



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

31.05.2022

## **Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, hier: Bebauungsplan InN 236 - VEP Möbelhaus Hildastraße -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Klimabündnis Dortmund bezieht sich in der nachfolgenden Stellungnahme auf das geplante Möbelhaus im Bereich Bornstraße / Hildastraße im Stadtbezirk Innenstadt-Nord. Die Planungen in der vorliegenden Form sind für uns nicht akzeptabel, weil sie nahezu alle Erfordernisse eines klimaneutralen und naturschonenden Bauprojekts ignorieren. Darüber hinaus sind wir skeptisch, ob ein Möbelhaus dieser Größenordnung vor dem Hintergrund der Klimakrise und der derzeitigen konjunkturellen Lage überhaupt wirtschaftlich betreibbar ist. In jedem Fall halten wir die Festschreibung bestimmter baulicher Vorgaben mit Hilfe eines städtebaulichen Vertrages unter Klimaschutz Gesichtspunkten für zwingend erforderlich.

Folgende Themenbereiche werden in der Stellungnahme angesprochen:

- Eingriff in den Grünraum / Grünstreifen
- Bereitstellung von Parkplatzflächen
- PV-Anlagen / Dachbegrünung / klimaneutrales Bauen
- Verkehrsbelastung
- Wirtschaftlicher Nutzen / Zukunftsperspektiven

### **Eingriff in den Grünraum / Grünkorrridor**

#### **1. Grünkorrridor im Norden des Geländes erheblich verbreitern**

Im Bebauungsplan sind Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Grünkorridders im Norden vorgesehen (Begründung, S. 15,21). Der Korridor wurde am 7.2.2018 in der Sitzung des AUSW eingefordert und am 19.9.2018 beschlossen (Ergänzungsantrag 09662-17-E3: „Bei der Überplanung der Fläche an der Hildastraße (B-Plan In N 236) wird im nördlichen Bereich die Einrichtung einer breiten Grünschneise berücksichtigt.“)

Der Grünkorrridor fällt zwar etwas breiter aus als in den ursprünglichen Planungen, ist aber im Hinblick auf die Anforderungen der Grünraumvernetzung (Freiraumkorridor und Biotopverbund zwischen Hoeschpark, Burgholz und Fredenbaum) nicht annähernd ausreichend dimensioniert.

## 2. Überplanung und Neuherstellung des nördlichen Grünraumkorridors gemeinsam mit den ortsansässigen Naturschutzverbände einvernehmlich umsetzen

Im Umweltbericht (S. 42ff.) wird die Gestaltung des nördlichen Grünraumkorridors beschrieben. Im Vordergrund steht die Neuanlage eines Ersatzlaichgewässers und weiterer „Strukturen im terrestrischen Lebensraum“. Der Beirat bei der unteren Naturschutzbehörde sieht eine solche Überplanung besonders kritisch, da die Flächen aktuell eine wichtige ökologische Funktion erfüllen, die sich bei Neuanlage erst entwickeln müsste. (Sitzung am 20.11.2019)

Das Klimabündnis ist der Ansicht, dass die Planungsverantwortlichen die Expert\*innen der ortsansässigen Naturschutzverbände aktiv in die weitere Planung und Gestaltung der Grünflächen einbeziehen müssen. Falls erforderlich, sollte die Zusammenarbeit in einem städtebaulichen Vertrag geregelt werden.

In diesem Zusammenhang sollte auch diskutiert werden, ob es aus ökologischer bzw. Biodiversitäts-Sicht sinnvoller ist, das Wäldchen im Westen oder die Brachfläche im Osten zu erhalten. Das hätte ggf. eine Verschiebung des Baukörpers in Richtung Westen zur Folge.

## 3. Weitere Ausgleichsflächen im Zuge der Änderung des Flächennutzungsplans einrichten

Derzeit ist im Flächennutzungsplan der größte Teil des Plangebiets als Grünfläche für die naturnahe Entwicklung dargestellt, im südöstlichen Abschnitt als Gewerbegebiet. (Begründung, S. 11). Weitere Ersatzflächen sind nicht vorgesehen, die Ersatzmaßnahmen sollen lediglich auf den restlichen Grünflächen des Plangebiets erfolgen.

Das Klimabündnis ist der Ansicht, dass aufgrund der erheblichen Nettoneuversiegelung weitere Ausgleichsflächen unbedingt erforderlich sind, möglichst in der Umgebung des jetzigen Geländes.

