



Stadt Dortmund 44122 Dortmund

 Zimmermann  
Salinger Weg 10

44149 Dortmund

Gebäude: Burgwall 14  
Zimmer: 321  
Auskunft erteilt: Herr Freitag  
Telefon: (0231) 50 - 2 37 76  
Telefax: (0231) 50 - 2 57 88  
E-Mail-Adresse: rf Freitag@stadido.de  
Ihr Zeichen:  
Ihre Nachricht vom:  
Mein Zeichen: 61/5-3  
Datum: 24.08.2004

**Bauleitplanung: Bebauungsplan Lü 123 – Ortskern Oespel – gleichzeitig teilweise Änderung der Bebauungspläne Lü 116 und Lü 152**  
**hier: Mitteilung der Entscheidung des Rates über die von Ihnen vorgebrachten Anregungen (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rat der Stadt Dortmund hat in seiner Sitzung am 17.06.2004 die von Ihnen gegen die Festsetzungen des o.a. Bebauungsplanes vorgebrachten Anregungen nach den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen 1) eingehend geprüft und den Bebauungsplan Lü 123 als Satzung beschlossen.

Die Entscheidung des Rates über die von Ihnen vorgebrachten Anregungen können Sie dem beige-fügigen Auszug aus der Ratsvorlage entnehmen.

Die Entscheidung des Rates der Stadt ist im Rahmen eines Rechtssetzungsverfahrens erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

  
Freitag

 Sie können mit uns sprechen: Mo-Mi 8:00 – 15:30 Uhr, Do von 8:00 – 17:00 Uhr, Fr. von 8:00 – 12:00 Uhr und nach Vereinbarung  
Sie erreichen uns: Sie erreichen uns mit Stadtbahn, S-Bahn und Zug (Dortmund Hauptbahnhof), mit Stadt- und Straßenbahnlinien (Kampstraße und Reinoldikirche)  
Im Internet unter: [www.dortmund.de](http://www.dortmund.de)  
Unsere Bankverbindung: Sparkasse Dortmund (BLZ 440 501 99) Konto Nr. 001 123 424

1) **Rechtsgrundlage**

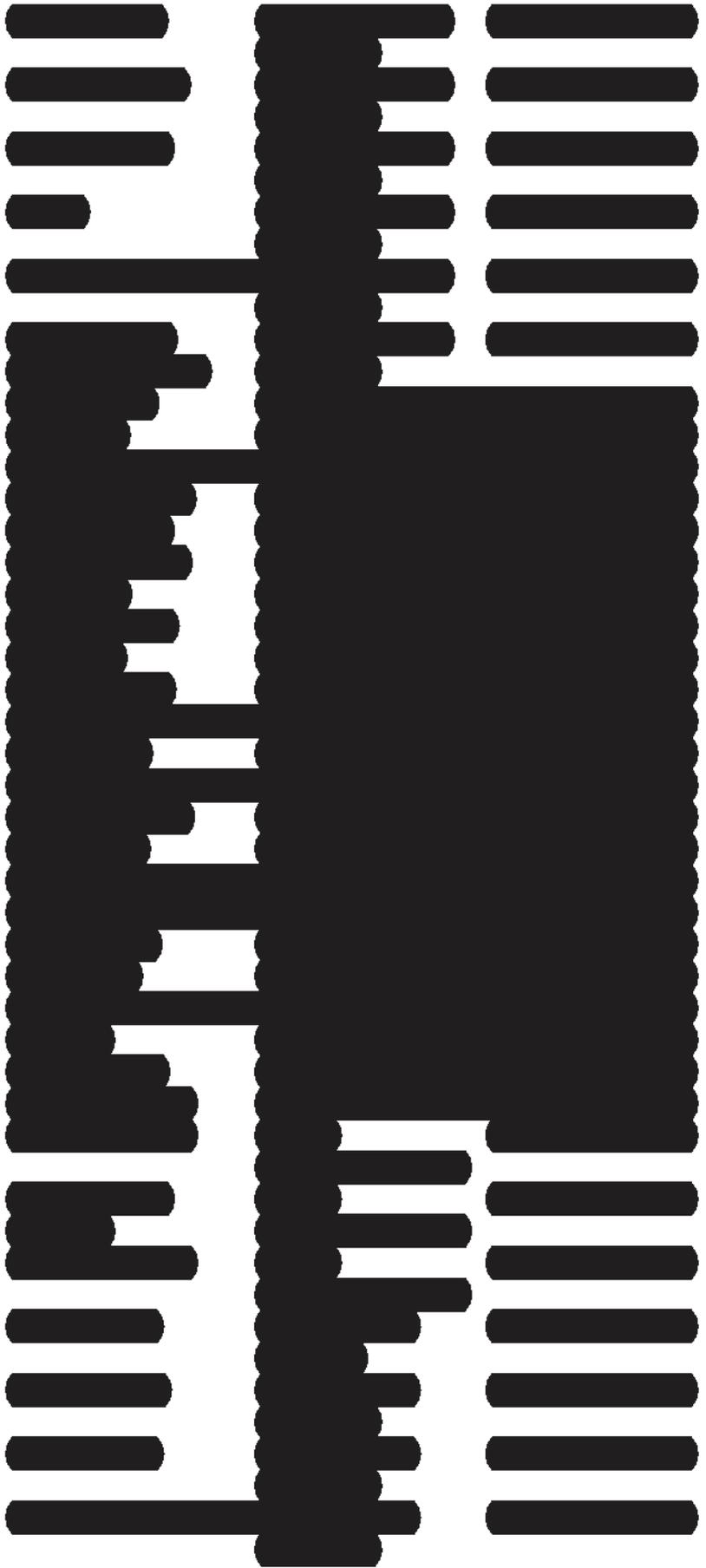
§ 3 Abs. 2 Satz 4 des Baugesetzbuches (BauGB) vom 27.08.1997 (BGBI. I, S. 2141; BGBI. III/FNA 213 – 1) in der zur Zeit geltenden Fassung in Verbindung mit den §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666; SGV NRW 2023) in der zur Zeit geltenden Fassung.

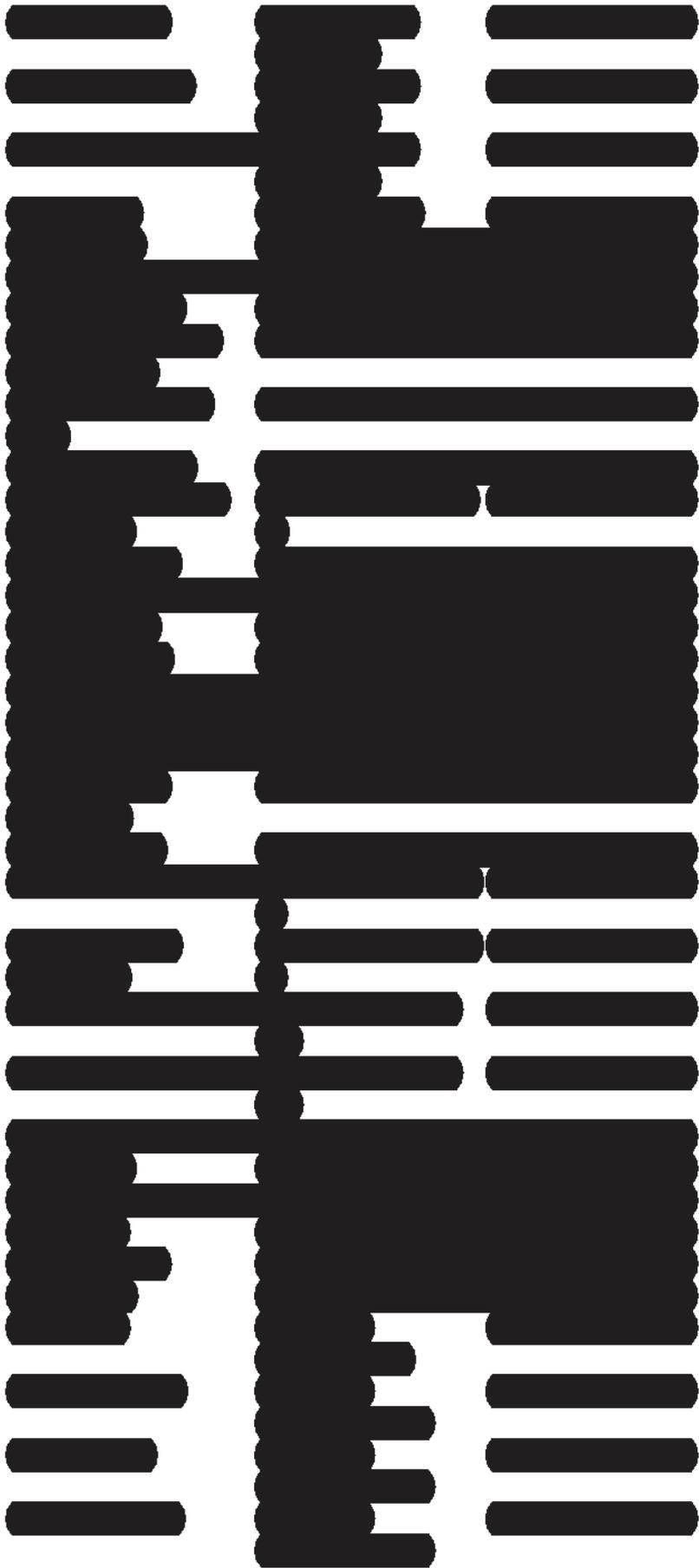
**18.1 Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e. V.**  
**c/o Judith Zimmermann, Salinger Weg 10, 44149 Dortmund**

