landschaftsplanes** Dortmund-Süd.

Der **Bebauungsplan Hö 103** setzt für den Änderungsbereich öffentliche Verkehrsfläche, Straßenbegrenzungslinien und öffentliche Grünfläche –Parkanlage- fest. Die im Hö 103 eingetragene Verkehrsführung (Kreuzung) weicht von der geplanten Verkehrsführung in Form eines Kreisverkehres wesentlich ab.

Mit der Bebauungsplanänderung wird die planungsrechtliche Voraussetzung zur Realisierung eines Kreisverkehres geschaffen.

3. Anlass der Änderung

Für das Stadtumbaugebiet “Hörde Zentrum“ liegt ein umfassendes städtebauliches Entwicklungskonzept mit einem integrierten Handlungsprogramm vor.
Ziel der Maßnahme „Hörde Zentrum“ ist, neben den geförderten großen Entwicklungsprojekten PHOENIX West und See nach Jahren der Stagnation und des Imageverlustes auch für das Zentrum des Stadtbezirks zukunftsorientierte Erneuerungsprojekte zu initiieren. In der Gesamtbetrachtung erfüllt das Stadtbezirkszentrum sowohl aus handelswirtschaftlicher als auch aus städtebaulicher, kultureller und sozialer Perspektive nicht die Funktion, die gemäß Lage und Einzugsbereich möglich wären. Es gilt, die Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung zu schaffen. Dabei sollen vertraute Strukturen erhalten bleiben und die gewachsene und sich ändernde Identität des Stadtbezirks sowie die Erwartungen der Akteure Berücksichtigung finden. Um das zu erreichen, sind eine attraktive Atmosphäre, umfassende zeitgemäße Angebote in Handel und Gastronomie, inspirierende öffentliche Räume und interessante Wohnformen und auch ein neues positiv besetztes Image erforderlich. Das Stadtbezirkszentrum soll zum Ort der sozialen Integration werden.
Das integrierte Stadterneuerungskonzept „Hörde Zentrum“ beinhaltet eine Vielzahl von Teilprojekten, so u. a. die „Gestaltung der Hörder Bahnhofstraße“ mit einem Budget in Höhe von 1.650.000,- €. Ein Förderantrag zur Maßnahme Gestaltung Hörder Bahnhofstraße einschl. der Herstellung des Kreisverkehres Aldinghofer Straße wurde bereits gestellt. Es wird eine Förderung von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten erwartet.

4. Gegenwärtige Situation

Die Hörder Bahnhofstraße (L 523) ist eine Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 15.700 KFZ/24 h (westlich Aldinghofer Straße) im Hörder Zentrum. Bis auf einen kleinen Abschnitt zwischen Aldinghofer Straße und „An der Schlanken Mathilde“, hier ist eine Zweistreifigkeit vorhanden, weist die Hörder Bahnhofstraße eine Dreistreifigkeit auf und erreicht (inkl. Abbiegespuren) im Knoten mit der Benninghofer Straße und „Am Stift“ mit 5 resp. 6 Fahrstreifen ihre max. Ausdehnung.

Als L 523 durchquert sie als ortsteilverbindende Straße fast das gesamte südliche Stadtgebiet Dortmunds und verbindet Eichlinghofen mit dem Aplerbecker Ortskern. Für den inneren Hörder Bereich ist sie die einzige Haupterschließung und Hauptverkehrsstraße in Ost/West Richtung. Zudem bildet sie neben den Gleisen der Deutschen Bahn die südliche Begrenzung des Ortszentrums.

Die Hörder Bahnhofstraße weist eine sehr hohe Busfrequenz mit 4 Nachtexpresslinien und 13 Buslinien auf. Kein Dortmunder Straßenabschnitt weist mehr Busverkehre auf als zwischen dem Abschnitt „Am Stift“ und „Aldinghofer Straße“. Zwischen 6 Uhr und 22 Uhr verkehren hier 605 Busse; selbst zwischen 22 Uhr und 6 Uhr werden noch 86 Busse gezählt. Über die in 4 Busbuchten gelegene Haltestelle „Hörde Bahnhof“ wird der gesamte Busverkehr abgewickelt.
Am Knotenpunkt „Hörder Bahnhof“ werden folgende DB-, U-Bahn- und Buslinien zusammengeführt:

- DB AG,
  - Ardey-Bahn RB 53 (Dortmund-Schwerte-Iserlohn)
  - Hellwegbahn RB 59 (Dortmund- Unna- Soest)
  - Sauerlandexpress RE 57 (Dortmund-Bestwig-Winterberg)
- Stadtbahnlinie U 41
- Bus (DSW21)
  - Nachtexpress: NE5, NE6, NE25, NE40,
  - Buslinien: 427, 430, 432, 433, 434, 435, 436, 439, 440, 441, 442, 445 und 456.

Infolge der großen Umsteigerzahlen zwischen den verschiedenen Buslinien finden häufige ungeregelte Fußgängerquerungen über die Hörder Bahnhofstraße statt. Das Radwegeangebot besteht aus schmalen gepflasterten Pflastersteinradwegen, die mitten durch die hochfrequentierten Haltestellenbereich hindurchführen und so zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führen.

5. Ziele und Zwecke der Änderung

Die Vorgabe für die Neugestaltung des Hörder Bahnhofsbereiches und der Hörder Bahnhofstraße besteht in einer klaren städtebaulichen Gliederung und funktionalen Integration verschiedener Belange. Ziel ist es, optimale Umsteigemöglichkeiten an dem hoch frequentierten Knotenpunkt zu schaffen, um damit eine reibungslose und sichere Abwicklung der verschiedenen ÖPNV-Verkehrsarten zu gewährleisten. Die Dortmunder Stadtwerke erhalten mit dem geplanten Kreisverkehr zudem eine seit Jahren gewünschte Wendemöglichkeit für Busse und damit eine flexiblere Möglichkeit Linien hier enden zu lassen oder aber Fahrzeuge neu einzusetzen. Damit können bisher erforderliche Umwegfahrten entfallen. Der Standort „Bahnhof“ soll gemäß seiner Bedeutung gestalterisch als Visitenkarte und Stadteingang ausgebildet werden. Dazu wird das alte DB-Gebäude abgebrochen und ein hochwertiger Baukörper südlich der Hörder Bahnhofstraße bis zur Hörder Brücke von einem privaten Investor errichtet. Das Gebäude erhält Nutzungen u. a. im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich, sichert den Zugang zum DB-Haltepunkt „Dortmund-Hörde“ und erhält einen Anschluss an den geplanten Kreisverkehr. Im geplanten Gebäude sind Stellplätze in ausreichender Anzahl vorgesehen. Damit wird dem Parkdruck im Bereich des heutigen Nahversorgers (REWE) entgegengewirkt. Mit der geplanten Zufahrt können die Neuverkehre (Belieferung und Kunden) reibungslos abgewickelt werden.

