

Stadt Korschenbroich
Amt 61
Don-Bosco-Str. 6

41352 Korschenbroich

13. Mai 2025

**Bebauungsplan 20/51 “Erweiterung Östlich Dietrich-Bonhoeffer-Straße”;
Labü: Az NE-241/25**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Korschenbroich nimmt zu o. g. Vorhaben wie folgt Stellung.

Wir möchten Schwerpunkte wie z. B. Klimaanpassung in den Vordergrund rücken. Aus der Begründung zum Aufstellungsbeschluss B-Plan und 110. FNP-Änderung geht hervor, dass hier ein Wohnquartier den hohen Ansprüchen an die Klimaanpassung gerecht werden soll.

Dies trifft definitiv nicht zu.

Das geplante Wohnquartier passt sich nicht den heutigen klimatischen Anforderungen an.

Begründung:

Die betroffenen Ackerflächen stellen zwar momentan keinen wertvollen Biotoptyp dar, gehören aber zum Kaltluftentstehungsgebiet.

Damit sind sie ideale und wertvolle Kaltluftentstehungsflächen (klimaaktive Flächen).

Die Bodenleistung pro m² beträgt bis 10 m³ und mehr pro Nachtstunde (Klimafibel, Baden-Württemberg, Stuttgart). Ackerflächen als Kaltluftbildungsflächen kühlen durch ihre physikalischen Bedingungen wegen einer geringen Bodenrauigkeit, was für Kaltluftbeförderung von Vorteil ist, rascher ab.

In unserem zum überwiegenden flachen Gelände strömt Kaltluft durch Druckunterschiede zwischen Freiland und Stadt in die urbanen Bereiche und sorgt für thermische Entlastung, so der VDI (M. Rau u. Dr. V. Goldberg).

Deshalb ist in der Begründung zum Flächennutzungsplan (§ 5 BauGB) bzw. in der Begründung zum Bebauungsplan (§ 9 BauGB) auf die lokalklimatische Bedeutung der betreffenden Flächen für Frischluft- und Kaltluftversorgung des Siedlungsraumes besonders einzugehen.

Dies wurde bereits seit 2011 mit der Klimaschutznovelle des Baugesetzbuch (BauGB) verabschiedet, die dem Klimaschutz einen höheren Stellenwert einräumt.

Deshalb sind Luftleitbahnen ein elementarer Bestandteil des Luftaustausches, weil sie Kaltluftentstehungsgebiete (Ausgleichsräume) und Belastungsbereiche (Wirkräume) miteinander verbinden.

In diesem Zusammenhang sollte die Empfehlung (mit vorsorgendem Charakter) des VDI endlich angewendet werden.

Zitat: "Erhalt und Schaffung von Frischluftschneisen und Ventilationsbahnen: die tragen wesentlich zur Durchlüftung und Kühlung urbaner Bereiche bei."
(Leitfaden für die Planung VDI 3787 Blatt 5).

Die heutige gesetzliche Grundlage (seit 2011) hat konkrete Möglichkeiten/Instrumente, die Sicherung der Belüftungssachsen (Luftleitbahnen, Kaltluftschneisen) lt. BauGB festzulegen, wie z.B. in § 9 BauGB "Freihaltung von der Bebauung".

Darüber hinaus schreibt auch die Bauordnung (BauO NRW) in § 3 das bauliche Anlagen so anzuordnen, zu errichten das die Gesundheit nicht gefährdet wird.

Die der Wahrung dieser Belange dienenden allgemeinen anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.

Da wären z. B. folgende VDI-Richtlinien.

VDI 3787 Blatt 5 = Umweltmeteorologie lokaler Kaltluft

Inhalt: Kaltluftentstehung, Kaltluftabfluss, Auswirkungen, Sicherung und Förderung von Kaltluftentstehung und -abfluss, Planungsrelevanz und Empfehlungen zum Untersuchungsrahmen.

VDI 3787 Blatt 1 = Umweltmeteorologie Klima- und Lufthygienekarten für Städte und Regionen.

Inhalt: Berücksichtigung von Klima und Luftqualität in unterschiedlichen Planungsebenen.

Inhalte von Stadt- und Regionalklimakarten:

Prozesse und ihre Darstellung, Planungshinweiskarten und erweiterte Aufgaben und Themenkarten.

