

BuchholzZero, c/o Peter Eckhoff
Däumlingweg 9, 21244 Buchholz i.d.N.

Stadt Buchholz i.d.N.
Frau Katja Mencke
Rathausplatz 1
21244 Buchholz in der Nordheide

Per E-Mail an katja.mencke@buchholz.de

BuchholzZero e.V.

info@buchholzzero.de
www.buchholzzero.de

1. Vorsitzender:

Peter Eckhoff
Däumlingweg 9
21244 Buchholz i.d.N.
Tel.: 0172/9755081
pe@buchholzzero.de

30. August 2023

Seite 1/2

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Aufstellung des Bebauungsplans „Bahnhofstraße Neu, 1. Änderung“

Sehr geehrte Frau Mencke,

als Verein BuchholzZero e.V. nehmen wir im Rahmen der o.g. frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wie folgt Stellung.

Ziele des gültigen Bebauungsplanes von 2018

Der gültige Bebauungsplan „Bahnhofstraße Neu (2018)“ liegt innerhalb des räumlichen Schwerpunkts „Bahnhofsinsel“, und entsprechend der Ziele des ISEK 2030 wurde zur städtebaulichen Reaktivierung der Bahnhofstraße eine Ansiedlung vielfältiger Nutzungen angestrebt. Erklärtes Ziel war es, die Bahnhofstraße „mit neuem Leben zu füllen“ und ein „erleb- und begehbares Stadtquartier“ zu entwickeln.

Umgesetzt werden sollte dies durch „eine attraktive Nutzungsmischung“ mit „lärmberuhigten Innenhöfen“ einschließlich einer alternativen Wegeführung zur Verbindung der Innenhöfe.

Mit der angestrebten Änderung des gültigen Bebauungsplanes wird unter Dokumenten „Anlass und Begründung“ ausschließlich ein Papier des Projektentwicklers aufgeführt.

Dort heißt es zwischen überwiegend floskelhaften Ausführungen zur Begründung lediglich: „Wir [...] sichern uns das Baurecht.“ (S. 2), „wollen [...] auf dem Immobilienmarkt schlummernde Potentiale aufspüren, entwickeln und mit effizienten Konzepten nachhaltige Werte schaffen und Mieter sowie Eigentümer begeistern“ (S. 3).

Aus Sicht von BuchholzZero dient ein Bebauungsplan vorrangig dem öffentlichen Interesse. Diesbezüglich fehlt aber jegliche Begründung für die vorgeschlagene Änderung und insbesondere auch eine einordnende und erläuternde Information der Stadtverwaltung. Lediglich ein Originalpapier eines Projektentwicklers vorzulegen, wird der Aufgabe einer Stadtplanungsabteilung nicht gerecht. Insbesondere wird damit den Vorgaben des § 2a BauGB bezüglich einer von der Gemeinde vorzulegenden Begründung nicht entsprochen.

Auswirkungen der Änderung des Bebauungsplanes im Rahmen des Förderprogrammes Stadtumbau West auf das Gesamtprojekt

Die Stadt Buchholz i.d.N. hatte sich 2015 um Aufnahme in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ beworben und war im Herbst 2016 ausgewählt worden. Das bezeichnete Gebiet ist Bestandteil des Projektgebietes. Auf dieser Grundlage sind bereits erhebliche Gelder aus dem Städtebauförderprogramm geflossen und ausgegeben worden. Möglicherweise führen veränderte Planungsansätze zu einer veränderten Bewertungsgrundlage des Gesamtprojektes. Es fehlt in diesem Zusammenhang eine Aussage der Stadtverwaltung, inwieweit die veränderte Planung mit der Förderkulisse „Stadtumbau West“ kompatibel ist und damit möglicherweise Auswirkungen auf das Gesamtprojekt hat, zumal eine Gemeinde gemäß § 2a BauGB zur Darlegung wesentlicher Auswirkungen einer Bauleitplanung verpflichtet ist.