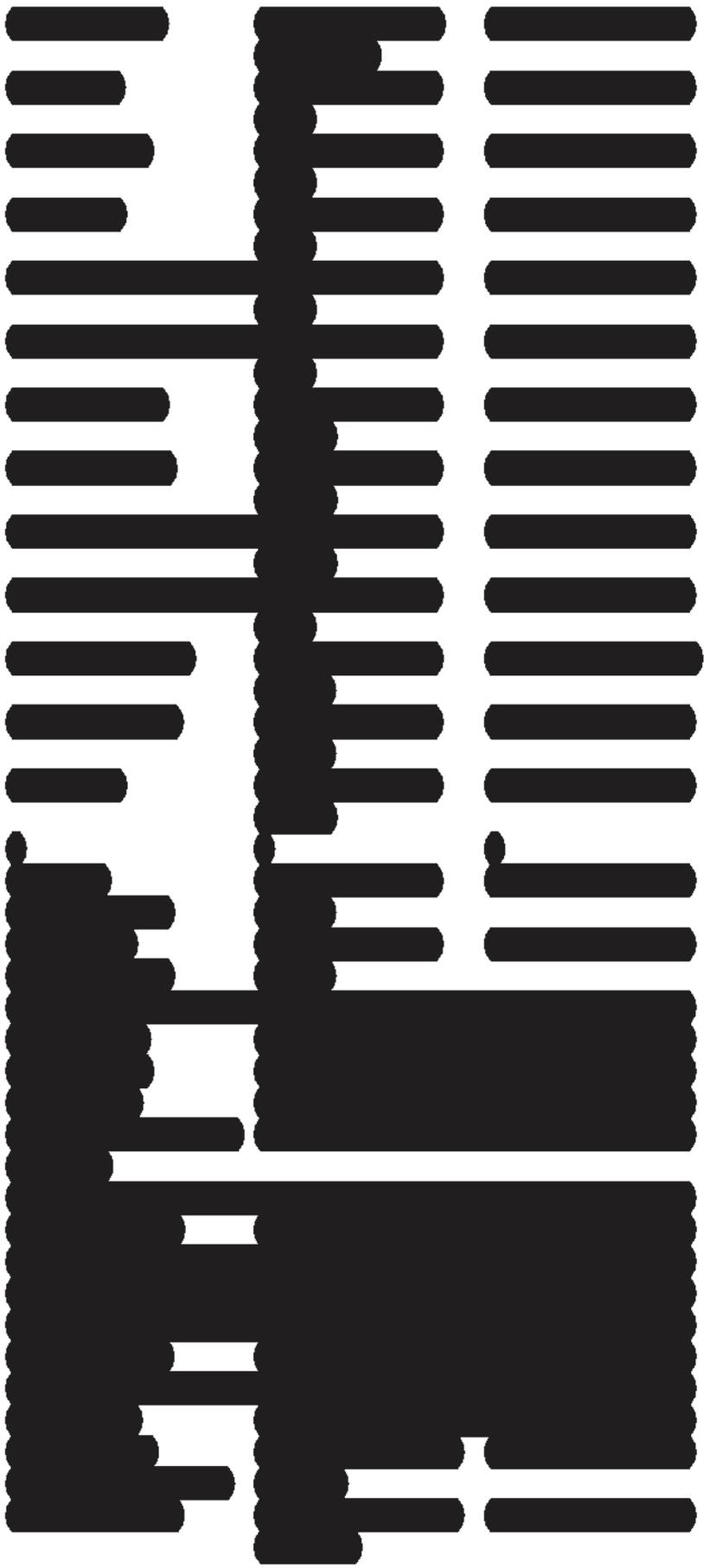
[REDACTED]

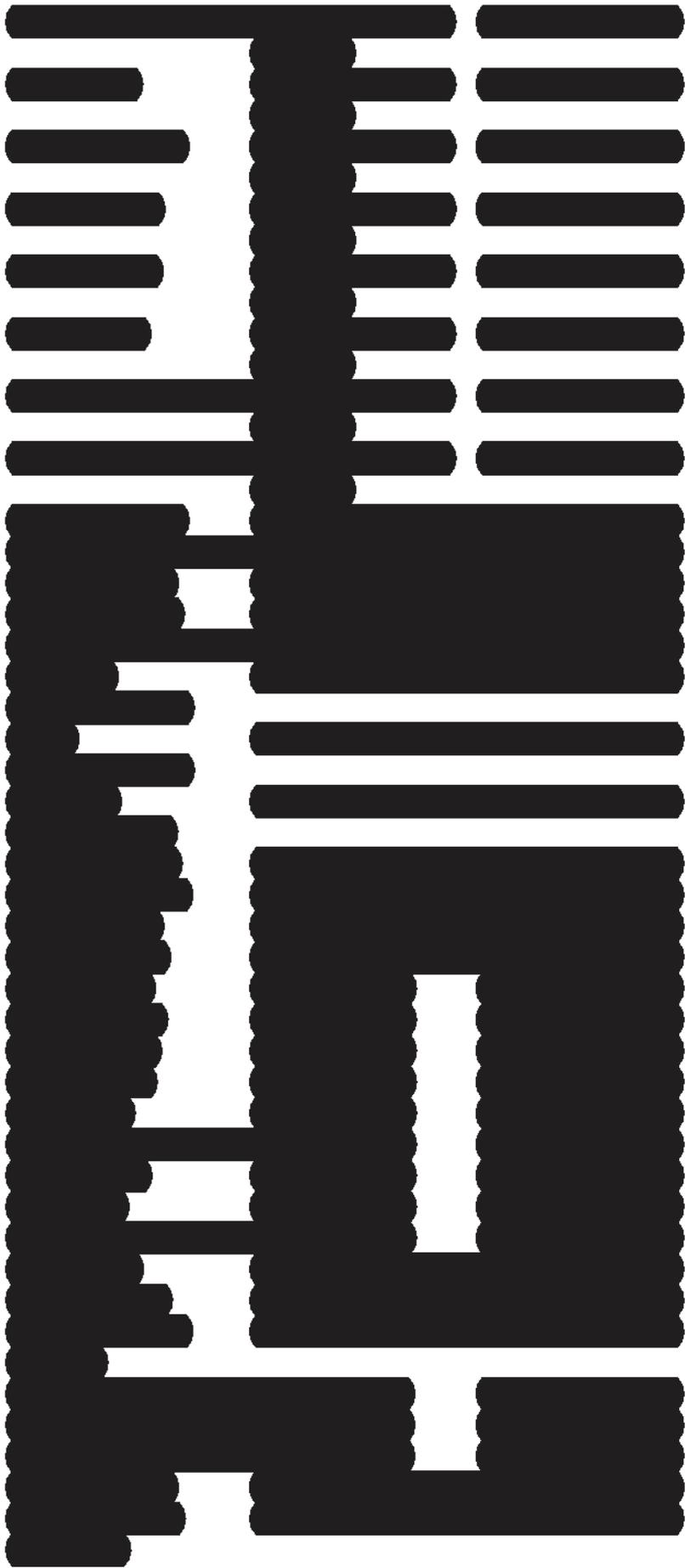
Ferner haben ca. 150 Einsprecher ein zweiseitiges Schreiben mit nahezu identischem Wortlaut eingereicht, das sinngemäß die Anregungen zum Inhalt hat, die von der Bürgerinitiative Pro Oespeler Lebensraum e. V. durch Frau Judith Zimmermann vorgetragen worden sind. Diese Einsprecher sind nachfolgend aufgelistet.

[REDACTED]









Die Einwendungen der Oespeler Bürgerinitiativen und der einzelnen Einsprecher sind nachfolgend zu Themenschwerpunkten zusammengefasst leitsatzartig dargestellt und mit der zugehörigen Stellungnahme der Verwaltung versehen.

Im Wesentlichen wenden sich die Einsprecher gegen die geplante Bebauung am Wandweg im westlichen Plangebiet. Gegen die geplante Wohnbaufläche würden die im Folgenden aufgeführten Einwände sprechen:

a) **Vorbelastungen des Ortsteiles Oespel**

Die geplante Bebauung sollte nicht realisiert werden, da Oespel bereits durch Baumaßnahmen in der Vergangenheit hohen Belastungen ausgesetzt worden sei. Weitere einschneidende Maßnahmen mit Freiflächenvernichtung wären zu erwarten.

Eine zusätzliche Freiflächenversiegelung würde durch den Technopark stattfinden. Es wird eine Ausweitung bis zu der Straße am Weißen Feld befürchtet.

Der Stadtteil Oespel sei bereits durch den Indupark belastet.

Angesichts der dargestellten Belastungen könne die Ausweisung der geplanten Wohnbaufläche am Wandweg nicht mehr aufrecht erhalten werden.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Der Ortsteil Oespel befindet sich in einer verkehrsgünstigen Lage in der unmittelbaren Nähe der Autobahnen A 45 und A 40. Im Norden des Ortsteils befindet sich das ehemalige Gelände der Zeche Oespel. Östlich der Autobahn A 45 befindet sich die Universität Dortmund mit einem der erfolgreichsten Technologieparks Deutschlands.

Aufgrund dieser Standortgunst ist im Bereich der ehemaligen Zeche Oespel der Einzelhandelschwerpunkt InduPark entstanden. Dieser Park wird gegenwärtig durch eine Erweiterung des Möbelhauses Ikea ergänzt.

Die östlich angrenzenden Flächen sind für die Erweiterung des Technologieparks vorgesehen. Mit dem Weiterbau der Brennaborstraße haben diese Gebiete eine zweite Erschließung aus Richtung Westen erhalten.

