**Abwägungsergebnis der Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Entwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans VEP Nr. 4 "Franz-Mülder-Straße / Nordring**

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans wurde vom ASWU am 06.12.2018 beschlossen (vgl. BVL 176/2018). Die öffentliche Bekanntmachung des Auslegungsbeschlusses erfolgte am 11.12.2018 im Amtsblatt Nr. 34/2018 der Stadt Emsdetten. In der Zeit vom 19.12.2018 bis 28.01.2019 lag der Entwurf des Bebauungsplans mit der Begründung im Schaukasten des Fachdienstes Stadtentwicklung und Umwelt öffentlich aus und war im Internet unter https://www.emsdetten.de/bauleitplanung einsehbar.

Auf Wunsch der direkten Anlieger des Vorhabengebiets wurden diese zu einer Sachstandsvorstellung am 13. November eingeladen. Die hier erschienenen vier Teilnehmenden wurden über den Stand der Planung informiert und äußerten Ihre Bedenken.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 17.12.2018 gem. § 4 Abs. 2 BauGB aufgefordert, die Planungsabsichten unter Berücksichtigung der von ihnen zu vertretenden Belange zu prüfen und ihre Stellungnahmen bis zum 28.01.2019 abzugeben.

Die im folgenden Textteil unter A) genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben oder hatten weder Anregungen noch Bedenken vorzutragen. Die unter B) genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben Anregungen und Bedenken vorgetragen. Sie sind mit einem Abwägungsvorschlag der Verwaltung nachfolgend aufgeführt. Unter C) sind die von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragenen Anregungen und Bedenken mit einem Abwägungsvorschlag der Verwaltung aufgeführt.

## A) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne Anregungen und Hinweise

Neben den Fachdiensten der Stadtverwaltung Emsdetten wurden 9 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange angeschrieben.

Folgende Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange meldeten sich nicht bzw. hatten keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen:

- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Geologischer Dienst NRW
- LWL – Archäologie für Westfalen
- LWL - Westfälisches Amt für Denkmalpflege
- Stadtwerke Emsdetten GmbH
- Westnetz GmbH

## B) Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit Anregungen und Hinweisen

### 1. Landesbetrieb Straßenbau NRW

(Schreiben vom 18.12.2018)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „… aus Sicht der Regionalniederlassung Münsterland bestehen keine Bedenken bezüglich des Planvorhabens.<br>Die verkehrliche Erschließung erfolgt ausschließlich über die rückwärtig gelegene Stadtstraße „Franz-Mülder-Straße".<br><br>Ich weise vorsorglich darauf hin, dass evtl. Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz gegenüber dem Straßenbaulastträger der B 481 nicht geltend gemacht werden können, da die Än- | ***Die Anregungen werden berücksichtigt.***<br><br>*Der Stadt Emsdetten sind die bestehenden Verkehrsimmissionen der Straße bekannt. Ihr ist bewusst, dass für die Neubebauung gegenüber dem Straßenbaulastträger keine Ansprüche auf Lärmschutz geltend gemacht werden* |

| | |
|---|---|
| derung des B-Planes in Kenntnis der Straße durchgeführt wird. (…) “ | *können. Die Thematik des Immissionsschutzes wird durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzungen gelöst. Ein entsprechendes Schallgutachten zur Ermittlung des Verkehrslärms und Entwicklung geeigneter passiver Schallschutzmaßnahmen liegt vor.*<br>*Alle notwendigen baulichen Maßnahmen werden vom Vorhabenträger umzusetzen sein. Dazu werden weitere Regelungen im Durchführungsvertrag getroffen.* |

## 2. Unitymedia NRW GmbH
(Schreiben vom 02.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „…Im Planbereich liegen Versorgungsanlagen der Unitymedia NRW GmbH. Wir sind grundsätzlich daran interessiert, unser glasfaserbasiertes Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung für Ihre Bürger zu leisten.<br><br>Ihre Anfrage wurde an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet, die sich mit Ihnen zu gegebener Zeit in Verbindung setzen wird. Bis dahin bitten wir Sie, uns am Bebauungsplanverfahren weiter zu beteiligen. (…)“ | ***Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.***<br>*Vorgesehen ist zunächst ein Anschluss an das Glasfasernetz der Stadtwerke Emsdetten GmbH. Sollte von ihr keine Einrichtung bereitgestellt werden, ist die Verkabelung eines anderen Anbieters möglich.*<br><br>*Unitymedia wird im weiteren Bebauungsplanverfahren beteiligt*. |

## 3. Kreis Steinfurt, Umwelt- und Planungsamt
(Schreiben vom 28.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „…zu der o.g. Planung nehme ich wie folgt Stellung:<br><br>Ich weise darauf hin, dass zum Schutz brütender europäischer Vogelarten angeregt wird, den Abriss der Gebäude außerhalb der Brutzeit, also von Oktober bis Ende Februar, vorzunehmen. Sollte der Abriss innerhalb der Brutzeit realisiert werden, sind mögliche Neststandorte (z. B. Kletterpflanzen, Hohlräume) vor der Brutsaison zu entfernen bzw. zu verschließen. Sollte es dennoch zu einer erfolgreichen Eiablage kommen, darf der Abriss erst nach Ausflug der Jungvögel erfolgen.<br>(…)“ | ***Die Anregungen werden berücksichtigt und die Hinweise zur Kenntnis genommen.***<br><br>*Entsprechende Regelungen zum Schutz europäischer Vogelarten werden im Bebauungsplan aufgenommen.* |

## C) Anregungen, Bedenken und Hinweise aus der Öffentlichkeit

Innerhalb des o.g. Zeitraums zur Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB sind vier schriftliche Anregungen oder Bedenken zur Planung von Bürgerinnen und Bürgern eingegangenen.

### 1. Bürger A, Anwohner Franz-Mülder-Straße
(Schreiben vom 09.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „… nachfolgend möchte ich als Anlieger der Franz-Mülder Straße und somit als von der Planung des Geländes ,,Schilgen C" und des Bauhofes der Stadt Emsdetten als direkt betroffener Nachbar zu den genannten Grundstücken, einige Anmerkungen und Fragen zu den bisher vorliegenden Plänen machen. | ***Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.*** |
| In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 126 – 129 VEP Nr.4 befindet sich ein Lageplan, in dem die 3 Gebäudeumrisse erkennbar sind und die entsprechende Platzierung der Ein- und Ausfahrt zu der Tiefgarage. Bei der geplanten Ein- und Ausfahrt setzt mein Einwand an. Im Plangebiet sind momentan über 50 Wohneinheiten geplant, dies bedeutet gemäß einschlägiger Verkehrsgutachten eine deutliche Verkehrszunahme von mindestens 250 Fahrzeugbewegungen am Tag.<br><br>Direkt an die geplante Ein- und Ausfahrt schließt eine sehr scharfe Kurve der Franz-Mülder Straße an, die schon heute ein hohes Risiko, auch durch parkende Fahrzeuge, für Zusammenstöße von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern wie Radfahrer (Bahnhof - Wohngebiet Biekmer Esch), Fußgänger, PKW und LKW-Verkehr birgt. Außerdem ist die Kurve momentan unzureichend ausgeleuchtet. Leider zeigt sich in diesem Bereich (ab Bauhof Franz-Mülder Straße bis zur Einmündung Münsterstraße) auch immer wieder, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von zur Zeit 50 km/h von vielen Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten wird. Des Weiteren wird die Franz-Mülder Straße notgedrungen von schweren LKW's genutzt, die das Höhenbegrenzungsschild vor der Moorbrücke (Bahnlinie) nicht oder zu spät erkannt haben und durch LKW's der Glasrecyclingfirma die die Glascontainer am Parkplatz Moorbrückenstraße leeren. Dadurch sind bereits Schäden vor meinem Haus auf dem Bürgersteig entstanden.<br><br>Deshalb rege ich hiermit an, die Einfahrt der neu geplanten Wohnhäuser auf dem Lagerplatz des Bauhofes, deutlich nach Norden, Richtung Krähenhügel zu verschieben und im gesamten Bereich der Franz-Mülder Straße eine max. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festzusetzen. Besser wäre für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer eine Ausweisung als Spielstraße (4-7 km/h).<br><br>Weiterhin hätte ich folgende Fragen bzgl. der weiteren Planung und Vorgehensweise: | ***Der Anregung zur Verschiebung der Tiefgaragenzufahrt und zur Festsetung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit wird nicht gefolgt.***<br>*Im Plangebiet sind 47 Wohneinheiten mit 42 Stellplätzen geplant (davon 24 Stellplätze in der Tiefgarage und 18 (inkl. 4 E-Car-Sharing-Plätze) auf den Außenanlagen).*<br><br>*Eine im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung durchgeführte Verkehrserzeugungsberechnung ergab bei zunächst angenommenen 47 Wohneinheiten 162 zusätzliche Fahrten. Die Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage und der sonstigen Außenanlagen des Plangebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe des Kurvenradius, was verkehrstechnisch nicht optimal ist, aber auch nicht zu lösungsbedürftigen Konflikten führt, da die Franz-Mülder-Straße nur durch Anliegerverkehre genutzt wird und von allen Verkehrsteilnehmern eine den Straßenverkehrsverhältnissen angemessene Fahrweise erwartet werden kann. Um eine städtebaulich wünschenswerte straßenbegleitende aber auch effektive Bebauung des ungewöhnlich zugeschnittenen Grundstücks zu erreichen, ist eine Verlagerung der Ein- und Ausfahrten nach Norden nicht umsetzbar. Aus verkehrlichen Gründen kann das Gelände nicht von der Bundesstraße B 481 – Nordring erschlossen werden. In diesem Bereich werden planungsrechtlich keine Ein- und Ausfahrten zugelassen.*<br><br>*Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist auch im Interesse der Stadt Emsdetten. Verkehrssteuernde Vorgaben wie Tempolimits können mangels gesetzlicher Grundlage nicht in Bebauungsplänen festgesetzt werden und sind somit nicht Gegenstand von Bebauungsplanverfahren. Der Kurvenbereich befindet sich zudem außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans. Dass die Franz-Mülder-Straße vereinzelt von Lkw genutzt wird, kann* |