Die DB AG erstellt derzeit in ihrer Verkehrsstation barrierefreie Verbindungen zum Zentrum sowie zu den Umsteigemöglichkeiten zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln durch Nachrüstung mit 3 Aufzügen. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW wird die Maßnahme der DB AG mit hoher Dringlichkeit umgesetzt.

Mit den geplanten Baumaßnahmen wird die Funktion der Hörder Bahnhofstraße als Verknüpfungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs optimiert und durch den Bau des Kreisverkehres Aldinghofer Straße eine bessere Verknüpfung mit dem Haupteinkaufsbereich erreicht. Im Weiteren wird die heutige Barrierewirkung der Hörder Bahnhofstraße durch zukünftig optimierte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verringert. Neue Querungsmöglichkeiten entstehen im Bereich des Kreisverkehrs und zudem außerhalb des Änderungsbereichs am östlichen Ende der Bushaltestellen, in Höhe des Stadtgartens Hörde. Westlich des Kreises (resp. innerhalb des Kreises) wird der Radverkehr auf der Nordseite der Hörder Bahnhofstraße mittels zweier Auffahrtrampen auf den vorhandenen Bordsteinradweg geführt. Auf der Südseite verlässt er kurz vor dem Kreis den hier vorgesehenen Radstreifen um sich in den übrigen Verkehr einzufädeln und um innerhalb des Kreises im Mischverkehr geführt zu werden. Aus Sicherheitsgründen werden hier Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht angelegt, weil die Erfahrungen in der Vergangenheit gezeigt haben, dass solche Radfahrstreifen eher kontraproduktiv sind. Sie erhöhen nicht die Sicherheit, sondern bewirken eher das Gegenteil. Diese Erfahrungswerte sind z. Zt. Stand der Technik, sodass seit Jahren von der separaten Anlegung von Radfahrstreifen in Kreisverkehren Abstand genommen wird. Östlich des Kreises können die gesamten Gehwegflächen oder alternativ die Fahrbahn, die hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgeschildert wird, benutzt werden.
Als westlicher Eingangsbereich zum Hörder Zentrum wird der geplante Kreisverkehr darüber hinaus in Verbindung mit dem Geschäftsneubau einen deutlichen städtebaulichen Akzent setzen.

Planung des Kreisverkehres Aldinghofer Straße

Bestand

Die Gebäude Hermannstraße 15-23 werden heute durch eine Straße, die im Separationsprinzip ausgebaut ist, erschlossen. Für die Straße ist „Einbahnstraße“ ausgeschildert und ein Befahren von Osten nach Westen möglich. Zusätzlich ist eine Beschilderung „Verbot der Durchfahrt“ mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ vorhanden. Entlang der ca. 4,5 m breiten Fahrbahn sind heute insgesamt 11 öffentliche PKW-Stellplätze ausgeschildert. Weiter südlich angrenzend ist ein kleiner Platzbereich mit 3 Bänken, 3 kleineren Spielgeräten (Wippgeräte) und einer Litfasssäule vorhanden. Der Platzbereich wird durch 3 Bäume mittleren Baumalters begrünt. In diesem Bereich der Hörder Bahnhofstraße ist ein Stellplatzstreifen für 3 PKW bis zum Einmündungsbereich der Hermannstraße vorhanden. Der Stellplatzstreifen wird westlich des Einmündungsbereiches Hermannstraße fortgesetzt. Gegenüberliegend im Bereich der Gebäude Hörder Bahnhofstraße 4 und 6 befinden sich 5 Taxistellplätze.

Planung

Die Straßenentwurfsplanung sieht einen zentral gelegenen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ca. 34 m vor. Der ca. 16 m große Innenkreis wird als grüne Fläche gestaltet (Verkehrsgrün). Die Ausgestaltung wird im Rahmen der Straßenausführungsplanung festgelegt. Vor den Gebäuden Hermannstraße 15-23 wird ein Gehweg mit einer Breite von 1,5m und eine Fahrbahn mit einer breite von 5,5m hergestellt. Die 5 Taxistellplätze werden zugunsten der geplanten Radwegeführung an der heutigen Stelle aufgeben und zukünftig auf der Nordseite der Hörder Bahnhofstraße westlich der Einmündung Hermannstraße vorgesehen. Die Zufahrt zum geplanten Gebäude am Bahnhof Hörde soll nachgeordnet als Gehwegüberfahrt hergestellt werden. Mit der Planung des Kreisverkehrs entfallen im Änderungsbereich 19 Stellplätze. In unmittelbarer Nähe westlich des Änderungsbereiches sind an der Hörder Bahnhofstraße zwei ausreichend große, heute zeitweise nicht ausgelastete öffentliche Stellplatzanlagen mit 30 und 25 Stellplätzen vorhanden. Darüber hinaus sind unmittelbar angrenzend an das Geschäftszentrum im neuen Geschäftshaus südlich der Hörder Bahnhofstraße ca. 35 neue Kundenstellplätze geplant, die bewirtschaftet auch öffentlich nutzbar sind. Im Rahmen des „Stadtumbaugebiets Hörde-Zentrum“ wird mit einer Parkraumuntersuchung darüber hinaus ein Stellplatzkonzept für das engere Stadtbezirkszentrum entwickelt.

Im Änderungsbereich entfallen max. 3 Bäume. Ersatzpflanzungen sind im Bereich der Hörder Bahnhofstraße teilweise außerhalb des Änderungsbereichs vorgesehen.
Durch die geänderte Verkehrsführung mit Kreisverkehr ist eine Signalisierung und die damit verbundenen Linksabbiegerstreifen nicht mehr erforderlich. Durch den Wegfall der Wartephasen an den Signalanlagen und den Wegfall der Kreuzung wird eine Verflüssigung des Verkehrs erzielt. Dies wirkt sich positiv auf die angrenzende vorhanden störempfindlichen Nutzungen aus (z.B. Reduzierung von Schallimmissionen).

