

# Arbeitsgemeinschaft der nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbände in Dortmund



BUND – Kreisgruppe Dortmund, Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund

Absender dieses Schreibens:

Stadt Dortmund  
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
44122 Dortmund

Thomas Quittek

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom  
14.12.2016

Unser Zeichen  
DO-139/15

Datum  
5.2.2017

## **Bebauungsplan Hom 275 – Luisenglück** hier: Öffentliche Auslegung gem § 3(3) BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stellungnahme ergeht in Abstimmung und gemeinsam mit den beiden anderen anerkannten Naturschutzverbänden Naturschutzbund Deutschland – Stadtverband Dortmund e.V. (NABU) und Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU).

Wir beziehen uns dabei auf unsere im Rahmen des Scoping-Verfahrens und der TÖB-Beteiligung abgegebene Stellungnahmen, die wir hier erneut ins Verfahren einbringen.

Die Grundzüge der Planung werden begrüßt. Bedauert wird allerdings, dass fast die gesamte Vegetation, insbes. der erhaltenswerte Waldbaumbestand, dem das Prädikat „Natur auf Zeit“ zuteil wurde, zwischenzeitlich beseitigt wurde.

Die geplante Nutzung des Gebietes mit Schwerpunkt Wohnen im nördlichen Bereich entsprechend dem z. Zt. vorhersehbaren Bedarf und der guten Ausstattung des Standortes mit privater und öffentlicher Infrastruktur, insbes. ÖPNV-Anbindung ist zu begrüßen. Das Vorhaben entspricht weitgehend den Erfordernissen der Nachhaltigkeitsdiskussion durch die Wiedernutzung einer Industriebrache.

Angesichts der Zentralität des Standortes ist auch die an die Grenze der BauNVO gehende bauliche Dichte städtebaulich geboten. Obwohl beabsichtigt ist, über den noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrag mit dem Entwickler die 25%-Regelung für Sozialwohnungen verbindlich zu vereinbaren, wird angeregt, diese durch Festsetzung im B-Plan auch öffentlich-rechtlich abzusichern, solange der städtebauliche Vertrag noch nicht rechtswirksam ist.

Das Planungsrecht des BauGB bietet grundsätzlich die Möglichkeit, Wohnungen für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf verbindlich festzusetzen. Es wird angeregt, entsprechend dem gestiegenen Bedarf einen Teil des WA oder MI für Studierendenwohnungen festzusetzen. Die räumliche Nähe (Fahrradentfernung) verleiht dem Standort eine besondere Eignung für Studentenwohnungen. In dem Zusammenhang wird angeregt, die Ostenbergstraße – wie im Verkehrskonzept für die Universität und das Umland enthalten – für den KFZ-Verkehr zu sperren und durch die Erneuerung der Fahrbahndecke für Radverkehr attraktiver zu machen.

Weiterhin wird angeregt, zu prüfen, inwieweit Bedarf für Wohnungen für andere Personengruppen über das geplante Angebot hinaus, z.B. Senioren, Behinderte, besteht. Auch für diese Gruppen ist die besondere Nähe zu allen Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Gesundheitseinrichtungen, ÖPNV-Anbindung) ein großer Standortvorteil. Es wird weiterhin angeregt, die auch als Ausnahme ausgeschlossene Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben zu überdenken, zumal Hombruch hier unzureichend ausgestattet ist. In Zeiten hoher Flexibilitätsanforderungen im Arbeitsmarkt besteht ein erhöhter Bedarf an Einrichtungen des temporären Wohnens (z.B. Boarding-House), der wegen der guten Erreichbarkeit des Standortes hier im Gebiet befriedigt werden könnte. Überhaupt stellt sich die Frage, ob die 2-geschossige Bebauung auch noch in offener Bauweise – also für 1-Familienhausbebauung - dem innerstädtischen Standort Hombruchs mit hervorragender Verkehrsanbindung und Versorgungsausstattung gerecht wird. Hier kann man sich durchaus eine 3-geschossige Bebauung in geschlossenen Blockstrukturen vorstellen, die durch die stärkere Verdichtung ein wesentliches höheres Wohnungsangebot sowohl als Eigentumsmaßnahmen als auch im gemäßigten Mietpreisniveau

Hierdurch würde auch die Schaffung größerer zusammenhängender Grünflächen begünstigt.

Die Baugrenzen/Baulinien entlang der Straße Luisenglück begrenzen die Vorgartentiefe auf nur 1,2 Meter. Es wird angeregt, diese auf mind. 2 Meter zu erhöhen, um auch Fahrradabstellplätze hier unterzubringen. Ergänzend können im Bereich der öff. Verkehrsflächen Standorte für Fahrradkleingaragen oder Boxen festgesetzt werden. Bessere Angebote für den Radverkehr dienen der Förderung des Umweltverbundes und Reduzierung des MIV.

Die Festsetzung eines Mischgebietes entlang der Straße Luisenglück wird nicht nur aus Immissionsschutzgründen begrüßt, sondern auch zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens, wenn die Funktionen Arbeiten und Wohnen gemischt werden. Überdenkenswert ist die Aussage zur Immissionsbelastung durch das westlich gelegene Gewerbegebiet. Hier sollten nicht die

tatsächlichen Nutzungen, u.a. auch Leerstände zugrunde gelegt werden, sondern das gesamte Emissionspotential des Gebietes z.B. durch flächenbezogene Schalleistungspegel. Das im Süden geplante SO-Gebiet mit begrenzten Verkaufsflächen wird zur Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches und damit des gesamten Nebenzentrums Hombruch beitragen. Es sollte jedoch geprüft werden, ob der Flächenverbrauch und die damit einhergehende Versiegelung, die insbes. durch die Parkplätze entsteht, reduziert werden kann. So begrüßenswert auch die Wiedernutzung der Brachfläche ist, so sollte dennoch mit der erneuten Flächeninanspruchnahme sparsam umgegangen werden. Bekanntlich werden die Zielwerte der Enquete-Kommission für weiteren Flächenverbrauch immer noch deutlich überschritten.