| | |
|---|---|
| | *mittels Bebauungsplan nicht verhindert werden und scheint hier auch nicht erforderlich. Generell ist mittelfristig deutlich weniger Schwerverkehr auf der Franz-Mülder-Straße zu erwarten, da die Verkehre des städtischen Baubetriebshofs mit dessen Verlagerung ins Industriegebiet Süd hier deutlich nachlassen bzw. sogar verschwinden werden.*<br><br>*Der Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit wird beobachtet werden. Entsprechende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahnstraßenregelung, etc.) werden beim Feststellen einer Erforderlichkeit im Zuge der Verkehrsüberwachung durchgeführt.* |
| **1. Anbindung der Franz-Mülder Straße an den Nordring (B 481)**<br>Auf der diesjährigen Bürgermeister-Radtour bestätigte Sie mir auf meine Frage, ob die Franz-Mülder Straße an den Nordring angebunden wird, dass es Überlegungen in dieser Hinsicht gäbe. Gibt es hierzu tatsächlich bereits konkrete Pläne? Aus Gesprächen mit meinen Nachbarn gibt es hierzu eine allgemeine Ablehnung, da befürchtet wird, dass dann unser Abschnitt der Franz-Mülder Straße als Abkürzung (Rennstrecke) zur Innenstadt von Nicht-Anwohnern genutzt wird. Im Gegensatz zur Franz- Mülder Straße besteht an der Straße Im Hagenkamp, die heute als Zuwegung zur Innenstadt genutzt wird, keine Wohnbebauung, sondern ausschließlich gewerbliche Immobilien. Falls die Anbindung erfolgen sollte, halte es für sinnvoll und notwendig, den unteren Teil der Franz-Mülder Straße von Ecke Moorbrückenstraße bis zur besagten .Kurve am Nordring (Haus Nr. 1 bis Haus Nr. 18) als Sackgasse auszuweisen, die dann ausschließlich für Radfahrer und Fußgänger komplett zu nutzen wäre. | ***Die Anregungen zur allgemeinen Verkehrsplanung im Quartier werden zur Kenntnis genommen. Eine Anbindung der Franz-Mülder-Straße an den Nordring ist nicht Bestandteil dieser Planung.***<br>*Die mögliche Anschlussstelle befindet sich zudem außerhalb des Plangeltungsbereiches. Für die Erschließung des Vorhabengrundstücks ist eine verkehrliche Anbindung der Franz-Mülder-Straße an den Nordring nicht erforderlich.*<br><br>*Entscheidungen über eine solche Anbindung im Rahmen der Überplanung der sonstigen zu Überplanung anstehenden Flächen (Schilgen Werk C und Bauhofgelände) wurden bislang nicht getroffen. Dies ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.* |
| **2. Altlastenproblematik**<br>Mehr als 25 Jahren leben wir an der Franz-Mülder Straße, seit dieser Zeit gibt es regelmäßig Grundwasseruntersuchungen (Brunnen), die eine Belastung des Grundwassers bescheinigen.<br>Vermutlich verursacht durch die ehemalige industrielle Nutzung der Firma Schilgen und der damaligen Fa. Niehues (heute Gelände von xxxxx an der Moorbrückenstr.). Sind auch auf dem jetzigen Bauhofgelände (VEP Nr. 04) Altlasten vorhanden, bzw. wird das Gelände noch entsprechend untersucht? Ergeben sich dadurch Nachteile/Kosten für uns als Anwohner des Geländes, gleich welcher Art? | ***Die Aspekte einer möglichen Altlastenproblematik wurden im Zuge des Planverfahrens hinreichend berücksichtigt.***<br>*Im Plangebiet sind keine Bodenbelastungen und keine entsprechenden Verdachtsflächen im Sinne des gemeinsamen Runderlasses „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ (MBI.NRW.2005 S. 582) vom 14.03.2005 bekannt. Dies wurde vom Kreis Steinfurt in der Stellungnahme vom 15.06.2018 bestätigt.*<br>*Der Bebauungsplan enthält den Hinweis, dass bei Hinweisen auf Bodenverunreinigungen (ungewöhnliche Färbung und/oder Geruchsemissionen, z.B. Mineralöle, Teer o.ä.) oder sonstigen organoleptischen Auffälligkeiten, welche im Zuge der Bauarbeiten entdeckt oder bemerkt werden, unverzüglich die Untere Bodenschutzbehörde zu informieren ist und weitere Maßnahmen mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen sind.* |

| | |
|---|---|
| | *Erste Baugrunderkundung ergaben, dass das Auffüllmaterial des Vorhabengrundstücks bis zu einer Stärke von 1 Meter unter Geländeoberkante gemäß der LAGA-Richtlinie "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen" in die Zuordnungsklasse Z2 einzustufen ist, was Auflagen hinsichtlich der Verwertung und Entsorgung des Materials mit sich bringt. Daher ist die Untere Abfallwirtschaftsbehörde in den folgenden Genehmigungsverfahren zu beteiligen.*<br><br>*Zwischenzeitlich liegen hierüber genauere Erkenntnisse vor: Ergänzende chemische Analysen vom 18.11.2018 zu dem Geotechnischem Bericht 160518-EMS-FMS vom 09.10.2018 sowie einem Begleitschreiben vom 29.10.2018 kommen zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Messwerte der Einzelproben für Cyanid im Eluat immer unter der Bestimmungsgrenze liegen und damit keine Hinweise für einen lokalen Schaden durch Cyanide vorliegt. Gemäß der Untersuchungsergebnisse einer Mischprobe sowie von acht Einzelproben halten die Messwerte die Grenzwerte der Einbauklasse Z 1 gem. LAGA TR-Boden (2004) ein. Bodenmaterial der Einbauklasse Z 1 ist für den offenen Einbau in technischen Bauwerken geeignet.*<br><br>*Das sonstige Gelände des ehemaligen Gewerbestandortes Schilgen Werk C ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Vor einer baulichen Nutzung ist eine Sanierung dieser Flächen erforderlich. Dazu steht die Stadt Emsdetten bereits seit mehreren Jahren im Kontakt mit dem Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV).*<br><br>*Aus der Planung des VEP 4 ergeben sich keine Nachteile oder Kosten für die Anwohner.* |
| **3. Erschließung / Infrastruktur**<br>Welche zusätzlichen Maßnahmen bezüglich der Infrastruktur (Regenwasserkanal, Schmutzwasserkanal, Kommunikationsmedien, Straßenumbau - oder Ausbau) sind erforderlich, um die geplante Bebauung so umzusetzen? Wer kommt für die Kosten dieser Maßnahmen auf (xxxxx, xxxxx), falls sie erforderlich werden? Ich gehe davon aus, dass die heutigen Anlieger hier kostenmäßig nicht belangt werden können, da hier die entsprechenden Beträge ja bereits geleistet wurden und die jetzige Planung ,,vorhabenbezogen" ist, also den Zwecken und Zielen des Investors dient. Wo werden also die geplanten Gebäude konkret an die öffentliche Infrastruktur angebunden? | ***Die notwendige Infrastruktur für das Vorhaben ist bereits vorhanden bzw. wird durch den Vorhabenträger erstellt.***<br>*Nach derzeitigem Kenntnisstand kann das Plangebiet VEP 4 an die vorhandenen Medien angeschlossen werden. In der Franz-Mülder-Straße ist eine Trennkanalisation vorhanden. Der Generalentwässerungsplan berücksichtigt die aktuell vom Baubetriebshof genutzte Fläche mit einem Versiegelungsgrad von 70%. Die künftige Versiegelung wird bei einer festgesetzten GRZ von 0,4 diesen kalkulierten Versiegelungsgrad unterschreiten. Die Kosten für erforderliche Erschließungsmaßnahmen sind vom Vorhabenträger zu tragen.*<br>*Dies schließt jedoch nicht aus, dass für die weitere oder nachmalige Herstellung der gesamten Erschließungsanlage Franz-Mülder-Straße nach dem Kommunalen Abgabengesetz erhoben von allen Anliegern werden. Dazu wäre zunächst jedoch die Widmung der Er-* |

| | |
|---|---|
| | *schließungsanlage in ihrer Gesamtheit erforderlich, was jedoch nicht Gegenstand dieser Planung ist.* |
| In Bezug auf die Gesamtentwicklung der ehemaligen Fläche der Firma Schilgen C und die unmittelbare Umgebung - dazu gehört für mich auch die Alte Emsstraße und das Gelände der Fa. Opel Elmer -halte ich das Herausnehmen der Teilfläche VEP Nr. 04 für einen voreiligen Fehler. Auch die bereits in der Emsdettener Volkszeitung vorgestellten Ansichtspläne, erinnern mich mehr an Plattenbau-Siedlungen aus DDR Zeiten, als an eine für die Innenstadtlage angemessene architektonische Leistung. Aus Sicht einer gewünschten städtebaulichen Gesamtqualität, die hier eigentlich angestrebt werden sollte, entsteht hier meines Erachtens eine typisch negative Bahnhofsrückseite.<br><br>Gerade vor dem Hintergrund der vollkommen verkorksten Planung von Pastors Garten, bzw. der bereits gescheiterten Südtor-Passage, sollte bei diesem Gebiet eigentlich von Anfang an mit größter Sorgfalt und Weitblick geplant werden. Nur so kann dieses Projekt erfolgreich und mit hoher Akzeptanz der Anwohner und der gesamten Emsdettener Bevölkerung realisiert werden.<br><br>Ich möchte Sie bitten, mir möglichst zeitnah Antworten auf meine Fragen und Anmerkungen zu geben. …“ | ***Die Anregungen zur Planung des südlich gelegenen ehemaligen Gewerbestandortes Schilgen Werk C und des Elmergeländes werden zur Kenntnis genommen.*** *Über die Gesamtkonzeption zur Entwicklung des Areals Schilgen C sowie die möglichen Verfahrenswege zur städtebaulichen Überplanung des Geländes wurde noch nicht entschieden. Es sind zunächst noch städtebauliche Planungen und politische Beschlüsse erforderlich. Auch die Bewältigung der Altlastensanierung auf dem* ***ehemaligen Gewerbestandortes Schilgen Werk C sowie auf dem Baubetriebshofgelände*** *wird nicht kurzfristig erfolgen können.*<br><br>*Es besteht jedoch jetzt akuter Handlungsbedarf zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Da die Rahmenbedingungen dieser Teilfläche die kurzfristige Entwicklung dieses Gewerbestandortes in einen Wohnstandort ermöglichen, hat die Stadt Emsdetten vor dem Hintergrund des Mangels an bezahlbaren Wohnraum die Aufgabe, hier kurzfristig eine Wohnbauentwicklung umzusetzen.*<br>*Ein zwingendes Erfordernis zur Integration des Plangeltungsbereiches des B-Planes VEP Nr. 4 in die Umgebung wird jedoch nicht für geboten erachtet, da keine hinderlichen Vorgaben für spätere Planungen erkennbar sind.*<br>*Die kritischen Anmerkungen zur Architekturqualität des Vorhabens und zu anderen Planverfahren in Emsdetten werden zur Kenntnis genommen. Eine konkrete Berücksichtigung in der vorliegenden Planung kann allerdings nicht erfolgen, da die Einwendung grundsätzlicher Natur ist und das Missfallen nur verallgemeinernd geäußert wird. Es werden keine Anregungen gegeben, wie die städtebauliche und architektonische Qualität stattdessen aussehen soll.* |

## 2. Bürger B, Anwohner Hermann-Ehlers-Weg
(Schreiben vom 17.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „… die Beibehaltung der derzeitigen Grundstücksgrenze (vorhandene Mauer) zum Nordring bedeutet eine Festschreibung der völlig unbefriedigenden Situation für den Rad- und Fußverkehr am Nordring. Der vorhandene Gehweg mit 1,80 bis 1,90 m Breite entspricht nicht einmal als reiner Fußweg den Anforderungen der \"Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen\". Radverkehr dürfte bei dieser hochfrequentierten Straße aber nicht auf die Fahrbahn gelenkt werden. Selbst bei einem Umbau des Nordrings unter Aufgabe des Seitenstreifens (Weg- | ***Den Anregungen zur Verschiebung der Grundstücksgrenze und zur Anbindung der Franz-Mülder-Straße an den Nordring wird nicht gefolgt.***<br>*Eine Verbreiterung des Gehwegs wäre nur auf einer Länge von max. 120 m möglich. Im weiteren Verlauf der B 481 (Nordring) ist eine solche Option aufgrund der vorliegenden Eigentumsverhältnisse der die Straße flankierenden Grundstücke nicht möglich. Die Radfahrer haben die Möglichkeit, den Mehrzweckstreifen zu* |