Zum Radverkehr ist auszuführen, dass der Radfahrer westlich des Kreises (resp. innerhalb des Kreises) auf der Nordseite der Hörder Bahnhofstraße mittels zweier Auffahrtrampen auf den vorhandenen Bordsteinradweg geführt wird. Auf der Südseite verlässt er kurz vor dem Kreis den hier vorgesehenen Radstreifen, um sich in den übrigen Verkehr einzufädeln und innerhalb des Kreises im Mischverkehr geführt zu werden. Aus Sicherheitsgründen werden hier Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht angelegt, weil die Erfahrungen in der Vergangenheit gezeigt haben, dass solche Radfahrstreifen eher kontraproduktiv sind. Sie erhöhen nicht die Sicherheit, sondern bewirken eher das Gegenteil. Diese Erfahrungswerte sind z. Zt. Stand der Technik, sodass seit Jahren von der separaten Anlegung von Radfahrstreifen in Kreisverkehren Abstand genommen wird. Östlich des Kreises können die gesamten Gehwegflächen oder alternativ die Fahrbahn die hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgeschildert wird, benutzt werden.

Es ist geplant, beim Ausbau des Kreisverkehrs eine behindertengerechte Ausgestaltung zu realisieren. Bei dem vor Baubeginn von der Tiefbauverwaltung einzuholenden Baubeschluss wird die Tiefbauverwaltung eine barrierefreie Ausgestaltung vorstellen.

Die Tiefbauverwaltung wird sich bei der Erstellung des Ausbauplanes intensiv mit der Frage der Gestaltung der Mittelinsel des Kreisverkehrs befassen. Dabei wird eine hochwertige Gestaltung angestrebt.

Der Ausbau ist für 2011 geplant. Da es sich um eine äußere Erschließungsmaßnahme handelt, befindet sich die Realisierung in der Zuständigkeit der Stadt Dortmund.

6. Inhalt der Änderung

- Öffentliche Verkehrsfläche
- Verkehrsgrün
- Festsetzung vorhandener und geplanter Bäume

7. Ver- und Entsorgung / Entwässerung

Die technische Einrichtung der geplanten Verkehrsfläche kann problemlos an die bestehenden Ver- und Entsorgungseinrichtungen angeschlossen werden. In der Hermannstraße liegt ein Kanal mit Mischsystem, sodass das Niederschlagswasser entsprechend abgeleitet werden kann.

8. Kampfmittel

Der Änderungsbereich liegt innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. Insofern ist rechtzeitig vor Baubeginn ein entsprechender Antrag auf Luftbildauswertung zu stellen. Diese erfolgt durch die Bezirksregierung Arnsberg. Aus dem Ergebnis der Luftbildauswertung ergebene Erfordernisse zur Kampfmittelbeseitigung werden dabei vor Baubeginn umgesetzt.

9. Denkmalschutz

In der Bodendenkmalkarte ist keine Verdachtsfläche im Änderungsbereich eingetragen. Es wird daher lediglich präventiv ein Hinweis zu Bodendenkmälern in den Änderungsplan aufgenommen.

10. Altlasten/ Methanausgasungen / Bergbau

Der Änderungsbereich ist im Übersichtsplan der Stadt Dortmund über Altstandorte / Altablagerungen nicht als belasteter Bereich gekennzeichnet. Auch sonst liegen keine Erkenntnisse über Altlasten vor.

Die Arbeitskarte der potentiellen Methangasaustritte im Stadtgebiet Dortmund unterteilt das Stadtgebiet in mehrere Bereiche hinsichtlich der Austrittswahrscheinlichkeit. Der Änderungsbereich liegt in der Zone 1. Danach sind Methangasaustritte wenig wahrscheinlich.

Bergbauliche Auswirkungen haben im Änderungsbereich stattgefunden. Durch die Bezirksregierung Arnsberg wurde mitgeteilt, dass im östlichen Planbereich der "Clarenberger Stollen" den Planbereich unterquert. Die Überdeckung im Planungsbereich beträgt ca. 20 m.
Aufgrund der Lagerstättenverhältnisse kann ebenfalls nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, dass im Bereich des Plangebietes auch widerrechtlicher Bergbau durch Dritte oder Bergbau vor der Anlegung von zeichnerischen Unterlagen (sog. Uraltbergbau) im tagesnahen Bereich stattgefunden hat. Im südlichen Bereich des Plangebietes tritt nach den dort vorliegenden Unterlagen das Flöz "Sonnenschein" an der Tagesoberfläche aus. Ob derartiger Bergbau geführt wurde, kann allerdings erst nach Durchführung entsprechender Erkundungsmaßnahmen (z.B. Bohrungen) abschließend beantwortet werden.
Folgende allgemeingültige Hinweise zur Einwirkungsrelevanz der o.g. umgegangenen bergbaulichen Tätigkeiten sind zum jetzigen Zeitpunkt möglich:

- Die innerhalb des Plangebietes im oberflächennahen Bereich ggf. vorhandenen Hohlräume und/oder Verbruchzonen können zu einer Setzung der Tagesoberfläche führen.
- Sollten innerhalb des Plangebietes im tagesnahen Bereich möglicherweise weitere Hohlräume und/oder Verbruchzonen infolge widerrechtlichen Abbaus Dritter oder aber "Uraltbergbau" vorhanden sein, so können diese ebenfalls eine Absenkung oder einen Einsturz der Tagesoberfläche zu Folge haben.
- Nach der allgemeinen Lehrmeinung wirkt ein Stollen auf die Tagesoberfläche ein, wenn die Festgesteinsüberdeckung in drei- bis fünffache Höhe des Stollens unterschreitet.

Hinsichtlich einer gutachterlichen Einschätzung der Einwirkungsrelevanz des o.g. Bergbaus empfiehlt die Bezirksregierung Arnsberg, einen Sachverständigen einzuschalten und auf der Grundlage dieser Untersuchungsergebnisse eine Kennzeichnung gemäß §9 Abs. 5 BauGB vorzunehmen. In den Änderungsplan ist ein entsprechender Hinweis aufgenommen worden. Über mögliche zukünftige, betriebsplanmäßig noch nicht zugelassene bergbauliche Tätigkeiten ist dort nichts bekannt.

