



Klimabündnis Dortmund, c/o Friedrich Laker, Kirchenstraße 31, 44147 Dortmund

[www.klimabuendnis-dortmund.de](http://www.klimabuendnis-dortmund.de)

Stadt Dortmund - Stadtplanungsamt

z. Hd. Dr. Henning Jaeger  
Burgwall 14  
44122 Dortmund

c/o  
Friedrich Laker  
Kirchenstraße 31  
44147 Dortmund  
[Klimabuendnis-  
dortmund@posteo.de](mailto:Klimabuendnis-dortmund@posteo.de)

Ihr Zeichen

Ihre Email vom

Unser Zeichen

Datum

19.05.2023

---

**Aufstellung des Bebauungsplans Hö 215 – Auf dem Wüstenhof –  
hier: Beschluss zur öffentlichen Auslegung (Beteiligung der Öffentlichkeit)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend finden Sie die Stellungnahme des Klimabündnis Dortmund zum  
Bebauungsplan Hö 215 Wüstenhof.

**Zusammenfassung**

**Das Klimabündnis tritt dafür ein, alle künftigen Bauprojekte der Stadt Dortmund nachhaltig und klimaneutral zu gestalten und den Verbrauch an Freiflächen auf ein Minimum zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund haben wir erhebliche Bedenken gegen jede künftige Bebauung von Freiflächen in Dortmund.**

**Insbesondere vor dem Hintergrund der im Folgenden dargelegten Argumente wird speziell die Bebauung in Benninghofen im Rahmen des Projektes Hö 215 vom Klimabündnis Dortmund abgelehnt.**

**Bauvorhaben**

Geplant sind ca. 65-70 WE [B = Begründung, S. 4] und eine TEK, der überwiegende Teil des Wohnraums sind als freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Reihenhausgruppen vorgesehen. Der Plan enthält lediglich ein Mehrfamilienhaus mit

13 WE. Damit ist im vorliegenden Bebauungsplan der Bedarf an Wohnraum zur Miete bei Weitem nicht angemessen berücksichtigt und wirkt eher wie ein Alibi. Trotz guter Ansätze im städtebaulichen Konzept (Tageseinrichtung für Kinder, öffentlicher Kinderspielplatz, naturnahe Gestaltung des Siedlungsrandes) wird ein sehr hoher Flächenverbrauch pro Wohneinheit eingeplant, der unter Klimagesichtspunkten weder zeitgemäß noch akzeptabel ist.

Der Verbrauch von Grundfläche pro Wohneinheit ist mit 289 m<sup>2</sup>/WE weitaus höher als in anderen derzeit in Planung befindlichen Quartieren, wie Stahlwerkstraße (InN 226) mit 60 m<sup>2</sup>/WE oder Sckellstraße (In O 205, Änderung 10) mit 119 m<sup>2</sup>/WE [Quellen: Begründungen der jeweiligen Bebauungspläne].

Das Klimabündnis ist sich der Konkurrenzsituation zwischen Wohnraumbedarf und Flächenfraß in verdichteten Räumen durchaus bewusst. Unter Klimagesichtspunkten sind daher alternative Konzepte gefragt, die z. B. auf Geschosserhöhungen und Nachverdichtung bereits erschlossener Wohngebiete mit guter ÖPNV-Anbindung setzen.

Das geplante Vorhaben hingegen, sehen wir zur Deckung des Bedarfes an Wohnraum im niedrigen und mittleren Preissegment nicht als geeignet an. Es erschließt sich nicht, wie damit eine 25 % Quote für den geförderten Wohnungsbau erreicht werden kann.

#### **Zwischenfazit:**

*In der vorliegenden Form soll eine Freifläche versiegelt werden mit einem völlig unangemessenen Flächenverbrauch pro Wohneinheit. Es fehlt ein durchdachtes Wohnraumkonzept zur klimaoptimierten Bebauung. Dieses Vorhaben wird vom Klimabündnis abgelehnt, weil es definitiv nicht zeitgemäß ist.*

#### **Grünvernetzung**

Das Plangebiet ist Teil eines Biotopverbunds und grenzt unmittelbar nördlich der zu bebauenden Fläche an ein Landschaftsschutzgebiet (L-37 im Landschaftsplan).



Die Klimaanalysekarte [2019] weist das Plangebiet überwiegend als regional bedeutsamen Ausgleichsraum aus (hellblau). Der südwestliche Teil ist als lokal bedeutsamer Ausgleichsraum gekennzeichnet (hellgrün).

Die Planungshinweise zu regional bedeutsamen Ausgleichsräumen sind eindeutig: Aufwertung stadtnaher Freiflächen als Ausgleichsräume, Freihalten von Besiedlung, keine Emissionen, Ausbau von Grünzügen und Naherholungs-

gebieten anstreben. Das gleiche gilt für lokal bedeutsame Ausgleichsräume: Freihalten von Bebauung oder Versiegelung, Erhalt vorhandener Vegetationsstrukturen.

