

An aerial photograph of a residential neighborhood. A specific plot of land is highlighted with a blue outline. This plot contains a large, rectangular, light-colored structure, possibly a foundation or a large building. The surrounding area is filled with houses, green lawns, and trees. To the right, a multi-lane highway with a curved interchange is visible. The image is framed by blue horizontal bars at the top and bottom, which contain white text.

# Bebauungsplan InO 244 - Max-Eyth-Straße -

Informationsveranstaltung 10.09.2024



# Bebauungsplan InO 244 - Max-Eyth-Straße -

## Ziele

Vorbereitung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan InO 244 – Max-Eyth-Straße – der Stadt Dortmund (16.09.-16.10.2024):

- Planungsstand erläutern sowie über das weitere Planungsverfahren und Möglichkeiten der Stellungnahme informieren
- Inhalte des Bebauungsplans und der zugrunde liegenden Gutachten vorstellen
- Fragen von Gästen beantworten

**Informationsveranstaltung 10.09.2024**

# Bebauungsplan InO 244 - Max-Eyth-Straße -

## Programmübersicht

19:00 Grußwort von Bezirksbürgermeisterin  
Christiane Gruyters

Worum geht's? Gesprächsrunde mit:  
Birgit Niedergethmann, Stadt Dortmund  
Anna Rzymelka, Instone Real Estate

Erläuterungen zum Planungsstand:  
Lars Schuchard, scheuven + wachten plus  
Christof Tielker, Planersocietät

20:00 Fragen & Antworten

21:00 Ausstellung („Infomarkt“):  
Gespräche im persönlichen Kontakt

Moderation: Petra Voßebürger, IKU\_Die Dialoggestalter

**Informationsveranstaltung 10.09.2024**



# Interview - Planungsziele





# Interview - Planungsziele





# Interview - Planungsziele

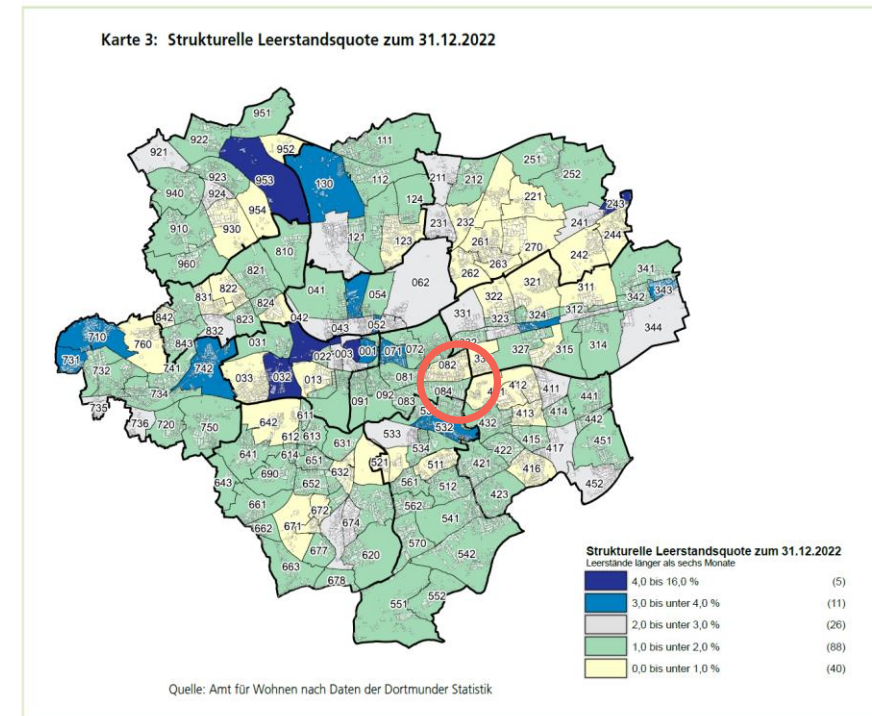
## Kommunales Wohnkonzept Dortmund 2021

ausreichende und bezahlbare Wohnraumversorgung für alle

- Zielzahl Baufertigstellungen:
  - 2000 Wohneinheiten jährlich
- Richtgröße Schaffung Baurecht:
  - 800 bis 1200 Wohneinheiten jährlich
- Priorität: Reaktivierungsflächen im Innenbereich mit guter infrastruktureller Anbindung

Dortmunder Wohnungsmarkt ist angespannt

- Anstieg der Bevölkerungszahl, erhöhte Nachfrage nach Wohnraum
- Wohnungsmarktbericht 2023 zeigt sehr geringe Leerstandsquote in den Unterbezirken Gartenstadt-Nord und -Süd