Realisierung des Projektes MU4 ohne Tiefgarage/Untergeschoss und Gehrecht

Die Planung einer oberirdischen Parkpalette erfolgt wesentlich zu Lasten der ursprünglich vorgesehenen belebenden und attraktiven Nutzungen. Damit wird die Chance vertan, mit der Gestaltung über Innenhöfe und halböffentliche Nutzungen in den bislang geplanten Baukörpern einen wichtigen Baustein für ein belebtes Quartier zu realisieren. Das dafür festgeschriebene Gehrecht stellt eine unverzichtbare Voraussetzung dar.

Die geplanten Änderungen entsprechen daher in wichtigen Punkten nicht mehr der Zielsetzung des gültigen Bebauungsplanes: „Wesentliches Ziel ist es, die Bahnhofstraße mit neuem Leben zu füllen und über den öffentlichen Raum der Bahnhofstraße hinaus ein erleb- und begehbare Stadtquartier [...] zu entwickeln.“ (Bebauungsplan Bahnhofstraße Neu, Begründung S. 10)

Es erscheint unmöglich, dass die Bahnhofstraße und das Umfeld, u.a. durch die Realisierung einer derart großen Parkpalette – knapp 19% der Geschossfläche (MU4) entfallen auf das Parken – tatsächlich eine Aufwertung erfährt.

Außerdem stellen wir die Anzahl der vermeintlich erforderlichen Parkplätze in Frage. Es handelt sich bei der zu überplanenden Fläche um eine zentrale Lage mit optimaler ÖPNV-Anbindung und bestehenden Überkapazitäten in den nahe gelegenen Parkhäusern Süd und Kabenhof. Insoweit ist nachzuweisen, ob die vorgesehene Anzahl der Stellplätze überhaupt benötigt wird. Da zudem jegliche Planung von Fahrradabstellanlagen oder ein Carsharing-Konzept (vgl. ISEK 2030, S. 115) fehlen, wird eine nachhaltige Mobilitätswende konterkariert. Diese ist zur Erreichung von Klimaneutralität im Jahr 2035 jedoch zwingend erforderlich.

Änderungsvorschlag MK1 in MU

Die 2017 neu in die BauNVO aufgenommene Gebietskategorie MU (Urbanes Gebiet) dient vor allem der Fortentwicklung des nutzungsgemischten Bestandes und nicht der Neuplanung (vgl. https://www.kommunelinks.de/media/attachments/2023/02/10/kommunelinks_planungsrecht_hessen_komplett_internet.pdf, S. 46).

Im vorliegenden Fall handelt es sich aber – und zwar im gesamten Gebiet der „Bahnhofsinsel“ – um eine städtebauliche Neuplanung mit definierten Randbedingungen wie z. B. der Bahnlärm und der auf der Canteleubrücke verursachte Straßenlärm.

Durch die Änderung des Gebietes von Kategorie MK in Kategorie MU würde sich eine höhere zulässige Lärmbelastung ergeben. Zwar sieht die DIN 18005 keinen schalltechnischen Orientierungswert für die Gebietskategorie MU vor, doch wurden in der Technischen Anleitung Lärm, die zur Beurteilung von Gewerbelärm herangezogen wird, neue Immissionsrichtwerte eingeführt:

| | Gebietseinstufung | tags | nachts |
|----|--|------|--------|
| a) | Industriegebiete | 70 | 70 |
| b) | Gewerbegebiete | 65 | 50 |
| c) | Urbane Gebiete | 63 | 45 |
| d) | Kerngebiete, Dorf- und Mischgebiete | 60 | 45 |
| e) | Allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete | 55 | 40 |
| f) | Reine Wohngebiete | 50 | 35 |
| g) | Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten | 45 | 35 |

Tabelle: Immissionsrichtwerte der TA Lärm (Werte in dB(A))

Demzufolge wäre mit der neuen Ausweisung eine höhere Lärmbelastung für die zukünftigen Bewohner:innen, Arbeitnehmer:innen und Besucher:innen des Quartiers zulässig. Um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen und gesundheitsschädigende Effekte zu minimieren, empfehlen wir, die bisherige Gebietsausweisung MK beizubehalten. Da es sich im gesamten beplanten Gebiet um eine Neuplanung handelt, müssten umgekehrt eher die 2018 bereits als MU ausgewiesenen Gebäude in MK abgeändert werden.

