

Arbeitsgemeinschaft der nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbände in Dortmund



BUND – Kreisgruppe Dortmund, Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund

Absender dieses Schreibens:

Thomas Quittek

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
44122 Dortmund

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom
7.8.2019

Unser Zeichen
DO 522-19

Datum
20.9.2019

Bebauungsplan VEP Ap 232 – Wohn- und Geschäftszentrum Schüren hier: Stellungnahme im Rahmen der TÖB-Beteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stellungnahme ergeht in Abstimmung mit dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) – Stadtverband Dortmund und der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU).

Die Ziele der städtebaulichen Planung, Schaffung und Stärkung eines Nahversorgungszentrums für Schüren im Zusammenhang mit der Verbesserung der Wohnraumversorgung auf einem baulich vorgennutzten Standort werden grundsätzlich begrüßt.

Zu den geplanten Festsetzungen werden folgende Anregungen und Bedenken abgegeben:

1. Stadtnatur

Bei Realisierung der Planung werden/wurden ca. 18 erhaltenswerte Bäume zzgl. der vielen Akazien im heutigen Passagenbereich vernichtet. Durch eine sensiblere Bauplanung könnte ein Großteil dieser Bäume erhalten werden. Die Naturschutzverbände fordern daher den Planungsträger auf, die künftigen Baugrenzen und Baulinien so festzusetzen, dass ein Großteil dieser Gehölze erhalten wird. Der leichtfertige Umgang mit Elementen der Stadtnatur kann in Zeiten des Klimawandels und des Artensterbens nicht mehr unwidersprochen hingenommen werden. Die Bedeutung von Bäumen als CO₂-Speicher und Wähler der Lufthygiene bedarf sicher keiner besonderen Erwähnung.

2. **Bebauung**

Die nur eingeschossigen Pavillons im Knoten Gevelsbergstraße widersprechen dem Gebot des flächensparenden Bauens und dem gestiegenen Bedarf der Wohnraumversorgung. Hier ist eine Verbindung beider Gebäude und Aufstockung um mind. 2 Geschosse möglich. Damit könnten mind. 10 zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden. Eine höhere Geschossigkeit würde sich auch in die umgebende Bebauung widerspruchsfrei einfügen und städtebaulich einen Akzent durch die stärkere Ausbildung einer Raumkante bilden. Angesichts der starken Verkehrslärmbelastungen ist zu überlegen, ob nicht durch weitere Bebauung im Süden unter Aufgabe von Stellplätzen und/oder Verlagerung in Tiefgaragen eine stärker geschlossene Blockbebauung zur Beruhigung der dadurch gebildeten Hofbereiche und auch zum noch stärkeren Wohnungsbau beitragen kann. Damit würde auch dem heute unbestrittenen Ziel der Einschränkung weiteren Flächen-verbrauchs entgegengesteuert. Dasselbe gilt für die Bebauung des Gesundheits- und Bürozentrums, das im Bereich der nördlich gelegenen Parkplätze noch erweitert werden könnte.

3. **Verkehr**

In den Untersuchungen zur bestehenden und durch das Vorhaben zunehmenden Verkehrsbelastung ist ausschließlich der Kfz-Verkehr betrachtet worden. Gerade eine Nahversorgungszentrum sollte aber so infrastrukturell ausgestattet sein, dass es im Sinne der von allen verlangten Verkehrswende auch mit dem Verkehr des Umweltverbundes erreichbar ist. Das ist hier aber nicht der Fall. Fahrradverkehr kommt in der Gesamtbetrachtung mit Ausnahme der festgesetzten Fahrradabstellplätze überhaupt nicht vor. Dabei wäre hier eine Gelegenheit, die Erreichbarkeit des Versorgungszentrums für den Nahbereich per Rad erheblich zu verbessern. Weder konzeptionell noch durch flächensichernde Festsetzungen in den Bebauungsplänen wird die Verkehrsart überhaupt betrachtet bzw. für deren Verbesserung Vorsorge getroffen. Der Teilabschnitt der Gevelsbergstraße, der im B-Plan festgesetzt ist, enthält keinen Radweg, nicht einmal einen Sicherheitsstreifen für den Radverkehr. Dringend erforderlich ist eine Radwegekonzept, das die radverkehrsgerechte Erreichbarkeit wesentlicher Ziele wie Einkaufs- und Arbeits-stätten, Schulen usw. zum Ziel hat und auf dessen Grundlage Teilplanungen im B-Plan festgesetzt und durchgesetzt werden können. Auf der stark befahrenen Gevelsbergstraße auf der der Kfz-Verkehr nach Durchführung des Vorhabens um noch weitere fast 50 % zunehmen wird, ist der Radverkehr offenbar nicht existent. Auf dem Gesamtstraßenquerschnitt von 14,5 m sind für Fahrbahn und Kfz-Stell-plätze ca. 10 m Breite vorgesehen. Für den Radverkehr kein cm. Es ist völlig unverständlich, dass der Planungsträger in Zeiten des Klimawandels so wenig Interesse an der Umsetzung der Verkehrswende durch konkrete Planungsfestsetzungen zugunsten emissionsfreier Verkehre zeigt. Die Aufteilung der Verkehrs-fläche ist übrigens unklar. Es sind offenbar Parkplätze 2,5 x 5 m eingezeichnet, die zu der Bezeichnung Bürgersteig im Widerspruch stehen.

Zur Förderung der E-Mobilität sind auf den Parkplätzen Ladevorrichtungen für Kfz und Pedelecs vorzusehen.

4. **Holzbauweise**

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 mehrfach so energieintensiv wie Holzbauweise, die darüber hinaus besseren Wärmeschutz bietet und voll recycelbar ist.

Zudem hinterlässt Holz als nachwachsender Rohstoff so gut wie keinen ökologischen Fußabdruck. Alle bisherigen Vorurteile bzgl. Brand- und Schallschutz sind obsolet geworden. Auch die immer wieder aufgeführte Unwirtschaftlichkeit dieser Bauweise kann nicht mehr aufrechterhalten werden. Erfahrungen in Süddeutschland und den Alpenländern zeigen auch im Geschosswohnungsbau eine deutliche Überlegenheit des Holzbaus für ein gesundes Raumklima. Die Vorhaben im B-Plan-Bereich 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.

5. **Regenerative Energieversorgung**

Angesichts der Größe des Objektes und der Steuerungsmöglichkeiten durch den Entwickler sollte auch der Einsatz von Brennstoffzellenheizungen auf Wasserstoff-basis, 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. In den abzuschließenden Städtebaulichen Verträgen sollte eine sinngemäße Regelung vereinbart werden.

Flachdächer – auch mit Dachbegrünung – und Fassaden eignen sich hervorragend für die Aufstellung bzw. Anbringung von PVA-Modulen. Wie die Stadt Dortmund als Planungsträger bereits in der Vergangenheit praktiziert hat, kann im Städtebaulichen Vertrag oder in privatrechtlicher Vereinbarung geregelt werden, dass ein Mindestprozentsatz z.B. 25 % der für den Betrieb der Gebäude erforderlichen Energie unter Einsatz am Objekt gewonnener regenerativer Energie erreicht wird. Die Umweltverbände regen an, mit dem Vorhabenträger entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen



Bearbeiter: Prof. Frank Wilke