## 4. Aufnahme der neuen Grünflächen in den Landschaftsplan

Derzeit ist das Plangebiet nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans Dortmund (Umweltbericht, S. 11). Die Aufnahme des Grünkorridors in den Dortmunder Landschaftsplan sollte umgehend nach der Herrichtung erfolgen. Gleiches gilt für die Flächen des grünen Rings um die Westfalahütte.

## **Bereitstellung von Parkplatzflächen**

### 5. Reduzierung der Stellplatzflächen durch ein innovatives Mobilitätskonzept

Die Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund sieht einen Stellplatz für PKW je 75 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vor. Dadurch ergeben sich mindestens 533 Stellplätze für Kunden-PKW und (mit Zuwegungen und Zufahrten) ein Flächenbedarf von ca. 16.000 m<sup>2</sup> (Begründung, S. 6).

Die Stellplatzsatzung ermöglicht aber auch die Reduzierung der Stellplatzzahl in Einzelfällen, wenn ein „innovatives Mobilitätskonzept“ vorgelegt wird. Für das Möbelhaus kämen folgende Reduktionspotenziale in Betracht: Zentralitäts-Bonus Zone II - Zentren (mittlere Zentralität) 10 % = 53 Plätze sowie Schienen-Bonus (Stadtbahn U42) 15 % = 79 Plätze, gesamt also 132 Plätze. Es blieben dann noch 401 Plätze.

Das Klimabündnis erwartet vom Vorhabenträger die Erstellung eines solchen innovativen Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, die auszuweisende Stellplatzanzahl und den damit verbundenen Flächenverbrauch deutlich zu verringern und entsprechend im Bebauungsplan festzulegen. Die Rahmenbedingungen dazu können in einem städtebaulichen Vertrag geregelt werden.

### 6. Reduzierung der Stellplatzflächen durch bauliche Maßnahmen

Eine weitere Variante zur Reduzierung des Flächenverbrauchs durch PKW-Stellplätze wären geeignete bauliche Maßnahmen. Folgende Optionen sind denkbar:

- Tiefgarage (Bsp. IKEA Oespel). Derzeit ist das gesamte Untergeschoss für den Zweck „Manipulation“ vorgesehen (s. B-Plan)
- Park-Etage auf Erdgeschossniveau (Bsp. EKZ Harkortbogen Hombruch). Die Verkaufsetagen beginnen dann (teilweise) ab der 1. Etage. Die Höhe des Baukörpers müsste im B-Plan ggf. neu festgesetzt werden.
- Parken auf dem Dach (Bsp. Saturn Eving). Der Nachteil wäre eine teure und flächenverbrauchende Rampe.
- Außerhalb des Baukörpers die Errichtung von Parkdeck(s) für mehrstöckiges Parken. Alternativ die Errichtung eines Parkhauses mit 3 Etagen mit direktem Zugang in die jeweiligen Verkaufsetagen.

Das Klimabündnis erwartet vom Vorhabenträger eine maximal mögliche Reduktion der Außenflächen für PKW-Parkplätze. Dazu erforderliche bauliche Maßnahmen sind im Bebauungsplan festzulegen.

Es böte sich dann die Möglichkeit, den Baukörper im Plan nach Süden zu verschieben und somit den Grünkorridor im Norden erheblich zu verbreitern (s. Pkt. 1 der Stellungnahme)

## **PV-Anlagen / Dachbegrünung / klimaneutrales Bauen**

### **7. Installation von Photovoltaik**

Die Festsetzung eine Dachbegrünung im Bebauungsplan wird vom Klimabündnis positiv gesehen. In der Begründung wird Photovoltaik zwar indirekt empfohlen („... Anlagen zur Photovoltaik und Dachbegrünung lassen sich kombinieren (aufgeständerte Anlagen) ...“, S. 22)), aber nicht zwingend vorgeschrieben.

Unabhängig von der Diskussion um eine PV-Pflicht bei Gewerbebauten in den unterschiedlichen Ebenen der Politik ist nach Auffassung des Klimabündnis eine Ausstattung von mindestens 75 % der Dachflächen mit PV-Anlagen anzustreben. Wir sind uns darüber im Klaren, dass dies zunächst höhere Investitionskosten bedeutet.