Geplante Nutzung Kinderbetreuung

Das Planungskonzept weist eine Fläche von 360 m² für Kinderbetreuung aus. Es fehlt aber eine angemessene Freifläche. Warum allein die Bewohner:innen der Pflegeeinrichtung und des betreuten Wohnens und die Hotel-Gäste auf einen Hof zugreifen können, nicht jedoch die zu betreuenden Kinder, ist nicht nachvollziehbar.

Das Deutsche Kinderhilfswerk veranschlagt den Bedarf an Außengelände mit mindestens 10 m² pro Betreuungsplatz nach einem Qualitätsstandard gemäß DIN 18034. Das Außengelände muss den Altersstufen entsprechend gestaltet sein und den Bedürfnissen nach selbstbestimmtem Spiel und vielfältiger Bewegung ebenso gerecht werden wie nach Naturerfahrung oder Ruhe und Rückzug. Den Bedürfnissen von unter Dreijährigen ist in der Gestaltung besondere

Rechnung zu tragen (vgl. <https://www.dkhw.de/schwerpunkte/spiel-und-bewegung/politische-arbeit/keine-kitas-ohne-aussenflaechen/>).

Die jetzige Planung ist demnach mit Wohl und Würde der zu betreuenden Kinder nicht zu vereinbaren und damit in höchstem Maße verantwortungslos. Wir halten es für unerlässlich, auf diese Ausweisung komplett zu verzichten und an dieser Stelle eine alternative Nutzung vorzusehen. Dies könnte z. B. eine kulturelle Einrichtung sein, die dauerhaft zu einer Belebung des Gebietes beitragen würde.

Fassadengestaltung

Das Dokument „Anlass und Begründung“ weist unter „Änderung Teil C – Örtliche Bauvorschriften“ zu den Außenwandflächen darauf hin, dass aufgrund der Werthaltigkeit der Gebäude möglichst auf Ziegelriemchen verzichtet werden soll und ausschließlich in Ziegelmauerwerk gebaut werden möge.

Grundsätzlich ist die Bauweise mit Ziegeln ausgesprochen energieaufwändig. Anstatt einer Bauweise mit Ziegeln ist daher eine Bauweise mit nachwachsenden Rohstoffen, d.h. mit Holzfassaden, vorzusehen.

Der Einsatz von Photovoltaik-Anlagen an der südlichen Fassade sollte als Bestandteil des Energiekonzepts größtmöglich festgesetzt werden. Des Weiteren ist zum Schutz gegen extreme Sommerhitze mit aufgeheizten Gebäuden eine Begrünung an allen weiteren Fassaden als Maßnahme zur Klimawandelanpassung festzusetzen. Immerhin liegt nach vorgesehener Neuplanung der Nutzungsschwerpunkt auf der Unterbringung von älteren Menschen. Diese gelten in Bezug auf Hitze als besonders vulnerabel.

Im Übrigen bieten Gebäudebegrünungen wichtige Lebensräume für die Ansiedlung diverser Arten. Dies sollte zusätzlich durch Nisthilfen sowie unauffällige Einbausteine für Fledermäuse unterstützt werden.

Darüber hinaus sehen weder die Planung von 2018 noch die Neuplanung Balkone vor. Auch diese können einem Quartier zu Lebendigkeit verhelfen, da sie in aller Regel von den Bewohnern mit Pflanzen gestaltet werden und zudem Menschen auf ihnen sichtbar werden.