11. Umweltbelange und Artenschutz

11.1 Gesetzliche Grundlagen

Mit dem 01.01.2007 ist das „Gesetz zu Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ vom 21.12.2006 in Kraft getreten. Somit ist beabsichtigt den Änderungsbebauungsplan Nr. 7 Hö 103 in einem beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB durchzuführen. Der diesbezügliche Beschluss wird parallel mit dem Offenlegungsbeschluss herbeigeführt.
Voraussetzung für die Anwendung ist, dass der Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen. Dies ist in der vorliegenden Straßenumplanung der Fall.
Beschleunigte Verfahren werden gemäß § 13a Abs. 3 BauGB ohne Umweltprüfung und folglich ohne Erstellung eines Umweltberichtes samt Monitoring durchgeführt. Sie unterliegen gemäß § 13a Abs. 2 BauGB nicht der Anwendung der Eingriffsregelung; sprich die zu erwar-

tenden Eingriffe gelten als zulässig und werden nicht ökologisch ausgeglichen.
Dennoch sind die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu prüfen und die Vorschriften zum § 1a BauGB anzuwenden. Das schutzgutbezogene Abwägungsmaterial ist somit verbalargumentativ zu ermitteln, zu bewerten und in die Abwägung einzustellen. Dem entsprechend ist auch die Baumschutzsatzung zu berücksichtigen, aber auch die artenschutzrechtliche Relevanzprüfung ist gemäß der §§ 42 und 43 BNatSchG ins Verfahren einzustellen.

11.2 Abwägungsmaterial und Abwägung

Ortsbild, Biotopstrukturen, Fauna und Flora

Entlang der vielbefahrenen Verkehrsflächen existieren lediglich Stadtbiotoptypen. Zum Norden Wohn- und Geschäftshäuser, zum Süden eine Stellplatzanlage und ebenfalls ein Wohn- und Geschäftshaus. Darüber hinaus dominieren hoch versiegelte Verkehrsflächen. Darin liegt eine Verkehrsinsel mit Teilfunktionen einer öffentlichen Grünanlage. Die Verkehrsinsel ist im rechtskräftigen Bebauungsplan als Öffentliche Grünfläche dargestellt. Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung liegt auf einer deutlich wahrnehmbaren Kuppe. Sie bildet den Hochpunkt der Hörder Bahnhofstraße. Die Verkehrsinsel ist ihrerseits überwiegend versiegelt, verfügt aber über drei großkronige Bäume in Baumscheiben, drei Betonpflanzkübeln mit Stauden, Fahrradständern, Bänken und drei Spielgeräten. Südlich der Hörder Bahnhofstraße existiert eine straßenbegleitende Baumreihe mittleren Alters. An den Rändern des Änderungsbereiches stehen zwei weitere Bäume (s. u.). Mit Ausnahme der Baumscheiben sind die übrigen Flächen hoch versiegelt. Da der Straßenabschnitt stark befahren ist, ist das Biotoppotenzial und damit die ökologische Wertigkeit der Flächen für Flora und Fauna gering.

Baumschutz

Die gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Dortmund geschützten Laubbäume im Änderungsbereich wurden auf Grundlage des Baumkatasters der Stadt Dortmund (Stand 2006) ermittelt.

Nr.	Katastercode	Baumart	Stu ergänzen	Kronen-durchmesser	Erhalt	**Ersatz**
1	71446-10-18035	Baum-Hasel Corylus col.	1,57 m	5,90 m	X	---
2	71446-20-18036	Spitz-Ahorn Acer plat.	1,57 m	11,50 m	Evtl.	**(2)**
3	71446-20-18037	Spitz-Ahorn Acer plat.	1,57 m	10,50 m	---	**2**
4	71446-30-18038	Spitz-Ahorn Acer plat.	1,57 m	12,50 m	---	**2**
5	71401-20-50146	Scheinbuche Nothofagus	o. A.	3,70 m	---	---
6	71446-20-18039	Berg-Ahorn Acer pseudo.	1,57 m	9,50 m	X	---
7	71446-20-18040	Berg-Ahorn Acer pseudo.	1,57 m	9,50 m	X	---
8	71446-10-18041	Berg-Ahorn Acer pseudo.	1,41 m	9,50 m	X	---
9	71446-10-18042	Berg-Ahorn	1,41 m	9,50 m	X	---
10	71401-30-18158	Amberbaum Liquidamber	0,35 m	2,50 m	X	---
Summen					6-7	**4-6**

Hinweise zur Tabelle: Stu = Stammumfang. Die Angaben zum Kronendurchmnesser wurden aus dem Luftbild 2006 abgeleitet. Bei dem Baum Nr. 5 handelt es sich um den Baum innerhalb eines Betonpflanzkübels. Es ist eine Scheinbuche (Nothofagus antarctica). Der „Baumstrauch“ weist einen exzentrischen Wuchs auf, kann aber im Pflanzgefäß oder mitsamt Ballen an anderer Pflanzstelle wieder verwendet werden.

Die acht Bäume mittleren Alters wirken durch ihre breiten Kronen belebend und prägend auf das ansonsten städtische Ortsbild.
Die Verkehrsumplanung wird dazu führen, dass zwei bis drei Bestandsbäume innerhalb der Verkehrsinsel gefällt werden. Dies hängt damit zusammen, dass das Tiefbauamt im Zuge der Beteiligung kund tat, dass der bestehende Kanal nördlich der Verkehrsinsel erneuert werden muss. Dies kann dazu führen, dass der Baum Nr. 2 gefällt werden muss. Da der Baum aber einige Meter von der Kanaltrasse entfernt liegt, bleibt künftig abzustimmen, ob er erhalten werden kann.
Dem gegenüber sind die Baumreihe sowie die beiden Einzelbäume Nr. 1 und 10 vom Vorhaben nicht betroffen und werden mittels Erhaltungsgebot festgesetzt.

Boden / Wasser
Im städtisch geprägten Änderungsbereich existieren mit Ausnahme der Baumscheiben keine natürlichen Bodenaufschlüsse. Stehende oder fließende Gewässer sind nicht vorhanden. Den Grundwasserstand gibt der Umweltplan der Stadt Dortmund im Umfeld mit 2 – 5 m unter Flur an. Zudem verfügt der Untergrund über eine mittlere Durchlässigkeit, was im Lösslehmuntergrund einer mittleren Verschmutzungsempfindlichkeit gleichkommt.