Bei den anhaltend hoch bleibenden Energiepreisen dürfte es sich um eine lohnende Investition handeln unabhängig davon, ob der erzeugte Strom im Möbelhaus selber verbraucht wird oder extern vermarktet wird. Sollte der Investor die zusätzlichen Investitionen nicht vornehmen können oder wollen, wäre zu prüfen, durch Vermietung der Dachflächen z.B. an eine Bürgerenergiegenossenschaft, während oder zeitnah nach der Erstellung der Gebäude eine PV-Anlage zu errichten. Im städtebaulichen Vertrag sollten konkrete Umsetzungsschritte für die Realisierung einer PV-Anlage vereinbart werden.

### **8. Maßnahmen zur Klimaneutralität bei Bau und Betrieb des Möbelhauses**

Auf Aspekte des klimaneutralen Bauens und eine auf erneuerbaren Energien basierende Wärmeversorgung wird in den Unterlagen nicht eingegangen. Dies steht im Gegensatz zu anderen größeren Bauvorhaben in Dortmund, in denen eine CO<sub>2</sub>-Neutralität bei Erstellung und Betrieb angestrebt wird (Bsp. Logistikzentrum Knepper, ICE-Werk am Hafen).

Hier muss aus Sicht des Klimabündnis entschieden gegengesteuert werden, auch wenn aufgrund der Dimension des Bauvorhabens formell kein Energiekonzept vorgeschrieben ist. Der Investor sollte mit einem Konzept zu innovativen Maßnahmen einer möglichst CO<sub>2</sub>-neutralen Bauweise und eines CO<sub>2</sub>-neutralen Betriebs nachweisen, dass er nach dem Stand der Technik vorgeht. Dies ist für die Akzeptanz des Vorhabens unter Klimagesichtspunkten unverzichtbar. In einem solchen Konzept sollte unter anderem auf die folgenden Fragestellungen eingegangen werden:

- KfW EG 40 Standard für die Gebäudehülle
- Vorgaben der deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
- Anschluss an das Dortmunder Fernwärmenetz
- (zusätzlich / alternativ) Wärmeversorgung mittels Wärmepumpen in Kombination mit Solarthermie oder ggf. Tiefen-Geothermie

- Einsatz innovativer Technologien wie z.B. Energiespeicher, Wärmegewinnung aus Abwärme, Nutzung des Regenwassers, Verwendung weitgehend klimaneutral hergestellter Baumaterialien, Baustoffrecycling

## **Verkehrsbelastung**

### 9. Verkehrsprognosen im Zuge der Nordspange überarbeiten

Die Realisierung der Nordspange auf dem Westfalenhüttengelände wurde mehrfach verschoben und soll (Stand heute) in 2027 erfolgen. Über die Hildastraße sollen dann ca. 21.000 Kfz rollen. Sie verteilen sich an der Kreuzung auf die (neu zu erstellende Straße „Waldfried“ (ca. 15.000) und die Bornstraße (ca. 6.000 in beide Richtungen, Verkehrskonzept Westfalenhütte (Drucksache DS 07718-07)). Durch das Möbelhaus kämen ca. 3.600 Kfz/24h wochentags und ca. 7.200 Kfz/24h samstags dazu.

Die Verkehrsprognosen sind in den verfügbaren Unterlagen nicht transparent dargestellt, insbesondere was die gesamte Nordspange betrifft. Die Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan InN236 basiert zum großen Teil auf den entsprechenden Gutachten zu den "benachbarten" Plänen InN 219 und InN 218 (Verkehrsuntersuchung, S. 3). Diese wiederum fußen auf „von der Stadt Dortmund zur Verfügung gestellten Verkehrsmodelle“ (Quelle: Verkehrsuntersuchung zu den Bebauungsplanverfahren InN 219 – Haupterschließung Westfalenhütte und InN 218 – Am Waldfried aus 2017, S. 4).

Die letzten den politischen Gremien vorgestellten Ergebnisse städtischer Verkehrsmodelle sind aus 2007/08 (Verkehrskonzept Westfalenhütte (Drucksache DS 07718-07) und Variantenuntersuchung Nordumgehung DS 13554-08)). Falls es Verkehrsmodelle neueren Datums gibt, sollten deren Ergebnisse den politischen Gremien und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Falls nicht, wäre es dringend erforderlich, ein aktuelles Modell für den gesamten Einzugsbereich der Nordspange zu erstellen (auch vor dem Hintergrund aktueller Planungen wie dem Voll-Anschluss des Hafensareals an die OWIIIa) und die Prognosen in den Verkehrsuntersuchungen zu den B-Plänen InN 218, 219 und 236 neu zu berechnen.