Als sehr attraktives Naherholungsangebot ist demgegenüber der südwestlich an Oespel angrenzende Dorney zu benennen.

Die Entwicklung und Sicherung des Technologieparks, der Universität Dortmund und des InduParks sind von gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung. Für diese Planungen war die Inanspruchnahme von ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen in unmittelbarer Nähe zum Ortskern Oespel erforderlich.

Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung des ehemals dörflichen Ortskerns Oespel zu einem städtisch geprägten Wohnort zu sehen. Trotz der Nähe zu den vorgenannten Projekten und den damit verbundenen u.a. verkehrlichen Belastungen für Oespel sichern die geringe bauliche Dichte und die teilweise noch vorhandenen dörflichen Struktur die hohe Lebens- und Wohnqualität innerhalb dieses Siedlungsbereichs.

Diese sollen über den Bebauungsplan gesichert werden. Die geplante Wohnbauerweiterung am Wandweg ist als geringfügige Erweiterung des Ortskerns mit Einzel- und Doppelhäusern in geringer Dichte zu werten.

### **Entwicklungsziele Oespels**

Der Flächennutzungsplan formuliere als Entwicklungsziel für Oespel: Der Ortsteil solle ausreichend Flächen für Wohnungsbau darstellen, aber kein unkontrolliertes Wachstum der Ortsteile Oespel und Kley zulassen. Ziele seien, die Sicherung der Grünbereiche als Erholungsräume und der Landwirtschaft sowie die Reduzierung des durch den öffentlichen und privaten Verkehr erzeugten Lärms. Der Ortskern Oespel solle bei allen Planungen gesichert und erhalten werden. Besonders landschaftsprägend und als Landschaftsraum wichtig sei der Raum südlich und westlich der Ortsteile Kley und Oespel.

Laut dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (InSekt) für Lütgendortmund würde der Ortsteil Oespel von den ca. 1.000 Wohneinheiten des Stadtbezirks Lütgendortmund etwa 20% stellen.

Seit 1985 sollen in Oespel 340 Wohneinheiten realisiert worden sein. Mit den beiden Wohngebieten Wandweg und Steinsweg würden 530 Wohneinheiten geschaffen. Sollten die möglichen Einliegerwohnungen auch realisiert werden, wären seit 1985 insgesamt 720 Wohneinheiten geschaffen worden.

Angesichts des dargestellten Wohnbauflächenpotenzials könne die Ausweisung der geplanten Wohnbaufläche am Wandweg nicht mehr aufrecht erhalten werden.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Lü 123 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Ortskerns im Sinne einer behutsamen, bestandsorientierten Ortsentwicklung geschaffen werden. Ortsprägende Strukturen wie Gehöfte, Mauern, Freiflächen, Wegebeziehungen und offene Raumstrukturen werden dementsprechend rechtlich gesichert. In diesem Zusammenhang ist auch die Sicherung von Grünflächen im Bereich des ehemaligen Oespeler Baches zu sehen.

Ziel des Bebauungsplans ist es im Weiteren, bauliche Missstände der Vergangenheit, wie sie insbesondere die aufgeständerte S-Bahn-Trasse darstellt, zu mindern.

Darüber hinaus sollen bauliche Erweiterungsmöglichkeiten auf unbebauten Grundstücken innerhalb des Ortskerns und auf der westlich angrenzenden Freifläche geschaffen werden. Art und Maß der baulichen Nutzung werden über die Festsetzungen im Bebauungsplan reglementiert.

Der Bebauungsplan Lü 123 – Ortskern Oespel – wird daher als planungsrechtliches Instrument genutzt, um die Stadtentwicklung des Ortskerns im Sinne der im Flächennutzungsplan formulierten Ziele zu steuern und zukünftigen baulichen Auswüchsen entgegenzuwirken. Die Wohnbauerweiterung am Wandweg bildet ein ergänzendes Angebot an Einfamilienhäusern, das im nahezu vollständig bebauten Ortskern nicht zu entwickeln ist.

- b) Die geplanten ca. 40 Wohneinheiten bilden eine vergleichsweise geringe Erweiterung der bestehenden Strukturen, die zu keiner Überformung des Ortskerns oder übermäßigen Belastung führt.

## **Baulandbedarf**

In Dortmund wäre der Anteil der versiegelten Flächen von 50% auf 61% gestiegen. Der Erläuterungsbericht zum FNP fordere: "Die Freiflächen sind als Raum notwendiger ökologischer Ausgleichsfunktionen zu erhalten und zu qualifizieren."

Dieses Flächenrecycling fände durch die Stadt Dortmund nicht statt. Sondern die Stadt Dortmund würde auf die Freiflächen zugreifen.

Weiterhin wird der Flächennutzungsplan dahingehend zitiert, dass der Freiraum nicht mehr als beliebiger Verfügungsraum zur Verfügung stehen solle.

Die Bebauung wäre nicht notwendig, da stadtweit zurzeit erhebliche Mengen an Bauland ausgewiesen würden. Die im gesamten Stadtgebiet getätigten Baumaßnahmen könnten den Rückgang der Dortmunder Bevölkerung nicht aufhalten. Der Bevölkerungsrückgang sei durch einen Sterbeüberschuss und durch eine tendenzielle negative Wanderungsbilanz bedingt. Die zuwandernden Haushalte seien überwiegend jüngere und einkommensschwache Haushalte. Nur 50% seien Ehepaare, wovon wiederum nur jeder fünfte Haushalt Kinder habe. Die Wegziehenden seien überwiegend einkommensstarke Bürger, die sich z.T. in der Familiengründungsphase befinden. Eine weitere Gruppe seien die über 60-jährigen.

Der Auslöser der Abwanderung sei nicht hauptsächlich die Eigentumsbildung, sondern familiäre, berufliche und wohnungsbezogene Gründe. Weiterhin bestünde der Wunsch, im Grünen mit sauberer Luft und weniger Lärm zu wohnen.

Die Wanderungsbewegungen aus Dortmund würden nicht in den Nahbereich, sondern in den Fernbereich von Dortmund gehen.

Die derzeitige Baukonjunktur in Dortmund sei rückläufig. Andere Baugebiete im Stadtgebiet wie Tremonia, Erdbeerfeld usw. zeugen von der schleppenden Nachfrage. Die Bevölkerungszahl wird nach Berechnungen des Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik von etwa 587.000 auf 530.000 Einwohner zurückgehen.

Das dortmund-project proklamiere eine Zahl von 70.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Bislang seien erst 6.000 Arbeitsplätze geschaffen worden. Bis 2010 seien nur 20.000 zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten. Die Gesamtzahl der Neubürger würde nur 9.200 betragen. Dem stünden Flächen für 20.000 neue Wohneinheiten gegenüber.

Langfristig würde die Überalterung der Bevölkerung Platz für nachrückende Generationen schaffen, wobei gerade der Gebäudealtbestand mit großzügig geschnittenen Grundstücken sowohl den wandelnden Wohnkomfortansprüchen als auch der Verdichtung der Bebauung Rechnung tragen könne.

Die Ausweisung zusätzlichen Baulandes auf Freiflächen verschärfe sogar noch die Stadtflucht, anstatt sie zu begrenzen, da nicht der Bauplatzmangel, sondern jede weitere Zerstörung von Landschaft und Natur die Lebensqualität beeinträchtigen und Bewohner aus den Ballungszentren abziehen würde.

Ein wie auch immer gearteter Wohnbedarf sei kein entscheidungsrelevanter Belang. Die von den Einwendern gegen das Projekt vorgetragenen Belange könnten durch den Belang des Wohnbedarfs nicht abwägend überwunden werden.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Das Empirica-Institut hat im Jahr 2003 im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes die langfristige Entwicklung des Wohnungsmarkts in Dortmund untersucht. Die Wohnungsnachfrage in Dortmund wird sich wie in anderen Teilen des Ruhrgebiets von dem rein quantitativen Wohnungsbedarf entkoppeln, weil sich die geänderten Wohnungsansprüche nicht im vorhandenen Wohnungsbestand befriedigen lassen. Trotz sinkendem Wohnungsbedarf wird eine rege Neubautätigkeit erforderlich sein, um die allgemein wachsende Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäuser zu decken. Für die Zeit bis 2015 ist eine Nachfrage nach 1.000 Ein- und Zweifamilienhäusern sowie 600 Wohnungen im Geschosswohnungsbau pro Jahr zu erwarten.

Um die Wohnungsnachfrage zu decken, bedarf es in den nächsten 12 Jahren eines rechnerischen Wohnbauflächenpotenzials von 741 ha. Davon können 145 ha aus bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplänen entwickelt werden. Für weitere 135 ha Fläche befinden sich die Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren.

Bei der Flächenauswahl zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans wurden alle zur Verfügung stehenden Potenziale für Reaktivierungsflächen ausgenutzt. Auf vormals anderweitig ausgewiesenen Flächen wurden 126 ha Wohnbauland und weitere 101 ha gemischte Baufläche ausgewiesen. Ein Großteil dieser Flächen wird erst langfristig zur Verfügung stehen. Von daher kann auf eine Inanspruchnahme von derzeitigen Freiflächen nicht verzichtet werden, um den kurz- bis mittelfristigen Bedarf zu decken. U.a. aus Gründen des Freiraumschutzes werden im Entwurf zum FNP weniger als 700 ha Wohnbauland ausgewiesen. Damit nimmt man eine Unterdeckung gegenüber dem prognostizierten Bedarf von 741 ha in Kauf.