Das Plangebiet ist auch als Grünvernetzungsareal gekennzeichnet (dunkelgrün schraffiert). Auch hier soll zugunsten einer Vernetzung vorhandener Wald- und Freiflächen durch Grünzüge keine weitere Bebauung vorgesehen werden. Durch das Plangebiet fließen nächtliche Kaltluftströme in Richtung Tallage / Hörde, die durch eine Bebauung beeinträchtigt werden können (blaue Pfeile). Eine bodenkundliche Kartierung und Bodenfunktionsbewertung kommt überdies zu dem Ergebnis, dass im Plangebiet schutzwürdige Böden vorhanden sind [Begründung, S. 25]. Vor dem Hintergrund der Starkregengefahren im östlichen Teil des Plangebiets [siehe 9\_Grundlagen für Entwässerungsplanung, S. 12] ist zudem eine Bebauung an diesen Stellen sehr bedenklich.

Die geplanten umfassenden Ausgleichsmaßnahmen sind zwar anerkennenswert, wandeln aber weitere produktive regionale Ackerflächen in nicht mehr wirtschaftlich nutzbares pflegebedürftiges Grünland um. Dieser Trend wird vom Klimabündnis als kontraproduktiv zu den Bemühungen um eine Ernährungswende in Dortmund eingeschätzt.

**Zwischenfazit:**

*Auch wenn die beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen zum Bodenschutz [Begründung, S. 16 und 25] anerkennenswert sind, ist der Eingriff in einen intakten Freiraum so gravierend, dass es sich aus unserer Sicht verbietet, das Gelände zu bebauen. Diese Einschätzung wird von der aktuellen Klimaanalyse der Stadt Dortmund geteilt.*

**Biodiversität**

In Bezug auf den Klimawandel sind nach unserer Einschätzung Freiflächen, wie sie die in Planung befindliche Grünfläche bietet, besonders wertvoll. Gerade in stadtnahen Bereichen sind derartige aufgelassene Gebiete Hotspots der Biodiversität, die durch Ausgleichsmaßnahmen nur äußerst unzureichend zu ersetzen sind. Daher ist es in unser aller Interesse, solche Lebensräume zu erhalten und sie sogar im Hinblick auf die Artenvielfalt weiter zu verbessern. Damit erübrigt sich dann auch die mühsame biologische Aufwertung möglicher Kompensationsflächen.

**Erschließung / Mobilität**

Die Erschließung des Wohngebiets für den motorisierten Verkehr erfolgt ausschließlich über die Brücherhofstraße. Im Inneren des Plangebietes ist eine Erschließungsschleife vorgesehen, die überwiegend als Mischverkehrsfläche angelegt werden soll. [Begründung, S.7]

Laut Begründung zum Bebauungsplan soll das Nahversorgungszentrum Benninghofen über die Brücherhofstraße und die Straße Overgünne in ca. 800m erreicht werden

[Begründung, S.2]. Offenbar wird davon ausgegangen, dass die Einkäufe mit dem PKW erledigt werden. Auch die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel ist unzureichend, insbesondere die in der Begründung genannte Buslinie 438. Diese Buslinie weist montags bis freitags einen 30-Minuten-Takt auf und endet abends vor 21 Uhr. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen verschlechtert sich das Angebot nochmals zu einem 60-Minuten-Takt mit noch früherem Bedienungsende vor 20 Uhr. Die Entfernung zu den übrigen Buslinien an der Haltestelle „Overgünne“ ist mit rund 600 Metern vom Rande des Plangebietes keine wirkliche Alternative zur PKW-Nutzung.

**Zwischenfazit:**

*Angesichts der Anforderungen aus dem Masterplan Mobilität zur Stärkung nichtmotorisierter Verkehrsarten ist die Erschließung des geplanten Baugebietes unzureichend und müsste dringend verbessert werden. Auch die Erschließung mit dem ÖPNV müsste erheblich verbessert werden, um als Alternative zur Nutzung des PKW in Frage zu kommen.*

Ein geeigneter Fußweg würde die Entfernung zum Nahversorgungsgebiet um etwa 300m verkürzen. Das gleiche gilt für den Schulweg zur Grundschule Benninghofen, der zudem erheblich sicherer wäre als ein Schulweg entlang der Hauptstraßen. Ebenso würde sich der Weg zu den beiden Bushaltestellen an der Overgünne verkürzen. Das Klimabündnis hält deshalb die Anlage eines Fuß-/Radwegs, der nach Südosten bis zur Overgünne verläuft, für sinnvoll und geboten. Ggf. müsste die Stadt Dortmund (oder der Investor) entsprechende Grundstückteile sichern bzw. erwerben.

Im Bereich der geplanten Einmündung der Zufahrtsstraße zum Neubaugebiet ist die Brücherhofstraße für zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen bereits heute nicht ungefährlich. Sie ist abschüssig und kurvig. Durch parkende Autos an beiden Seiten ist die Nutzung der Bürgersteige – sofern überhaupt vorhanden - unübersichtlicher für zu Fuß Gehende. Bergab fahrende Radler\*innen können im Bereich der Einmündung leicht übersehen werden.