### 10. Knotenpunkte: Erreichbarkeit für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen verbessern

Die Verkehrsplanung an den beiden Knotenpunkten Kreuzung Bornstraße / Hildastraße und Hildastraße / Einfahrt Möbelhaus fokussiert fast ausschließlich die Bedürfnisse des PKW-Besucherverkehrs. Die Erreichbarkeit des Möbelhauses mit ÖPNV, zu Fuß und per Rad spielen so gut wie keine Rolle.

Es bleibt z.B. bei den langen Fußwegen von den Stadtbahnhaltestellen Eisenstraße und Burgholz entlang einer stark befahrenen Hauptstraße. Die Querung der Bornstraße zu den zwischen den beiden Fahrbahnen liegenden Haltestellen ist bereits heute gefährlich, die bestehenden Ampelschaltungen sind alles andere als fußgängerfreundlich sind. Die Simulationsmodelle im Verkehrsgutachten stellen augenscheinlich keine Verbesserung der derzeitigen Situation dar. Nach Ausbau der Nordspange werden riesige Kreuzungsbereiche an der Hildastraße entstehen. Diese als zu Fußgänger\*in oder Radfahrer\*in zu queren, wird als problematisch eingeschätzt.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Entwicklung des Modal Splits in Richtung Umweltverbund ist das Klimabündnis der Ansicht, dass die Belange der ÖPNV-Nutzer\*innen/Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in den Verkehrsuntersuchungen stärker berücksichtigt werden müssen und erwartet, dass die Untersuchung der Verkehrsbewegungen überarbeitet und erweitert wird.

#### **Kurzfristige Maßnahmen**

- Die Ampelschaltungen an den beiden Knotenpunkten Kreuzung Bornstraße / Hildastraße und Hildastraße / Einfahrt Möbelhaus müssen so konzipiert sein, dass die Querung der Straße in

einem Zug möglich ist und die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen möglichst gering gehalten werden (< 40 Sekunden laut Fußverkehrsstrategie des Masterplans Mobilität 2030, S. 22).

#### Langfristige Maßnahmen

- Die Lage der Stadtbahnhaltestellen an der Bornstraße sollten überdacht und näher an die Publikumsagnete gelegt werden. Eine zusätzliche Haltestelle nördlich der Kreuzung Born-/Hildastraße verkürzt den Weg zum Möbelzentrum erheblich
- Die Verkehrsbeziehungen für den Fahrradverkehr in der Umgebung des Plangebiets sind neu zu konzipieren unter Berücksichtigung des Anschlusses an das Veloroutennetz (Veloroute Burgholzstraße). Überlegenswert ist dabei, an der Ostseite der Bornstraße und an der Nordseite der Hildastraße einen ausreichend breiten Radweg in beide Richtungen vorzusehen.

### **Exkurs: Erholungsfunktion des nördlichen Grüngürtels**

#### 11. Den Grüngürtel nördlich der Wohngebiete der Nordstadt in seiner Funktion als Erholungsraum erhalten

Auch wenn es nicht unmittelbarer Gegenstand des Bebauungsplans ist, möchte das Klimabündnis auf den Erholungswert des Freiraumkorridors zwischen Hoeschpark, Burgholz und Fredenbaum hinweisen. Wenn die Nordspange in der Weise realisiert wird, wie es aus den Verkehrskonzepten beschrieben wird, greift sie in vielfältiger Weise in die Erholungsfunktionen der Nordstadt und der angrenzenden nördlichen Stadtteile ein