Insgesamt zeichnen sich für die Zukunft gegenläufige Entwicklungen auf den Wohnungsteilmärkten ab. Es wird eine beständige Nachfrage nach Einfamilienhäusern erwartet, der eine sinkende Nachfrage nach Wohnungen im Geschosswohnungsbau gegenüber steht, wo es in Einzelfällen auch zu vermehrten Leerständen kommen kann. Die Nachfrage insgesamt sinkt weniger schnell als die Bevölkerung, da die Zahl der Haushalte langsamer sinkt als die Bevölkerungszahl und der Flächenbedarf pro Einwohner weiter steigt.

Die Stadt Dortmund ist seit einigen Jahren engagiert bemüht, die Zahl der Umzüge - insbesondere von jungen Familien ins Umland - zu verhindern. Durch eine offensive Ausweisung von Wohnbauflächen sollen genügend Grundstücke für Bauwillige zur Verfügung gestellt werden. Zurzeit liegen dem Liegenschaftsamt der Stadt Dortmund über 600 Bewerbungen für den Erwerb eines städtischen Eigenheimgrundstücks vor. Etwa die Hälfte der Interessenten hat den Dortmunder Südwesten als einen der bevorzugten Bereiche angegeben.

- c) Darüber hinaus soll durch eine offensive Ausweisung von Wohnbauland die Preisentwicklung am Wohnungsmarkt beeinflusst werden. Denn eine Vielzahl der aus Dortmund fortgezogenen Familien gibt an, dass ein vergleichbares Wohnungsangebot in Dortmund zu teuer gewesen sei.

Mit dem Wohngebiet Wandweg wird ein ergänzendes Angebot an Wohnbauland geschaffen, das überwiegend ohne Bauträgerbindung an Einzelbauherren vermarktet werden soll.

d) **Qualität des Wohnstandortes**

Das Baugebiet am Wandweg biete keinen attraktiven Wohnstandort, da es in unmittelbarer Nähe zur Autobahn, Gewerbegebieten und zur S-Bahn liege. Dadurch würde eine hohe Lärm- und Luftbelastung entstehen.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Mit den geplanten ca. 38 Einfamilienhäusern östlich und westlich Wandweg wird ein überschaubares Wohngebiet mit Einzel- und Doppelhäusern geschaffen. Das Wohngebiet liegt in unmittelbarer Nähe zu den gewachsenen Strukturen des Ortskerns und ist in die vorgesehenen Ausgleichsflächen mit dem geplanten Spielplatz und den neuen Fuß- und Radwegeverbindungen integriert. Die guten verkehrlichen Anbindungen für Pkw, Bus und Bahn, die bestehenden Nahversorgungseinrichtungen im Ortskern und die Nähe zum InduPark tragen vielmehr zur Attraktivität des Standorts bei.

Die Lärmbelastung ist durch den Abstand des geplanten Wohngebietes zur Borussiastraße und zur A 45 als gering zu werten. Zum InduPark ist im Bebauungsplan Lü 152 – Indupark - ein Lärmschutzwall festgesetzt worden.

e) **Darstellung der Planung**

Der Bebauungsplan stelle die Ziele der Planung falsch dar. Die Flächen, die westlich des Wandwegs nicht für eine Bebauung vorgesehen seien, würden nicht aus ökologischen Gründen frei bleiben. Diese Bereiche seien aufgrund von Tagesöffnungen generell nicht für eine Bebauung geeignet.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Das städtebauliche Konzept für den Bereich Wandweg sieht vor, ca. 50 % der Flächen von Bebauung freizuhalten. Das Wohngebiet ist aus funktionalen Gründen so geplant, dass es sich zu den bestehenden Baustrukturen und der vorhandenen Erschließung hin orientiert und einen wahrnehmbaren Abstand zum InduPark und zur Borussiastraße einhält. Durch die Ausgleichsmaßnahmen auf den angrenzenden Freiflächen wird das Wohngebiet eingegrünt und der durch die Bebauung verursachte Eingriff in unmittelbarer Nähe vollständig ausgeglichen. Die angesprochene Tagesöffnung liegt im westlichen Bereich der Ausgleichsfläche und grenzt an die Borussiastraße und den Indupark. Aufgrund dieser Lage ist die Fläche nicht für eine Bebauung vorgesehen. Sie wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Eine falsche Darstellung der Planung liegt daher nicht vor.

#### f) **Klima / Frischluftschneise**

Die geplante Wohnbebauung am Wandweg widerspreche den Vorgaben der Klimaanalyse und dem Umweltplan der Stadt Dortmund.

Der KVR hat 1986 für die Stadt Dortmund eine Klimaanalyse erarbeitet. Laut der zum Gutachten gehörenden synthetischen Klimafunktionskarte herrsche in dem Gebiet Freilandklima, mit Überlagerung von Gewerbeklima.

Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag zum Bebauungsplan sehe durch die zusätzlichen Wohnbau- und Verkehrsflächen eine Verschlechterung der bioklimatischen Gegebenheiten im Plangebiet, da das Frischluftproduktionsgebiet reduziert werde. Den Freiflächen käme gemäß Begründung zum Bebauungsplan eine klimatische Ausgleichsfunktion zu.

Die klima- und immissionsökologische Ausgleichsfunktion der Freifläche soll erhalten bleiben und auf die geplante Wohnbebauung Wandweg/Borussiastraße verzichtet werden, da Oespel an dieser Stelle mit dem Indu-Park zusammenwachse. Die ungünstige Klimasituation würde weiterhin verstärkt, da es keinen Ausgleich mehr gäbe. Ebenso würden sich die Luftwerte weiter verschlechtern. Der geplante Hellweg-Baumarkt gegenüber der geplanten Wohnbaufläche versiegele weitere wertvolle Freifläche.

#### **Stellungnahme Verwaltung**

Die zurzeit landwirtschaftlich genutzte Freifläche westlich Wandweg wird durch die geplante Wohnbebauung um ca. 50 % reduziert. Dadurch verringert sich das Frischluftproduktionsgebiet (Freilandklima). Aufgrund der Größe und der Lage hat dieser Bereich klimatisch zwar keine stadträumliche Bedeutung, wirkt sich aber auf den unmittelbaren Nahbereich aus. Die noch unbebauten Flächen westlich Wandweg und südlich Borussiastraße stellen einen stadtklimatisch wertvollen Ausgleichsraum zwischen dem vollständig versiegelten Indupark und der anschließenden Wohnbebauung dar. Durch die beabsichtigte Bebauung wird diese Fläche in ihrer Größe und damit in ihrer klimatischen Wirksamkeit deutlich eingeschränkt.

In dem locker bebauten und gut durchgrüntem Ortsteil Oespel herrscht ein Stadtklima, das als Villenklima bezeichnet wird. Vor allem, wenn älterer Baumbestand vorherrscht, unterscheiden sich diese Flächen kaum von Klimatypen wie Parkklima. Gemessen an den dichter besiedelten Bereichen ist das Klima in dem Ortsteil Oespel als sehr gut zu bezeichnen. Aufgrund der günstigen siedlungsstrukturellen Bedingungen kann die Reduzierung der lokalen Kaltluftversorgung daher im Ortskern gut kompensiert werden.

Die Kritik an der Bebauung dieser Fläche ist daher teilweise berechtigt. In der Gesamtabwägung soll jedoch zugunsten einer Bebauung entschieden werden.

### g) Luftqualität

Der Ortskern weise einen Luftgüteindex von 1,1 – 1,2 auf. Dementsprechend seien Zusatzbelastungen zu vermeiden. Es wird auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen insbesondere für Kinder verwiesen. Seitens des Umweltamtes seien die bestehenden Belastungen bestätigt worden.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die Luftgüteindices von 1,1 und 1,2 sind die im gesamten Stadtbezirk Dortmund am häufigsten anzutreffenden Werte. Nur in Teilbereichen des Dortmunder Südens wurden Luftgüteindices ermittelt, die auf eine geringere Luftbelastung schließen lassen. Würde der zitierte und grundsätzlich richtige Planungshinweis aus der Flechtenuntersuchung pauschal und kategorisch angewendet, würde dies planerische Möglichkeiten auf überschlägig weniger als ein Fünftel des Stadtgebietes beschränken.

### **Bodenwertigkeit**

Für das geplante Baugebiet Wandweg gelte zum Teil eine hohe bis sehr hohe Bodenwertigkeit mit guter Eignung für landwirtschaftliche Nutzung. Nach dem Umweltplan würde solchen Flächen ein Vorrang für landwirtschaftliche Nutzung zukommen. Der Bereich Wandweg solle daher auch vor dem Hintergrund des voranschreitenden Techno-Parks und weiterer geplanter Baumaßnahmen für eine landwirtschaftliche Nutzung vorbehalten bleiben. Dies gelte auch vor dem Hintergrund der speziell in Oespel rückläufigen Landwirtschaft.

Alternativ wird vorgeschlagen, den Bereich westlich Wandweg als Ausgleichsfläche für den geplanten Hellweg-Heimwerkermarkt in Anspruch zu nehmen.

#### Stellungnahme der Verwaltung

Laut Umweltplan der Stadt Dortmund (Stand Oktober 2002) ist der Bereich mit der Wertstufe IV „Böden mit geringem Standortpotential“ gekennzeichnet. Lediglich eine Teilfläche im Norden wird als „Böden mit hoher bis sehr hoher Ertragsvielfalt“ ausgewiesen. In der Gesamtbewertung Boden wird die Fläche nicht als Vorrangfläche für den Bodenschutz ausgewiesen.

Im Umweltplan sind für den Bereich des Plangebietes keine speziellen Bewertungen für die Biotoptypen enthalten. Die Fläche ist nicht für den Biotopverbund ausgewiesen.