Klima / Lufthygiene / Lärm
Laut Umweltplan herrscht im Umfeld „Stadtklima“ als stadtklimatische Einstufung vor. Die Charakteristika sind: „Dämpfung der Klimaelemente, veränderter Strahlungshaushalt“ (Dunst oder hohe Abstrahlungswärme), „reduzierte nächtliche Abkühlung, lokale Windfeldänderung, Luftschadstoffe“, woraus ein „belastetes bis strapazierendes Bioklima“ resultiert.
Laut Umweltplan weist die Flechtenkartierung im Stadtbezirk den Luftgüteindex 1,0 – hohe Belastung – auf. Zur Gewichtung dieser Grundbelastung sei zitiert: „Insofern markiert der Lüftgüte-Index von 1,0 die Grenze zur kritischen Luftgütestufe. Eine Lüftgüte von 1,0 oder schlechter kann ein erhöhtes Erkrankungsrisiko für empfindliche Personen bedeuten.“

Um textliche Wiederholungen zu ersparen, sei bzgl. der gutachterlich gerechneten Luftschadstoffimmissionen auf das Kapitel 13 und bzgl. des Schallschutzes auf das Kapitel 12 der Begründung hingewiesen.

Mensch / Wohnumfeldfunktion
Wohnbauflächen grenzen direkt nördlich an den Änderungsbereich an. Der dargelegte Umgebungslärm, die großräumig vorherrschende Luftbelastung sowie die Zerschneidungswirkung der vielbefahrenen Straße beeinträchtigen das Wohnpotenzial im Stadtbezirk. Gemäß Umweltplan weist das Umfeld wenig Angebote zur wohnumfeldnahen Erholung auf. Allerdings wird sich dies durch die relativ nahen Konversionsflächen PHÖNIX See, Verbindungsraum und PHÖNIX West schrittweise zum Positiven ändern.
Der Stadtgrünplan Hörde attestiert dem Bezirk ein „geringes“ Grünflächenangebot, einen „hohen Freiraumbedarf“ sowie einen „sehr hohen Handlungsbedarf“ (höchste Kategorie) zur Schaffung neuer Freiraumangebote sowie ergänzender Angebote der Grünversorgung.
Im Zuge der verkehrlichen Umgestaltung entfällt die vorhandene öffentliche Grünfläche. Sie ist überwiegend versiegelt, verfügt aber über drei Bäume in Baumscheiben, Pflanzkübel, drei Bänke, eine Litfasssäule und drei Wippspielgeräte. Zwar ist diese Grünfläche stark von den verkehrlichen Immissionen beeinträchtigt, allerdings wird sie von Anwohnern, Taxifahrern u. a. zum kurzfristigen Verbleib genutzt. Die Neuplanung sieht den Bau eines Kreisverkehres mit innen liegender Freifläche vor, wobei allerdings die Verkehrsflächen für den Durchgangsverkehr näher gen Norden an die Wohnbebauung rücken. Die Kreisinnenfläche soll grünplanerisch gestaltet werden. Sie wird somit optisch grün wirken. Einen funktionalen Ersatz zum Aufenthalt für die bisherige Verkehrsinsel kann sie nicht bieten.

Der Änderungsbereich ist sehr gut an das Bus- und DB-Bahnnetz (Bhf. Hörde) angebunden. Die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen sowie von Geschäften zur Deckung des täglichen Bedarfs ist ebenso sehr gut.

Kultur- und Sachgüter sind im Planbereich nicht vorhanden.

Auswirkungen der Planung

a) 100 % Verlust einer Verkehrsfläche mit Teilfunktionen öffentlichen Grünfläche mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität. Dafür ist die Schaffung einer Freifläche innerhalb des Kreisverkehres geplant. Die Freifläche soll nach Aussage des Tiefbauamtes grünplanerisch ansprechend gestaltet werden. Vorgeschlagen wird, die Kreisinnenfläche mit max. 1,0 m hoch werdenden, attraktiven Blühsträuchern (z. B. dauerblühende Strauchrosen) flächig zu gestalten. Zudem soll ein wahrnehmbarer Anteil an wintergrünen Sträuchern, wie z. B. niedrig wachsender Kirschlorbeer, gepflanzt werden. Dies soll dazu beitragen a) eine angemessen „grün“ gestaltete Fläche für alle Jahreszeiten herzustellen und b) eine gewisse Filterwirkung von Stäuben zu erzielen.
   Allerdings fungiert die neue Freifläche nicht als nutzbare Grünfläche; sie wird nur optisch wahrnehmbar sein. Ergänzend entstehen Pflanzrabatten in den drei Straßeneinmündungen. Diese Flächen sollen mit wintergrünen Stauden bepflanzt werden.
b) Die Umplanung führt zum Verlust von zwei bis drei Bäumen mittleren Alters (s. o.).
c) Der Anteil von unversiegelten Flächen ist in der Neuplanung höher, da mehr Bodenflächen zur Bepflanzung entstehen. Allerdings wird eine Öffentliche Grünfläche mit bedingter Aufenthaltsqualität überplant. Die entstehenden Pflanzflächen können dies funktional nicht ersetzen.
d) Durch die Umgestaltung rücken die Verkehrsflächen für den Durchgangsverkehr gen Norden und damit näher an die Wohnbebauung heran.
e) Die Auswirkungen zu den Aspekten Schallschutz und Luftschadstoffimmissionen sind in den Kapiteln 12 und 13 der Begründung ausführlich dargelegt und bewertet.

Abwägung

Eine völlige Unterlassung des Eingriffes, d. h. ein genereller Verzicht auf die beabsichtigte Verkehrsumplanung scheidet wegen der Notwendigkeit der Verkehrsumplanung und dem Erzielen geringerer Lärmimmissionen aus. Zudem führt das Entfallen einer Ampelanlage zu einer kommunalen Betriebskostenersparnis. Der unvermeidliche Verlust an Bestandsbäumen kann durch Ersatzbäume mittelfristig kompensiert werden. Die Abwägung zu den Belangen Schallschutz und Luftschadstoffimmissionen erfolgt in den Kapiteln 12 und 13. Das Entfallen einer eingeschränkt nutzbaren Öffentlichen Grünfläche (Verkehrsinsel) wird durch die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Freiflächenverbundes (PHOENIX West – Verbindungsraum – See) indirekt kompensiert. Vor diesem Hintergrund, aber auch mit dem Hinweis auf die Ersatzbäume und die Pflanzflächen, sind die verbleibenden und zu erwartenden Eingriffe in zurückzustellende Belange unvermeidbar.

11.3 Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung

Die Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplanes stellt ein genehmigungspflichtiges Planungs- und Zulassungsverfahren dar, bei dem die Belange des Artenschutzes im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zu berücksichtigen sind. Ziel des Gesetzgebers ist es, die natürlichen Lebensräume und die Populationen wildlebender und in ihrem Bestand gefährdeter Tier- und Pflanzenarten zu schützen und somit die biologische Vielfalt zu erhalten.

