



An die
Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
44122 Dortmund

Sabine Darschnik
Peter Silberg

Sabine.Darschnik@gmx.de
Peter.Silberg@gmx.de

| Ihr Zeichen | Ihr Schreiben vom | Unser Zeichen | Datum |
|-------------|-------------------|---------------|------------|
| BbP InN 226 | 23.08.2021 | KBD_InN 226/1 | 03.10.2021 |

**Stadtbezirk Innenstadt-Nord
Öffentliche Beteiligung gemäß § 3 II BauGB
Bebauungsplanverfahren InN 226 - westlich Stahlwerkstraße -**

Sehr geehrte Damen und Herren der Stadt Dortmund,

die vorliegende Stellungnahme erfolgt im Namen des Klimabündnisses Dortmund. Wir treten dafür ein, künftige Bauprojekte der Stadt nachhaltig und klimaneutral zu gestalten.

Das geplante urbane Quartier im Bebauungsplanverfahren InN 226 - westlich Stahlwerkstraße – hat unter mehreren Gesichtspunkten Beispielcharakter für ein klimaschutzgerechtes Stadterneuerungskonzept und bietet diesbezüglich erhebliches Entwicklungspotential. Es verbessert nicht nur quantitativ das Wohnungsangebot in Dortmund, sondern kann auch zu einer städtebaulichen Aufwertung des angrenzenden Borsigplatzes-Quartiers beitragen.

Unter Klimagesichtspunkten hervorzuheben sind die gute Ausgangsposition für ein klimabewusstes Nahmobilitätskonzept mit einem Schwerpunkt bei Fuß- und Radverkehr unter Einbeziehung von Schule, Kindertagesstätte und Einzelhandel, sowie gute Ansätze zur Dachbegrünung und Wohnumfeld-Verbesserung mit Hilfe durchgängiger Grünachsen und grüner Freiraumgestaltung.

Allerdings sind wichtige klimarelevante Aspekte des Bebauungsplanes bisher nicht zu Ende gedacht und sollten unbedingt nachgebessert werden. Zur Realisierung eines konsequenten Klimaschutzes sollte das Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 gezielt auf das geplante Quartier angewendet werden. So wird sichergestellt, dass alle Teilaspekte, die zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen beitragen, berücksichtigt sind.

Eine Optimierung des Bebauungsplanes unter dem Aspekt der Klimaneutralität in Verbindung mit sozialen Kriterien muss daher die folgenden Aspekte beinhalten:

- (1) Die Wohnbebauung sollte viel stärker familienfreundlich mit Blick auf mehrere Generationen ausgerichtet werden. Dazu muss der Anteil größerer Wohnungen deutlich höher ausfallen, als geplant (Anteil 3-4-Zimmerwohnungen sollte ca 75 % betragen), und kleinere Wohnungen sollten barrierefrei gestaltet werden.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 12, 3.1 Plankonzept)
- (2) Für die Bauplanung sollte der höchste Energiestandard, mindestens aber KfW 55 vorgeschrieben werden, dies betrifft auch Versorgungseinrichtungen und deren Fensterflächen und Fassaden.
(BbP-Entwurf_An1 4, S.47, 4.15.1 Fassaden, in städtebaulichen Vertrag aufnehmen)
- (3) Es ist vorzusehen, dass alle geeigneten Dachflächen zusätzlich zur Dachbegrünung mit Photovoltaik ausgerüstet werden. Dabei sollte unbedingt die gesamte geeignete Dachfläche für die Installation von PV-Modulen ausgenutzt werden.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 79, 10.1 Versorgung Elektrizität, in städtebaulichen Vertrag aufnehmen)
- (4) Die gesamte Planung ist als plus-Energie Quartier zu konzipieren, d. h. es sollte mehr (elektrische) Energie im Quartier erzeugt als verbraucht werden. Neben Einheiten zur Stromerzeugung sind ggf. auch zentrale Batteriespeicher-Lösungen vorzusehen.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 79, 10.1 Versorgung Elektrizität, in städtebaulichen Vertrag aufnehmen)
- (5) Zur Vorbeugung von Unwetterschäden durch Starkregenereignisse ist die Hochwasseranalyse mit den aktuellen Niederschlagsdaten dieses Jahres zu wiederholen. Voraussichtlich ist ein Staubecken zur Regenwasser-Rückhaltung, in die Planung zu integrieren.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 81, 11. Überflutungsschutz)
- (6) Durch eine Reduktion der Wohneinheiten, wie oben gefordert, verringern sich die Flächen, die für den ruhenden Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen (Planstraßen A-D) vorzusehen sind. Sie sind zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr umzuplanen.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 33, 4.6.1 Straßenquerschnitte Planstraßen)
- (7) Verbleibende Parkflächen sollten konsequent entsiegelt ausgeführt werden, sowie durch großzügigen Baumbestand gezielt beschattet werden. An den Parkflächen ist eine ausreichende Anzahl an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge vorzusehen.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 33, 4.6.1 Straßenquerschnitte Planstraßen)

- (8) Alternativ sollte im Rahmen des Mobilitätskonzeptes überlegt werden, das Quartier völlig PKW-frei zu konzipieren. Die Voraussetzungen dafür erscheinen günstig und mit Hilfe einer Quartiersgarage auf einer der Sonderflächen im Südostteil des Geländes ließe sich das Projekt vermutlich realisieren.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 15, 3.2 Verkehr und Erschließung)
- (9) Das Mobilitätskonzept InN 226 muss sich nicht nur mit der Anbindung des PKW-Verkehrs an das Straßennetz des Wohnumfeldes auseinandersetzen, sondern ganz gezielt die Optimierung des Radwegenetzes im Planungsumfeld in das Konzept integrieren und im Verlauf der Bauphase von InN 226 realisieren.
(BbP-Entwurf_An1 4, S. 56, 6.7 Mobilitätskonzept)

Im Entwurf des Bebauungsplanes ist vorgesehen, mit Hilfe eines städtebaulichen Vertrages und eines Quartiersleitfadens Regelungen zu Erschließungs- und Folgelasten sowie zur Sicherung der städtebaulichen Qualität des Vorhabens zu treffen. Dies wird als ein geeignetes Mittel angesehen, um die noch ausstehenden klimarelevanten Konkretisierungen der Bauausführung festzulegen.

Es wäre zu begrüßen, wenn in Zukunft alle klimarelevanten Fragestellungen von Anfang an in einem derartigen Entwurf berücksichtigt wären. Dabei sollte auch regelmäßig der Bezug zum aktuellen Handlungsprogrammes Klima-Luft 2030 der Stadt Dortmund hergestellt werden. Das Klimabündnis Dortmund hat bei seiner Kommentierung auf diesen Aspekt bereits hingewiesen und dazu konkrete Vorschläge gemacht. Mit der Nachbesserung des vorliegenden Entwurfes unter Klimagesichtspunkten könnte ein Beispiel für künftige Planungen der Stadt Dortmund generiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Darschnik und Peter Silberg

AG Handlungsprogramm 2030, Klimabündnis Dortmund