| | |
|---|---|
| fall der Parkmöglichkeiten) könnte die aktuelle Planungsvorgabe nicht erfüllt werden. Erschwerend hinzu kommt das Pflanzgebot (Pkt.4 der Festsetzungen). Es ist absehbar, dass das Geäst in den Gehweg ragt und zu weiterer Einengung führt. Erfahrungsgemäß hat die Stadt nicht die Kapazitäten, die Einhaltung der Grenzen durch die Bepflanzung durch zu setzen.<br>Eine Verschiebung der Grenze erscheint dringend geboten, zumindest sollte eine entsprechende Vorbehaltsfläche vertraglich abgesichert werden.<br>Die Anbindung der Franz-Mülder-Straße zum Nordring sollte zumindest vorgeplant werden. Da dazu vermutlich die Straßenführung zur Mündung der ehemaligen Gaswerkstraße auf die F-M-Str. geändert werden müsste, hätte das wahrscheinlich auch Auswirkungen auf die vorliegende Planung. | *benutzen. Radfahrern, denen dies zu unsicher erscheint, wurde die Möglichkeit eingeräumt, den Gehweg mitzubenutzen.*<br><br>*Die Mindestbreite eines straßenbegleitenden Gehwegs an Stadtstraßen beträgt gem. RASt 6.1.6.1 inkl. seitlicher Sicherheitsräume 2,50 m. Allerdings hat der Bund in der mittlerweile überholten Richtlinie für Anlagen des Fußgängerverkehrs 1975 die „Regelbreite von Gehwegen“ an Bundesstraßen auch in Städten auf 1,50 Meter festgelegt. Somit entspricht das Maß von 1,80 m bis 1,90 m zwar nicht den allgemeinen anerkannten Regelbreiten von Gehwegen, ist jedoch in diesem Fall historisch gewachsen und durch das geringe Fußgängeraufkommen akzeptabel. Sind breitere Geh- oder Radwege gewünscht, kann dies nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (hier: Landesbetrieb Straßenbau NRW) erfolgen und die Kommune muss die Kosten übernehmen. Um eine auf für den Radverkehr ausreichende Dimensionierung der Verkehrsanlage zu erreichen, sind auf dem gesamten innerstädtischen Abschnitt der B 481 Umbaumaßnahmen, wie Verzicht auf Mehrzweckstreifen oder Verringerung der Fahrstreifenbreite bei gleichzeitiger Verminderung der Geschwindigkeit vorzunehmen.*<br><br>*Eine Radwegeinfrastruktur am Nordring befindet sich zurzeit in Planung. Die Umsetzung soll bis 2020 erfolgen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Gesamtproblematik kann nicht auf einem nur 120 m langen Teilabschnitt gelöst werden.*<br>*Die Pflanzvorgabe des Bebauungsplans schreibt die Anpflanzung säulenförmiger Gehölze zu im Abstand von 15 bis 20 m vor. Dies impliziert keine in die Breite ausladenden Pflanzen, so dass nicht erwartet wird, dass diese den Verkehrsraum beeinträchtigen.* |
| Die Anbindung erscheint geboten, um zusätzlichen Umwegverkehr durch das Viertel zu vermeiden. Außerdem wäre damit eine Ersatzfunktion für die beschränkte Anbindung der Moorbrückenstraße verbunden. Eine Anbindung mit Beschränkung auf \"Rechts-rein-rechts-raus-Verkehr\" ist denkbar, erscheint aber nicht erforderlich, da dies bislang an keiner Kreuzung oder Einmündung zum Nordring und Grevener Damm realisiert ist. …“ | *Im Zuge des hier durchgeführten Planverfahrens ist keine Anbindung des Fahrzeugverkehrs der Franz-Mülder-Straße an den Nordring vorgesehen. Die mögliche Anschlussstelle befindet sich zudem außerhalb des Plangeltungsbereiches. . Für die Erschließung des Vorhabengrundstücks ist eine verkehrliche Anbindung der Franz-Mülder-Straße an den Nordring nicht erforderlich.*<br><br>*Entscheidungen über eine solche Anbindung im Rahmen der Überplanung der sonstigen zu Überplanung anstehenden Flächen (Schilgen Werk C und Bauhofgelände) wurden bislang nicht getroffen. Dies ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.* |

## 3. Bürger C, Anwohnerinitiative Nordring/Brede
(Schreiben vom 24.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „… wenn auch die Stadtplanung mit allen Mitteln versucht, die Bedenken von Anliegern des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VEP Nr. 4 zu beschönigen, sind die Einwendungen nicht ausgeräumt, wie nachstehend dargestellt:<br><br>**Riegelbebauung/Altlasten**<br>Nach dem Bebauungsplan soll durch die städt. Planer eine „Riegelbebauung“ mit einer Gesamthöhe von 12,70 m ab EG Fußboden entstehen mit der Begründung, dass die künftigen Bewohner vom starken Lärm der B 481 weitgehend geschützt werden sollen. Dabei wird bewusst der Öffentlichkeit und der Politik suggeriert, es entstehe **nur eine 3 – bzw. 4 geschossige Bebauung**, dokumentiert und verniedlicht mit dem vom Investor veröffentlichtem geschickt manipuliertem, perspektivisch verzerrtem Foto.<br><br>Der Widerspruch der Anlieger wurde ignoriert, eine Klarstellung auch gegenüber der Politik unterblieb. Die Geschosshöhe wird nach den Richtlinien mit 2,6 bis allenfalls 2,8 m bestimmt. Das ergibt rechnerisch bei 4 Geschossen eine Höhe von maximal 10,4 bzw. 11,4 m. Der Bebauungsplan sieht aber, ausgehend von der Oberkannte des Erdgeschossfertigfußbodens, eine Gesamthöhe von max. 12,70, m vor. Also entsteht aufgrund der Höhenvorgaben tatsächlich zum Nordring nahezu ein 5 – geschossiger Baukörper. (lt. Aussage des Stadtplaners im Termin= an der Südseite sogar 13,90 m) Vorgeschoben wurde zunächst eine beabsichtigte Tiefgarage, auf Vorhalt, dass diese ja auch nahezu überirdisch sei, hat der Investor dem Ausschuss dann vorgegaukelt, er sei kein Freund von Tiefgaragen, deshalb sei eine überdachte Tiefparkebene vorgesehen. Wohl ein Schelm, der böses dabei denkt. | ***Die Anregungen und Bedenken werden mit Bezug auf die offengelegten Planunterlagen zurück gewiesen.***<br><br>***Die vorgetragenen Bedenken zum Maß der baulichen Nutzung, wonach befürchtet wird, dass mehr als drei – bzw. vier Geschosse errichtet werden sollen, werden als unbegründet zurückgewiesen. Aufgrund des dringenden Wohnungsbedarfes und des Gebotes der Nachverdichtung werden die dem Entwurf zugrundeliegenden Gebäudehöhen und Maßzahlen beibehalten.***<br>*Sowohl Gebäudehöhen als auch die Zahl der Vollgeschosse sind in den Plänen festgesetzt. Die Planunterlagen zeigen die geplanten Gebäudehöhen sowohl als mit Maßen versehene Ansichten. Suggestion und Manipulation sind aus Sicht der Stadtverwaltung nicht zielführend und hier auch nicht erfolgt.*<br><br>*Der Bebauungsplan setzt, ausgehend von der Oberkante des Erdgeschossfertigfußbodens (OKFF), welche (bei Kanaldeckelhöhen zwischen 40,21 m bis 42,07 m ü. NN) mit 42,0 m bzw. 42,50 m ü. NHN vorgegeben ist, Gebäudehöhen von bis zu max. 12,70 m am Nordring bzw. max. 9,70 m an der Franz-Mülder-Straße in Kombination mit max. vier- bzw. drei Vollgeschossen fest. Diese Höhenvorgabe ermöglicht bei gängigen Geschosshöhen keine weiteren Staffelgeschosse, welche auch nicht Gegenstand des ebenfalls verbindlichen Vorhabenplans sind.*<br>*Die Grenzen der am Nordring bestehenden Wohngrundstücke sind durchschnittlich ca. 15 m von der Grenze des Vorhabengrundstücks entfernt. Da die Wohngebäude nicht direkt auf der Grundstücksgrenze stehen bzw. stehen werden, wird zwischen den Gebäuden ein Abstand von ca. 20 m verbleiben. Verschattungen der bebauten Einfamilienhausgrundstücke können zu bestimmten Tageszeiten nicht ausgeschlossen werden. Die Abstände zwischen den Gebäuden halten jedoch die bauordnungsrechtlichen Vorgaben ein. Gesunde Wohnverhältnisse (Belichtung, Belüftung) sind für die bestehende wie für die neue Bebauung gegeben.*<br><br>*Die genaue Ausgestaltung der Gebäudeplanungen und Höhenlage sind Bestandteil des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und können auf den Planunterlagen eingesehen werden.* |

| | |
|---|---|
| Dass man in die Höhe plant statt wie sonst ortsüblich in die Tiefe lässt vermuten, dass man auch in diesem Bereich gravierende **Altlasten** befürchtet oder verheimlicht und sie nicht aufdecken will, denn im unmittelbar angrenzenden alten Gasometer-Bereich sind sie bereits **bis auf 6 m Tiefe** nachgewiesen (siehe EV Jahresausgabe). Von der älteren Generation wurde auch aus früheren Zeiten Ablagerungen von Ruß, Asche, Schutt, Bauschutt usw. resultierend auch aus dem Betrieb der bis mindestens in die 50er Jahre Koks-Heiz- und Versorgungskesselanlagen der damals ansässigen Firmen Schilgen C und Heuveldop berichtet. Auch vorgenommene Grundwasseruntersuchungen bescheinigen schon viele Jahre eine starke Belastung (siehe Planungsunterlagen). | ***Die vorgetragenen Bedenken zum Thema Altlasten werden als unbegründet zurückgewiesen.***<br>*Es ist ein Gebot der Flächenknappheit, mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Ein flächensparendes Bauen erfordert in der Konsequenz ein Bauen in die Höhe statt wie lange praktiziert in die Fläche. Was die Einwender mit „Bauen in die Tiefe“ meinen, kann nicht nachvollzogen werden. Ein Bauen in die Tiefe ist keine in Emsdetten ortsübliche Bauweise.*<br><br>*Anders als die sonstigen Flächen des ehemaligen Textilwerk Schilgen C bzw. des Gaswerks waren die **Flächen nicht altlastenverdächtig**. Dies wurde bei einem gemeinsamen Begehungstermin mit der Unteren Bodenschutzbehörde am 26.02.2018 nochmals bestätigt. Bei der Lagerplatzfläche wurden aufgrund der Nutzung ausschließlich als Lagerfläche für unproblematische Schüttgüter (keine Waschplatz o.ä. ) keine Auffälligkeiten erwartet.* |
| Was hat also zum plötzlichen Sinneswandel der „Aktiven“ geführt? Noch im Frühjahr hatte Herr Brunsiek vor Anliegern (Erörterungstermin 16.05.2018) und auch in der EV erklärt …. „..die notwendigen Parkplätze werden weitgehend in einer **Tiefgarage** geschaffen“….. „und die Fassade wird mit schallisoliertem Klinker erstellt“…, Jetzt Fakt lt. Lehmann: preisgünstige grüne oder blaue Putzbebauung. Welche Ironie.<br><br>In der Beschlussvorlage 30/2018 zum Vorhabenbezogenen BPlan werden Tiefgaragen vorgegeben, diese hat der Investor Lehmann im Antrag vom 27.02.2018 akzeptiert. U.E. sind Tiefgaragen unterirdisch, nachdem die Stadtplanung großzügig und bedenkenlos ohne Bürgeranhörung kommentarlos auf alle seine Vorstellungen eingegangen ist, wird ihm eine überirdische Tiefparkebene genehmigt. Dadurch erhöht sich der Baukörper gravierend um mindestens 3 m. | *Der Verzicht auf die **Tiefgarage** erfolgte, nachdem die Vermessung eine andere als die zunächst angenommene Höhenlage ergab. Aus Kostengründen wurde sich für eine Parkebene unter dem südlichen Baukörper am Nordring entschieden. Für diese Parkebene wird in diesem Gebäudebereich auf ein Wohngeschoss (5 Wohnungen) verzichtet. Anstelle von Wohnungen befinden sich im untersten Geschoss nun Parkplätze. Eine gravierende Erhöhung der Baukörper ergibt sich dadurch nicht. Die Gebäudehöhe bleibt nahezu identisch.*<br>*Dabei wurde nicht auf alle Vorstellungen des Investors eingegangen. Im Abstimmungsprozess ist der Tiefparkebene der Kompromiss zwischen Tiefgaragen und außen liegenden Stellplätzen.*<br>*Eine schallisolierte Fassade wäre eine Option gewesen, wenn sich eine schalltechnische Notwendigkeit dafür ergeben hätte. Dies ist jedoch gemäß den schalltechnischen Berechnungsergebnissen nicht erforderlich.*<br>*Die gegenüber dem Vorentwurf geänderte Planung ohne Tiefgarage war Bestandteil der förmlichen Offenlegung der Planunterlagen. Der Vorwurf einer Genehmigung „ohne Bürgeranhörung“ ist somit haltlos.* |
| Tatsächlich datieren die belastenden geotechnischen und chemischen Untersuchungen vom 09.10., 29.10. und 18.11.2018, also ein direkter Zusammenhang. Auch das und anderes hat Herr Brunsiek vorsorglich in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses nicht erwähnt. Also doch Altlasten? | *Die Baugrunderkundungen ergaben lediglich, dass das Auffüllmaterial des Vorhabengrundstücks bis zu einer Stärke von 1 Meter unter Geländeoberkante gemäß der LAGA-Richtlinie “Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ in die Zuordnungsklasse Z2 einzustufen ist, was Auflagen hinsichtlich der Verwertung und Entsorgung des Materials mit sich bringt. Daher ist die Untere* |