Sofern in einem Untersuchungsraum besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten (vgl. § 10 Abs. 2 Nr. 10/11 BNatSchG) vorkommen und durch ein genehmigungspflichtiges Vorhaben eine Verletzung der Verbotsbestände des Bundesnaturschutzgesetzes [vgl. § 42

Abs. 1 BNatSchG (§ 19 Abs. 3 BNatSchG)] erfolgt, ist eine Einzelprüfung der betroffenen Arten durchzuführen. Diese Einzelprüfung beschränkt sich in Nordrhein-Westfalen auf die sogenannten 'Planungsrelevanten Arten', die eine naturschutzfachlich begründete Auswahl der im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geschützten Arten darstellt. In Nordrhein-Westfalen unterliegen derzeit 213 Tier- und Pflanzenarten der Verpflichtung einer artbezogenen Einzelprüfung.

Da es sich aber um einen vielbefahrenen und hochversiegelten Bereich zwischen dem Bahnhof Hörde und dem Ortskern handelt, sieht die untere Landschaftsbehörde der Stadt Dortmund von der Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung ab.

11.4 Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen, Grünplanung, Baumersatz im Änderungsbereich

Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen:
- Sechs Bestandsbäume werden mittels Erhaltungsgebot gesichert;
- darüber hinaus wird in der Begründung ausgeführt, dass im Zuge der Kanalsanierungs- und der Ausbauplanung für die Verkehrsplanung eine Abstimmung im Tiefbauamt erfolgt, ob der Baum Nr. 2 (Ahorn) erhalten bleiben kann und ob nördlich des Kreisels ein dritter Ersatzbaum (ebenfalls Ahorn) gepflanzt werden kann;
- durch die flächige Bepflanzung der Kreisinnenfläche mit Sträuchern soll die Möglichkeit zur Staubsedimentation und letztendlich zur Bodenabsorption ermöglicht werden;
- der Umbau der Ampelanlage zu einem Kreisverkehr führt im Ergebnis zu geringeren Lärmimmissionen gegenüber den nördlich angrenzenden Gebäuden.

Grünfestsetzungen:
- Zwei Ersatzbäume werden mittels Pflanzgebot festgesetzt. Der übrige Baumersatz wird später im Zuge der Umgestaltung von Verkehrsflächen auf der Hörder Bahnhofstraße erbracht (Aussage Tiefbauamt).
- die Freifläche im Kreisverkehr soll mit Sträuchern (dauerblühende Strauchrosen sowie z. B. Kirschlorbeer) bepflanzt werden (Pflanzgebot);
- die Pflanzrabatten an den Fußgängerübergängen sollen mit wintergrünen Stauden bepflanzt werden (Pflanzgebot).

Baumersatz in Hörde
Zwei von insgesamt 4 bis 6 nötigen Ersatzbäumen können im Zuge der Neuplanung in der Pflanzqualität Stu 20/25 cm (gemessen in 1,0 m Höhe) im Änderungsbereich per Pflanzgebot festgesetzt werden. Nach Vorgabe des Tiefbauamtes 66/7 muss die Pflanzgrube bei Bäumen - und damit der durchwurzelbare Raum – mindestens 12 m^3 betragen. Da die übliche Durchwurzelungstiefe mit ca. 1,50 m begrenzt ist, ergibt sich hieraus ein Flächenbedarf von mindestens 8 m^2. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur eine kleinere offene Vegetationsfläche (Baumscheibe) realisiert werden kann, so ist der notwendige Wurzelraum von mindestens 12 m^3 auch unterhalb befestigter Fläche herzustellen.
Den übrigen Baumersatz wird das Tiefbauamt beim Umbau der Nachbarstraßen im Umfeld der Hörder Bahnhofstraße erbringen.

11.5 Anwendung der Bodenschutzklausel

Das Vorhaben dient der Modifizierung der Verkehrsführung unter Einsparung einer Ampelanlage. Mit Ausnahme einer kleinen öffentlichen Grünfläche, die zudem hoch versiegelt ist, werden keine Bodenflächen in Anspruch genommen. Statt dessen führt der Bau eines Kreisverkehres zur Schaffung einer Freifläche, die mit Boden angefüllt und flächig bepflanzt wird.

Somit entsteht in der Summe mehr begrünte Pflanzfläche, als zuvor bestand.
Der Bodenschutzklausel gemäß § 1a BauGB wird darin Rechnung getragen, dass
a) keine zusätzliche Freifläche in Anspruch genommen und
b) dem Aspekt einer teilweise Wiedernutzbarmachung (Kreisverkehrinsel) durch Umgestaltung entsprochen wird.

12. Schallschutz

Für den Bereich der geplanten Änderung Nr. 7 des Bebauungsplanes Hö 103 ist eine schalltechnische Untersuchung im August 2010 durchgeführt worden. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den Anlagen 3-8 der Untersuchung als Rasterlärmkarten und in Anlage 9 tabellarisch dargestellt.

Es wurden drei verschiedene Situationen berechnet:
a) Bestand mit den Analyseverkehrsbelastungen
b) Bestand mit den Prognose-Verkehrsbelastungen
c) Planung mit den Prognose-Verkehrsbelastungen

Die Berechnung für die Situation a) zeigt, dass die Orientierungswerte an allen untersuchten Immissionsorten z. T. deutlich überschritten werden. An fast allen Immissionsorten wird nachts ein Pegel von mehr als 60 dB(A) erreicht. Am Tag liegen die Pegel nur geringfügig unter 70 dB(A).
In der Situation b) erhöhen sich die Pegel an den der Hörder Bahnhofstraße zugewandten Fassaden entsprechend den Emissionspegeln noch um weitere ca. 1,5 dB(A). An den der Aldinghofer Straße zugewandten Fassaden nehmen die Pegel um max. 0,8 dB(A) tags und 1,5 dB(A) nachts ab. Dennoch verbleiben hier Pegel von mehr als 60 dB(A) nachts.
Mit der Umsetzung der Planung verringern sich die Pegel an allen Immissionsorten gegenüber der Situation b) deutlich. An der Mehrzahl der Immissionsorte beträgt die Reduzierung der Pegel 3-4 dB(A). An den Gebäuden Hörder Bahnhofstraße 4 und 6 auch bis zu 5,5 dB(A). An allen Immissionsorten werden damit Pegel von weniger als 67 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht. Im Bereich der Aldinghofer Straße wird der Orientierungswert für ein Kerngebiet am Tage teilweise eingehalten.