Die vorherrschenden Böden (Parabraunerde bzw. Pseudogley) haben keine besondere ökologische Bedeutung. Nur der nördliche Bereich der Fläche westlich Wandweg weist eine relativ hohe Ertragszahl (79-82) auf.

Die Fläche, die eine ackerbaulich hohe Ertragszahl und damit eine gute landwirtschaftliche Eignung aufweist, ist vergleichsweise gering und steht in keinem großräumigen Zusammenhang mit anderen landwirtschaftlichen Flächen.

- h) Daher soll dem öffentlichen Belang einer Schaffung von ausreichenden Baugrundstücken für den Eigenheimbau Vorrang gegeben werden. Der für diesen Eingriff erforderliche Ausgleich soll auf dieser Fläche realisiert werden.

Ausgleichsflächen für den geplanten Hellweg-Heimwerkermarkt südlich der Borussiastraße sind daher durch den Vorhabenträger im Verfahren auf einer anderen Fläche nachzuweisen.

### **Methanausgasungen**

Das Baugebiet Wandweg gehört zu der Methangasstufe 3 – Ausgasungen sehr wahrscheinlich.

Methangas würde beim Abbau von Steinkohle frei. Während des Abbaus der Steinkohle würde das Gas abgefangen und gezielt abgefeuert. Der Austritt von Methangas setze sich auch nach Stilllegung des Kohleabbaus fort. Das Ausbreitungsverhalten von Methangas lasse sich schwer vorausbestimmen. Die Entwicklung des Grundwasserspiegels, vorhandene Rohrleitungen oder tektonische Verschiebungen könnten die Ausbreitung des Gases beeinflussen. Methan sei ein geruchloses und ungiftiges Gas. Es würde aber eine Gefahr für die Bevölkerung darstellen, da es zur Bildung von brennbaren und explosiven Mischungen kommen könne. Es wird auf erhöhte Methangaskonzentrationen oder Sicherungsmaßnahmen in Duisburg-Marxloh, Dortmund-Marten oder Bochum-Langendreer verwiesen. Es wird befürchtet, dass sich durch die Versiegelung, die mit dem neuen Wohngebiet verbunden ist, die Gefahr des Methangaustritts in den angrenzenden Gebäuden und im gesamten Ort erhöht. Entsprechend der städtischen Broschüre Umweltsituation Dortmund aus den Jahren 1997/98 hätte sich die Zahl der Methangasaustritte an ungewöhnlichen Stellen erhöht. Weiterhin würde in dem Bericht eine Zunahme der Methangasaustritte prognostiziert.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Nachdem der Stadt Dortmund die erhöhte Zahl von Methangasaustritten bekannt geworden ist, hat sie im Jahr 1999 die Wahrscheinlichkeit von Methangasaustritten innerhalb des Stadtgebiets und die daraus resultierenden Einschränkungen für Bauvorhaben durch ein Gutachten abschätzen lassen. Als Informationsgrundlage dienen Kenntnisse über die Tektonik des Steinkohlengebirges, den oberflächennahen Bergbau, die quartäre Überdeckung, den Inkohlungsgrad der Steinkohle sowie belegte Gasaustritte.

Das Neubaugebiet am Wandweg liegt innerhalb der Zone 3 der Arbeitskarte der potentiellen Methanausgasungen im Stadtgebiet Dortmund. Demnach ist der Austritt von Methangas im Plangebiet Wandweg sehr wahrscheinlich. Konkrete Austritte sind aber nicht bekannt. Aus Vorsorgegründen wird in die nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren eine Auflage für die Bauherren aufgenommen, dass eine gutachterlich ausgelegte Gasflächendränage unter den Gebäuden zu installieren ist.

- i) Über das gasgängige System unterhalb der Gebäude erfolgt die gefährdungsfreie Ableitung möglicher Ausgasungen an die Atmosphäre. Diese Maßnahmen zielen zum einen darauf ab, die neuen Gebäude selbst vor einem Eindringen von Methangas zu schützen, und zum anderen die Gaswegsamkeit des geologischen Untergrundes an der Geländeoberfläche nicht zu verschließen. Die Bebauung bisheriger Frei- und Brachflächen wird bei Umsetzung des Sicherungssystems nicht zu einer über die Gebäudegrundfläche hinausreichenden Verschiebung des „Ausgasungskorridors“ führen.

## **Lärmbelastungen**

Die Oespeler Bürger beklagten eine ständige Zunahme der Lärmbelastungen der A 45 und B 1, die im gesamten Ort zu hören seien. Anwohner in der Nähe der Autobahn könnten nachts nicht mehr die Fenster öffnen oder sich ohne erhebliche Lärmbelastung im Garten aufhalten.

Die Erweiterung TechnoPark, der geplante Hellweg-Baumarkt mit zusätzlichen 530 Parkplätzen und die Erweiterung Ikea mit zusätzlichen 300 Parkplätzen werden für immer mehr Verkehr sorgen.

Bei den Lärmberechnungen seien der geplante Hellweg-Baumarkt und die Parkplatzerweiterung von IKEA unberücksichtigt geblieben. Ausgegangen werde von 38 Wohneinheiten und nicht von max. 76 Wohneinheiten (durch mögliche Einliegerwohnungen) mit dem davon ausgehenden Verkehr. Hinzu kämen die geplanten Wohneinheiten aus dem Baugebiet Steinsweg.

Der Indu-Park werde auch in Zukunft große Mengen an Verkehr anziehen. Der InduPark sei als Gewerbe- und nicht als Einzelhandelsstandort geplant gewesen und daher habe er für die jetzige Nutzung eine falsche Verkehrsführung.

Die gewünschte Entlastung durch die Brennaborstraße sei nicht eingetreten. Der Steinsweg und die Borussiastraße würden auch weiterhin Hauptverkehrsachsen bleiben.

Mit der Schließung des Baumarktes in Witten-Annen würden weitere Käuferströme angezogen, so dass es zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens in den Straßen Ewald-Görshop-Straße, Steinsweg und Borussiastraße käme.

Durch das Baugebiet und den induzierten Verkehr gingen zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen auf die Anwohner Oespels aus. Die Anreger weisen auf die Folgen von Lärm auf das seelische, körperliche und soziale Wohlbefinden hin. Lärm würde zu Stress führen. Körperliche Folgen könnten Erhöhung des Blutdrucks, Beeinträchtigung von Schlaf und Erholung, Überreizung des Nervensystems und Herz-Kreislaufbeschwerden sein. Durch Lärmstress würde sich die Zahl der jährlichen Herzinfarkte um etwa 2.000 erhöhen. Die Lärmbelastung des Plangebiets von den angrenzenden Straßen sei erheblich und könne bei langfristiger ungeschützter Einwirkung die menschliche Gesundheit gefährden.

Gesundheitsgefahren sind jedoch erst bei einer dauerhaften Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten.

Mit der geplanten Wohnbebauung im Ortskern Oespel würde entgegen des städteplanerischen Zieles einer Lärminderung im Bestand für eine noch größere Lärmbelastung gesorgt.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchungen wurden alle Schallquellen berücksichtigt, die auf das Plangebiet einwirken. Im einzelnen sind dies die Autobahn A 45, innerörtliche und an das Plangebiet angrenzende Straßen, die S-Bahn-Trasse und der nordwestlich angrenzende InduPark.

Die B1 verläuft in einer Entfernung von mehr als 500m zum Plangebiet. Darüber hinaus befinden sich zwischen B1 und Plangebiet die Gebäude des Induparks, die zusätzlich abschirmend wirken. Ein wesentlicher Beitrag zu den Immissionen im Plangebiet ist daher - auch aufgrund der bestehenden Belastung im Plangebiet - nicht zu erwarten.

Das Ergebnis der Untersuchung der Verkehrsimmissionen bestätigt die Aussagen der Einsprecher. Insbesondere durch den Verkehr auf der A 45 ergeben sich erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts im gesamten Plangebiet. Bei der Untersuchung wurde sowohl die Ist-Situation als auch die Prognose-Situation für 2010 betrachtet, wobei deutlich wurde, dass die Belastungen der A 45 zukünftig noch zunehmen werden.

Aufgrund dieser vorhandenen und zukünftigen Belastungen wurde geprüft, ob die Immissionen durch aktive Schallschutzmaßnahmen gemindert werden können. Dabei musste festgestellt werden, dass die A 45 in Dammlage verläuft. Für die Autobahn wurde lediglich im Bereich der Überquerung der Julius-Vogel-Straße eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,80 m realisiert. Diese Maßnahme mindert zwar die Emissionen, reicht aber nicht aus, um die zulässigen Orientierungswerte im Bereich der angrenzenden Wohnbereiche einzuhalten. Auf den übrigen Ortskern wirkt sich die Lärmschutzmaßnahme nicht aus.

Eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf dem Damm der A 45 bzw. im Böschungsbereich wäre grundsätzlich möglich, ist jedoch derzeit nicht vom Straßenbaulastträger vorgesehen und auch ohne wesentliche bauliche Änderung der Straße gesetzlich nicht erforderlich. Die Flächen stehen im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung und sind daher für die Gemeinde nicht disponibel. Mangels entsprechender Haushaltsmittel auf Bundesebene kann derzeit nicht gesagt werden, ob und wann die A 45 im angesprochenen Bereich eine Lärmschutzwand erhält. Insoweit muss aktiver Schallschutz ausscheiden.

Entlang der stärker befahrenen Straßen – Borussiastraße/ Steinsweg, Overhoffstraße und Ewald-Görshop-Straße/ Julius-Vogel-Straße - besteht überwiegend Straßenrandbebauung oder eine Bebauung im geringen Abstand zur Straße, so dass hier nur wenige Flächen für eine aktive Lärmschutzmaßnahme zur Verfügung stehen.