| | |
|---|---|
| | *Abfallwirtschaftsbehörde in den folgenden Genehmigungsverfahren zu beteiligen.*<br>*Ergänzende **chemische Analysen** vom 18.11.2018 zu dem **Geotechnischem Bericht** 160518-EMS-FMS vom 09.10.2018 sowie einem Begleitschreiben vom 29.10.2018 kommen zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Messwerte der Einzelproben für Cyanid im Eluat immer unter der Bestimmungsgrenze liegen und damit keine Hinweise für einen lokalen Schaden durch Cyanide vorliegen. Gemäß der Untersuchungsergebnisse einer Mischprobe sowie von acht Einzelproben halten die Messwerte die Grenzwerte der Einbauklasse Z 1 gem. LAGA TR-Boden (2004) ein. Bodenmaterial der Einbauklasse Z 1 ist für den offenen Einbau in technischen Bauwerken geeignet.*<br><br>*Im Plangebiet sind keine Bodenbelastungen und keine entsprechenden Verdachtsflächen im Sinne des gemeinsamen Runderlasses „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ (MBI.NRW.2005 S. 582) vom 14.03.2005 bekannt. Dies wurde vom Kreis Steinfurt in der Stellungnahme vom 15.06.2018 bestätigt.*<br>*Der Bebauungsplan enthält den Hinweis, dass bei Hinweisen auf Bodenverunreinigungen (ungewöhnliche Färbung und/oder Geruchsemissionen, z.B. Mineralöle, Teer o.ä.) oder sonstigen organoleptischen Auffälligkeiten, welche im Zuge der Bauarbeiten entdeckt oder bemerkt werden, unverzüglich die Untere Bodenschutzbehörde zu informieren ist und weitere Maßnahmen mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen sind.*<br><br>*Das sonstige Gelände des ehemaligen Gewerbestandortes Schilgen Werk C ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Vor einer baulichen Nutzung ist eine Sanierung dieser Flächen erforderlich. Dazu steht die Stadt Emsdetten bereits seit mehreren Jahren im Kontakt mit dem Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV).*<br><br>*Ziel des geotechnischen Berichts war die Erkundung des Baugrundes und der Gründungsmöglichkeiten. Die chemischen Untersuchungen erfolgten zur Beurteilung möglicher Verwertungs-/Entsorgungswege und nicht aufgrund eines Altlastenverdachts. Ein zeitlicher oder inhaltlicher Zusammenhang zum Verzicht auf die Tiefgarage liegt keinesfalls vor.* |
| **Schallbelastungen**<br>Anlass des Widerspruchs ist u.a. die starke Verkehrsbelastung in der von Wohnhäusern gesäumten Ortsdurchfahrt in Emsdetten B 481, lt. Planungsbüro Hahm wurde der **höchste Lärmpegelbereich V** am Nordring festgestellt. Nach den Zäh- | ***Die vorgetragenen Bedenken zum Thema Lärmprognose und zur Qualität des Gutachtens werden als unbegründet zurückgewiesen.***<br>*Generell wird anerkannt, dass die B481 zu den am meisten befahrenen Straßen in Emsdetten* |

| | |
|---|---|
| lungen des Landesbetriebs passieren diese Ortsdurchfahrt seit Jahren täglich mindestens 12.500 Kraftfahrzeuge, darunter überdimensionaler Schwerlastverkehr.<br><br>Der Lärmpegel die angeblich errechneten Lärmpegel überscheiten sowohl bei Tag und Nacht die Schwelle zur Unzumutbarkeit und einen aus Sicht des Grundrechtschutzes kritischen Bereich (mehr als 12 Pegelwerte). Ferner darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die tatsächliche Belastung weit höher liegt Die mitgeteilten Lärmpegel werden anhand der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h errechnet. Ausweislich der Feststellungen der zuständigen Bußgeldstelle wird das Tempolimit in vielen Fällen überschritten und damit praktisch nicht eingehalten. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit dürfte im Durchschnitt eher bei 60 – 80 km/h betragen.<br><br>Die schalltechnische Untersuchung des Planungsbüros Hahm trägt eindeutig die Handschrift des das Honorar bezahlenden **Auftraggebers Lehmann, des Investors**.<br><br>Schon die Feststellung, der Anwohnerverkehr wird keine Zunahme des Verkehrs auf die B 481 haben, ist unqualifiziert und falsch. Wenn man eine Verkehrsmehrerzeugung von 162 Fahrten pro Tag prognostiziert wird die Mehrheit zwangsläufig für die An- und Abfahrt die B 481 nutzen.<br><br>Fehlerhaft sind insbesondere auch die Ausgangsdaten zum Straßenverkehrslärm (Seite 10) angeblich übernommen aus einer Zählung von 2015. Diese Zählung von 2015 ist nicht aktuell und in einem Gutachten für 2018/2019 unverwertbar und steht im krassen Widerspruch zu den **Aussagen des Bürgermeisters zur Westumgehung** in der Emsdettener Volkszeitung vom 10.01.2019, wir zitieren aus der Zeitung:<br><br>„…Der Schwerlastverkehr nehme ohnehin zu durch den Neubau der Logistik-Zentren Media Markt/Saturn, zusätzlich „Über die Kreuzung laufen später **1000 LKW-Ladungen pro Tag, das hat Auswirkungen auf alle angebundenen Straßen**…<br><br>Wenn selbst der Bürgermeister von starken Auswirkungen eines steigenden Schwerlastverkehrs ausgeht, dürfte dies auch einem „objektiven“ aber offenbar ortsunkundigen Sachverständigen nicht entgangen sein. Schlussfolgernd: Reines Gefälligkeitsgutachten, mangelnde Neutralität.<br><br>Bisher unbestritten sind die auch Forschungen des ADAC. Danach gehen nur von einem LKW 10 x mehr Lärmimmissionen aus als von als von einem Pkw. Die B 481 wird infolge der in der Nähe von und um Emsdetten benannten neu errichteten großen Fracht- und Logistikcenter und mit damit | *gehört und die Anlieger in der Tat durch hohe Lärmeinwirkungen beeinträchtigt werden. Diese Tatsache ist gutachterlich erkannt, kann aber durch die vorgesehen Wohnbebauung nicht ursächlich behoben werden.*<br>*Die neu geplante Wohnbebauung verursacht hier keine erkennbaren signifikanten Erhöhungen der Immissionswerte. Es wird von einer täglichen Verkehrszunahme von 162 Kfz auf der Franz-Mülder-Straße ausgegangen. Da die Planung keine direkte Anbindung an die Bundesstraße erlaubt, verteilt sich der Verkehr in verschiedene Richtungen des Verkehrsnetzes. Die hierdurch zu erwartende Erhöhung auf der B 481 ist so gering, das sie in der täglichen Schwankung untergeht und eine explizite Betrachtung nicht erforderlich ist. Auch ein ggf. steigender LKW-Anteil wird (außer in der Bauphase) nicht durch die Wohnbebauung verursacht. Zudem fallen LKW- und Mitarbeiterverkehre durch die Verlagerung des Bauhofs weg. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof und der Innenstadt sowie durch das hier geplante E-Car-Sharing wird zudem davon ausgegangen, dass die Kfz-Fahrten der künftigen Bewohner deutlich geringer ausfallen als in herkömmlichen Einfamilienhausgebieten in Stadtrandlage.*<br><br>*Wie in jedem anderen investorenbezogenen Verfahren muss der Investor die Kosten für Planungen, Gutachten etc. übernehmen. Die Auswahl des Büros erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Die Unabhängigkeit des Gutachterbüros wird seitens der Stadtverwaltung nicht bezweifelt. Die in den Berechnungen zugrundeliegenden Verkehrszahlen sind plausibel.*<br>*Die bundesweit in 2015 durchgeführte Straßenverkehrszählung, mit deren Durchführung und Auswertung die Bundesanstalt für Straßenwesen betraut ist, ergab im betreffenden Abschnitt der B 481 in Höhe des Plangebiets einen „Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs-Wert“ (DTV-Wert) von 11.776 Kfz. Dieser wurde vom Gutachter zwecks Wahrung der Aktualität auf 12.046 Kfz hochgerechnet. Der Anteil des Schwerlastverkehrs beträgt gemäß der Zählung 6 %*<br><br>*Die durch die Verkehrsemissionen verursachten Beurteilungspegel an der Wohnbebauung Nordring (B 481) sind bereits heute überschritten.*<br><br>*Die schalltechnische Untersuchung (Planungsbüro Hahm, November 2018) kommt zu dem Ergebnis, dass an der Wohnbebauung der Ostseite des Nordrings keine zusätzlichen, nutzungsbedingten Lärmbelastungen auftreten. Eine Verstärkung der Lärmwirkung durch Reflexionen am neuen Baukörper tritt ebenfalls nicht auf. Die Lärmkarten der schalltechnischen* |