Insofern wird die Lärmbelastung durch die Umsetzung der Planung verbessert. Ein Geräuschniveau unterhalb der Orientierungswerte wird jedoch nur teilweise erreicht werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen zur weiteren Senkung der Belastung müssten, um alle Geschosse zu schützen, in etwa die Höhe des obersten Geschosses der Gebäude aufweisen.

Beurteilung

Aufgrund der vorgelegten Ergebnisse besteht keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV, da die Pegel durch die Maßnahme verringert werden.
Die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 wird zwar auch nach Realisierung der Planung nicht erreicht. Dennoch bewirkt die Planung eine z.T. erhebliche Verbesserung der Situation und ist somit aus schalltechnischer Sicht zu begrüßen.

Da der geplante Kreisverkehr und damit einhergehend der Wegfall der Signalanlage
a) zu einer Verkehrsverflüssigung und
b) zu einer zum Teil erheblichen Verbesserung der Lärmsituation führen,
wird die Änderung des Bebauungsplanes empfohlen. Im übrigen wird auf die detaillierten Aussagen der schalltechnischen Untersuchung verwiesen, die beim Stadtplanungs- und Bauordnungsamt eingesehen werden kann.

13. Luftschadstoffimmissionen

Entsprechend der Empfehlung des Umweltamtes wurde die Erstellung eines Gutachtens zur Erstellung einer verfeinerten Untersuchung (Feinscreening) an das Ingenieurbüro SimuPLAN vergeben, um zu belastbaren Aussagen für die gegebene Plansituation zu kommen. Dieses Gutachten lag im Rahmen der einmonatigen öffentlichen Auslegung gemeinsam mit dem Änderungsentwurf und der Begründung zur Einsichtnahme öffentlich aus.

Das Ingenieurbüro SimuPLAN hat für den Kreisverkehr Hörder Bahnhofstraße eine Immissionsprognose gerechnet. Das Ergebnis dieser Prognose zeigt, dass im Analysefall, im Prognosenullfall und im Prognoseplanfall der Grenzwert der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid an einigen Punkten deutlich überschritten wird. Einen erheblichen Anteil an diesem Problem haben die zahlreichen Busse des ÖPNV, die den Kreisverkehr befahren. Der Trend der NO_2-Belastungen zeigt, dass die Belastung vom Analysefall zum Prognosenullfall sinkt, die Belastung durch Realisierung der Maßnahme gegenüber dem Prognosenullfall an den meisten Immissionspunkten wieder -und teilweise deutlich- ansteigt.

Der geplante Kreisverkehr im Bereich der Hörder Bahnhofstraße führt sowohl zu einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung als auch zu einer Verbesserung der Belastung durch Schallimmissionen.

Der Wegfall der Lichtzeichenanlage verbessert den Verkehrsfluss. Hierdurch reduzieren sich die Lärmemissionen, wodurch sich die Lärmsituation für die angrenzende Bebauung verbessert, da die Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A) lt. Schalltechnischer Untersuchung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes von August 2010 abnimmt. Dies gilt insbesondere für die Nordseite der Hörder Bahnhofstraße und die östlich angrenzende Hermannstraße. Die Anlieger an der Hermannstraße erfahren zusätzlich dadurch eine Entlastung von Immissionen, dass die heute über die Hermannstraße/Schlanke Mathilde eine Schleife fahrenden Busse aus diesem Bereich herausgenommen und künftig nur noch über den Kreisverkehr geführt werden.

Der Kreisverkehr mit seinen Fußgängerüberquerungen trägt im Weiteren dazu bei, die Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr zu verbessern.

Dieser Reihe von Vorteilen stehen die von simuPLAN ermittelten Grenzwertüberschreitungen an den Häusern an der Hermannstraße Nr. 15-23 gegenüber. Grenzwertüberschreitungen von bis zu 5,6 $\mu g/m^3$ finden bereits lt. Gutachten von simuPLAN im Prognosenullfall und im Bestand statt. Die durch die neue Planung ausgelösten Grenzwertüberschreitungen betragen hingegen nur bis zu 4,0 $\mu g/m^3$. Die vom Gutachter vorgeschlagenen Lärmschutzwände scheiden aus, weil hierfür angesichts der engen Bebauung kein Raum zur Verfügung steht und im übrigen im Stadtraum auch nicht zu integrieren wären. Eine Verschiebung des Kreisverkehrs nach Süden ist ebenfalls nicht möglich, weil sich südlich der Hermannstraße zwei Wohnhäuser im Bestand befinden und östlich dieser Wohnhäuser im Bereich des Hörder Bahnhofs keine Grundstücksverfügbarkeit besteht.

Etwa 45 – 50% der Grenzwertüberschreitungen werden lt. Gutachten simuPLAN durch den Busverkehr verursacht. Eine Herausnahme dieses Busverkehrs aus dem zentralen Bereich von Dortmund Hörde kann nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden, weil der Bereich des Kreisverkehrs der zentrale Verteiler für den ÖPNV ist. Hinzu kommt, dass gerade der ÖPNV eine erhebliche Entlastung vom Individualverkehr (IV) darstellt. Alternative Verkehrsführungen für den ÖPNV und IV sind bereits in der Vergangenheit im Zuge der Aufstellung der

Rahmenplanung PHOENIX See (DRS. 14630-09) geprüft und letztlich auf Grund fehlender Grundstücksverfügbarkeit sowie aus Kostengründen verworfen worden.

In 2015 soll die Busflotte der Dortmunder Stadtwerke auf die erst dann verfügbare EURO 6-Norm umgestellt werden. Hierdurch wird sich die Luftbelastung im angesprochenen Bereich deutlich reduzieren. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht lediglich die Möglichkeit, die Dortmunder Stadtwerke aufzufordern, ausschließlich die schadstoffärmsten Fahrzeuge im Bereich der Hörder Bahnhofstraße einzusetzen.

Für den Bereich der Hörder Bahnhofstraße ist eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden, die Grundlage für die Erstellung des Gutachtens zu den Luftschadstoffimmissionen war. Dabei wurde für die Berechnung der Prognosebelastung konservativ von einem vollständig realisierten Technopark PHOENIX-West und einem vollständig realisierten Areal PHOENIX See ausgegangen. Auf dieser Basis wurde die lufthygienische Untersuchung erstellt.