# Max-Eyth-Straße 2

Informationsveranstaltung Bebauungsplan  
InO 244 - Max-Eyth-Straße -

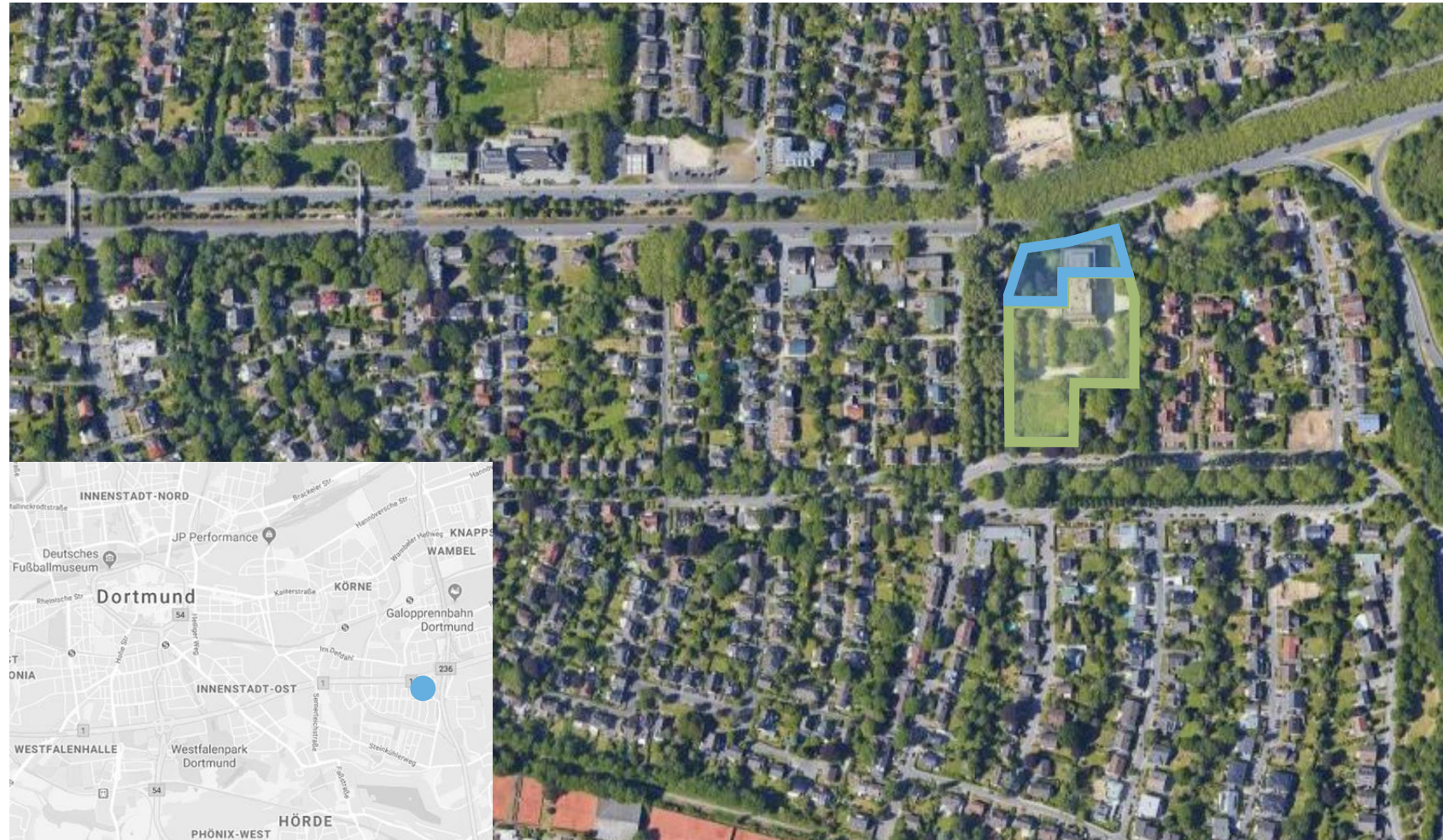
Dortmund, 10.09.2024





# Bebauungsplan InO 244

- ca. 1,7 ha großes  
Bebauungsplangebiet
- Lage am Westfalendamm, an der  
Max-Eyth-Straße und der  
Stadtrat-Cremer-Allee
- Ehemaliges Siemens-Nixdorf-  
Gelände, bestehendes  
Bürogebäude außer Betrieb
- Heterogene Bebauung in direkter  
Umgebung





# Bebauungsplan und Städtebauliches

## Konzept

### Ausgangsziel

- Planung eines durchgrünten Wohnquartiers mit zeitgemäßem Geschosswohnungsbau und einer ergänzenden gewerblichen Nutzung
  - Umsetzung moderner Stadtentwicklungsprinzipien unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Westfalendamms und der Gartenstadt
- Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens



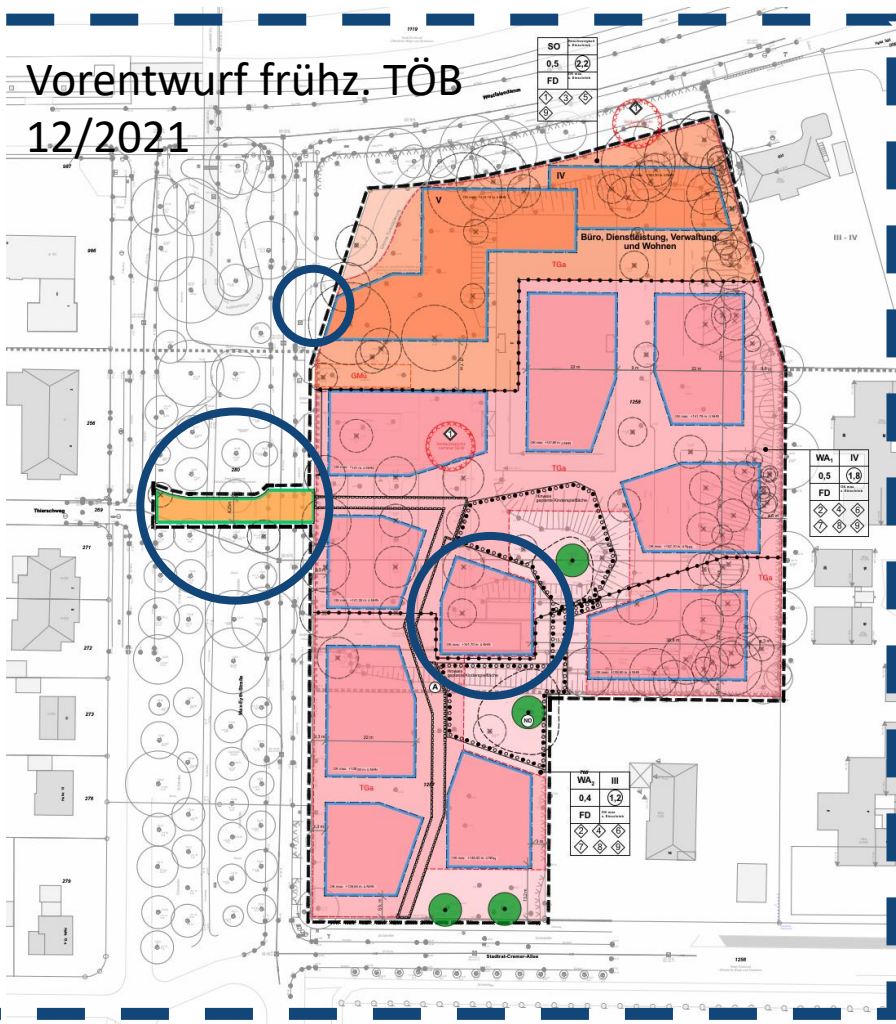
Aufgabenstellung

### DORTMUND GARTENSTADT MAX-EYTH-STRASSE 2

Städtebauliches Qualifizierungsverfahren



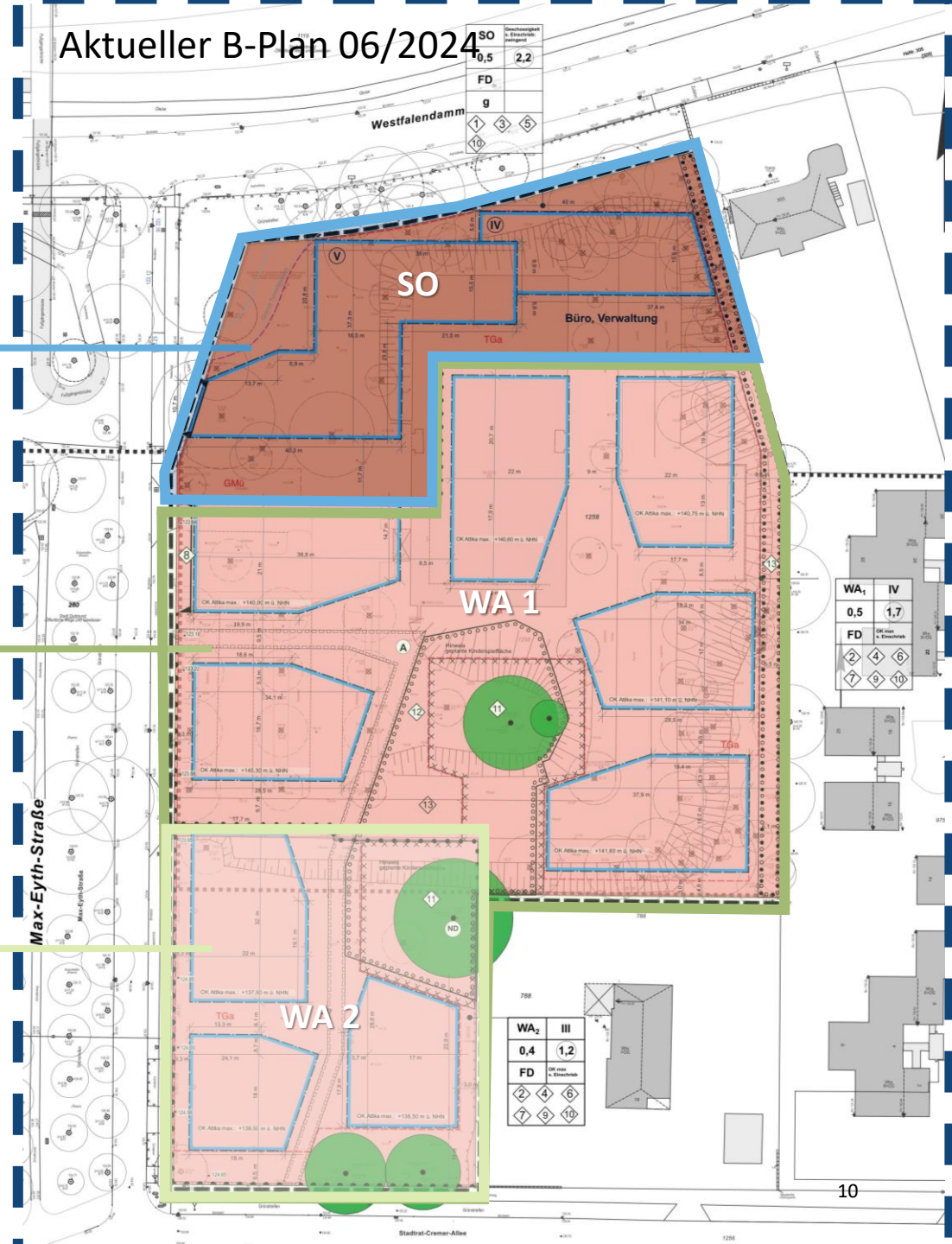
# Bebauungsplan und Weiterentwicklung



**Sonstiges Sondergebiet (SO)**  
IV-V Geschosse  
0,5 GRZ  
2,2 GFZ

**Allgemeines Wohngebiet 1 (WA1)**  
IV Vollgeschosse  
0,5 GRZ  
1,7 GFZ

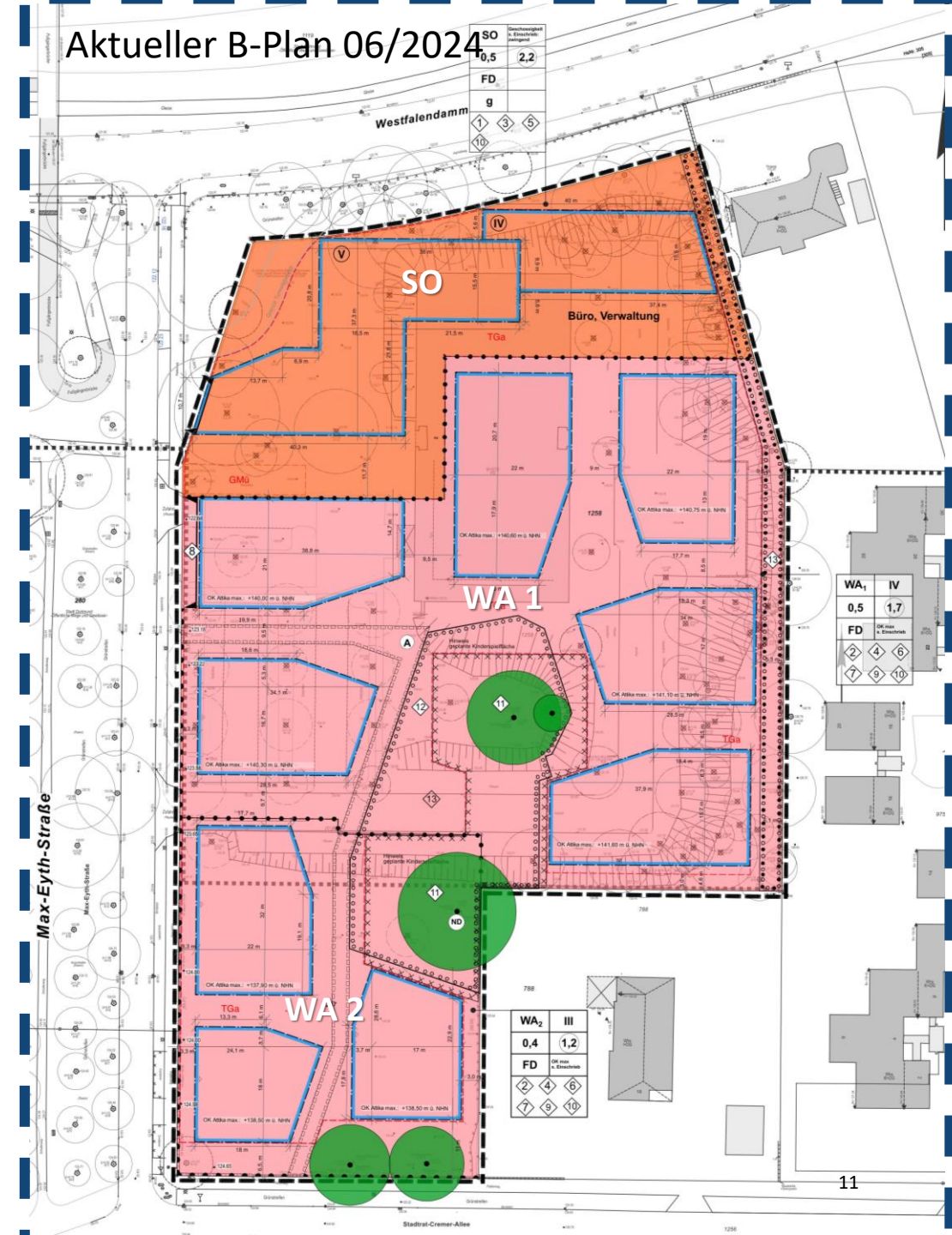
**Allgemeines Wohngebiet 2 (WA2)**  
III Vollgeschosse  
0,4 GRZ  
1,2 GFZ





# Bebauungsplan und Weiterentwicklung

- Verfahrensumstellung vom beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB auf ein Vollverfahren gem. §§ 2 ff.
  - Durchführung einer Umweltprüfung
- Anpassung Verkehrsführungskonzept und Änderung der Zufahrtssituation
  - Entfall Querung Max-Eyth-Straße und Ergänzung 2. TG-Zufahrt im Sondergebiet
- Berücksichtigung der beiden Hängebuchen: Festlegung umfassender Schutzmaßnahmen und Anpassung des städtebaulichen Entwurfs aufgrund der tatsächlichen Kronendurchmesser
  - Umplanung von 10 auf 9 Wohngebäude





