

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
5.4.2018

Unser Zeichen

Datum
27.4.2018

Bebauungsplan InO 225 - Kronprinzenviertel – hier: Stellungnahme 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 Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU).

Der Bebauungsplan trägt die Bezeichnung „Kronprinzenviertel“. Dieses Viertel als innerstädtisches Wohngebiet zeichnet sich durch höhere bauliche Verdichtung aus und ist geprägt durch überwiegend geschlossene, mehrgeschossige Blockrandbebauung. Dem naheliegenden Gedanken, unterstützt vom erhöhten Wohnbedarf in zentrumsnahen Lagen, diese Siedlungsstruktur weiter fortzuführen, wird der städtebauliche Entwurf nur in geringem Maße gerecht. Bei allem Verständnis für die wirtschaftlichen Interessen des Investors sollten die Einfamilienhausbaugebiete zugunsten innerstädtischen Geschosswohnungsbaus grundlegend überarbeitet werden. Die gleichförmige Zeilenbauweise insbesondere der südlich gelegenen Baufelder mit zwischenliegender Lärmschutzwand sollte zugunsten einer Blockbauweise mit schallgeschützten Innenhöfen, zu denen die schutzbedürftigen Wohnräume orientiert sind, modifiziert werden. Möglicherweise können aufwändige und klimaschädliche Schallschutz- und Lichtschutzmaßnahmen dadurch wesentlich reduziert werden.

Verkehrliche Erschließung

Die Hapterschließung erfolgt über die ehem. Ladestraße und endet praktisch in der Sackgasse. Mehr als 600 Wohneinheiten über ein solches Erschließungssystem mit dem umliegenden Stadtgefüge zu verbinden, ist nicht nur erschließungstechnisch, sondern auch unter dem Aspekt der Schaffung urbaner Siedlungsstrukturen mit der notwendigen Durchlässigkeit fragwürdig und eher als Provisorium zu bezeichnen. Auch werden durch derartige Sackgassen erhebliche Mehrwege und damit signifikante Mehrverkehre erzeugt. Der Investor setzt selbst auf „urbane Qualität“ (Zitat aus RN vom 9.10.2017). Es wird daher angeraten, zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität den Entwurf grundsätzlich zu überarbeiten. Die dabei unvermeidbaren überwiegend temporären ökologischen Eingriffe in den Grünbestand können im Gebiet mehr als ausgeglichen werden.

Die Anbindung nach Osten und nach Norden sollte gleichwertig für normale Ziel- und Quellverkehre und keine sog. Notzufahrt sein. Darüber hinaus würden bessere Anbindungen an den ÖPNV ermöglicht. Die derzeitige und geplante ÖPNV-Versorgung (800 m zur S-Bahn) ist stark verbesserungsbedürftig.

Lärmschutzwand

Die bis zu 16 Meter hohe transparente Lärmschutzwand ist eine Möglichkeit der Schaffung annähernd gesunder Wohnverhältnisse trotz des nächtlichen Betriebslärms des Großmarktes. Wie bereits oben erwähnt sollten geschlossene Blöcke mit ruhigen Innenhöfen als Alternative in Erwägung gezogen werden. Wenn dadurch die Lärmschutzwand in der Höhe und Länge deutlich reduziert werden kann, können die Bedenken bezüglich Auswirkungen auf das Mikroklima und insbesondere auf den Vogelschutz

Die Ausführungen zur mikroklimatischen Auswirkung der Lärmschutzwand könne von hier plausibel nicht nachvollzogen werden. Bei der Hauptwindrichtung Süd/West kommt es durch die Wand zu Windstaus und damit zu massiven Störungen in der Durchlüftung des geplanten Wohngebietes. Es ist nicht plausibel, dass die prognostizierten Temperaturerhöhungen von nur 2 Grad hinter einer 16 Meter hohen Glasscheibe bei dem befürchteten Hitzestau realistisch sind. Bemerkenswert ist, dass die Auswirkungen der Luftleitbahn Bahnstrecke bei Ostwind positiv hervorgehoben werden, die starken Abnahmen der Windfaktoren $> -1,4$ aber verharmlost werden. Im vom Investor beauftragten lokalklimatischen Gutachten werden die Temperaturveränderungen als Einzelsituationen verharmlost. Tatsache sind aber PET-Temperaturen hinter der Lärmschutzwand von mehr als 50 Grad auch gegen Null gehen (Zitat aus dem Gutachten: „... *Besonders windschwache Bereiche befinden sich ... im Bereich von Innenhöfen ... Im Nahbereich von Gebäuden kann der Windfaktor ... auch gegen Null gehen.*“). Die die Durchlüftung blockierende Einbeziehung der Lärmschutzwand in die Wohngebäude trägt genau hierzu bei.