Hierzu ist Folgendes auszuführen:
Die Vermarktung von PHOENIX-West hat 2005 begonnen. Zur Zeit sind etwa 20% der möglichen Nutzungen realisiert. Rechnet man diesen Faktor hoch, wird in 2015 knapp 50% des Areals realisiert sein.
Die Vermarktung der Wohnbebauung am PHOENIX See hat gerade erst begonnen. Für den Bereich der Hörder Burg (Mischnutzung und Sondergebiete) sowie für den Bereich südlich des PHOENIX Sees gibt es noch kein Planungsrecht. Vor dem Hintergrund der Entwicklungen der Bereiche PHOENIX-West und PHOENIX See ist festzustellen, dass in 2015 bei weitem nicht die Verkehrsbelastung im Bereich der Hörder Bahnhofstraße erreicht sein wird, die der Prognosefall zugrunde legt. Insoweit dürfte auch in gleichem Verhältnis die Luftbelastung bis 2015 geringer ansteigen, als es das Luftgutachten bei konservativer Betrachtung prognostiziert hat.

Vor dem Hintergrund dieser Feststellungen wird empfohlen, das Änderungsverfahren trotz der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen fortzuführen, die aller Wahrscheinlichkeit nach in 2015 noch nicht vorliegen. Mit Einführung der Euro Norm 6 und Umstellung der Busse auf diese Norm ab 2015 kann mit einem kontinuierlichen Rückgang der Luftbelastungen durch den Busverkehr im Bereich der Hörder Bahnhofstraße gerechnet werden.

Nach dem Urteil des OVG Münster vom 25.01.2010 und dem Flughafen Berlin-Schönefeld Urteil des BVerwG vom 16.03.2006 stellen Grenzwertüberschreitungen kein Planungshindernis dar. Insoweit können Bebauungspläne trotz der Überschreitung der Grenzwerte fortgeführt werden. Sind die maßgeblichen Grenzwerte überschritten, so bestimmen sich die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Nach dieser Vorschrift ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt (vgl. § 11 Abs. 3, 22. BImSchV). Die 22. BImSchV stellt dabei nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen ab. Vielmehr liegt ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zu Grunde. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regelungssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es dem Planungsträger in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesen Verfahren zu überlassen, es sei denn, die durch die Planung ausgelösten Konflikte sind in diesem Verfahren nicht mehr zu lösen.

Allerdings sind die Belange der Anwohner, von der Zunahme luftverunreinigender Stoffe verschont zu bleiben, im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Der Belang der „Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität“ bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen wird daher auch in § 50 Satz 2 BImSchG benannt und durch § 1 Abs. 6

Nr. 7h BauGB als Abwägungsbelang für die Bauleitplanung übernommen. Im Rahmen der Abwägung können jedoch andere Belange mehr in den Vordergrund treten und die Problematik der Luftreinhaltung kann damit unter Beachtung der o.g. Grundsätze grds. „weggewogen“ werden und in die Luftreinhalteplanung „geschoben“ werden.

Grenzwertüberschreitungen können durch verkehrliche Maßnahmen bzw. Verkehrsbeschränkungen reduziert werden. Allerdings ist der Bebauungsplan als Rechtsinstrument nicht geeignet, diese Maßnahmen festzusetzen und damit eine Reduzierung von Grenzwertüberschreitungen zu regeln. Zudem kann ein Luftreinhalteplan gebiets- und ballungsbezogen aufgestellt werden und damit größere Gebiete erfassen als ein Bebauungsplan. Er kann gerade bei Verkehrsimmissionen als Ursache der Luftreinhalteproblematik daher viel wirksamere Maßnahmen treffen als ein einzelner Bebauungsplan.

Die Luftreinhaltung ist Aufgabe der Bezirksregierung. Werden im Rahmen einer Überplanung Grenzwertüberschreitungen ermittelt, sind diese der Bezirksregierung zu melden, die ihrerseits dann gefordert ist, Luftreinhaltepläne aufzustellen und konkrete Maßnahmen anzuordnen. Bei Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander (u.a. Verkehrssicherheit, Schallreduzierung einerseits mit den andererseits dadurch zu erwartenden höheren Grenzwertüberschreitungen) wird empfohlen, angesichts der aller Wahrscheinlichkeit nach in 2015 noch nicht eintretenden Grenzwertüberschreitungen das Änderungsverfahren fortzuführen. Gleichzeitig wird empfohlen, die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen der Bezirksregierung Arnsberg mitzuteilen und um Behandlung im Rahmen der Luftreinhalteplanung zu bitten, weil die Bebauungsplanänderung als Rechtsinstrument nicht geeignet ist, entsprechende Maßnahmen z.B. verkehrsbeschränkender Natur festzusetzen.

14. Kosten

Kreisverkehr Aldinghofer Straße
Kosten entstehen für den Kreisverkehr mit Grün, Beleuchtung und die hergestellten Anschlussbereiche i.H.v. ca. 570.000,- €.

Verkehrsfläche vor der Bebauung Hermannstraße 15-23
Kosten entstehen hier für Beleuchtung und die Verkehrsfläche von voraussichtlich geschätzten ca. 80.000,- €.

Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)
Es ist vorgesehen, die geplante Verkehrsfläche vor den Hausgrundstücken Hermannstraße 15-23 nach Abschluss der Maßnahme nach den Vorschriften des § 8 KAG NRW beitragsrechtlich abzurechnen, wobei der Anteil der Beitragspflicht im Rahmen einer Eintelsatzung festzulegen ist.
Eine Beitragserhebung nach § 8 KAG NRW ist für die Anlegung eines Kreisverkehrs rechtlich nicht möglich.

Rückzahlung von Fördermitteln
Der zu überplanende Bereich der Hörder Bahnhofstraße wurde mit Landesfördermittel finanziert und im Jahr 1983 fertiggestellt. Ein Umbau der Hörder Bahnhofstraße im Jahr 2011, könnte Rückzahlungsansprüche der verwendeten Fördermittel aufgrund noch nicht abgelaufener Zweckbindungsfristen, hervorrufen. Daher erfolgte eine Abstimmung mit den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ob sich Rückzahlungsansprüche der verwendeten Fördermittel aufgrund noch nicht abgelaufener Zweckbindungsfristen ergeben.
Der Zuwendungsgeber teilte nun mit, dass auf eine Rückzahlung der Fördermittel verzichtet wird.

Dortmund, 15.11.2010

Wilde
Ltd. Städt. Baudirektor

Gutachten:

- Schalltechnische Untersuchung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes, August 2010
- Fachgutachten zu den Luftschadstoffimmissionen, simuPLAN, Dorsten, 29.09.2010