# Städtebauliches Konzept und Weiterentwicklung

Ergebnis städtebauliche Qualifizierung  
03/2020



Aktueller Entwurf  
06/2024





# Städtebauliches Konzept und Weiterentwicklung

- Gliederung und Staffelung der Bebauung im Sondergebiet mit 4-5 Geschossen zur Unterteilung des Volumens und zur Schaffung verschiedener Eingangsbereiche
- Aufgelockerte Anordnung der Wohngebäude um grüne Quartiersmitte herum und Abstufung von 4 auf 3 Vollgeschosse in Richtung Süden
  - Harmonisches Quartier und Einfügen in die nähere Umgebung
- Mehrfache Überarbeitung und Aufwertung der Gestaltung der Wohngebäude und Freianlagen
  - Gestalterische Festsetzungen im B-Plan und ergänzende Regelungen im städtebaulichen Vertrag

Aktueller Entwurf  
06/2024

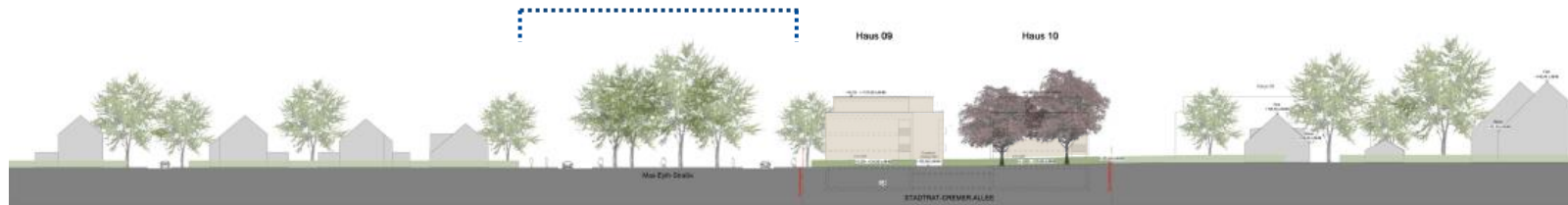




# Städtebauliches Konzept und Weiterentwicklung

## Einfügung in die weitere Umgebung

Straßenraum Max-Eyth-Straße:  
circa 50 m



Schematische Ansicht Plangebiet Stadtrat-Cremer-Allee

Straßenraum Westfalendamm:  
circa 50 m



Straßenraum Stadtrat-Cremer-Allee:  
circa 60 m

Schematische Ansicht Plangebiet Max-Eyth-Straße



# Gutachterliche Basis des Bebauungsplans



- Schallgutachten (positive Wirkung schallschützende Bebauung Westfalendamm für die Umgebung, punktuell geringe Erhöhungen des Schallpegels durch das Vorhaben)
- Luftschadstoffgutachten (Einhaltung/Unterschreitung Grenzwerte Feinstaub und Stickstoffdioxid)
- Energiekonzept (Varianten zur nachhaltigen Energieversorgung durch Wärmepumpen oder Geothermie in Verbindung mit Gebäudestandard EH 40)
- Artenschutzrechtliche Prüfung, baumfachliche Untersuchung und Umweltbericht (Überschuss an Biotopwertpunkten, Schutzmaßnahmen für planungsrelevante Tierarten und ortsprägende Bäume)
- Überflutungsnachweis und Beurteilung Versickerungsfähigkeit (Schaffung von Retentionsräumen, insb. Wiederherstellung der natürlichen Topografie)
- Bodengutachten (keine auffälligen Funde, künstliche Auffüllungen werden im Bau entfernt)
- Verkehrsgutachten (Prüfung verkehrliche Auswirkungen durch das Vorhaben) und Mobilitätskonzept (Stärkung Rad / ÖPNV und Anwendung Stellplatzsatzung)



Bürgerinformation

# Bebauungsplanverfahren

## Max-Eyth-Straße 2

10.09.2024



# Inhalt

- **Verkehrliche Einordnung**
  - Voraussetzungen & Gegebenheiten
- **Inhalte des Gutachtens**
  - Vorgehensweise
  - Methodik
  - Schlüsselaspekte
- **Ergebnisse des Gutachtens**
  - Verteilung der Verkehre
  - Prognose-0 vs. Prognose-Mit-Fall
  - Leistungsfähigkeit
  - Variantenempfehlung
- **Stellplatznachweis**



**Verkehrliche Einordnung**

**Voraussetzungen & Gegebenheiten**



# Voraussetzungen & Gegebenheiten

- **zentrale Lage** im Dortmunder Stadtgebiet
- **B1 & B236** als prägende Straßenstrukturen
- **Stadtbahnlinie U47** als wichtige ÖPNV-Struktur
- grundsätzliche **Erschließung** über die Max-Eyth-Straße
- Lage resultiert in **Vorteilen** aber auch in **Zwängen**
  - Standortvorteil verkehrliche Erschließung (übergeordnete Straßen & direkte Nähe zu ÖPNV-Haltepunkt)
  - An- bzw. Abfahrtsmöglichkeiten teilweise umständlich (fehlender Vollknoten B1 / Max-Eyth-Straße, getrennte Richtungsfahrspuren B1 & Max-Eyth-Straße)





# Voraussetzungen & Gegebenheiten

- **hohe Verkehrsbelastungen** auf der B1
- südliche Gartenstadt wird als **Ausweichroute von Durchgangsverkehren** genutzt
- treibender Faktor: **Entwicklungen Stadtkrone Ost**
- **eingeschränkte Leistungsfähigkeit**  
Knoten B1 / Lübkestraße (insb. am Nachmittag)
- auch **Parken im öffentlichen Raum** wird diskutiert
- verschiedene **Ideen** aus lokaler Politik & der Öffentlichkeit
- Resultat ist der **Auftrag für ein übergreifendes Verkehrskonzept** für die südliche Gartenstadt
- das **vorliegende Gutachten** ist vorhabenbezogen  
(nicht das übergeordnete Verkehrskonzept)





**Inhalte des Gutachtens**

**Vorgehensweise & Schlüsselaspekte**





## Methodik

- Berechnung des **zu erwartenden Verkehrsaufkommens** unter **ungünstigen** Annahmen (hohe Verkehrserzeugung)
- **Rechenbasis:** Kennwerte & Ganglinien des Programms Ver\_Bau, Empfehlungen der FGSV sowie eigene Expertise
- Berücksichtigung von **3 Fällen:**
  - **Analyse-0-Fall:** Verkehrszählungen (September 2018)
  - **Prognose-0-Fall:** Verkehrsprognosen zur vollständigen Inbetriebnahme der teilw. noch im Bau befindlichen Nutzungen der Stadtkrone Ost (Verkehrsmodell Stadt Dortmund)
  - **Prognose-Mit-Fall:** P-0 + Verkehrserzeugung Vorhaben

Abbildung 7: Bestandsverkehre (Analyseverkehr werktags 24h) an den für das Vorhaben relevanten Knoten