Da gemäß BauGB § 1 Abs. 6 2. 7 bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Schutzgüter "Luft" und "Klima" zu berücksichtigen sind, sollte insbesondere in Kleinenbroich wegen der Luftverkehrsbelastung (Feinstaub PM₁₀, PM_{2,5} sowie Ultrafeinstaub) (Flughafen Düsseldorf Landeroute sowie Lande- und Startflüge vom Landeplatz Mönchengladbach) auch VDI 3787 Blatt 3 "Umweltmeteorologie, Methoden zur Beschreibung der Luftqualität für die Stadt- und Regionalplanung angewendet werden. Auch für die Hitzeaktionsplanung ist die VDI-EE 3787 Blatt 13.1 ein geeignetes Mittel bzw. Handlungsempfehlung, um Kommunen beim gesundheitsbezogenen Hitzeschutz bzw. bei der Hitzevorsorge zu helfen.

Als allgemein anerkannte Regeln der Technik (a.a RdT) gelten auch die von der obersten Bauaufsichtsbehörde durch öffentliche Bekanntmachung als Technische Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln, wie o. g. VDI-Richtlinien.

Da der Nachweis für die Erfüllung der allgemeinen Anforderungen, wie oben geschildert, nicht gegeben ist sollte eine erneute Bearbeitung stattfinden.

Bei objektiver, verpflichtender Prüfung der Bauaufsichtsbehörden müssten die Mängel ebenfalls in den Fokus rücken, um die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften sicherzustellen.

Das höchste Sicherheitsniveau in Verbindung mit menschlicher Gesundheit und Klimaanpassung wäre der Stand von Wissenschaft und Technik.

Konkret:

Das Einströmen der Kaltluft wird bei der vorgelegten Planung beeinträchtigt. Die lokale Bebauung erzeugt Barrieren/Hindernisse mit großen Konflikten für die Gesundheit der Menschen.

Ein nachhaltiges, kommunales Klimaanpassungskonzept muss erweitert und optimiert werden, um die messbaren Ziele (Berücksichtigungsgebot) auch spürbar in ein gesundes Stadtklima zu integrieren. Also eine konkrete flächendeckende Vorsorgemaßnahme mit Verschlechterungsverbot.

Vorarbeiten liegen vor, wie:

Analyse und Identifizierung der Kaltluftdynamik (entstehungsgebiete/Abflussbahnen) sowie Analysen städtischer Überwärmungsbereiche und eine grobe Planungshinweiskarte, so dass jetzt die weiteren basalen Schritte folgen sollten.

Notwendige Maßnahmen:

- Erhaltung bzw. Schaffung von Anlagen regulierender Kalt- und Frischluftleitbahnen aus dem Umfeld
- Anpassung der Bebauung (keine Bauriegel), keine geschlossene Stadtrandbebauung
- Freihalten der Leitbahnen/Ventilationsbahnen von Luftverschmutzung
- Vernetzung von Kaltlufthaushalt relevanten Flächen (grüne Infrastruktur)
- Sicherung des Abtransports belasteter Stadtluft durch zu sichernde Leitbahnen (durchlüftete Stadt)
- Baubeschränkungsgebiete (intelligentes Bauen).

Weitere relevante Fakten:

Kaltluftschneisen sollten mindestens eine Breite von 30 – 50 m aufweisen, bei Hauptbahnen 200 m Breite (s. www.klimastadtraum.de).

In vielen anderen Städten, wie z. B. Magdeburg, Mannheim weisen stadtklimatische Baubeschränkungsgebiete noch höhere Breiten aus.

Nur mit vorg. Maßnahmen lassen sich Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen zur Verbesserung des Bioklimas und der gesunden Luft erreichen und Funktions- und Nutzungskonflikte mit konkurrierenden Planungen vermeiden.

In Anbetracht der dargestellten Probleme muss der vorgelegte Planungsentwurf den heutigen Erkenntnissen angepasst werden. Das gilt auch für alle anderen Bebauungspläne.

Auch müssen die Klimaprojektionsergebnisse für die Zukunftszeiträume (Bericht vom LANUV) berücksichtigt werden (Klimawandel in Deutschland, Guy P. Brasseur, Daniela Jacob, Susanne Schuck-Zöllner, Springer Spektrum, Berlin) sowie § 6 Berücksichtigungsgebot des Klimanpassungsgesetz NRW (KlAnG).

Zitat:

“Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele fachübergreifend und integriert zu berücksichtigen.”