| | |
|---|---|
| verbundener zusätzlicher Verkehrserzeugung weiter enorm stark belastet.<br><br>Auch diese außergewöhnlich neuen Schwerlastverkehrsmengen findet im dem Gutachten keinen Niederschlag. In Kenntnis dieser massiv erhöhten Fahrzeugbewegungen dann noch **zu prognostizieren, dass das Verkehrsaufkommen von 2015 bis 2030 identisch sein wird, muss das gesamte Gutachten absolut in Frage stellen** und hätte auch den Stadtplaner nachdenklich machen müssen.<br><br>Im Gegenteil, verantwortungs- und rücksichtslos seine Feststellungen (Seite 10),<br>„**Angesichts der beschränkten Zahl der Betroffenen**, der maßgeblichen Einwirkung nur auf eine Fassadenseite, die Begrenzung auf die Tageszeit, die ohnehin wegen verkehrsrechtlicher Belastungen erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und den zeitlich beschränkten Umfang der Auswirkungen kann die geringe Überschreitung der Orientierungswerte akzeptiert werden.“…… | *Untersuchung zeigen auch, dass mit zunehmender Entfernung zur geplanten Nutzung die Lärmimmissionen abnehmen. Die Baukörperhöhe hat somit keine negativen Auswirkungen auf die Schallsituation.*<br><br>*Die Einhaltung des Tempolimits liegt nicht im Aufgabenbereich der Stadtplanung. Auch wenn diese im Bereich der Bundesstraße vorliegen, ist kein kausaler Zusammenhang zwischen der geplanten Wohnbebauung und den Tempoüberschreitungen erkennbar. Gutachten müssen immer die zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigen und nicht potenzielles Fehlverhalten einzelner spekulativ betrachten.* |
| Wir sind empört und fassungslos!! Auch wir haben nur ein Leben.<br><br>Die Auswirkungen auf die Gesundheit unmittelbaren Anwohner sind ihm völlig egal, wirklich bürgernah, dokumentiert seine egoistisch inhumane Einstellung.<br><br>Bereits 2014 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Verkehrsprognose 2030 vorgestellt und den Gesamtanstieg bis 2030 beim Güterverkehr um 38 % und beim Personenverkehr um 13 % angenommen. | ***Die Bedenken bzgl. möglicher Gesundheitsgefahren durch die Planung werden zurückgewiesen.***<br>*Die Aussage „Angesichts der beschränkten Zahl der Betroffenen, der maßgeblichen Einwirkung nur auf eine Fassadenseite, die Begrenzung auf die Tageszeit, die ohnehin wegen verkehrlicher Belastungen erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen und den zeitlich beschränkten Umfang der Auswirkungen kann die geringe Überschreitung der Orientierungswerte akzeptiert werden.“ auf S. 11 der Begründung bezieht sich auf eine geringfügige 0,9 dB(A)-Überschreitung an dem geplanten dreigeschossigen Baukörper an der Franz-Mülder-Straße durch die temporäre Zwischennutzung des Bauhoflagers. Die heutigen Anwohner werden dadurch nicht beeinträchtigt.* |
| Befremdlich ist, dass das Gutachten weder Tag, Uhrzeit noch Witterungsverhältnisse festlegt. Dabei führen auch Wind und Wetter zu einer erheblich wahrnehmbaren Lärmverstärkung. Insbesondere Nässe und Regen verstärken gravierend die Abrollgeräusche und Reflektionen.<br><br>Durch Zeitablauf und Datierung im November ist eindeutig erkennbar, dass das für die Bebauung erforderliche Lärmgutachten - dann erst nach massivem Protest und Verlangen der Anlieger auch bezüglich des Verkehrslärms am Nordring und Umgebung - kurz nachträglich ohne fundierte Messungen erweitert wurde und wohl nur. nur für die Ausschusssitzung ergänzt wurde.<br><br>Die Investor freundliche Beurteilung, es entstehen trotz der überdimensionalen Riegelbebauung zur Wohnbebauung am Nordring keine zusätzlichen | ***Die Bedenken bzgl. falscher Annahmen im Gutachten werden zurückgewiesen.***<br>*Die DTV-Angabe, welche den Lärmermittlungen zugrunde liegt, erfasst die durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke des Jahres und deckt somit alle Monate, Jahreszeiten etc. ab.*<br>*Die Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV fordert ausdrücklich, die Schallimmissionen zu berechnen.*<br>*Die Schallpegelmessung eignet sich hierfür nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen an einzelnen Messorten zulässt. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen* |

| | |
|---|---|
| Lärmbelastungen ist nicht nur abenteuerlich sondern laienhaft und setzt alle physikalischen Gesetze, Grundsätze und Regeln außer Kraft. Das Gutachten dient ausschließlich den Interessen des Investors zumal es nahezu ausschließlich die schalltechnischen Orientierungswerte des geplanten Baukörpers beinhaltet.<br><br>Wie groß der Lärm des Reflexionsschalls ist, hängt bekanntlich von verschiedenen Faktoren ab z.B.:<br>- Abstand zwischen Immissionsort, Lärmquelle,<br>- Struktur des Bauvorhabens, also Größe, Höhe, Ausrichtung reflektierender Flächen gegenüber den Nachbarn (hier z.B Straßenführung, leichte bogenförmige Kurvenführung und Steigung der Straße) dem das Gebäude ebenfalls leicht gebogen folgt,<br>- hohe Hindernisgröße und –höhe ab Strassenniveau, je höher das Lärmschutzhindernis, desto mehr wird auch reflektiert, insbesondere auch Länge und Durchgängigkeit des Gebäudes<br>- Straßenbelag, Witterungsverhältnisse<br>- durch Neubebauung entsteht – bildlich gesehen und dokumentiert durch die Fotomontage „Ansicht Nordring“ - eine sogenannte besonders reflektierende gebogene Straßenschlucht. | *Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Es ist demnach gerechtfertigt, Vertrauen in die Berechnung zu haben und vorsichtig mit Messungen zu sein.*<br>*Einflussgrößen auf die Emission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind bei Berechnungen im Straßenverkehr die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigung der Straße (also die Steigung) sowie die Beschaffenheit der Straßenoberfläche. Dazu kommen noch weitere Einflussgrößen auf die Immission wie der Abstand, die Abschirmung und die Reflexion sowie die Berücksichtigung von Kreuzungen.*<br><br>*Unter Berücksichtigung der Ausgangsdaten werden die Emissions- und Beurteilungspegel mit dem Programmsystem SoundPLAN 8.1 (Braunstein & Berndt 2018) berechnet. Pegelkorrekturen für Entfernung, Luftabsorption, Topografie und Boden- und Meteorologiedämpfung werden berücksichtigt. <u>Abschirmungen durch Gebäude und sonstige Hindernisse fließen in die Berechnung ein</u>. Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichte Winde (~ 3 m/s) von Emittenten zum Immissionsort und für Temperatur-Inversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können erheblich niedrigere Schallpegel auftreten, wodurch ein Vergleich von Messwerten mit den berechneten Pegelwerten nicht ohne weiteres möglich ist. Eine meteorologische Korrektur wird nicht in Ansatz gebracht.*<br><br>*Die Erforderlichkeit der Erstellung eines solchen Gutachtens war von Anfang an mit allen Beteiligten kommuniziert und ist auch schon Bestandteil des städtebaulichen Vertrags aus Juni 2018. Ein erster Entwurf der Schalltechnischen Untersuchung war bereits im Juli 2018 erstellt. Dieser wurde um die Ermittlung gewerblicher Immissionen (Bauhofzwischennutzung) ergänzt und als Endversion mit Datum 23.11.2018 wie üblich im Zuge der öffentlichen Auslegung veröffentlicht. Da bei der Bearbeitung der Schalltechnischen Untersuchung der städtebauliche Entwurf berücksichtigt wird (z.B. im Zuge der Ermittlung von Reflexionen) kann eine solche Untersuchung erst nach weitgehend genauer Kenntnis der angestrebten Planung erstellt werden.* |
| **Die erhebliche Gebäudeverlängerung um ca. 10 m nach Norden** und die damit zwangsläufig verbundenen zusätzlichen Lärmauswirkungen hat der Gutachter wissentlich verschwiegen und ignoriert.<br><br>Selbst diese erhebliche Verlängerung des Bauob- | *Das Schallausbreitungsberechnungen berücksichtigen dabei auch die gegenüber der heutigen Wand um 10 m verlängerte und in etwa doppelt so hohe Gebäudefassade (vgl. Karten der Anhänge 3-13 und 19-20 der Schalltechnischen Untersuchung).* |

| | |
|---|---|
| jekts ist aus der Planung und in der Örtlichkeit ist für jeden Laien erkennbar, finden im „technischen Untersuchungsbericht Hahm“, wohlweislich nicht als „Gutachten“ bezeichnet, keine Berücksichtigung. Schon deshalb fehlt dem Bericht jede Objektivität und ist nicht akzeptabel. Die unqualifizierte kurze Feststellung, eine angeblichen Vergleichsrechnungen der Lärmwirkungen durch Reflexionen in Höhe des Nordrings mit und ohne Planung (Seite 4) würden keine höheren Lärmimmissionen verursachen, beruht nicht auf Fakten sondern nur auf Fiktionen und Schätzungen. Diese sind unsachgemäß, unvollständig und schon wegen der gesundheitlichen Auswirkungen unverantwortlich und realitätsfremd.<br>Die von Teilflächen der Außenhaut eines Gebäudes abgestrahlten Schalleistungen sind nach der allgemein geltenden Richtlinien geschossweise zu ermitteln. Hierzu im Gutachten kein Wort. Dabei ist es physikalisch nichts Neues, dass sich Schallwellen mit Schallgeschwindigkeit (330 m/sek) kugelförmig in alle Richtungen ausweiten wie z.B. stelle man sich einen Teich vor, in dem ein Stein geworfen wird, nur dreidimensional).<br>Unbestritten ist wohl auch, wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite hohe Gebäude stehen und z.B. hohe Lastwagen vorbeifahren, zwangsläufig die Schallwellen reflektiert und insbesondere bei Regen in das Grundstück zurückgespiegelt, wenn nicht zusätzlich absorbiert wird. | *Die Berechnungen beruhen sehr wohl auf Fakten, welche der Schalltechnischen Untersuchung und deren Anhängen entnommen werden können.*<br>*Die Bewertung der Schalltechnischen Untersuchung durch die Bürger wird nicht geteilt. Das Gutachterbüro ist ein renommiertes Ingenieurbüro und arbeitet unabhängig. Die Immissionen, inkl. Reflexionen, wurden mittels Ausbreitungsberechnungen mit dem Programmsystem „SoundPLAN“ ermittelt (vgl. S. 9 der Schalltechnischen Untersuchung). Dieses ist nicht manipulierbar, so dass davon ausgegangen wird, dass die Ergebnisse korrekt sind. Demnach verursacht die geplante mehrgeschossige Wohnbebauung keine Verschlechterung der schalltechnischen Situation.*<br>*Die Berechnungen werden seitens der Stadt nicht angezweifelt.* |
| Der Landesbetrieb Straßen hat seine Zustimmung unter der Bedingung erteilt, dass Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz ihm gegenüber ausgeschlossen sein müssen. Die Stadt Emsdetten sieht dies wider besseren Wissens mit dem mehr als unzureichendem Schallgutachten als ausreichend. Frage: Wird dem Straßenträger ein streitiges Gutachten suggeriert? Muss sich die Stadt Emsdetten dann künftig evtl. Ersatzansprüchen stellen? | *Die Stellungnahme des Landesbetriebs bezieht sich auf die Einhaltung der immissionsrechtlichen Vorgaben an der Neubebung in Kenntnis der vorhandenen Straße. Die Bestandsbebauung ist nicht gemeint.*<br>*Ziel der Schalltechnischen Untersuchung war die Ermittlung des an der Neubebauung erforderlichen Immissionsschutzes. Dazu werden die Schallschutzvorgaben des Gutachters im Bebauungsplan festgesetzt, bei deren Umsetzung der Immissionsschutz gewährleistet ist. Da aus der Neubebauung keine schlechtere Lärmsituation an der Bestandsbebauung resultiert, erwartet die Stadt keine Ersatzansprüche etc.* |
| **Schallreflexe / bauliche Schallabsorbierung**<br>Obwohl vom Herrn Brunsiek als städt. Planer anders angekündigt, gibt es für den Bauträger jetzt doch keine Vorgaben für die Fassadengestaltung hinsichtlich des Reflexionsschalls. | ***Die Anregung zur Formulierung von Vorgaben für die Fassadengestaltung hinsichtlich des Reflexionsschalls wird als unbegründet zurückgewiesen.***<br>*Vorgaben für eine Fassadengestaltung hinsichtlich des Reflexionsschalls waren für den Fall angekündigt, dass dies die schalltechnischen Berechnungsergebnisse erfordern. Dies ist jedoch gemäß den schalltechnischen Berechnungsergebnissen nicht erforderlich.* |
| Dabei macht besonders die Örtlichkeit (hier amtsbekannt vielbefahrene lärmintensive gesundheitsgefährdende Bundesstraße B 481) eine sensible Ausgestaltung bei Gebäudeplanungen zwingend. | *Die schalltechnische Untersuchung (Planungsbüro Hahm, November 2018) kommt zu dem Ergebnis, dass an der Wohnbebauung der Ostseite des Nordrings keine zusätzlichen Lärmbe-* |