- Kompletterentwertung [Anmerkung: ist der Ausdruck nicht etwas zu dick aufgetragen? hg] der Kleingärten Am Waldfried, durch eine Einkesselung stark befahrener Hauptverkehrsstraßen von drei Seiten
- Fast vollständiger Wegfall ökologischer wertvoller Grabelandflächen im Bereich der nördlichen Nordstadt (Grabeland Ecke Burgholz/Eisenstraße ist bereits geräumt, Grabeland im Bereich des Waldfrieds wird teilweise für den Ausbau der Kreuzung Burgholzstraße, teilweise für wegfallende Gartenparzellen benötigt, Grabeland im Bereich nördlich des neuen Möbelhauses ist bereits freigezogen (Umweltbericht, S. 54))
- Die neue Übereckbeziehung Am Waldfried - Burgholzstr. – Dammstraße erschwert die Erreichbarkeit mehrerer Grüngelände erheblich (konkret: Burgholzwald, Nordfriedhof und die Kleingärten Waldfried/Rest und westlich der Burgholzstraße). Der Verlauf der Nordspange bedeutet eine zusätzliche Signalanlage, vermutlich mit Bevorzugung der Nordspange, was zu Wartezeiten für alle anderen Nord-Süd-Verkehre auf der Burgholzstraße führt und vor allem Fußgänger und Radfahrer beim Erreichen der genannten Grüngelände behindern wird.
- Der Abschnitt der Burgholzstraße zwischen Waldfried und Dammstraße ist gleichzeitig als Veloroute vorgesehen. In der Radverkehrsstrategie des Masterplans Mobilität 2030 (S. 15) werden dem Radverkehr auf durchgängigen Routen Vorrang eingeräumt. „Der Radverkehr erhält auf diesen Trassen die höchste Priorität bei der Zuweisung von Flächen und der Bevorzugung an Kreuzungen.“. Der Widerspruch zu den Darstellungen der geplanten Nordspange in den Verkehrskonzepten zu den Bebauungsplänen InN218, InN219 und InN236 muss noch geklärt werden.

Auch im weiteren Bereich der Nordspange kommt es zu gravierenden Einschnitten:

- im Verlauf der Weidenstraße nördlich des Fredenbaums wird Verkehrslärm in den Erholungsraum getragen
- die Verbindung vom Fredenbaum zum westlichen Kanalufer (das, anders als das Ostufer durchgängig nutzbar ist) wird massiv gestört, wenn die dortige Kanalbrücke für das Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil ausreichend dimensioniert ist
- zerschnitten wird auch der Emscherweg, der die Lindberghstraße kreuzt (der Übergang ist für Fußgänger und Radfahrer nicht besonders gut einsehbar).

Insgesamt stellt der Ausbau der Nordspange wie in den Planungsunterlagen skizziert, einen Eingriff in die Lebensqualität der Menschen in der Nordstadt und der nördlichen Stadtteile dar. Inwieweit es tatsächlich zu einer Entlastung der Hauptverkehrsstraßen in der Nordstadt kommt,

sollte im Rahmen der jetzt anstehenden integrierten Stadtbezirkentwicklungskonzepte (InSEKTs) untersucht und diskutiert werden.

## **Wirtschaftlicher Nutzen / Zukunftsperspektiven**

### 12. Innovative Geschäftsmodelle in das Nutzungskonzept integrieren

Der Umsatz im deutschen Möbelhandel stagniert seit 7 Jahren um die 33 Milliarden € ( <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/260915/umfrage/marktvolumen-fuer-moebel-in-deutschland/> ). Insofern ist auch im Fall des Möbelhauses Hildastraße zu befürchten, dass der prognostizierte Gesamtumsatz von max. 95,5 Mio. € zu Kannibalisierungseffekten führen wird. Das geht auch aus den Planungsunterlagen hervor. Laut Begründung zum B-Plan (S. 27) gehen ca. 82 % des Umsatzes zu Lasten regional bedeutsamer Möbelhäuser im Einzugsgebiet. Die Hauptwettbewerber werden dann Umsatzverluste von jeweils bis zu 11 % hinzunehmen haben (Hardeck, Ostermann, Zurbrüggen, IKEA).

Im letzten Jahr schloss an der Bornstraße das Möbelhaus Boss (ca. 5000 qm Verkaufsfläche). Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass bei Möbeln der Internet- und Versandhandel im Bundesdurchschnitt einen Marktanteil von rd. 6 % erreicht. (Begründung, S. 27, Auswirkungsanalyse, S. 54). Die Zahl stammt aus dem Jahr 2015. Aktuelle Schätzungen zum Onlinehandel im Möbelbereich liegen bei rund 15 bis 20 Prozent. (Handelsverband Möbel und Küchen (BVDM) (Quelle: <https://www.moebelmarkt.de/beitrag/bvdm-mobel-und-kuechenhandel-im-leichten-plus> ).