Thermisch induzierte Ausgleichsströmungen müssen bereits im Vorfeld von Bauvorhaben berücksichtigt werden, um räumliche Nutzungskonflikte zu minimieren. Auch wird die lufthygienische Situation durch eine gute effektive Durchlüftung verbessert und ein großer Beitrag zum gesunden Stadtklima geleistet. Deswegen darf die Strömungssituation durch ungünstige Bebauungsstrukturen nicht signifikant verändert werden.

Üblich und notwendig wäre ein Strömungs- und Klimamodell (3D) zu erstellen, um die Verhältnisse für den Istzustand und nach der Realisierung des Bauvorhabens zu simulieren und miteinander zu vergleichen (die Stadt Neuss arbeitet schon 1 Jahrzehnt so).

Die Berücksichtigung von Schutz- und Restriktionsgebieten und klimaschützender Bodenpolitik kann auf das gesamtstädtische wie stadtteilbezogene Belüftungssystem Einfluss nehmen, um der drohenden Wärmeinsel-Intensität entgegen zu wirken (s. a. Klimaatlas NRW).

Ein flächenhaftes Eindringen von Kaltluft in den Siedlungsraum ist nur **ohne** Hindernisse möglich, ansonsten entsteht eine hohe Wärmebelastung (wie bereits im Umfeld von Haus Tabita), insbesondere wegen Durchlüftungsdefiziten.

Die hier vorhandenen isolierten Lagen (Grünflächen) in der Bebauung weisen keine Anbindung bzw. Vernetzung an bestehende Luftleitbahnen. Deswegen ist eine Durchströmbarkeit nicht möglich.

Die in der Planung als Kreuzungssachse dargestellte Grünfläche sollte in Richtung Westen, Osten und Süden mit einer Mindestbreite von 30 – 50 Meter durchgängig sein, um eine Durchlüftung der neuen Wohnsiedlung zu gewährleisten. Im Norden leider zugebaut! Damit wird die entstehende Stauwärme abgeleitet.

Hemmende Faktoren in Verbindung von Kalt-, Frischluftschneisen, wie z. B. hohe und dichte Strauch- sowie Baumgruppierungen und Baukörper stellen **keine** durchströmungsoptimierte Luftbahn dar.

In Verbindung mit den hier dargestellten Fakten sollte auch die Straßenplanung (Erschließungsstraßen) mit berücksichtigt werden.

Helle Straßenbeläge (Asphaltverbundpflaster) reduzieren die Stauhitz („Albedo-Effekt“).

Straßen, die als Kaltluftschneisen agieren, sollten entsprechende Merkmale aufweisen.

Entsprechende Breite, wenig Hindernisse, hohe Bäume, um somit die Durchströmbarkeit zu gewährleisten.

Darüber hinaus noch eine Bemerkung zu den Fußwegen im Planungsgebiet.

Zu 3.2.11 Verkehrsflächen:

Laut § 9 StrWG NRW sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen die allgemein anerkannten Regeln der Technik angemessen zu berücksichtigen.

Weiter heißt es:

“Die Belange von Menschen mit Behinderung und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung (Anmerkung: darunter sind auch die Menschen mit reisebedingter und altersbedingter Mobilitätsbehinderung zu verstehen) sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.”

Weiter heißt es in § 18:

“Eine Erlaubnis soll nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderung durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt werden.”

Da die FGSV-Regelwerke den Stand der Technik darstellen und nach § 9 StrWG NRW zu berücksichtigen sind, ist auf Grund der rechtlichen Verbindlichkeit der Regelwerke eine Fußwegbreite von 2,50 m erforderlich.

Hier die entsprechenden Regelwerke mit der mindestens 2,50 Meter hindernisfrei einzuhaltenen Fußwegbreite.

RAST 06 = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

HBVA = Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen sowie der

Leitfaden 2012 Barrierefreiheit im Straßenverkehr, Verkehrsministerium NRW, Straßen NRW “Design for all”.

In diesem Zusammenhang ist auch der Hinweis dienlich, dass für Kinder mit dem Fahrrad eine Pflichtbenutzung des Fußweges besteht und somit Begegnungsverkehr mit Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstuhlfahrern sowie Gehbehinderten völlig normal sind.

Wird der Stand der Technik s. o. eingehalten, hat dies auch eine positive Wirkung beim erneuten Versuch der AGFS beizutreten.

Zum Thema Lärm ist folgendes anzumerken.