| | |
|---|---|
| Bauliche Maßnahmen, insbesondere sensiblen Fensterflächen und andere reflektierenden Flächen sowie Außenwänden sind nur zuzulassen, wenn durch ein schalltechnisches Gutachten gegenüber der Baubehörde der Nachweis erbracht wird, dass eine ausreichende schallabsorbierende Wirkung der Außenflächen gewährleistet ist. | *lastungen auftreten. Eine Verstärkung der Lärmwirkung durch Reflexionen am neuen Baukörper treten somit nicht auf.* |
| Obwohl die Geräuschvorbelastung bereits erheblich den Immissionsrichtwert übersteigt, wird den Anliegern eine höhere Gesamtbelastung (aus Zusatzbelastung und Vorbelastung) aufgebürdet. | *Die Gesamtgeräuschbelastung bleibt aufgrund der Neubebauung nahezu unverändert und nimmt an einigen Immissionsorten um bis zu 0,2 dB (A) ab, was jedoch im nicht wahrnehmbaren Bereich liegt.* |
| Auch ist zu unterscheiden zwischen den derzeit vorhandenen Immissionen der B 481 und dem zusätzlich zu erwartenden Reflexionsschall durch die geplante mindestens 12,70 m hohe für Emsdetten fast einmalige monströse hohe und **verlängerte** Bebauung. | *Wie der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen ist, ist aufgrund der neuen Baukörper kein zusätzlicher Reflexionsschall zu erwarten.* |
| Auch wenn die relevante Fassade des Gebäudes schallabsorbierend ausgeführt wird, wird die Zusatzbelastung durch Schallreflex nicht beseitigt, aber zumindest reduziert. | |
| Es ist ferner davon auszugehen, dass der gigantische Baukörper künftig wegen seiner ortsunüblichen hohen Bauweise zusätzlich Schallreflexe auslöst bedingt durch Geräuschentwicklungen dann auch aus dem **südöstlichen Bereich der** Örtlichkeiten. | *Dass sich die Höhe der heute vorhandenen Wand vergrößern wird, hat auf die bestehende Bebauung am Nordring keine schalltechnischen Auswirkungen.* |
| **Feinstaubbelastung, Stickstoffdioxid usw**<br>Aus nicht nachvollziehbaren Gründen hat die Stadt Emsdetten die beantragte Feinstaubbelastung und Stickstoffdioxid in diesem Bereich der B 481 nicht untersucht bzw. dem Straßenträger nicht zu einer Messung veranlasst. Dabei war in der EV bereits im vergangenen zu lesen, private Messungen im Bereich der B 481 hätten überhöhte gesundheitsschädigende Werte ergeben, daher wurde vom „Joggen“ abgeraten. | ***Der Anregung zur Messung von Feinstäuben und Stickstoffdioxid wird nicht gefolgt.***<br>*Für das Entstehen von Feinstäuben gibt es eine Vielzahl von Quellen. In Städten werden sie maßgeblich durch Heizungen, Gewerbe und Verkehr bewirkt. Windeinflüsse werden im Stadtgebiet insbesondere durch die vorhandenen Baustrukturen verändert und werden vielgestaltig beeinflusst.* |
| Relevant und problematisch für eine zunehmende Belastung ist neben der Verkehrsfrequenz auch die durch die beabsichtigte massiv hohe Bebauung zwangsläufig entstehende schluchtartig abgeriegelte Bebauung.<br>Durch das nahezu 13 m hohe Gebäude (oder mehr) wird der zumeist vorhandene Westwind in diesem Bereich völlig abgeschirmt, somit findet in diesem Bereich auch kein Luftaustausch statt. Zwangsläufig werden auch mangels Abluftströmungen alle Schadstoffe hier verbleiben und zusätzlich gesundheitsgefährdend auf die Anwohner einwirken.<br>Es wird daher erneut eine Messung angeregt, die dann auf neue Grenzwerte nach europäischem Recht abgeklopft werden sollen. | *Mit der EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung (E G-RL 96/62) und den zugehörigen Tochterrichtlinien soll die Luftqualität erhalten und wo notwendig verbessert werden. Diese Richtlinie wurde 2002 in deutsches Recht umgesetzt durch die Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 22. Verordnung zum BImSchG.*<br>*Seit 11.06.2008 gilt die neue Europäische Richtlinie 2008/50/EG, die mit der 39. Verordnung zum BImschG am 25.01.2010 in deutsches Recht umgesetzt wurde.*<br>*Dieser Verordnung entsprechend legen die zuständigen Behörden für die gesamte Fläche ihres Landes Gebiete und Ballungsräume fest, in denen die Luftqualität beurteilt wird und die Konzentration von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel (PM10 und PM2,5), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid (§ 12)* |

| | |
|---|---|
| | *in der Luft zu ermitteln und zu beurteilen sind.*<br><br>*Zuständig für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne sind in NRW die Bezirksregierungen. Sie sind verpflichtet, in Gebieten, in denen Überschreitungen festgestellt werden, Luftreinhaltepläne aufzustellen und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Plänen festzuschreiben.*<br>*Wo durch staatliche Stellen gemessen oder eine Modellrechnung durchgeführt wird, ergibt sich aus mehreren Parametern. Kriterien sind die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, die Art der dort anzutreffenden Fahrzeuge, der Zuschnitt von Straßen und Gebäuden sowie meteorologische Verhältnisse. Bislang liegen keine Erkenntnisse über das Vorliegen erhöhter Feinstaubwerte in dem Gebiet vor. Seitens der Bezirksregierung Münster wurde bislang keine Erforderlichkeit gesehen, in Emsdetten Messungen zur Luftreinhaltung anzuordnen.*<br><br>*Mit den Planungen zum VEP 4 werden zudem keine Luftschadstoff emittierenden Nutzungen im Geltungsbereich angesiedelt. Das geplante Vorhaben selber löst keine Feinstaubemissionen aus. Vielmehr dürften sich die aus der heutigen Baubetriebshofnutzung (Lkw-Fahrten, Auf- und Ablagen sowie Lagern von Schüttgütern etc.) entstehenden Feinstaubemissionen nach der Verlagerung dieser Nutzung ins Industriegebiet Süd reduzieren.*<br>*Da keine Anhaltspunkte für grenzwertüberschreitende Luftschadstoffbelastungen vorliegen und das Vorhaben selber keine solchen Belastungen auslöst, ist es nicht erforderlich, Feinstaub- und Stickoxidbelastungen zu ermitteln.* |
| Die unsachliche Darstellung des Stadtplaners ist realitätsfremd. Dass ein 1,80 m geplanter Grünstreifen der sogar zugestandenen eintretenden erhöhten Feinstaubbelastung entgegenwirkt beweist sein absolutes Desinteresse für die schutzbedürftigen Anlieger und deren Gesundheit. | *Der neue Baukörper rückt um mindestens 1,80 m vom Gehweg des Nordrings zurück. Auf diesem schmalen Streifen ist die Anlage eines Grünstreifens vorgesehen, dessen Pflanzen einer <u>möglichen</u> Feinstaubbelastung entgegen wirken.*<br><br>*Die Gesamtsituation der Feinstaubverteilung wird durch die beabsichtigten Bauvorhaben allenfalls marginal beeinflusst.*<br>*Eine riegelartige Bebauung am Nordring besteht auch heute schon durch die Anlagen des Baubetriebshofs. Die Riegelwirkung zieht sich durch die im nordöstlichen Plangebiet vorhandene Mauer über die gesamte Grundstückslänge. Die Gebäude des Baubetriebshofs werden durch die geplante Bebauung um knapp 10 m auf dann insgesamt rund 70 m verlängert. Da die vorhandene Mauer erhalten oder ersetzt wird, wirkt diese „Windbarriere“ in ähnlichem Maße wie bisher weiter. Trotz der im Vergleich zur heutigen Bebauung in etwa doppelt so großen Gebäudehöhe ist eine „schluchtartige Ab-* |

| | |
|---|---|
| | *riegelung“ nicht erkennbar. Ein Luftaustausch bleibt, nicht zuletzt aufgrund der generell lockeren Bebauung entlang des Nordrings, gewährleistet. Die Hauptwindrichtung in Emsdetten ist Südwest. Der Windrosenplot aus 2009 (Stations-Nr. 103) zeigt jedoch, dass auch alle anderen Himmelsrichtungen übers Jahr verteilt als Windrichtung vertreten sind.*<br><br>*Nicht zuletzt fließt nur ca. 130 m südlich und westlich des Plangebiets der Mühlenbach, welcher sich aufgrund der Frischluftzufuhr kleinklimatisch positiv auf die Luftsituation auswirkt. Auch von der im nördlichen Plangebiet anzulegenden Grünfläche (inkl. Spielplatz) sind positive Auswirkungen auf die lokalklimatische Situation zu erwarten.* |
| **Schattenbildung**<br>Die vorgesehene Geschossigkeit/Gebäudehöhe ist für Emsdetten atypisch und mit der bisherigen vorhandenen Wohnbebauung unvereinbar. Die zu erwartenden Verschattungen der belasteten Grundstücke werden planerisch eingestanden, sind aber nicht hinnehmbar und auch nicht ortsüblich und führen zwangsläufig zum einklagbaren Wertverlust der betroffenen Eigentümer sowie zu einer erheblichen Gebrauchsminderung. | ***Die Anmerkungen bzgl. der zu erwartenden Verschattungen zur Kenntnis genommen. Die Bedenken möglicher negativer Folgen für die umliegenden Grundstücke werden nicht geteilt.***<br>*Zusätzliche Verschattungen der bebauten Einfamilienhausgrundstücke im näheren Umfeld des Plangebietes können zu bestimmten Tageszeiten und Sonnenständen nicht ausgeschlossen werden. Die Abstände zwischen den Gebäuden halten jedoch die bauordnungsrechtlichen Vorgaben ein und sind zum Teil deutlich größer als die erforderlichen Mindestabstände. Gesunde Wohnverhältnisse (Belichtung, Belüftung, Besonnung) sind für die bestehende wie für die neue Bebauung gegeben. Eine tages- und jahreszeitabhängige Besonnung der benachbarten Grundstücke, vor allem in den zum dauernden Aufenthalt bestimmten Gartenbereichen, ist weiterhin gewährleistet. Ein Anspruch auf unveränderte Aussichts- und Belichtungsverhältnisse der Bestandsgrundstücke besteht hingegen nicht, insbesondere nicht mitten im bebauten, innenstadtnahen Siedlungsbereich. Da es sich bei der geplanten Nutzung ebenfalls um Wohnnutzung handelt, werden die umliegenden Grundstücke nicht entwertet, sondern eher aufgewertet, da die störende Baubetriebshofnutzung zukünftig entfällt.* |
| Der Stadtplaner stellt die Behauptung auf, es entstehe keine erdrückende Wirkung, weil gegliederte Bauweise, dies würde auch nur subjektiv empfunden, bedarf keines Kommentars und ist eindeutig dokumentiert durch Foto Bebauung „Ansicht Nordring“. | ***Die Bedenken bzgl. einer erdrückenden Wirkung durch die geplante Bebauung, die zu einer erheblichen Gebrauchsminderung umgebender Grundstücke führen könnte, werden ebenfalls nicht geteilt.*** *Die neue Bebauung entspricht dem städtebaulichen Prinzip einer Blockrandbebauung. Somit entsteht im Dreieck „Am Krähenhügel“, „Nordring“ und „Franz-Mülder-Straße“ eine Art Baublock mit ruhigem Innenraum ohne Bebauung. Die Neubebauung stößt nur an den Rändern an die vorhandenen Grundstücke an. Die gegenüberliegende Wohnbebauung östlich des Nordrings* |