- j) Darüber hinaus ist eine Lärmschutzwand, die durch Zugänge bzw. Zufahrten zu den Grundstücken durchbrochen wird, nur wenig effektiv. Bei der zu schützenden, überwiegend zweigeschossigen Bebauung bedürfte es einer Konstruktionshöhe mindestens bis zur Traufhöhe, um auch die oberen Geschosse zu schützen. Damit würden Wohn- und Arbeitsbereiche sowie die dazugehörigen Freiräume verschattet und zu einer Beeinträchtigung der zu gewährleistenden gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen. Aus den vorgenannten Gründen heraus ist auch ein Schutz der Freiflächen nicht möglich.

Städtebauliche Zielvorstellung ist es darüber hinaus, das durch die Straßenrandbebauung, die vorhandenen schützenswerten Mauern und die Baudenkmäler vorgeprägte historisch überlieferte Ortsbild zu erhalten. Insgesamt würde die Herstellung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu einer stadtgestalterischen Beeinträchtigung des Ortsbildes führen. Dies widerspricht dem Erhalt der vorhandenen Bausubstanz und steht den Bemühungen der Planung entgegen, die zum Teil noch vorhandenen dörflichen Strukturen zu schützen. Für die nahezu vollständig bebauten Gebiete muss somit aktiver Lärmschutz aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und aus städtebaulichen Erwägungen ausscheiden.

Im Bebauungsplan können daher nur passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Lü 123 sind ca. 50 zusätzliche WE möglich. Darüber hinaus wird das Recht eingeräumt, Einliegerwohnungen zu errichten. Aus Erfahrungen anderer Bebauungspläne wird dieses Recht nur selten ausgeschöpft (max. 5%). Wird von einem Anteil von 10% Einliegerwohnungen ausgegangen, so ergibt sich ein bisher nicht berücksichtigtes Verkehrsaufkommen von 15 Kfz-Fahrten am Tag<sup>1</sup>. Dies entspricht weniger als 0,1% des prognostizierten Gesamtverkehrs auf dem Steinsweg (südl. Kleybreite) und hat keine spürbaren Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Ein neues Verkehrsgutachten ist daher nicht erforderlich.

Das Lärmgutachten für den Bebauungsplan Lü 123 baut auf der Verkehrsprognoserechnung für das Jahr 2010 auf, welche im Juni 2002 durch das Stadtplanungsamt (61/3-1) erstellt worden ist. Inzwischen (seit Herbst 2003) liegen neue Verkehrsnachfragematrizen, die für die Prognoserechnung erforderlich sind, für das Jahr 2015 vor. In dieser Prognoserechnung sind auch die erwarteten Entwicklungen bezüglich der Einwohner und Beschäftigten im gesamten Stadtgebiet zu Grunde gelegt. Dazu gehören auch derzeit bekannte Entwicklungen im Technologie- und Indupark. Ein Vergleich der Verkehrsprognose 2010 mit den aktuellen Prognosedaten für das Jahr 2015 (Stand: 05.03.2004) zeigt, dass die Verkehrsbelastungszahlen für das Straßennetz in Oespel entweder im Schwankungsbereich von +/- 5% oder sogar darunter liegen. Eine neue Verkehrslärberechnung ist daher nicht erforderlich, da man mit dem vorliegenden Verkehrslärmgutachten „auf der sicheren Seite“ liegt.

---

<sup>1</sup> Unter folgenden Voraussetzungen: 5 WE, 1,5 Pers./HH, 3,8 Wege/Tag, 60% MIV-Anteil, 10% Wegekettensabminderung

## k) Soziale Infrastruktur

Bei weiteren größeren Baumaßnahmen würde von der Schulpflegschaft, der Schulkonferenz und dem Kollegium der Grundschule Oespel befürchtet, dass die Grundschule nicht ausreichend sei.

Neben den Schülern aus dem Bebauungsplangebiet kämen noch die Schüler und Kindergartenkinder aus dem Gebiet Steinsweg hinzu. Außerdem seien die 38 bzw. 150 zusätzlichen Einliegerwohnungen in den Gebieten nicht berücksichtigt worden. Außerdem würden in Kley auch die Schülerzahlen und die Zahl der Kindergartenkinder durch das Baugebiet „Am Zitter“ (Kleyer Feld) steigen.

Die Anreger befürchten, dass einige Schüler aus Oespel die Grundschule in Kley besuchen müssen. Damit wäre eine wohnortnahe Unterbringung der Grundschüler nicht mehr gegeben.

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Schulverwaltung bereitet derzeit eine Beschlussvorlage folgenden Inhalts vor:

- Neubau einer dreizügigen Grundschule mit Turnhalle auf dem städtischen Grundstück Kleybredde 44 als neuem Schulstandort der Grundschule Oespel/Kley (Grundsatzbeschluss),
- Erteilung eines Planungsauftrages an die Städtische Immobilienwirtschaft,
- Aufgabe der bisherigen Schulstandorte „Auf der Linnert 16“ und „Kleyer Weg 90“ als Schulstandorte der Grundschule Oespel / Kley nach Fertigstellung des Neubaus.

Nach der aktuellen Prognose der Schulanfänger im Schulbezirk der Grundschule Oespel / Kley geht die Schulverwaltung davon aus, dass die Grundschule Oespel / Kley zukünftig nicht mehr als 3 Eingangsklassen bilden wird. In der Prognose wurden Schülerzuwächse durch Neubaumaßnahmen berücksichtigt. Die prognostizierten Schulanfänger können an den bisherigen Schulstandorten („Auf der Linnert 16“ und „Kleyer Weg 90“) schulräumlich versorgt werden. Auch der geplante Neubau verfügt über ausreichende Kapazitäten.

Die Schulwege vom Wandweg zur Grundschule Oespel / Kley sind unter schulrechtlichen Gesichtspunkten zumutbar und zwar sowohl zum Schulstandort „Auf der Linnert“ als auch zum geplanten neuen Schulstandort an der Kleybredde.

## l) Abbindung des Wohngebietes Wandweg im Bereich der Straße Am Schultenhof und Anschluss an die Borussiastraße

Der geplante Wohnbereich Wandweg solle in der Höhe der Straße „Am Schultenhof“ abgeriegelt und an die Borussiastraße angebunden werden. Die Erschließung des Wandwegs würde in Begründung und Plan unterschiedlich dargestellt und stelle daher einen Verfahrensfehler dar. In der Begründung hieße es, dass das Wohngebiet über die Straßen Am Schultenhof und Borussiastraße erschlossen würde.

### Stellungnahme der Verwaltung

Die geplante Wohnbebauung östlich und westlich des Wandwegs stellt eine Ergänzung der bestehenden Wohngebiete dar. Die vorhandenen Gebäude östlich des Wandwegs sind bereits an die Straße Am Schultenhof angebunden. Die Erschließung der geplanten Wohngebiete soll ebenfalls über die vorhandenen Straßen erfolgen, da sie funktional und räumlich dem Ortskern zuzuordnen sind. Die Straße Am Schultenhof ist in einer ausreichenden Größe im Separationsprinzip ausgebaut, so dass die zusätzlichen Verkehre aufgenommen werden können. Der Wandweg soll als Mischverkehrsfläche in einer Breite von 5,50 m ausgebaut werden. Die Wohngebiete erhalten darüber hinaus eine unmittelbare Zu- und Ausfahrt zum übergeordneten Straßennetz über die Borussiastraße.

Entgegen der Darstellung der Einsprecher sehen Bebauungsplan und Begründung die Anbindung des Wandwegs an die Borussiastraße und die Straße Am Schultenhof vor. Es wird empfohlen, der Anregung nicht zu folgen.

### **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

Bei der Prüfung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist, könne das Baugebiet Wandweg nicht einzeln betrachtet, sondern müsse dem Baugebiet Steinsweg hinzugerechnet werden.

Die 4 700 m<sup>2</sup> Nettobaufläche aus der Bebauung Wandweg seien daher zu den 19 200 m<sup>2</sup> des Steinswegs zu addieren. Bei einer überbaubaren Gesamtfläche von 23 900 m<sup>2</sup> sei die Voraussetzung für eine UVP-Vorprüfung (ab 20 000 m<sup>2</sup>) gegeben.

### Stellungnahme der Verwaltung

Durch das Baugebiet Wandweg ergibt sich eine überbaubare Grundstücksfläche von 4 700 m<sup>2</sup>. Damit wird der Wert für eine UVP-Vorprüfung deutlich unterschritten.

Es ergibt sich keine Pflicht zur UVP dadurch, dass der Bebauungsplan Lü 123 als kumulierendes Vorhaben zusammen mit anderen Planverfahren zu betrachten ist. Als kumulierende Vorhaben sind gemäß § 3b Abs. 2 UVPG zwei oder mehrere Bauleitplanverfahren anzusehen, sobald die folgenden drei Voraussetzungen vorliegen:

- 1) Es muss sich um mehrere Vorhaben derselben Art handeln, wobei es gleichgültig ist, ob sie von demselben oder mehreren Trägern verwirklicht werden sollen.
- 2) Sie müssen in einem engen Zusammenhang stehen, entweder technisch oder räumlich.
- 3) Sie müssen jeder für sich die maßgeblichen Prüfwerte (20.000 qm) erreichen oder zusammen die Größenwerte (100.000 qm).

Ein in seiner Art verwandtes Vorhaben könnte das innerhalb des Bebauungsplans Lü 148 – Ortskern Oespel – liegende Neubaugebiet –Steinsweg – mit 18 981 m<sup>2</sup> überbaubarer Grundstücksfläche sein.