Es wird daher angeregt i.S. einer Reduzierung der Versiegelung auch im SO-Gebiet über mehrgeschossige Nutzungen nachzudenken. So können in den Einzelhandelsgebäuden Büro-, Sozialräume und sogar Verkaufsflächen in Obergeschossen untergebracht werden. Dasselbe gilt für die Inanspruchnahme großer Flächen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Die gem. Stellplatzrichtlinien sehr großzügig bemessenen Parkplätze könnten dann mehrgeschossig in Parkpalette oder Tiefgarage (wie auch in den WA's angedeutet) untergebracht werden, was Flächenverbrauch und Versiegelung deutlich reduzieren würde und Möglichkeiten einer stärkeren Durchgrünung des Gebietes eröffnet.

So würden auch weitere Flächen für die Überstellung der Parkflächen mit großkronigen Gehölzen frei. Es wird wiederholt angeregt, das Verhältnis Parkplätze zu Baumpflanzung auf 1:3 zu erhöhen. Dass damit positive Auswirkungen auf Stadtbild und Mikroklima erzielt werden, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung. Auf der Parkieranlage sollten i.Z. der Ersterschließung Ladesäulen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden.

Begrüßt werden in diesem Zusammenhang die Vorschriften zur Dachbegrünung. Wir regen hierzu erweiternd an, die Dächer der Einzelhandelsgebäude mit Lichtöffnungen oder sogar als Sheddächer auszuführen. Langzeitstudien haben gezeigt, daß durch die natürliche Belichtung nicht nur signifikant Energie und damit klimaschädliches CO<sub>2</sub> eingespart werden kann, sondern diese sich auch deutlich positiv auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der hier Beschäftigten auswirken.

Die westlich verlaufende Trasse der S-Bahn stellt z.Zt. eine unüberwindbare Zäsur dar. Es wird angeregt, an geeigneter Stelle, z.B westl. des Kreisels eine Fuß- und Radfahrerüberquerung über diese Trasse vorzusehen, was neben der Verbindung der Siedlungsbereiche auch die Erreichbarkeit des S-Bahnhofs verbessern würde. Die Geländetopographie schafft dafür auch günstige Voraussetzungen. Auch wenn diese Maßnahme nicht im Geltungsbereich des BPlanes liegt, sollte sie als Absichtserklärung in das städtebaulichen Konzept und im Kap.8 der Begründung aufgenommen werden.

In den Kap. 9.3 und 9.4 der Begründung sind widersprüchliche Aussagen zur planungsrechtlichen Einstufung des Gebietes (Innen-/Außenbereich) gemacht worden.

Die Wärmeversorgung des Gebietes mittels BHKW, Pelletheizung ist keine zukunftsorientierte planerische Lösung mehr. Angesichts der Größe des Objektes und der Steuerungsmöglichkeiten durch den Entwickler sollte auch der Einsatz von Brennstoffzellenheizungen auf Wasserstoffbasis, die bereits wirtschaftlich erprobt, in Japan bereits Standard ist, und durch ihre hohe Energieeinsparung ein wesentlicher Beitrag zur Energiewende sein könnte, erwogen werden. Hohe Förderungen zur Erstinvestition werden gewährt. Kap. 9.7 der Begründung sollte entsprechend erweitert werden, Bindungen im städtebaulichen Vertrag wären wünschenswert.

### **Regelungen durch städtebauliche Verträge**

Sofern planungsrelevante Vorschriften außerhalb des BPlanes geregelt werden sollen, wird angeregt, die Rechtswirksamkeit der städtebaulichen Verträge vor Rechtskraft des BPlanes zu erreichen. Die Ausführungen in der Begründung sind dazu unklar. Beim weitgehenden Verzicht auf gestalterische Festsetzungen und die Verlagerung auf die Abstimmung der Einzelvorhaben mit der Stadt (mit offenem Ergebnis) bieten Wettbewerbs- und/oder Gutachterverfahren gute Möglichkeiten zur Durchsetzung städtebaulich-architektonischer Qualitäten, die diesem innerstädtischen Standort angemessen sind.

Die Bauausführung als Massivbau wird den Anforderungen des nachhaltigen Bauens, insbes. an Energieeinsparung und Klimaschutz nicht mehr gerecht. Bekanntlich sind konventionelle Baumaterialien in der Herstellung 7 mal so energieintensiv wie Holzbauweise, die darüber hinaus besseren Wärmeschutz bietet und voll recyclebar ist. Zudem hinterläßt Holz als nachwachsenden Rohstoff keinen ökologischen Fußabdruck. Alle bisherigen Vorurteile bzgl. Brand- und Schallschutz sind obsolet geworden. Auch die immer wieder aufgeführte Unwirtschaftlichkeit dieser Bauweise kann nicht mehr aufrecht erhalten werden. Erfahrungen in Süddeutschland und den Alpenländern zeigen auch im Geschößwohnungsbau eine deutliche Überlegenheit des Holzbaus für ein gesundes Raumklima. Die Vorhaben im BPlanbereich bieten die Chance und Gelegenheit, beispielhaft diese Bauweise zu praktizieren und damit Vorbild für weitere Vorhaben in der Region zu werden.

Es wird daher angeregt, im Rahmen der Aushandlung des städtebaulichen Vertrages den Entwickler zu verpflichten, einen nennenswerten Anteil der Baumaßnahmen in Holzbauweise zu errichten.

Mit freundlichen Grüßen