| | |
|---|---|
| | *liegt im Mittel rund 20 m von der geplanten Bebauung entfernt. Die Gärten dieser Grundstücke sind nach Osten orientiert, also von der viergeschossigen Bebauung abgewandt, so dass auch diese Gärten keiner Nutzungseinschränkung durch den VEP4 unterliegen.*<br><br>*Die verdichtete Bebauung des Vorhabengrundstücks ist nur durch Aufstellung eines Bebauungsplanes möglich, da sich diese vorhabenbezogene Bebauung tatsächlich nicht in den hier bislang vorhandenen, unbeplanten Innenbereich einfügen würde. Genau für diese Fälle hat der Bundesgesetzgeber im Baugesetzbuch den Kommunen die Instrumente der Bauleitplanung an die Hand gegeben. Die Planung dient somit der Umsetzung städtebaulicher Ziele, im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten. Atypisch sind mehrgeschossige Gebäude in Emsdetten, auch im weiteren Verlauf der B 481, im Übrigen nicht, auch wenn in der näheren Umgebung des Grundstücks keine viergeschossige Bebauung vorliegt.*<br>*Es sei angemerkt, dass aktuell ein akuter Bedarf zur kurzfristigen Schaffung der dringend erforderlichen 2-3-Zimmer-Wohnungen besteht. Eine Vielzahl Menschen suchen nach bezahlbarem Wohnraum, der hier kurzfristig und stadtnah geschaffen werden kann. Es ist Aufgabe der Stadtentwicklung, für alle Bürger Wohnraum zu schaffen.* |
| Schließlich stellt sich die Frage, wo die vielen **Fledermäuse** verbleiben. Bisher hatten sie in den Werkhallen und Anbauten eine ruhige Unterkunft und Schlafstätten und waren - trotz der B 481 - allabendlich aktiv und sichtbar. Dabei wollen die Naturschützer bereits vor geraumer Zeit (lt. EV) aus sicherer Quelle erfahren haben, dass im weiteren Bereich sogar ein Kauz-Vorkommen zu orten war. | ***Die Bedenken zum Vorkommen von Fledermäusen werden nicht geteilt.***<br>*Das Plangebiet wurde bzgl. des Vorkommens **planungsrelevanter Arten** untersucht. Dazu fand am 25.05.2018 eine Begehung durch einen qualifizierten Feldbiologen/Ökologen statt. Dieser wurde, wie die anderen Gutachter auch, vom Investor beauftragt und bezahlt.*<br>*Der Ökologe kommt zu folgender Bewertung:*<br><br>*„Das für den Abriss vorgesehene Gebäude wird aktuell weder von Eulen, Schwalben oder anderen planungsrelevanten Vogelarten oder von Fledertieren bewohnt (Ausnahmen Ringeltaube und Amsel). Das Gebäude dient weder als Wochenstube, Sommer- oder Winterquartier für Fledermäuse noch als Brut- oder Ruheplatz für Vögel (etwa Eulen). Da der Abbruch für die Wintermonate geplant ist, machen die gelegentlichen Bruten der Ringeltaube, die in großen und stabilen Populationen in NRW leben, unter Beachtung der gegebenen Empfehlung keine Bauzeitenregelung erforderlich. Bauweise und Ausstattung der Gebäude bieten keine Quartierpotentiale, wobei vor allem Winterquartiere völlig ausscheiden, und lassen auch in Zukunft eine Besiedlung durch planungsrelevante Tierarten als sehr unwahrscheinlich erscheinen. Aus der Sicht des Artenschutzes gibt es keine Gründe, die dem Abbruch des Gebäudes entgegenstehen und/oder besondere Maßnahmen (etwa im Sinne einer Artenschutzprüfung Stufe II oder gar III) erforderlich machen.“* |

| | |
|---|---|
| | *In der Begründung wurde zudem folgender Hinweis der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Steinfurt ergänzt:*<br><br>*„Sollte der Abriss innerhalb der Brutzeit realisiert werden, sind mögliche Neststandorte (z. B. Kletterpflanzen, Hohlräume) vor der Brutsaison zu entfernen bzw. zu verschließen. Sollte es dennoch zu einer erfolgreichen Eiablage kommen, darf der Abriss erst nach Ausflug der Jungvögel erfolgen."* |
| Fazit:<br>Das sogenannte Schallgutachten ist unzureichend und mangelhaft und wird aus genannten Gründen zurückgewiesen. Die beiläufig durch das Planungsamt noch nachträglich gewünschten Messdaten zum Schall sind unvollständig, nur grobe Schätzungen, realiätsfremd und nicht exakt, daher auch gegenüber dem Landesbetrieb Straßen nicht haltbar und aussagekräftig.<br><br>Deshalb **widersprechen** die Anlieger, Nachbarn und Betroffene dem bisherigen vorhabenbezogenen Bebauungsplan VEP N. 4 und fordern u.a. nochmals die Erstellung von Boden-, Lärm- und Feinstaubgutachten etc. durch neutrale Gutachter sowie eine Überplanung, die nicht - wie bisher geplant - zwangsläufig ein massiver Eingriff ins Eigentum und in die Gesundheit der Anlieger ist. | ***Die Bedenken zum Schallgutachten werden zurückgewiesen.***<br>*Gesundheitsgefährdungen für Anlieger oder künftige Bewohner werden, wie den oben dargestellten Ausführungen entnommen werden kann, durch die Planungen des VEP 4 nicht verursacht.* |
| Sie haben durchaus Verständnis, neue Baugebiete zu schaffen und stehen auch an dieser Stelle einer den Umfeld und dem gesamten Baugebiet entsprechenden Wohnbebauung durchaus positiv gegenüber. Allerdings ist die geplante bauliche Anlage einer den Örtlichkeiten angemessene und geschuldete Bauweise anzupassen und sowohl der Höhe und Länge (das Bauobjekt wird erheblich länger als der Bestand) nach zu reduzieren ggfls. auch unter Einhaltung eines größeren Grenzabstandes. Dadurch ergeben sich zwangsläufig auch ein erhebliche weniger Immissionen (jeder Art).<br><br>Wieder einmal stellt sich die Frage, warum nur im Interesse eines ortsfremden Investors ein Verfahren mit derart großer Eile und ohne wirkliche Bürgerbeteiligung an dieser Stelle betriebenen wird. Wenn man tatsächlich kurzfristig Wohnraum schaffen will, warum wird dann nicht sofort mit Bauarbeiten an der Borghorster Straße begonnen?<br>Und erneut hat der Bürger das Gefühl, er wird gar nicht gehört sondern verschaukelt und die Befürchtung, dass durch übereilige Planung viel zu schnell Fakten geschaffen werden sollen und somit die Chance vertan wird, im Zusammenhang mit Schilgen C und Elmer insgesamt einen städtebaulichen Wettbewerb auszuschreiben.<br>Der Bauhof gehört den Bürgern der Stadt Emsdetten. Der fadenscheinige absolut unnötige Deal mit einem fremden nicht einmal nachbarschaftlich | ***Die Bedenken gegen die Planung werden zurückgewiesen.***<br>*Der anhaltende Mangel von bezahlbaren und kleinen Wohnungen auf dem Wohnungsmarkt und die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen für neue Baugebiete erfordern eine verstärkte Wohnbauflächenentwicklung auf Flächen der Stadt Emsdetten in verdichteter Bauweise und möglichst zentraler Lage. Auch der verstärkte Wohnungsneubau mit Mitteln der Wohnungsbauförderung ist in Emsdetten dringend angezeigt. Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau soll nicht auf einen Standort im Stadtgebiet konzentriert sondern, wie andere Wohnformen auch, in allen Stadtteilen angeboten werden.*<br>*Das Nebeneinander unterschiedlicher Wohnformen (Einfamilienhaus/Mehrfamilienhaus) ist nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) als verträglich einzustufen. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Grenzabstände werden eingehalten.* |

| | |
|---|---|
| gesprächsbereiten Investor, der viele Jahre sein Desinteresse an Emsdetten mit der Ruine Schilgen C manifestiert hat - ohne öffentliche Ausschreibung - ist nicht zu akzeptieren. Die kurzfristige Verlagerung des Bauhofs ist nur vorgeschoben und hätte bis zum endgültigen Abzug zurück gestellt werden müssen.<br><br>Weitere Begründung wird vorbehalten.<br><br>Wir unterzeichnen für und im Auftrage von mehr als in der Kürze der Zeit bislang erreichten 92 Anwohnern, die den Widerspruch persönlich unterschrieben haben, Tendenz steigend. Die Originalunterschriften können auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden. …“ | *Hinweis:*<br>*Eine weitere Begründung und die Originalunterschriften lagen der Stadt bis Redaktionsschluss dieser Beschlussvorlage nicht vor.* |

## 4. Bürger D, Franz-Mülder-Straße
(Schreiben vom 17.01.2019)

| Stellungnahme | Beschlussvorschlag/Abwägung |
|---|---|
| „… am 06.12.2018 war ich während der Ausschusssitzung zum weiteren Verfahren VEP Nr. 04 als Zuschauer anwesend. Eine derart dürftige Präsentation eines Bauvorhabens für einen VEP habe ich in nunmehr über 25 Berufsjahren als Architekt noch nie erlebt.<br><br>Diese Veranstaltung kam einem Offenbarungseid im Bezug auf die Stadtplanung und der damit verbundenen „Architektur“ - es fällt mir sehr schwer dieses Wort überhaupt hier zu verwenden - in der Stadt Emsdetten gleich. Dem Investor kann ich eigentlich keinen Vorwurf machen, offener und ehrlicher kann man seine rein profitorientierten Projektziele kaum wiedergeben. Öffentlich geförderten Wohnungsbau lehnt er eigentlich durchweg ab, „beugt“ sich aber hier dem Ansinnen der Stadt Emsdetten, die Geschossigkeit ist etwas, was er aus dem Blickwinkel seiner Heimatstadt Berlin als „völlig normal“ ansieht, im vollen Bewusstsein das, dass den Anwohnern und Bürgern der Stadt Emsdetten wahrscheinlich nicht gefällt.<br><br>Zum krönenden Abschluss bekommt der Ausschuss dann eine „bonbonbunte“ Perspektive des geplanten Bauvorhabens präsentiert, die in meinem Studium seinerzeit dazu geführt hätte, das mir der betreuende Professor nahegelegt hätte doch etwas zu studieren was mir mehr liegt.<br><br>Wenn es noch einen letzten Beweis brauchte für die dringende Notwendigkeit eines Gestaltungsbeirates in dieser Stadt – an diesem Abend hätte es jeder deutlich sehen müssen.<br><br>Und dann – nicht eine einzige Nachfrage aus der Politik, einstimmiger Beschluss, ich, aber auch die anderen Zuschauer waren fassungslos. | ***Die Anmerkungen zum Planverfahren werden zur Kenntnis genommen.*** |