Vorschriften, wie ein Möbelhaus zu betreiben ist, sind natürlich nicht Gegenstand eines Bebauungsplans. Dass aber im Hinblick auf die Zukunft immer noch davon ausgegangen wird, dass 90 % der Kundenverkehre mit dem Auto stattfinden sollen, löst einiges Erstaunen aus. Das sind Konzepte aus den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Trotz aller Hindernisse bei der Mobilitätswende ist das Klimabündnis der Meinung, dass für die Zukunft dringend alle erdenkbaren Anreize gesetzt werden müssen, um entspannt PKW-frei einkaufen zu können. Innovative Ideen dazu fehlen in den vorliegenden Planungsunterlagen noch völlig, z.B.:

- ein sicherer, separater, barrierefreier, vielleicht überdachter Fußweg von der U-Bahn-Haltestelle bis direkt in die Verkaufsräume und die Restaurantetage, vielleicht auch als Fußgängerbrücke in die Restaurant-Etage. (vgl. IKEA-Restaurant als beliebter Treffpunkt mit preiswertem Angebot für ältere Menschen)
- Verleih von Elektro-Kleintransportern für selbstabholende Kund\*innen
- Rabatte für ÖPNV-Nutzende und Radfahrende
- Verlässlicher Liefer- und Montageservice. Gerade für die wachsende Online-Kundschaft bleibt das haptische Erfassen und Ausprobieren ein wichtiger Faktor. Das Einkaufserlebnis steht im Vordergrund, nicht der Transport von Möbelpaketen im eigenen PKW.

### 13. Nachnutzung der Gebäude bereits in den Planungen berücksichtigen

Vor dem Hintergrund, dass in der derzeitigen Wirtschaftslage keine Garantie für eine langfristige Existenz große Möbelhäuser gibt, müssen auch Möglichkeiten zu einer Nachnutzung des Gebäudekörpers im B-Plan oder im städtebaulichen Vertrag betrachtet werden, z.B. Vermietung von Etagen für Büronutzung oder andere Anbieter. Möglicherweise sind in diesen Fällen Änderungen im Bebauungsplan notwendig.

In einem städtebaulichen Vertrag sollte geregelt werden, dass schon im Zuge der Planung der Gebäude mögliche Nachnutzungen einzubeziehen sind. Ein Abriss und Neubau mangels entsprechender flexibler Planungen sind unter Ressourcen- und Klimagesichtspunkten nicht akzeptabel.

### 14. Nutzen aus der Entwicklung des Gewerbestandorts, fall kein Möbelhaus realisiert wird

Die Projektpartnerschaft Kleinpoppen / XXXLutz besteht bei einigen weiteren Vorhaben im bundesdeutschen Raum (Goch, Bingen, Zweibrücken, Wuppertal, Hagen). Die Bebauungspläne

sind überwiegend in Aufstellung. Die Diskussionen um die Ansiedlungen ziehen sich oft jahrelang hin (Hagen-Haßleyer Insel), am Standort Bingen gab es einen Prozess.<sup>1</sup>

Zu einer tatsächlichen Realisierung eines Möbelhauses ist es bei dieser Projektpartnerschaft noch nicht gekommen. Der einzige Neubau eines XXXLutz-Möbelhauses in der letzten Zeit war (ohne Erwähnung von Kleinpoppen) im Februar 2022 in Heidelberg.<sup>2</sup> Das Projekt in Zweibrücken ist – obwohl noch in der Web-Präsenz von Kleinpoppen erwähnt – schon 2020 geplatzt.<sup>3</sup> In Erfstadt <sup>4</sup> hat sich der Stadtrat 2015 entschlossen, die Zusammenarbeit nicht weiter fortzusetzen.

Vor diesem Hintergrund sollte die Stadt Dortmund den städtebaulichen Vertrag so gestalten, dass es einen maximal möglichen Nutzen für Stadt und Bewohnerschaft gibt. Wenn es zu einer Weiterveräußerung der Gewerbefläche kommen sollte, ist ein städtisches Vorkaufsrecht zu prüfen und ggf. in den Vertrag aufzunehmen. Die vorgesehene Grünraumplanung muss auch bei einer anderen Nutzung des Geländes mindestens erhalten, eher ausgeweitet werden. Sinnvoller als ein Möbelmarkt erscheint auch eine Nutzbarmachung für das produzierende Gewerbe mit stabilen Arbeitsplätzen und einem höheren Nutzen für das Gemeinwohl.