Dachflächen

Das Dokument „Anlass und Begründung“ weist unter „Änderung Teil C – Örtliche Bauvorschriften“ zu den Dachflächen darauf hin, dass angestrebt wird, die Flachdächer weitestgehend mit extensiver Begrünung und einen Anteil der Dachflächen mit Photovoltaik zu versehen.

Es fehlen jedoch verbindliche Aussagen sowohl zur grundsätzlichen Realisierung als auch zum Umfang der Dachbegrünung und der Photovoltaik. Zudem schließen Dachbegrünung und Photovoltaik einander nicht aus, sondern weisen sogar Synergien auf, indem die Dachbegrünung in Hitzeperioden die Erträge der Photovoltaik erhöht und zugleich zur Isolation des Gebäudes beiträgt.

Energiekonzept

Es fehlt ein Hinweis auf ein zu erstellendes Energiekonzept und jegliche Idee für ein Nahwärmekonzept, um das Ziel der Klimaneutralität von Buchholz 2035 zu erreichen. Dieses ist vorzulegen.

Schlussfolgerung

Unter großer Bürgerbeteiligung wurde bis 2014 das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030 erarbeitet. Die „Bahnhofsinsel“ wurde dabei so beschrieben: „Einst als repräsentativer Zugang zur Stadt von grundsätzlicher Bedeutung, ist dieser Stadtraum heute in eine Art Identitätskrise geraten“ (S. 115). Um „die Bahnhofstraße mit neuem Leben zu füllen“ (Begründung zum B-Plan Bahnhofstraße Neu, 2018, S. 10) wurde mit dem gültigen B-Plan ein Konzept zur Reaktivierung der Bahnhofstraße verfolgt.

Durch die aktuelle Planung können die Ziele von 2018 auf keinen Fall erreicht werden. Im Gegenteil: städtebaulich soll nun in zentraler Lage von Buchholz ein steriler städtischer Raum entstehen. Ohne ausreichende Aufenthaltsqualität mittels zugänglichen Innenhöfen, Grünanlagen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Praxen und einem nicht-kommerziellen Ort für Jugendliche und andere soziale Zwecke ist nicht damit zu rechnen, dass Buchholzer:innen von der geplanten Laden- und Gastronomiezeile derart angezogen werden, dass ihr dauerhaftes Bestehen wahrscheinlich wird.

Davon abgesehen sind Klimaschutzmaßnahmen in die vorliegende Planung bisher bestenfalls marginal aufgenommen:

- Ein Energiekonzept fehlt gänzlich.
- Verbindliche Angaben zu Baumaterialien, Gebäudebegrünung und Photovoltaik sind nicht vorhanden. Die Angaben beschränken sich auf Stückwerk, ohne dass eine umfassende, nachhaltige Gesamtkonzeption erkennbar ist.
- Das absolut lückenhafte Mobilitätskonzept beschränkt sich auf den MIV und vernachlässigt die Belange aller anderen Verkehrsteilnehmer:innen (Rad-/Fußverkehr, ÖPNV, Carsharing).

Zusammengenommen lässt die vorgesehene Änderung des B-Plans nicht auf eine Belebung der „Bahnhofsinsel“ hoffen. Außerdem wird die Neuplanung den sich permanent intensivierenden Klimawandelfolgen in keiner Weise gerecht.

In Anlehnung an die letzte Buchholzer Treibhausgasbilanz (2019) erzeugen die Bereiche Verkehr und Gebäude jedoch etwa 80% der hiesigen Treibhausgasemissionen. Hier bei städtebaulich prägenden Strukturvorhaben nicht gegenzusteuern, bedeutet, die Klimakrise durch lokale Beiträge – wider besseren Wissens – immer weiter zu verschärfen.

Fazit:

Mehr tot als lebendig – vertane Chance für die Bahnhofsinsel!

BuchholzZero lehnt die geplante Änderung des Bebauungsplans ab!

Mit klimafreundlichen Grüßen



Peter Eckhoff
1. Vorsitzender