

Arbeitsgemeinschaft der nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Verbände in Dortmund



BUND – Kreisgruppe Dortmund, Am Rombergpark 35a, 44225 Dortmund

Absender dieses Schreibens:

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
44122 Dortmund

Thomas Quittek

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom
26.7.2021

Unser Zeichen
DO-342/09

Datum
4.10.2021

Bebauungsplan InN 226 – westlich Stahlwerkstraße

hier: Stellungnahme der Naturschutzverbände im Rahmen der öffentlichen Auslegung

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 der Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU).

Wir nehmen Bezug auf unsere Stellungnahme vom 23.7.2020, die wir aufrechterhalten:

Grundsätzlich bestehen keine Einwände gegen die Realisierung der Wohnbaufläche. Allerdings bitten wir, folgende Punkte im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:

- 1) Die Aussagen zum Umweltverbund sind zu vage. Die genannten Verkehrsbelastungswerte entsprechen lediglich dem Status-quo. Hier sollten detailliertere Ziele formuliert werden.*
- 2) Es fehlen Ziele und Maßnahmen zur Umgestaltung des vorhandenen Straßennetzes in der bestehenden Siedlung zugunsten des Umweltverbundes. Es fehlen Überlegungen, den ruhenden Verkehr von den Parkstreifen zugunsten von Radwegen zu reduzieren. Auch bei Neubebauung außer der Rad-Gehweg-Mittelachse, die auf 20 m verbreitert werden sollte. Es sollte eine Flächensicherung für Radwege insbesondere der Stahlwerkstraße und Dürener Straße vor dem Sondergebiet durch Festsetzung eines geplanten Profils erfolgen.*
- 3) Die Lärmbelastung liegt 10-fach über den Richtwerten der DIN 18005. Wir bitten, hierzu Lösungen für den Lärmschutz zu erarbeiten und uns vorzulegen.*
- 4) Vorgaben zur ökologischen Bauweise (u.a. Holzbauweise), Energie- und Wasserversorgung sollten verbindlich in die Städtebaulichen Verträge und in das Wettbewerbsverfahren*

aufgenommen werden.

- 5) *Eine stärkere Öffnung des Planungsgebietes in Richtung Mischgebiet (MI) wäre aus unserer Sicht wünschenswert (urbaner Charakter und kurze Wege)*

Ergänzend verweisen wir auf die beigefügte Stellungnahme des Klimabündnisses Dortmund vom 3.10.2021, der wir uns anschließen.

Zusätzlich bringen wir folgende Anregungen und Bedenken vor. Sofern diese Anregungen nicht im B-Plan rechtsverbindlich festgesetzt werden, bitten wir diese in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen und/oder durch einen politischen Ergänzungsbeschluss umzusetzen.

Die Grünachse in Nord-Süd-Richtung und der „Pocketpark“ sind sicher löblich, ebenso die Basisanforderungen wie verdichtete Bebauung überwiegend als Blockrandbebauung sowie die Berücksichtigung von Schul- und Kitabedarf.

Die Umsetzung eines Teils dieser Basisanforderungen sowie das Verkehrskonzept sind allerdings inkonsequent und im Hinblick auf Klimawandel und Mobilitätswende völlig unzureichend. Für eine Bebauung, die auf eine Realisierung ca. Mitte der 2020er Jahre zielt, muss da deutlich ambitionierter vorgegangen werden.

Nun zu den einzelnen Aspekten, die deutlich kritisch zu sehen sind:

1. Die ÖPNV-Erschließung des Gebietes durch die Stadtbahn in der Oesterholzstraße und den Busverkehr in der Borsigstraße ist sehr beschönigend dargestellt. Zu einem zukünftigen verdichteten Wohnquartier mit einem - laut Stadtverwaltung - innovativen Verkehrskonzept gehört ein erheblich verbessertes ÖPNV-Angebot. Das ÖPNV- Angebot bedarf sowohl zusätzlicher Linien als auch deutlich dichter Bedienungstakte. Dies ist zwar im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens nicht explizit festzusetzen, aber zumindest ein entsprechendes Konzept als Bestandteil des B- Planentwurfs wäre notwendig.
2. Da bislang in den bekannten ÖPNV-Konzepten lediglich eine Verlängerung der Stadtbahnlinie vom derzeitigen Endpunkt in das Gelände der Westfalenhütte beabsichtigt ist - und auch dieses Vorhaben noch Jahre bis zur Realisierung dauern soll -, wird zusätzlich die Einrichtung eines Abzweiges vom heutigen Linienweg über die Geschwister-Scholl-Straße und den Wall mindestens bis zum Hauptbahnhof angeregt. Damit wäre der Borsigplatz direkt an den Bahnhof angebunden - die Bedienung könnte alternierend zur heutigen Linienführung über den Tunnel in Richtung Dorstfeld bzw. Marten erfolgen, so dass auch eine Taktverdichtung vom bzw. zum Borsigplatz erfolgen könnte.
3. Der zu der geplanten Grundschule und dem Kindergarten zu erwartende Verkehr (leider wird dies zumindest zum Teil sich MIV sein) wird im Planentwurf erst gar nicht erwähnt. Durch die Anordnung dieser Nutzungen ganz im Norden des Gebietes werden die künftigen BewohnerInnen zumindest zweimal pro Tag erheblichen Verkehrsbelastungen durch das Bringen/Holen der Kinder ausgesetzt (Konzepte hierzu fehlen im Entwurf und müssen dringend vor der Beschlussfassung nachgereicht werden). Falls die Grundschul Kinder, z.B. zum Schwimmunterricht, mit dem Bus befördert werden sollen, sorgt dies für zusätzliche Belastungen. Die Planung der Schul- und Kita-Flächen am Nordrand des Gebietes ist aus diesen Gründen verkehrlich suboptimal und sollte überarbeitet werden.
4. Dass ausgerechnet im westlichen Rand des Borsigplatzviertels ein zentraler Nahversorgungsschwerpunkt angesiedelt werden soll, ist besonders irritierend. Insbesondere die Verkehrsführung zur Erreichung der Nahversorger bedeutet erheblichen

Verkehr im gesamten ruhigeren Teil des Borsigplatzviertels (Dürener Str., Stahlwerks. etc.). Bereits heute gibt es erheblichen Schleichverkehr zur Umgehung des Rückstaus zum Borsigplatz (über die Route Im Spähenfelde - Dürener Str. - Albertstr. - Borsigstr.). Wenn jetzt noch Nahversorgung hier angesiedelt wird, zieht das erhebliche zusätzliche Verkehre an. Der geplante Schwerpunkt der Nahversorgung führt außerdem zu einer Zersplitterung der Versorgung im Borsigplatzviertel, weil in zahlreichen anderen Straßen bereits Ansätze für eine Nahversorgung zu finden sind. Eine funktionierende Nahversorgung für das gesamte Viertel gehört in den Siedlungsschwerpunkt oder dessen Nähe und nicht an den äußersten Rand.

5. Die Parkplätze für den Nahversorger sollten - zusätzlich zu einer Tiefgarage für BewohnerInnen unter der vorgesehenen SO-Fläche) im Innenhof des mit SO1 bezeichneten Gebietes liegen (Begründung S. 19) und durch Ein-/Ausfahrten durch die Randbebauung erreicht werden. Wie kann man denn ernsthaft so etwas planen, wenn dann in den Obergeschossen laut Planung sogar Wohnen möglich sein soll? Mit diesem Planungsansatz wird eine Mobilitätswende vollständig konterkariert und zusätzlicher MIV in das Gebiet geholt, der auch die bereits bestehende Bebauung entwertet und die dortige Wohnbevölkerung belastet.
6. Die geplante Mobilitätsstation im Gebiet SO3 ist zwar lobenswert, wegen der oben genannten Rahmenbedingungen im Bereich Mobilität aber wohl eher ein Alibi als eine ernsthafte Alternative.

Zuletzt noch ein Hinweis auf das großräumige Verkehrskonzept mit der geplanten Nordspange:

Der Verkehr, der durch die Nordspange auf die Oesterholzstraße geleitet wird, beeinträchtigt nicht nur die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit der Oesterholzstraße, er führt auch zu einer Entwertung des Hoeschparks durch die Verbindung von der OWIIIa zur Nordspange.

Die einseitige Ausrichtung der verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen im Umfeld des Borsigplatzes auf den MIV und den Straßengüterverkehr sind eine Fortsetzung der Generalverkehrsplanung der 70er Jahre mit moderneren Mitteln und mit den Anforderungen an eine Verkehrswende nicht vereinbar.

Das Verkehrskonzept für die Westfalenhütte und angrenzende Bereiche bedarf einer grundlegenden Neuausrichtung mit Schwerpunkt auf umweltfreundliche Alternativen der Mobilität.

Mit freundlichen Grüßen