Quelle: eigene Darstellung, Hochrechnung auf Basis von Zähldaten der Stadt Dortmund (Stand 2018); Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 10: Prognostizierte Verkehre (Prognoseverkehr werktags 24h) an den für das Vorhaben relevanten Knoten



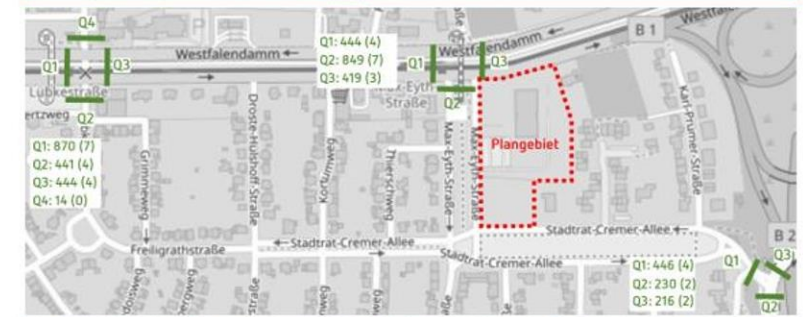
Quelle: eigene Darstellung, Prognosen Stadt Dortmund; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



## Methodik

- **Verteilung der erzeugten Verkehrszahlen für Ziel- & Quellverkehr** (letzterer in den zwei Varianten)
- **Darstellung des Neuverkehrs** jeweils für den gesamten Tag & die Spitzenstunden (vor- & nachmittags)
- **Berechnung des Gesamtverkehrs** jeweils für den gesamten Tag & die Spitzenstunden (vor- & nachmittags)
- **Darlegung von Veränderungen der Verkehrsbelastungen** zw. Analyse-0-Fall / Prognose-0-Fall / Prognose-Mit-Fällen
- **Bereitstellung der Grunddaten** für Luftschadstoff- und schalltechnische Berechnungen
- **Berechnung des Stellplatzbedarfs** nach kommunaler Stellplatzsatzung (mit & ohne Mobilitätskonzept)

Abbildung 22: ausgelöste Neuverkehr (DTVw 24) Variante 2



Quelle: eigene Darstellung; Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 30: ausgelöste Neuverkehr (Spitzenstunde 16-17 Uhr) Variante 3



Quelle: eigene Darstellung; Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 31: Gesamtverkehrsbelastung mit Neuverkehr (DTVw 24h) Variante 3



Quelle: eigene Darstellung; nach Prognosen der Stadt Dortmund & Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



# Schlüsselaspekte – „Key Takeaways“

- die **Verkehrserzeugungsrechnung** ist auf **Grundlage des B-Plans** erstellt worden;  
d.h. die Zusammensetzung der ausgewählten Nutzungen ist aus **verkehrlicher Sicht ungünstiger** als die des städtebaulichen Entwurfs mit Büronutzung
- in der **Gesamtverkehrsbetrachtung** ist darauf zu achten **Durchgangsverkehr** (insb. Stadtkrone Ost) von **Ziel- & Quellverkehr** (des Vorhabens) zu trennen
- das Vorhaben erzeugt **zusätzlichen Verkehr**, dessen Anteil & absolute Zahl jedoch **deutlich hinter den Durchgangsverkehr** aus bzw. in die **Stadtkrone Ost** zurückbleibt
- **Einfluss des Vorhabens** auf die bestehenden & prognostizierten Verkehrsprobleme **ist vergleichsweise gering**



# Ergebnisse des Gutachtens



## Ergebnisse des Gutachtens

# Verteilung der Verkehre

- Flächenangaben des B-Plans als Berechnungsgrundlage
- die **resultierende Wegeanzahl** verteilt sich...
- ...über **den gesamten Tag** anhand von **Ganglinien** für die einzelnen vorgesehenen Nutzungen
- ...auf die **verschiedenen Straßen** im Umfeld des Vorhabens (unterschiedlich **je nach Erschließungsvariante**)

Abbildung 17: Gesamtverkehr

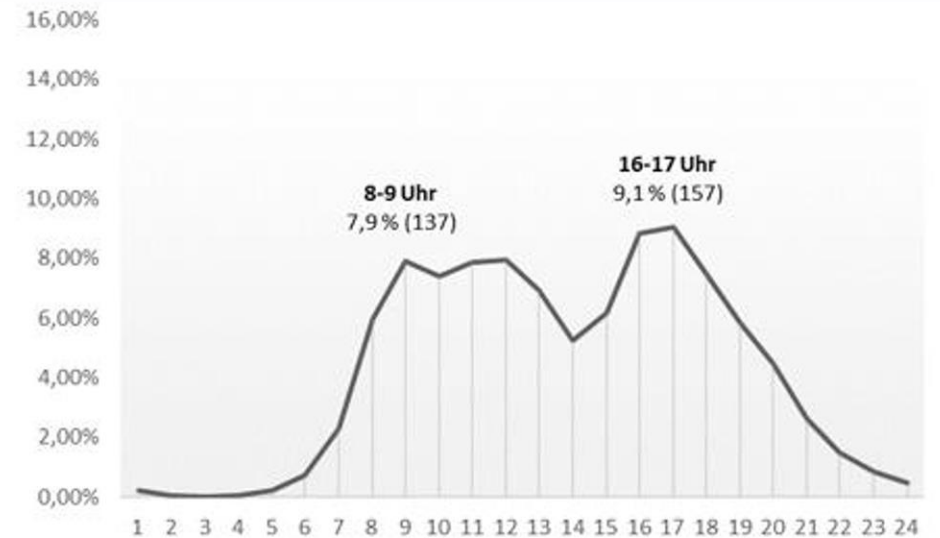
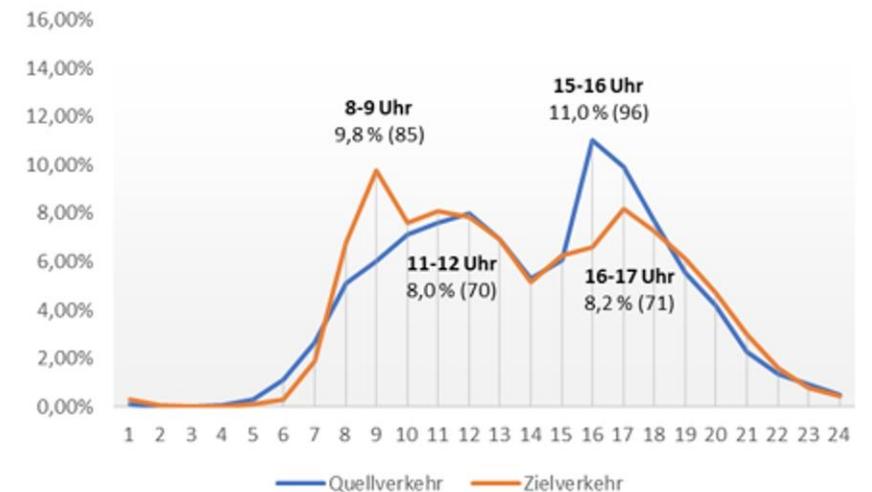