Vogelschutz

Auch die Auswirkungen der gläsernen Lärmschutzwand auf niedrig fliegende Singvögel und das sind die meisten - sind nur unzureichend dargestellt. Neben dem Kollisionsrisiko wird die Zäsurwirkung der Lärmschutzwand überhaupt nicht erwähnt. Zur Minderung des Kollisionsrisikos verweisen wir erneut auf die *Broschüren „Vogelschlag an Glas“ des BUND NW e.V.* und

„Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Schweizerischen Vogelwarte Sempach. Der Verlust einer wichtigen innerstädtischen Vernetzungsverbindung urbaner Grünflächen wird ebenfalls kaum thematisiert.

Um transparente/reflektierende Flächen dauerhaft und wirksam für Vögel sichtbar zu machen, sind große Reflektionsfronten mit möglichst flächigen Mustern und Strukturierungen zu markieren. Mit Hilfe von systematischen Tests im Flugtunnel wurden eine Vielzahl von Linienmustern und Punktrastern entwickelt, die sich unter Beachtung der folgenden Parameter als hochwirksam erwiesen haben.

Folgende Bedingungen sind demnach zu erfüllen (s. www.lbv.de/ratgeber/vogelschutz/glas.html):

- Punktartige Markierungen mit 25 % Bedeckungsgrad bei mind. 5 mm Ø der Punkte oder 15 Prozent bei mind. 30 mm
- Horizontale Linien mit mind. 3 mm breiten Linien mit max. 3 cm Abstand oder mind. 5 mm breiten Linien mit max. 5 cm Abstand
- Vertikale Linien mit mind. 5 mm breiten Linien mit max. 10 cm Abstand.
- Verzicht auf spiegelnde Oberflächen (max. 15 % Außenreflexionsgrad).

Es wird daher dringend empfohlen, durch eine Änderung des städtebaulichen Entwurfs alle Alternativen zu der 16 Meter hohen und mehr als 500 Meter langen Lärmschutzwand zu untersuchen.

Stellplätze

Für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sind die Voraussetzungen für Tiefgaragen geschaffen. Es besteht allerdings keine Verpflichtung des Investors, davon Gebrauch zu machen. Daher sollten – ähnlich wie im Baugebiet Phoenix-See - die Investoren über Städtebauliche Verträge verpflichtet werden, einen Anteil der Stellplätze in Tiefgaragen zu realisieren.

In der Begründung ist davon die Rede, dass im WA Versorgungseinrichtungen unzulässig sind. Vermutlich handelt es sich hier um einen Irrtum der Planverfasser.

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 recyclebar 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.

Heizung

Angesichts der Größe des Objektes und der Steuerungsmöglichkeiten durch den Entwickler sollte auch der Einsatz von Brennstoffzellenheizungen auf Wasserstoffbasis, die bereits wirtschaftlich erprobt und 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. Ferner sollte der Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung geprüft werden. In den abzuschließenden Städtebaulichen Verträgen sollte eine sinngemäße Regelung vereinbart werden.

Abwasserbeseitigung

Eine Abwasserbeseitigung im Trennsystem ist vorgesehen. Es sollte jedoch intensiver geprüft werden, inwieweit das anfallende Regenwasser im Sinne eines sparsamen Umgangs mit dem Naturgut Wasser auf dem Grundstück versickert bzw. als Grauwasser auf dem Grundstück genutzt werden kann. Das hätte sowohl die bekannten ökologischen als auch ökonomischen Vorteile. Diese Versorgung kommt in den Bereich der Wirtschaftlichkeit, wenn sie bereits bei der Ersterrichtung vorgesehen wird und keine aufwendige Nachrüstung mehr erfordert. Auch dies sollte Inhalt des Städtebaulichen Vertrages sein.

Abschließender Hinweis

Der Großmarkt ist verkehrlich schlecht erschlossen. Es besteht auch keine Notwendigkeit für einen zentrumsnahen Standort. Im Zusammenhang mit dem hohen Störungsgrad des Betriebes wird empfohlen, eine Verlagerung auf einen verkehrsgünstig gelegenen erweiterbaren Standort, z.B. Flughafen Dortmund in Betracht zu ziehen. Damit können alle Immissionsprobleme behoben und weitere freiwerdende Flächen für innerstädtische hochwertige Nutzungen aufbereitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