Fluglärm:

Die von der Stadt angegebenen Auslösewerte bei Lärm von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden beim Flugverkehr generell von beiden Landerouten (Düsseldorf und Mönchengladbach) überschritten, von Düsseldorf oft auch nachts (nach 22 Uhr).

Es fehlt der Hinweis zur Landeroute von Düsseldorf, dass gerade in den Sommermonaten zu den Stoßzeiten fast jede Minute ein Flugzeug registriert wird, mit messbarem, störenden und unzumutbarem Fluglärm.

Eine Gesundheitsvorsorge, wie von der WHO gefordert, findet indes nicht statt, hier liegen die Werte bei 45 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts.

Darüber hinaus sind auch die Feinstaubbelastung (PM₁₀, PM_{2,5}) sowie die Ultrafeinstaubpartikel (UFP) durch den Flugbetrieb höher.

Weiterer Hinweis auf die Bebauung in den Teilbereichen WA 1 und WA 2 (Dreigeschossigkeit).

Durch die beidseitig geschlossene Bebauung entsteht doppelte Schallreflexion, die eine höhere Lärmbelastung für die Betroffenen bedeutet.

Das im Teilbereich WA 3 (3.2.4) ausschließlich Einzelhäuser zulässig sind, entspricht noch lange nicht den notwendigen Maßnahmen für die Freihaltung von Kaltluftströmen, da eine Gesamtdurchlüftung des Baugebietes berücksichtigt werden muss.

In einer nachhaltigen und gut angepassten klimatischen Stadtbauplanung zählt eben nicht Quantität sondern Qualität, um ein ausgeglichenes Bioklima zu gewährleisten.

Die Freihaltung von Kalt- und Frischluftschneisen dient prioritär der Vermeidung von Gesundheitsrisiken durch Wärmeinsel-Effekt.

Auch das fehlende integrierte Freiraumentwicklungskonzept trägt mit zu den städtebaulichen Mißständen bei.

In diesem Zusammenhang ist auch der veraltete, nicht angepasste Landschaftsplan (Nr. III und V des RKN) zu aktualisieren.

Ebenso wird dieses Thema im Bereich städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen sowie Stadtumbaumaßnahmen als Aufgabe einer klimagerechten Stadtentwicklung vom Gesetzgeber verstärkt betont.

Zusammenfassung:

Das Vorsorgeprinzip verlangt auch, dass unzumutbare Gesundheitsbelästigungen (Hitzeinseln) nicht entstehen dürfen, so auch im Sinne der öffentlichen Sicherheit, wie z. B. die Unversehrtheit der Gesundheit.

Die begründete Besorgnis wird in vielen Publikationen der Fachliteratur bestätigt.
Grund: fehlende Standards.

Das neue Klimaanpassungsgesetz (gültig ab 1.7.2024) trägt zur Verbesserung bei.

Allgemein muss heute sowie in Zukunft das physikalische Grundlagenwissen der Klimatologie mit dem Schwerpunkt der Stadtklimatologie intensiver in die Bauleitplanung integriert sein.

Um die gesundheitliche Wärmebelastung nicht durch klimaschädliche Klimaanlagen (höhere Energienachfrage) kompensieren zu müssen, stellt eine gute städtebauliche Klimaanpassungsplanung mit guter Durchlüftungssituation eine quasi kostenneutrale Lösung dar.

Das geht halt nur mit strömungsphysikalisch optimierter Gestaltung der Raumstruktur.

Da hier eine ebene Flächenstruktur vorherrscht, müssen Kaltluftleitbahnen frei von Strömungshindernissen und Störfaktoren sein, um eine durchströmungsoptimierte Gebäude- und Straßenstruktur zu erhalten.

Diese Fakten sind insbesondere in Bezug auf das neue Bundesklimaanpassungsgesetz (KanG) auch aus Sicht der Kreisverwaltung sowie der Bezirksregierung Düsseldorf zu prüfen.

Das existierende Klimaschutzkonzept mit seinen ergänzenden verbindlichen Vorgaben, gepaart mit politischem Willen, trägt mit zur Resilienz (Anpassungskapazität/-fähigkeit) bei.

“Schon heute an Morgen denken”, auch in Bezug auf weitere Wohnviertel im Sinne von präventiven Maßnahmen gegen bioklimatische Belastungen und hindernisfreie ausreichend breite Fußwegeninfrastruktur.

Fazit:

Wegen der nachvollziehbaren Defizite lehnt der BUND Korschenbroich die jetzige Planung ab.

BUND Korschenbroich

Gerd Sack