- m) Ob dieser Plan in einem engen technischen oder räumlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Lü 123 steht, ist für die Einstufung des Vorhabens nicht entscheidend, da beide Vorhaben für sich den maßgeblichen Prüfwert von 20.000 m<sup>2</sup> überbaubare Grundstücksfläche nicht erreichen.

Die vorgetragenen Anregungen sind nicht geeignet, auf die ausgewiesene Wohnbauflächen im Bebauungsplan Lü 123 zu verzichten. Bei Abwägung aller Belange gegeneinander und untereinander ist dem Belang nach Schaffung eines Angebots an Einfamilienhäusern in unmittelbarer Nähe zum Ortskern der Vorrang zu geben. Der Rat der Stadt muss im Rahmen seiner Aufgabe der Sicherung der Daseinsvorsorge auch entsprechende Flächen für den Eigenheimbau zur Verfügung stellen. Diese Möglichkeit ist ihm durch die Planungshoheit gegeben. Seitens der Einsprecher werden zu anderen Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lü 123 – Ortskern Oespel – folgende Anregungen geäußert:

- n) **Verknüpfungspunkt Bus/Schiene „Auf dem Linnert“**

Die Einsprecher wenden sich gegen die Busschleife in Höhe der Grundschule. Die Busschleife sollte zum alten Standort zurückverlegt werden. Im übrigen soll hier eine Tagesöffnung bestehen, deren genaue Lage noch nicht definiert werden konnte.

#### **Stellungnahme der Verwaltung**

Die geplante Busschleife soll im Bereich des S-Bahn-Haltespunktes errichtet werden, um eine optimale Verknüpfung zwischen Bus, Bahn und Individualverkehr zu sichern. Mit der im weiteren geplanten Umgestaltung sollen die Bereiche für Fußgänger, Pkw-Verkehr und Busse deutlicher voneinander getrennt und dadurch der Verknüpfungspunkt sicherer und übersichtlicher gestaltet werden.

Zurzeit wird der Bereich unterhalb der S-Bahn-Trasse ungeordnet beparkt. Es bestehen nördlich und südlich der Stellplatzfläche direkt nebeneinander zwei Anbindungen von der Straße Auf der Linnert zur Ewald-Görshop-Straße. Durch die aktuelle Änderung, diese Anbindungen jeweils nur in einer Richtung befahren zu können, wurde die Verkehrsführung im Kreuzungsbereich bereits übersichtlicher gestaltet.

Mit der im weiteren geplanten Umgestaltung sollen die Bereiche für Fußgänger, Pkw-Verkehr und Busse deutlicher voneinander getrennt und dadurch der Verknüpfungspunkt sicherer und übersichtlicher gestaltet werden. Der Pkw-Verkehr wird dann ausschließlich über die südliche Anbindung zur Ewald-Görshop-Straße geführt. Unter Einbeziehung eines Teils des nördlich angrenzenden Privatgrundstücks wird dieser Bereich als Busschleife mit Wartezonen für die Fahrgäste entwickelt. Unterhalb der S-Bahn-Trasse kann eine Park & Ride-Anlage mit ca. 26 Stellplätzen realisiert werden. Für Fußgänger und Radfahrer werden die Wegeverbindungen zur Pestalozzistraße, zur Straße Auf der Linnert und unterhalb der Trasse entwickelt.

Im Rahmen der Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist die Umgestaltung der Flächen am S-Bahn-Haltepunkt sorgfältig geprüft worden. Aus städtischer Sicht stellt die Offenlegungsfassung des Bebauungsplanes Lü 123 eine deutliche Verbesserung dar. Unabhängig davon sind die Anregungen der Bürgerinitiative an die Dortmunder Stadtwerke AG und die Fachämter der Stadt Dortmund weitergeleitet worden.

Auch die Dortmunder Stadtwerke plädieren für eine Beibehaltung der Busschleife an dem Standort Auf der Linnert/S-Bahn-Haltepunkt Dortmund-Oespel. Die Gründe hierfür sind nachfolgend dargelegt.

### 1. Planungsgrundlage

Die in Hochlage geführte S-Bahnlinie S1 bindet an der Station Dortmund Oespel S Fahrgäste aus dem Ortsteil Oespel, aber auch aus Eichlinghofen und, über die Stadtgrenzen hinaus, aus Witten im 20 Minuten Takt an die Universität Dortmund und weiter an die Dortmunder Innenstadt (Hauptbahnhof) an. Am S-Bahn-Haltepunkt Dorstfeld bestehen zudem Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnlinien S2 und S4.

Die Buslinien 440, 465 und 470 der Dortmunder Stadtwerke (DSW) und die Buslinie 371 der Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr (VER) haben, neben ihrer ortsteilverbindenden Funktion, insbesondere die Aufgabe, Fahrgäste zu dieser S-Bahnstation zu bringen, von der S-Bahn kommende Umsteiger aufzunehmen und wieder in die Ortsteile zurück zu bringen. Die gute Erreichbarkeit der S-Bahnstation mit den unterschiedlichen Buslinien, die dichte Taktfolge der Busse und die geringe Fahrzeit der S-Bahn bis zur Universität und zur Dortmunder Innenstadt begründen die Attraktivität des S-Bahnhaltepunktes Dortmund Oespel.

Im Gegensatz dazu ist die heutige Umsteigesituation aus Sicht der Fahrgäste aber auch in Bezug auf die betriebliche Abwicklung der Anschlussbeziehungen zwischen der S-Bahn und den Buslinien noch nicht optimal. Die Linien verteilen sich betriebsbedingt auf drei Haltestellenpositionen innerhalb eines "Straßendreiecks" im Bereich der S-Bahnbrücke/des S-Bahneinganges. Dieses "Straßendreieck" ergibt sich durch eine Teilung der Straße Auf der Linnert, auf Höhe der S-Bahn-Brücke. Ein Straßenabschnitt verläuft in Richtung Norden weiterhin gradlinig zur Ewald-Görshop-Straße, der andere Abschnitt verschwenkt an der Oespeler Grundschule vorbei nach Osten, um dann in die Ewald-Görshop-Straße einzumünden. Die drei Haltepositionen wurden wie folgt angefahren:

1. Halteposition – Auf der Linnert, nördlich des S-Bahneinganges
  - Endstelle Linie 465 aus Richtung Dorstfeld, Abfahrthaltestelle 1 in Richtung Dorstfeld
2. Halteposition – Auf der Linnert, südlich des S-Bahneinganges
  - Haltestelle Linie 440 in Richtung Germania
  - Haltestelle Linie 470 in Richtung Kley
  - Haltestelle Linie 371 in Richtung Oespel (Hst. Steinsweg)

### 3. Halteposition – Auf der Linnert, vor der Grundschule

- Haltestelle Linie 440 in Richtung Hombruch
- Haltestelle Linie 465, Abfahrtshaltestelle 2 in Richtung Dorstfeld
- Endstelle Linie 470 aus Richtung Kley

Diese räumliche Trennung der Haltepositionen, das zweimalige Halten der Linie 465 und die teilweise Durchfahrt von Linien an der Halteposition 1 erschweren die Orientierung der Fahrgäste. Um die Situation vor der Grundschule übersichtlicher zu gestalten und den Fahrgästen das Queren der Straße Auf der Linnert zu ersparen, wurde die Halteposition 3 im Februar 2004 nördlich der Position 1 verlegt. Somit wurde einem Hauptwunsch der Bürgerinitiative Rechnung getragen und die Bushalteposition direkt vor der Grundschule entfernt.

## 2. Zielkonzept

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Lü 123 soll die oben dargestellte Haltestellensituation durch einen großflächigen Umbau des "Straßendreiecks" Auf der Linnert/ Ewald-Görshop-Straße optimiert werden.

Im Zuge dieses Umbaus soll die unbefestigte Fläche im Inneren des Dreiecks, die zurzeit als unorganisierter P+R Parkplatz genutzt wird, befestigt und durch entsprechende Markierungen und Ein-/ Ausfahren zu einem "organisierten" P+R Parkplatz umgestaltet werden. Der geradlinig zur Ewald-Görshop-Straße geführte Teilabschnitt der Straße Auf der Linnert soll, in Anpassung an die neugestaltete P+R Anlage, verschwenkt und als reine Busfahrbahn mit vier angrenzenden Haltepositionen neugebaut werden. Der Einmündungsbereich dieser neuen Busverknüpfungsanlage in den alten Straßenverlauf Auf der Linnert soll so aufgeweitet werden, dass sich zwei Gelenkbusse ohne Behinderung begegnen können.

Der an der Grundschule vorbeiführende und bis zur Einmündung in die Ewald-Görshop-Straße verschwenkte Straßenabschnitt Auf der Linnert bleibt in seiner Lage unverändert. Zukünftig soll der Individualverkehr dort wieder in beiden Fahrtrichtungen fahren können.

Die neuen Linienhaltepositionen werden mit Sonderbordsteinen zur Erleichterung des Fahrgastwechsels für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet. Zudem erhält jede Halteposition eine beleuchtete Wartehalle mit Sitzgelegenheiten und Informationsvitriolen, eine Fahrgastinformationssäule und Abfallbehälter. Nach Einführung eines Rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystemes (RBBL) werden die Haltepositionen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern ausgestattet, die die Fahrgäste über die tatsächliche Abfahrtszeit der Busse und ggf. über Verspätungen oder Betriebsstörungen informieren.

Die deutlichen Vorteile für die Fahrgäste sind, neben den infrastrukturellen Verbesserungen, in der Zusammenlegung aller Haltepositionen in unmittelbarer Nähe des S-Bahn-Zuganges zu sehen. Die Orientierung der Fahrgäste wird gegenüber heute wesentlich erleichtert, die Wegeführung ist eindeutig und kann durch eine ergänzende Beschilderung noch zusätzlich optimiert werden. Umsteigende Fahrgäste bewegen sich ausnahmslos auf Gehwegen oder Sonderflächen (Warteflächen, Bussonderspur).