Abbildung 18: Quell- & Zielverkehr (gesamt)

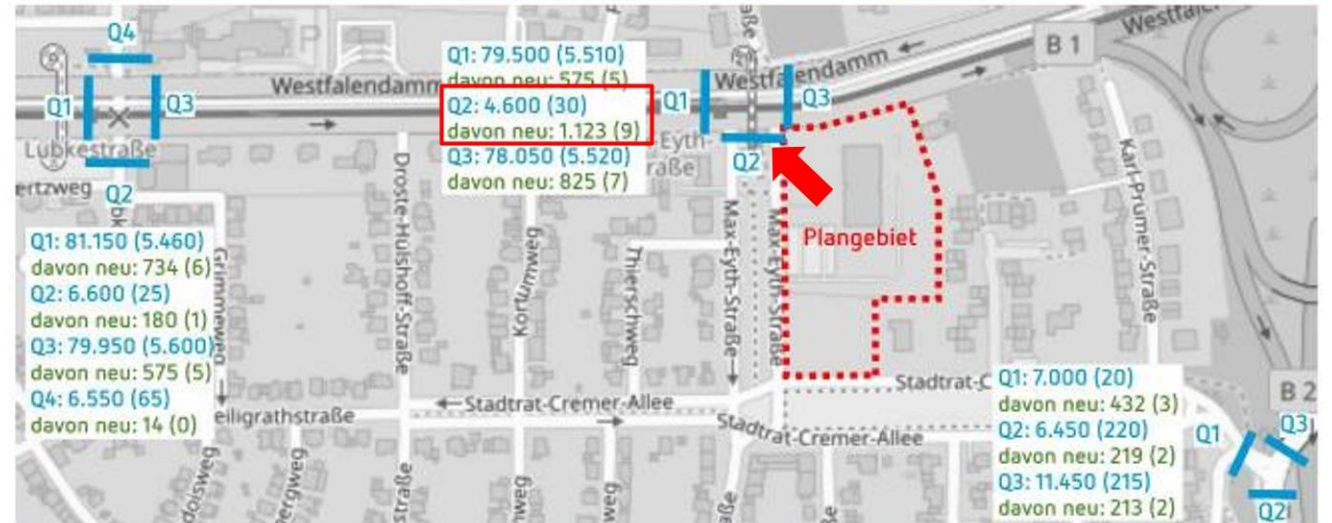


Quellen der vorhergehenden Abbildungen: eigene Darstellung nach VER\_Bau 2021 & eigenen Annahmen

# Verteilung der Verkehre

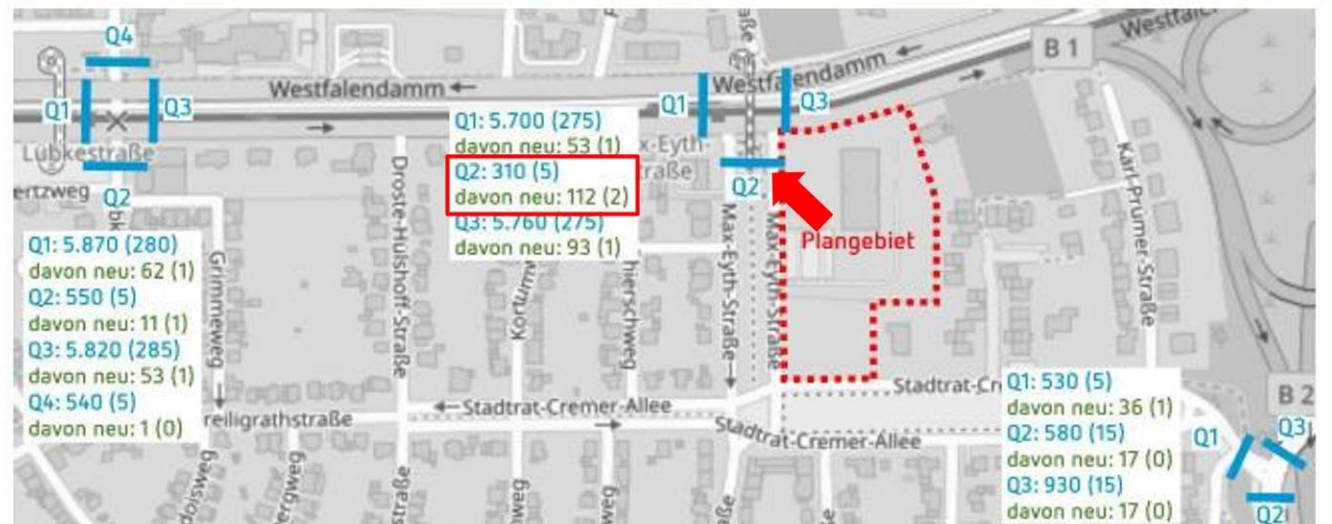
- anhand von **zwei Erschließungsvarianten** überprüft
- im **täglichen Gesamtverkehr** sowie den **relevanten Spitzenstunden** (vormittags & nachmittags) betrachtet
- **exemplarisch:** an Querschnitt 2 erzeugt das Vorhaben in Variante 3 ca. 1.123 neue Fahrten heruntergebrochen auf die Nachmittagsspitze (16-17 Uhr) kommen ca. 112 neue Fahrten hinzu d.h. in etwa zwei Fahrzeuge pro Minute

Abbildung 31: Gesamtverkehrsbelastung mit Neuverkehren (DTVw 24h) Variante 3



Quelle: eigene Darstellung; nach Prognosen der Stadt Dortmund & Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende

Abbildung 33: Gesamtverkehrsbelastung mit Neuverkehren (16-17 Uhr) Variante 3



Quelle: eigene Darstellung; nach Prognosen der Stadt Dortmund & Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende



# Prognose-0 Fall vs. Prognose-Mit-Fall

Tabelle 14: Veränderungen durch Prognose-Mit-Fall Variante 3

Knoten	Querschnitt	Analyse-0	Prognose-0	Prognose-Mit V3	Mehrverkehr Prognose-0 zu Prognose-Mit V3		Mehrverkehr (Analyse-0 zu Prognose-Mit V3)				
					abs.	in %	Sum.	Stadtkrone Ost		Vorhaben	
								abs.	in %	abs.	in %
Lübkestraße / B1	Q1	78.300	80.450	81.150	734	0,9%	2.850	2.115	74,2%	734	25,8%
	Q2	5.650	6.450	6.600	180	2,8%	950	770	81,1%	180	18,9%
	Q3	77.900	79.350	79.950	575	0,7%	2.050	1.475	72,0%	575	28,0%
	Q4	6.350	6.550	6.550	14	0,2%	200	185	93,0%	14	7,0%
Max-Eyth-Straße / B1	Q1	77.400	78.900	79.500	575	0,7%	2.100	1.525	72,6%	575	27,4%
	Q2	2.250	3.500	4.600	1.123	32,1%	2.350	1.225	52,2%	1.123	47,8%
	Q3	76.500	77.200	78.050	825	1,1%	1.550	725	46,8%	825	53,2%
Stadtrat-Cremmer-Allee / Freie-Vogel-Straße	Q1	4.500	6.550	7.000	432	6,6%	2.500	2.070	82,7%	432	17,3%
	Q2	5.250	6.200	6.450	219	3,5%	1.200	980	81,8%	219	18,3%
	Q3	8.250	11.250	11.450	213	1,9%	3.200	2.990	93,3%	213	6,7%