Auch die Erschließungsstraße für das Plangebiet weist mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 Metern zuzüglich beidseitiger Gehwege eine Dimensionierung auf, die weder den Nutzungsansprüchen noch den gegenwärtigen Regelwerken entspricht. So spricht die immerhin 15 Jahre alte RAST 06 bei Erschließungsstraßen ohne Linienbusverkehr von einer Fahrbahnbreite von im Regelfall 4,50 bis 5,50 Metern. Eine Verringerung der Versiegelung ist hier durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts zwingend geboten.

**Zwischenfazit:**

*Als Voraussetzung für den avisierten Bebauungsplan muss die verkehrliche und bauliche Situation der Brücherhofstraße im Hinblick auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden neu überdacht werden und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Dies ist jedoch nicht zu erwarten. Vor dem Hintergrund dieser unter Klimagesichtspunkten völlig unzureichenden Verkehrssituation kann der geplanten Bebauung zum aktuellen Zeitpunkt nicht zugestimmt werden.*

## **Gesamtbetrachtung**

Bei dem geplanten Neubaugebiet handelt es sich um eine erstmalige Inanspruchnahme eines intakten Freiraumes. Die Bebauung im Bereich Wellinghofen, Benninghofen und Berghofen ist bereits jetzt stark verdichtet. Der verbliebene Freiraum ist daher besonders wertvoll für die klimatische Ausgleichsfunktion und spielt im Biotopverbund eine wichtige ökologische Rolle.

Bedauerlich aus unserer Sicht ist darüberhinaus die unwiederbringliche Zerstörung von Ackerfläche, die immerhin der Lebensmittelproduktion dient. Der dörfliche Charakter des Orts geht dadurch noch mehr verloren. Durch den Verlust eines weiteren Grünkeils mag zwar eine Sichtbeziehung zur Stadtkulisse im Norden des Plangebiets neu entstehen [Begründung, S. 7/8], ignoriert wird aber, der Verlust von drei Sichtbeziehungen in den Freiraum auch einen Verlust von Wohnqualität in der Nachbarschaft darstellt.

Dazu kommt das unter Klimagesichtspunkten mangelhafte Mobilitätskonzept und die überwiegende Bebauung mit flächenintensiven Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und Reihenhausgruppen.

In der Summe aller Argumente empfiehlt das Klimabündnis Dortmund dringend, von einer Bebauung des gesamten Geländes abzusehen und den vorliegenden Bebauungsplan Dortmund Hö 215 nicht zu beschließen.

## **Anmerkung: Nachhaltig und klimaneutral bauen**

Begrüßenswert sind aus unserer Sicht die Planungen zu einer nachhaltigen und möglichst klimaneutralen Bauweise (Regelungen im städtebaulichen Vertrag zur Effizienzhaus-Stufe 40 [BEGRÜNDUNG, S. 22], Photovoltaik auf 40 % der Bruttodachfläche bei gleichzeitiger Dachbegrünung, Ökozertifizierung der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB), Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Energiekonzept [BEGRÜNDUNG, S. 23]).

Die nachfolgenden Anregungen sollten in Zukunft grundsätzlich Bestandteile der Zertifizierungsprozesse und der Energiekonzepte für Bebauungspläne sein:

- Einsatz von Holzbau (Nachwachsender Rohstoff, recycelbar, unbegrenzt vorhanden, hervorragende Wärmedämmung)
- Realisierung von Plus-Energie-Häusern
- Prüfung eines höheren Anteils an Dachflächen für Photovoltaik als 40 %
- Vernetzung der PV-Anlagen und Zusammenschaltung in einem zentralen Quartiersspeicher (z.B. ein oder mehrere Batteriespeichersysteme in einer Energiezentrale).

- ausreichend Ladestationen für Elektromobilität
- Nutzung von Grauwasser bei der technischen Gebäudeausstattung
- Prüfung der Errichtung eines regenerativen Nahwärmenetzes auf der Basis eines kalten Nahwärmenetzes an (Energietransport auf einem tiefen Temperaturniveau von 5 - 20° C über ein gemeinsames Leitungsnetz). Als Wärmequellen bieten sich dezentrale Wärmepumpen (ggf. sind größere gebäudeübergreifende Wärmepumpen günstiger zu realisieren). An dieses Nahwärmenetz könnten auch angrenzende Bestandsgebäude der Nachbarschaft angeschlossen werden, z.B. auch die Grundschule
- Prüfung weiterer innovativer Technologien: Tiefen-Geothermie, Photovoltaik-Thermie-Anlagen (PVT), Wärmepumpen auf Erdwärmebasis, Wärmerückgewinnung aus Abwasser, gebäudeübergreifende Wärmespeicher, zentrale Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung, Solarthermie

Wenn möglich, sollten wesentliche Ergebnisse der Zertifizierung sowie der Entwurf des städtebaulichen Vertrags den politischen Gremien (hier: Bezirksvertretung Hörde, AKUSW) vor dem Beschluss des B-Plans vorgelegt werden, ggf. im nicht öffentlichen Teil der Sitzungen.

Mit freundlichen Grüßen



Friedrich Laker  
Sprecher des Klimabündnis Dortmund