## Schlussbemerkung

Die Erfordernisse der Klimaneutralität und der Klimaanpassung halten in diesen Jahren Einzug in die Bauleitplanung (Stichworte Dachbegrünung, Solarpflicht, klimaneutrales Bauen, ...). Für eine Investition, die 40 Jahre oder länger genutzt werden soll, müssen die Zielsetzungen der Klimaneutralität in die Planung einbezogen werden, auch wenn noch nicht alle Aspekte rechtlich vorgeschrieben sind.

Ob sich das „Vorhaben Möbelhaus“ für den Betreiber in den nächsten Jahrzehnten rechnet, zählt zu dessen unternehmerischen Risiko. Es kommt aber schon der Verdacht auf, dass durch eine möglichst billige Investition in das Gebäude die späteren Gewinnspannen (- durch die Inflation ohnehin kaum kalkulierbar-) „gerettet“ werden sollen. Zudem muss auch bedacht werden, wie der Gebäudekomplex sinnvoll genutzt werden kann, wenn das Möbelhaus möglicherweise aufgegeben wird.

Mit der Verabschiedung des Handlungsprogramms Klima-Luft 2030 am 16.12.2021 hat sich die Stadt Dortmund verpflichtet, mit geeigneten Maßnahmen die Klimaschutzziele der Weltklimakonferenz 2015 in Paris und die im Nachgang daraus abgeleiteten nationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Die Klimaneutralität in Dortmund soll in 2035 erreicht werden. Unter diesem Vorzeichen sieht das Klimabündnis innovative Technologien und Geschäftsmodelle nicht als Investitionshemmnis, im Gegenteil: zunächst höhere Investitionskosten ermöglichen einen kostengünstigeren Betrieb z.B. mit Hilfe verfügbarer und bezahlbarer erneuerbarer Energie.

Ein großes Projekt wie der Bebauungsplan InN 236 - VEP Möbelhaus Hildastraße - darf somit die Erreichung der Dortmunder Klimaziele nicht ignorieren. Auch wenn das Gelände nicht in öffentlicher Hand ist und die anzusiedelnde Betriebe Investitionen der freien Wirtschaft darstellen, hat die Stadt Dortmund nach Auffassung des Klimabündnis Dortmund als Vertragspartner eines städtebaulichen Vertrags die Pflicht, die möglichen Beiträge der Betriebe zur Klimaneutralität in Dortmund deutlich herauszuarbeiten und zu unterstützen.

Zusätzlich bitten wir nachdrücklich darum, den Entwurf des städtebaulichen Vertrags den politischen Gremien (Bezirksvertretung Innenstadt-Nord, AKUSW (Planungsausschuss)) zur Kenntnisnahme und Bewertung vorzulegen, ggf. im nicht-öffentlichen Teil der Sitzungen.

---

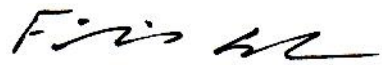
<sup>1</sup> Quelle: Saarbrücker Zeitung, <https://www.saarbruecker-zeitung.de/suche/kleinpoppen/> , 14.11.2018

<sup>2</sup> Quelle: Tagesspiegel. <https://www.tagesspiegel.de/advertorials/ots/xxxlutz-deutschland-startschuss-fuer-eine-neue-dimension-des-einkaufens-xxxlutz-eroeffnet-am-10-februar-sein-neues-moebelhaus-in-heidelberg/28044914.html> , 7.2.22

<sup>3</sup> Quelle: Saarbrücker Zeitung, <https://www.saarbruecker-zeitung.de/suche/kleinpoppen/> , 09.02.2020

<sup>4</sup> Quelle: Wirtschaftspark Erfstadt, <https://www.wirtschaftspark-erfstadt.de/stadtrat-beendet-zusammenarbeit-mit-investor-wirtschaftspark-moebelhaus-ist-vorerst-vom-tisch-andre-kleinpoppen-will-betreiber-nicht-preisgeben/> , 17.12.2015

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Friedrich Laker', written in a cursive style.

Friedrich Laker  
Sprecher des Klimabündnis Dortmund