Quelle: eigene Darstellung; nach Hochrechnung auf Basis von Zählwerten der Stadt Dortmund (Stand 2018) und Prognosen der Stadt Dortmund & Berechnungsgrundlage VER\_Bau 2021; Summenfehler sind rundungsbedingt

- die Prognoseberechnungen zeigen **starken Einfluss der Entwicklungen im Bereich der Stadtkrone Ost** auf die untersuchten Knoten
- auch das Vorhaben verursacht **Mehrverkehr**
- dieser ist **prozentual & absolut** allerdings **geringer** und tritt **nicht als Durchgangsverkehr** auf
- **höhere Anteile** am Mehrverkehr hat das Vorhaben v.a. im Bereich der **Max-Eyth-Straße** (am Ziel bzw. an der Quelle)

## Ergebnisse des Gutachtens

# Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Tabelle 16: Zusammenfassende Darstellung der Leistungsfähigkeitsüberprüfung

betrachtete Spitzenstunde		16 – 17 Uhr		
Knoten	Variante	Qualitätsstufe <sup>1</sup>	mittl. Wartezeit <sup>2</sup>	Rückstaulänge <sup>3</sup>
Lübkestraße / B1	Analyse-0-Fall	E	85,8 s	67 m
	Prognose-0-Fall	F	409,3 s	219 m
	Prognose-Mit-Fall V2	F	769,9 s	371 m
	Prognose-Mit-Fall V3	F	487,0 s	252 m
Max-Eyth-Straße / B1	Analyse-0-Fall	B	19,1 s	12 m
	Prognose-0-Fall	B	21,2 s	12 m
	Prognose-Mit-Fall V2	C	25,9 s	18 m
	Prognose-Mit-Fall V3	D	34,4 s	30 m
Freie-Vogel-Straße / Stadtrat-Cremer-Allee	Analyse-0-Fall	A	8,7	6 m
	Prognose-0-Fall	B	12,0	12 m
	Prognose-Mit-Fall V2	B	16,2	18 m
	Prognose-Mit-Fall V3	B	13,8	12 m
betrachtete Spitzenstunde		08 – 09 Uhr		
Knoten	Variante	Qualitätsstufe <sup>1</sup>	mittl. Wartezeit <sup>2</sup>	Rückstaulänge <sup>3</sup>
Lübkestraße / B1	Analyse-0-Fall	D	58,8 s	55 m
	Prognose-0-Fall	E	90,1 s	73 m
	Prognose-Mit-Fall V2	E	163,4 s	112 m
	Prognose-Mit-Fall V3	E	130,4 s	95 m
Max-Eyth-Straße / B1	Analyse-0-Fall	B	11,6 s	6 m
	Prognose-0-Fall	B	16,4 s	6 m
	Prognose-Mit-Fall V2	C	20,7 s	12 m
	Prognose-Mit-Fall V3	C	22,0 s	12 m
Freie-Vogel-Straße / Stadtrat-Cremer-Allee	Analyse-0-Fall	B	10,9 s	12 m
	Prognose-0-Fall	E	44,6 s	84 m
	Prognose-Mit-Fall V2	F	103,4 s	144 m
	Prognose-Mit-Fall V3	E	86,6 s	126 m

Quelle: eigene Darstellung nach BPS GmbH Programm Ampel 6 Version 6.2.6 & Programm Knobel Version 7.1.18

<sup>1</sup>aufgeführt ist die Qualitätsstufe des gesamten Knotenpunkts;

<sup>2</sup>aufgeführt ist die längste mittlere Wartezeit eines einzelnen untersuchten Stroms;

<sup>3</sup>aufgeführt ist die längste Rückstaulänge eines einzelnen untersuchten Stroms

- bereits der **Prognose-0-Fall** zeigt **deutliche Einbußen** der Leistungsfähigkeit
- insb. **Lübkestr. / B1 (nachmittags)** und **Freie-Vogel-Str. / Stadtrat-Cremer-Allee (vormittags)** weisen Probleme auf
- Betrachtung der Prognose-Mit-Fälle zeigt eine **verträglichere Situation in Variante 3**
- **Gesamtverkehrskonzept erforderlich** (separate Prüfung potenzieller Maßnahmen)