Die betrieblichen Vorteile bestehen zunächst im wesentlichen in der Schwachverkehrszeit, da Wendefahrten und Pausen, mit dem entsprechenden betrieblichen Aufwand, nicht mehr in der alten Schleife durchgeführt werden müssen. Generell ist es an Verknüpfungspunkten mit engen Straßenräumen wie in Dortmund Oespel S auch betrieblich vorteilhafter, Wartezeiten auf Anschlussverbindungen außerhalb dieser Straßen zu verbringen. Insbesondere dadurch, dass alle hier verkehrenden Buslinien bis auf wenige Minuten nahezu zeitgleich die Anschlüsse zur S-Bahn wahrnehmen, sind bei Nichtrealisierung der Maßnahme Beeinträchtigungen des allgemeinen Verkehrsflusses, mit negativen Auswirkungen auf den Busverkehr, nicht auszuschließen.

### 3. Detailprüfung Grundschule / Busschleife

Bezüglich der besonderen Situation Grundschule / Buswendeschleife (vor Realisierung der im Zielkonzept beschriebenen neuen Buswendeschleife) haben die Dortmunder Stadtwerke auf Wunsch der Bezirksvertretung Lütgendortmund eine gesonderte Untersuchung durchgeführt. Dabei war die Halteposition 3 – Auf der Linnert vor der Grundschule ausdrücklich nicht Ziel der Betrachtungen, da nach Auskunft der Schule der baulich ausgebildete Haupteingang seit langer Zeit nicht mehr benutzt wird.

Die Grundschüler erreichen die Schule über einen Seiteneingang auf Höhe der Halteposition 2, dessen Zuwegung durch eine Fußgängersignalanlage gesichert ist. Im Rahmen eines Ortstermines hatten die Dortmunder Stadtwerke den Vertretern der Bezirksvertretung Lütgendortmund zugesagt, eine Verlegung dieser Bushalteposition 2 zu prüfen. Der Vorschlag der Bezirksvertreter sah vor, die Bushalteposition von ihrem jetzigen Standort, in der Nähe der Fußgängersignalanlage im Zugang zur Grundschule Oespel, in den Bereich der S-Bahn Brücke zu verlegen.

Die detaillierte Untersuchung vor Ort hat ergeben, dass die neue Halteposition nur am heutigen Standort der Wertstoffcontainer eingerichtet werden kann. Eine weitere Rücknahme unter die S-Bahn Brücke hat eine sehr unübersichtliche Verkehrssituation in der Straßenverzweigung "Auf der Linnert" zur Folge. Zum einen müssten von Norden kommende Busse einen wartenden Bus (Anschlussaufnahme zur S-Bahn) im engen Kurvenbereich der Straßenverzweigung überholen, um weiter in Richtung Oespeler Ortskern zu fahren. Zum anderen würde der wartende Bus abbiegende Busse zur Rückfahrt nach Dorstfeld erheblich behindern, da die erforderlichen Kurvenradien für diese Busse nicht mehr vorhanden wären.

Eine Verlegung der Bushaltestelle an den Containerstandort hat aus der Sicht der Stadtwerke folgende Vor- und Nachteile:

Da der Bus unmittelbar am Gehweg zur S-Bahn hält, werden umsteigende S-Bahn Fahrgäste frühzeitiger vom Busfahrer gesehen und laufen nicht mehr von "hinten" auf den Bus zu. Dieser vorteilhaften Veränderung stehen jedoch einige verkehrliche Nachteile entgegen.

Vorausgesetzt, die Wertstoffcontainer sollen in diesem Bereich erhalten bleiben, kommt nur die heutige Bushaltestelle als Alternativstandort infrage. Abgesehen davon, dass die Container damit deutlich näher an die Wohnbebauung heranrücken, bedeutet dies auch, dass Container-Benutzer und parkplatzsuchende Eltern oder Einkäufer versuchen werden, sich den Raum vor der Bushaltestelle mehr oder weniger organisiert aufzuteilen. Da sich der Abstand zwischen dem haltenden Bus und der Fußgängersignalanlage deutlich vergrößert, werden erfahrungsgemäß auch mehr Autofahrer als heute den Bereich, in der Hoffnung auf einen Parkplatz, anfahren. Das heißt, dass in Richtung Oespeler Ortskern fahrende Busse nicht nur an einem wartenden Bus, sondern mit hoher Wahrscheinlichkeit auch an einer längeren Reihe parkender Autos vorbeifahren müssen.

Ein Begegnungsverkehr von Bussen untereinander oder Bussen mit Lieferfahrzeugen/ LKW's wird dann kaum ohne gegenseitige Behinderungen stattfinden können. Die Unübersichtlichkeit des Verkehrsgeschehens durch ein- und ausparkende Fahrzeuge, überholende Fahrzeuge und den schwierigen Begegnungsverkehr insbesondere im Zugangsbereich zur Grundschule wird gegenüber heute noch einmal deutlich erhöht.

Des Weiteren ist zu erwarten, dass umsteigende oder ausgestiegene Busfahrgäste in geringerem Maße als bisher die Fußgängersignalanlage zur Straßenquerung benutzen und stattdessen vermehrt im Kurvenbereich über die Straße gehen werden.

Als Folge eines Neubaus der Buswendeschleife Dortmund Oespel müsste diese neue Bushaltestelle wiederum an den alten Standort zurückverlegt werden. Die südliche Ein- und Ausfahrt der Buswendeschleife befindet sich genau im Bereich der heutigen Wertstoffcontainer.

Bei Abwägung der dargestellten Vor- und Nachteile sollte aus der Sicht der Dortmunder Stadtwerke die heutige Situation nicht verändert und z. B. über eine entsprechende Fahrbahnmarkierung/ Beschilderung das Parken zwischen der Busposition und der Fußgängersignalanlage (und unmittelbar dahinter) verboten werden. Der dann freie, ca. 20 m lange Sichtbereich zwischen Bus und Ampel ermöglicht dem Straßenverkehr einen ungehinderten Einblick in den Ampelbereich und bereinigt die heute unübersichtliche Situation für die Schulkinder. Die anfahrenden Busse müssten nicht mehr die parkenden Autos, unter Zuhilfenahme der Gegenfahrbahn, überholen.

#### 4. **Zusammenfassung und Fazit**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Standort der geplanten Buswendeschleife an der S-Bahnstation eine deutliche Verbesserung der Verknüpfungssituation Bus / S-Bahn bedeutet. Die Dortmunder Stadtwerke sehen keine räumliche Alternative, die den unterschiedlichen Anforderungen von Fahrgästen, der Allgemeinheit und denen des Betriebes gleichermaßen und auch nur annähernd gerecht würde. Die im B-Plan ausgewiesene Fläche für die Buswendeschleife ist von der Wohnbebauung des Oespeler Ortskernes abgerückt und befindet sich außerhalb der vom allgemeinen Straßenverkehr genutzten Flächen. Beeinträchtigungen für Anwohner oder den übrigen Straßenverkehr sind somit kaum zu erwarten. Die betrieblichen Möglichkeiten, die sich nach der Realisierung der Buswendeschleife ergeben, werden zu einer weiteren Reduzierung des Busverkehrs auf der Straße "Auf der Linnert" als zentraler Oespeler Ortsdurchfahrt führen.

#### **Subsuntion**

Bei Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ist eindeutig die Empfehlung auszusprechen, an dem Standort „Auf der Linnert“ für die Busschleife festzuhalten.

Im Übrigen wird auf die Punkte „5.2 S-Bahn-Haltepunkt“ und „6.3 Öffentlicher Personennahverkehr“ der beigefügten Begründung verwiesen. Die Tagesöffnung wurde im Bebauungsplan gekennzeichnet und dabei eine Lagegenauigkeit von +/- 30 m berücksichtigt. Beim Ausbau der Busschleife sind gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zu ergreifen.

#### o) **Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags**

Die Geltungsbereiche des Bebauungsplanentwurfs und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags würden nicht übereinstimmen. Dies würde einen Verfahrensfehler darstellen.

#### **Stellungnahme der Verwaltung**

Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag umfasst die geplanten Wohnbauflächen westlich und östlich Wandweg sowie die unbebauten Flächen westlich Wandweg. Eine Ausdehnung des Fachbeitrags auf den bebauten Bereich des Ortskerns ist nicht erforderlich.

#### **S-Bahn-Pfeiler**

Im weiteren wird die Begrünung der S-Bahn-Pfeiler angeregt.

p) **Stellungnahme der Verwaltung**

Das in der Begründung zum Bebauungsplan beschriebene Gesamtkonzept zur Gestaltung des Bereichs unterhalb der S-Bahn-Trasse umfasst verschiedene Maßnahmen: Anlegen einer öffentlichen Fuß- und Radwegeverbindung mit entsprechender Beleuchtung, Gestaltung der seitlichen Gehölzbestände und die farbliche Gestaltung der Pfeiler.

Eine Begrünung der Pfeiler ist nicht vorgesehen, da aufgrund der darüberliegenden Bahntrasse keine Bewässerung im Bereich der Pfeiler erfolgt.

Die Maßnahmen, die im einzelnen im Rahmen der späteren Ausbauplanung zu erarbeiten sind, sollen über einen Gestattungsvertrag mit der Deutschen Bahn gesichert werden.

Es wird empfohlen, den Anregungen 18.1 a) bis p) nicht zu folgen.