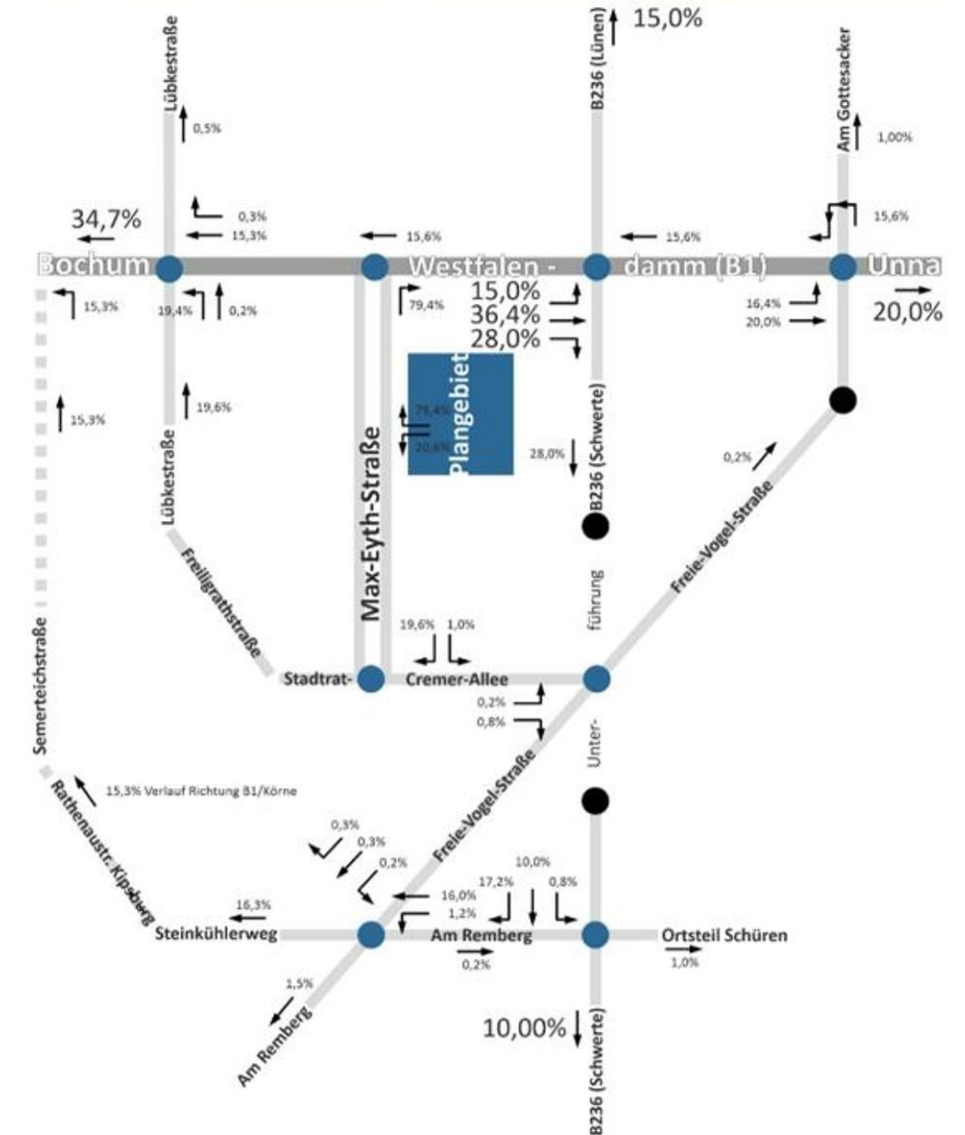
# Variantenempfehlung

- umliegende Knotenpunkte befinden sich **spätestens im Prognose-0-Fall** an ihren Kapazitätsgrenzen
- **Ziel:** möglichst gute Verteilung der entstehenden Verkehrsmengen
- um die **Verträglichkeit für die südliche Gartenstadt** zu erhöhen wird **Erschließungsvariante 3** empfohlen (trotz geringerer Verteilungsfunktion)

### Exkurs:

- Überlastungen an Knotenpunkten führen bei regelmäßiger Mobilität zu Lerneffekten
- Umstieg auf ein alternatives Verkehrsmittel oder antizyklische Mobilität (vor / nach der Spitzenstunde)

Abbildung 21: anteilige Verkehrsverteilung Quellverkehr vom Plangebiet (Variante 3)



Quelle: eigene Darstellung; ggf. entstehende Summenfehler sind rundungsbedingt

**Stellplatznachweis**

**Stellplatzsatzung & Mobilitätskonzept**



# Stellplatzsatzung & Mobilitätskonzept

- Grundlage: **Flächenkennzahlen** städtebaulicher Entwurf
- Berechnung der Anzahl **notwendiger Kfz-Stellplätze** und **notwendiger Fahrradabstellplätze**
- **Mobilitätskonzept** zur Unterstützung städtischer Bestrebungen in nachhaltiger Mobilität und zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs nach Stellplatzsatzung
  - zusätzliche Qualitäten für den Radverkehr
  - ÖPNV-Förderungen
  - Carsharing
- gemäß **kommunaler Stellplatzsatzung** und aktueller Planung mit **Mobilitätskonzept**

	Kfz-Stellplätze	Fahrrad-abstellplätze
Sondergebiet	ca. 107	ca. 67
Wohngebiet	ca. 167	ca. 346
<b>Summe</b>	<b>ca. 274*</b>	<b>ca. 413</b>

\*exkl. Carsharing-Stellplätze

### § 4 Minderungsmöglichkeiten nach Lage und Typ

- (3) Schienen-Bonus  
Bei Bauvorhaben im 500 m Umkreis einer Haltestelle des Schienenverkehrs, die von mindestens einer Linie im zeitlichen Abstand von höchstens
- 10 Min. angefahren wird, reduziert sich die Stellplatzpflicht für Kfz um 15 %.
  - 20 Min. angefahren wird, reduziert sich die Stellplatzpflicht für Kfz um 10 %.
  - 30 Minuten angefahren wird, reduziert sich die Stellplatzpflicht für Kfz um 5 %.
- (6) Handelt es sich bei dem Vorhaben um öffentlich geförderten Wohnungsbau, können die notwendigen Stellplätze für Kfz zusätzlich um 30% gemindert werden.

### § 5 Minderungsmöglichkeiten durch ein innovatives Mobilitätskonzept bei Nicht-Wohnbauvorhaben

- (2) Wenn sich die Antragsteller\*innen zu mehreren geeigneten Mobilitätsmanagementmaßnahmen verpflichten, kann in der Summe auf **bis zu weitere 10 %** der notwendigen Stellplätze für Kfz verzichtet werden. Zu diesen Maßnahmen gehören z.B.:
- Einführung von Jobtickets für mindestens 15 % der Beschäftigten,
  - Errichtung einer 24h/7d öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation,
  - Bei Hotels Einführung eines Hotel-Tickets für die Übernachtungsgäste,
  - Nutzung des Fahrradverleihsystems für Dienstgänge und Dienstfahrten,
  - JobRad-Leasing für Beschäftigte,
  - Abfahrtsmonitor ÖPNV z.B. im Eingangsbereich, Sozialräumen etc.
- (3) Die Maßnahmen nach Abs. 2 sind vertraglich mit der Stadt Dortmund zu vereinbaren.

### § 6 Minderungsmöglichkeiten durch ein innovatives Mobilitätskonzept bei Wohnbauvorhaben

- (2) Wenn sich die Antragsteller\*innen in der Baubeschreibung des Vorhabens zu mehreren Mobilitätsmanagementmaßnahmen verpflichten, kann in der Summe auf **bis zu 10 %** der nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze für Kfz verzichtet werden. Zu diesen Maßnahmen gehören z.B.:
- Einführung eines Mietertickets (ein übertragbares Monatsticket pro Haushalt),
  - Errichtung eines 24h/7d öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation
  - Zurverfügungstellung eines oder mehrerer Lastenräder
- (3) Durch die Errichtung von öffentlich-zugänglichen Carsharing-Stellplätzen auf dem Grundstück des Vorhabens können zusätzlich maximal 10 % der nach Anlage 1 notwendigen Stellplätze für Kfz mit dem Faktor 1:4 eingespart werden.
- (4) Die Maßnahmen nach Abs. 2 und 3 sind vertraglich mit der Stadt Dortmund zu vereinbaren.

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit.**

**Planersocietät**

Konrad-Zuse-Str. 1, 44263 Dortmund  
Fon 02 31 / 99 99 70-0

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Christof Tielker  
Fon 02 31 / 99 99 70-24

[tielker@planersocietaet.de](mailto:tielker@planersocietaet.de)



# Bebauungsplan InO 244 - Max-Eyth-Straße -

## Offenlagezeitraum

**16.09.2024 – 16.10.2024**

Möglichkeit zur Einsichtnahme in Planung und Abgabe von Stellungnahmen

Auslegung der Unterlagen im Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Einsichtnahme im Internet unter der Seite des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes

[www.dortmund.de/themen/planen-und-bauen/stadtplanung-und-entwicklung/stadtplanung/bebauungsplaene/beteiligung-der-oeffentlichkeit](http://www.dortmund.de/themen/planen-und-bauen/stadtplanung-und-entwicklung/stadtplanung/bebauungsplaene/beteiligung-der-oeffentlichkeit)

**Informationsveranstaltung 10.09.2024**