| | |
|---|---|
| Durchwinken im Sinne der Ziele eines Investors aus Berlin mit einer Präsentation auf dem Niveau eines Schülerpraktikanten der 3 Wochen in meinem Büro sein Schulpraktikum durchführt hat – das ist unglaublich, man fragt sich parteiübergreifend, wozu man überhaupt wählen geht. | |
| Ist das die Bürgernähe und Bürgermitbestimmung die in Sonntagsreden immer wieder propagiert wird? Gibt es überhaupt in unserer Stadt noch einen städtebaulichen und architektonischen Anspruch? Die unzähligen 2 – geschossigen „Wohnkisten“ mit aufgesetztem Staffelgeschoss, die in den letzten 10 Jahren in jede Baulücke gesetzt wurden und unser Stadtbild noch eintöniger gemacht haben führen mit Sicherheit nicht zu einer eigenen „Identität“ unserer Stadt. Im Gegenteil, diese Stadt versinkt geradezu in einer Belanglosigkeit und Banalität des Gebauten, ohne jegliche Erkennbarkeit von Sensibilität, Einfügung in die bestehende Umgebung und ohne irgendeinen erkennbaren Qualitätsanspruch an Architektur. | *Die Ausführungen zu sonstigen Bauvorhaben im Stadtgebiet sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.* |
| Die Abwägung und die Begründung zum VEP sind voll von Unzulänglichkeiten und spekulativen Annahmen, angefangen bei einer Reduzierung des Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit (bisher ungeschriebenes „Gesetz“ in der Stadt Emsdetten) auf nur noch 0,7 Stellplätze je Wohneinheit, weil der Investor 4 Elektroautos anschaffen will (wer kontrolliert das?) und man anscheinend davon ausgeht, dass die zukünftigen Mieter hiervon reichlich Gebrauch machen. Das der Investor damit auch noch Geld verdient (es handelt sich ja wohl nicht um öffentliches Carsharing) und keiner weiß ob dieses Angebot überhaupt angenommen wird von den Mietern, stellt man sich sofort die Frage, was passiert wenn alle Bewohner trotzdem einen eigenen PKW haben? Es ist rechtlich nicht möglich in unserem Land den Besitz eines PKW´s zu untersagen – schon mal darüber nachgedacht? | *Die Ausführungen sind sachlich aufgearbeitet und werden, soweit erforderlich, durch fachgutachterliche Aussagen belegt.*<br>*Laut (verbindlichem) Vorhabenplan sind für die 47 Wohnungen geplanten Wohnungen insgesamt 42 Stellplätze vorgesehen. Das ergibt einen Stellplatzschlüssel, der mit 0,9 unter dem in Emsdetten oft geforderten Schlüssel von 1,5 liegt. Dies ist ein für Emsdetten neuer Ansatz, wird vor dem Hintergrund der geringen Entfernung zum Bahnhof und Busbahnhof, der stadtzentralen Lage und des innovativen Angebots eines E-Car-Sharings als absolut ausreichend betrachtet. Die Nähe zum Stadtzentrum begünstigt die Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Schulen, Kindergärten, Arztpraxen, Einzelhandelsgeschäfte etc. sind von diesem geplanten Wohnstandort zu Fuß oder per Fahrrad zuweilen mit weniger Aufwand und schneller zu erreichen als mit dem Pkw.*<br>*Dazu ist anzumerken, dass 60% (28 WE) der angebotenen Wohnungen 55 m² große Zwei-Zimmer-Wohnungen sind. Weitere 25% (12 WE) der Wohnungen sind zwischen 60-76 m² und nur 15% (7WE) sind 85 m² groß. Bei Kleinwohnungen wurde auch schon in anderen weniger zentral gelegenen Baugebieten vom üblichen Stellplatzschlüssel abgewichen (z.B. Mühlenbachaue, Brookweg, Josefkirche) ohne dass Probleme aktenkundig wurden.*<br><br>*Ein Teil der Wohnungen (25 %) wird zudem öffentlich gefördert sein. Es ist nicht davon auszugehen, dass in diesen Haushalten eine ähnliche Vielzahl an Pkws pro Haushalt vorhanden sein wird wie bei in Einfamilienhäusern lebenden Haushalten im Wohnumfeld des Vorhabens.* |

| | |
|---|---|
| Die Lage der Tiefgaragenausfahrt – Pardon jetzt ist es ja plötzlich keine Tiefgarage mehr, wahrscheinlich zu teuer, schmälert auch die Rendite, oder schlummert da noch was im Erdreich, was man besser dort belässt ? | ***Die Bedenken bzgl. der Planänderungen zur Tiefgarage und dem Vorhandensein von Altlasten werden zurückgewiesen.***<br>*Der Verzicht auf die Tiefgarage erfolgte, nachdem die Vermessung eine andere als die zunächst angenommene Höhenlage ergab. Aus Kostengründen wurde sich für eine Parkebene unter dem südlichen Baukörper am Nordring entschieden. Für diese Parkebene wird in diesem Gebäudebereich auf ein Wohngeschoss (5 Wohnungen) verzichtet. Anstelle von Wohnungen befinden sich im untersten Geschoss nun Parkplätze. Die Gebäudehöhe bleibt nahezu identisch.*<br>*Dabei wurde nicht auf alle Vorstellungen des Investors eingegangen. Im Abstimmungsprozess ist der Tiefparkebene der Kompromiss zwischen Tiefgaragen und außen liegenden Stellplätzen.*<br><br>*Die Baugrunderkundungen ergaben lediglich, dass das Auffüllmaterial des Vorhabengrundstücks bis zu einer Stärke von 1 Meter unter Geländeoberkante gemäß der LAGA-Richtlinie "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen" in die Zuordnungsklasse Z2 einzustufen ist, was Auflagen hinsichtlich der Verwertung und Entsorgung des Materials mit sich bringt. Daher ist die Untere Abfallwirtschaftsbehörde in den folgenden Genehmigungsverfahren zu beteiligen.*<br>*Ergänzende chemische Analysen vom 18.11.2018 zu dem Geotechnischem Bericht 160518-EMS-FMS vom 09.10.2018 sowie einem Begleitschreiben vom 29.10.2018 kommen zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Messwerte der Einzelproben für Cyanid im Eluat immer unter der Bestimmungsgrenze liegen und damit keine Hinweise für einen lokalen Schaden durch Cyanide vorliegen. Gemäß der Untersuchungsergebnisse einer Mischprobe sowie von acht Einzelproben halten die Messwerte die Grenzwerte der Einbauklasse Z 1 gem. LAGA TR-Boden (2004) ein. Bodenmaterial der Einbauklasse Z 1 ist für den offenen Einbau in technischen Bauwerken geeignet.*<br><br>*Im Plangebiet sind keine Bodenbelastungen und keine entsprechenden Verdachtsflächen im Sinne des gemeinsamen Runderlasses „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren" (MBI.NRW.2005 S. 582) vom 14.03.2005 bekannt. Dies wurde vom Kreis Steinfurt in der Stellungnahme vom 15.06.2018 bestätigt.*<br>*Der Bebauungsplan enthält den Hinweis, dass bei Hinweisen auf Bodenverunreinigungen (ungewöhnliche Färbung und/oder Geruchsemissionen, z.B. Mineralöle, Teer o.ä.) oder sonstigen* |

| | |
|---|---|
| | *organoleptischen Auffälligkeiten, welche im Zuge der Bauarbeiten entdeckt oder bemerkt werden, unverzüglich die Untere Bodenschutzbehörde zu informieren ist und weitere Maßnahmen mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen sind.* |
| Ist im Bezug auf die Zu – und Abfahrt zu der jetzt im Erdgeschoss angeordneten „Parkhausfläche“ aber egal - das wird ein Hochrisikobereich. Wer übernimmt hierfür nach dem ersten Unfall dann die Verantwortung, die Politik, die Verwaltung, oder der Investor? | *Die Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage und der sonstigen Außenanlagen des Plangebiets befinden sich in unmittelbarer Nähe des Kurvenradius, was verkehrstechnisch nicht optimal ist, aber auch nicht zu lösungsbedürftigen Konflikten führt.*<br>*Generell wird, nicht nur in diesem Planbereich, von allen Verkehrsteilnehmern eine umsichtige Fahrweise verlangt. Die künftigen Wohngebäude werden deutlich erkennbar sein, so dass die Ein- und Ausfahrt zu keinen überraschenden Verkehrssituationen führen sollte. Ein Hochrisikobereich entsteht somit nicht. Die Verantwortung für Unfälle im Straßenverkehr liegt bei den Verkehrsteilnehmern.*<br>*Um eine städtebaulich wünschenswerte straßenbegleitende aber auch effektive Bebauung des ungewöhnlich zugeschnittenen Grundstücks zu erreichen, ist eine Verlagerung der Ein- und Ausfahrten nach Norden nicht umsetzbar. Aus verkehrlichen Gründen kann das Gelände nicht von der Bundesstraße B 481 – Nordring erschlossen werden. In diesem Bereich werden planungsrechtlich keine Ein- und Ausfahrten zugelassen.*<br>*Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist auch im Interesse der Stadt Emsdetten. Verkehrssteuernde Vorgaben wie Tempolimits sind nicht Gegenstand von Bebauungsplanverfahren. Der relevante Straßenabschnitt befindet sich zudem außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans.*<br>*Der Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit wird beobachtet werden. Entsprechende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahnstraßenregelung, etc.) werden beim Feststellen einer Erforderlichkeit im Zuge der Verkehrsüberwachung durchgeführt.* |
| Die Prognose zur Zunahme des Verkehrsaufkommens ist unvollständig, hinzu kommen ja noch die Neubauten auf dem restlichen Gelände von Schilgen C (daran merkt man dann spätestens, das die Fläche des VEP Nr. 4 zwingend in einen Gesamtplan gehört) und die Tatsache das der „wegfallende“ Bauhof ja erst in 5 – 7 Jahren (Info von Herrn Brunsiek) umziehen wird. Oder bedeutet das, dass das Gelände zum Nordring auch erst in 5 – 7 Jahren bebaut werden soll? Dann hätten wir ja keine Eile. | ***Die Bedenken bzgl. der Prognose zur Zunahme des Verkehrsaufkommens werden zurückgewiesen.***<br>*Ziel der Schalltechnischen Untersuchung war die Ermittlung des an der Neubebauung erforderlichen Immissionsschutzes. Dazu wurden die in einer Straßenverkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen in 2015 ermittelten einen „Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs-Wert (DTV-Wert von 11.776 Kfz, inkl. 6 % Schwerlastverkehr) zwecks Wahrung der Aktualität auf 12.046 Kfz hochgerechnet und um die durch die hier zur Debatte stehende Planung zu erwartenden Fahrzeugbewegungen* |

| | |
|---|---|
| | *ergänzt. Konkrete Planungen zur Entwicklung des benachbarten Geländes des ehemaligen Werkstandorts Schilgen C liegen nicht vor. Somit ist hier auch keine seriöse Ermittlung künftiger Fahrzeugbewegungen etc. möglich. Für diese Planungen werden zu gegebener Zeit separate Untersuchungen, auch zum Verkehrsaufkommen, erstellt.*<br><br>*Der Zeitpunkt der Verlagerung des Baubetriebshofs steht in keinem kausalen Zusammenhang zur kurzfristig angestrebten Bebauung der Vorhabenfläche des VEP 4. Es entsprich durchaus den Zielen der Stadtentwicklung, hier kurzfristig ein Angebot an dringend erforderlichen 2-3-Zimmer-Wohnungen zu schaffen.* |
| Stichwort „ Öffentlich geförderter Wohnungsbau“ - 12 Wohneinheiten in einem Gebäude - soziale Durchmischung, Fehlanzeige und das ist die Regel Nr. 1 bei solchen Projekten. | ***Die Bedenken bzgl. einer fehlenden sozialen Durchmischung werden zurückgewiesen.***<br>*Das Gebot der sozialen Durchmischung bezieht sich nicht ausschließlich auf einzelne Gebäude sondern ist im gesamtstädtischen Kontext zu verstehen. Insofern ist es Ziel der Stadt, öffentlich geförderten Wohnraum in jedem Stadtteil, auch in den innerstädtischen, des Stadtgebiets anzubieten. Auch die aktuellen geförderten Wohnprojekte am Kompaniekamp oder der Beckstraße funktionieren problemlos, trotz bzw. obwohl sie Gebäude mit ausschließlich öffentlich geförderten Wohneinheiten anbieten/darstellen.* |
| Dann erfahre ich aus der Zeitung, dass es eine Anwohnerversammlung auf Einladung der Stadt Emsdetten gegeben hat – dummerweise wurde dabei wohl vergessen die direkten Anlieger an der Franz–Mülder–Strasse (so heisst doch der VEP, oder ?) einzuladen, oder hat man das bewusst nicht gemacht? | *Im Zuge der frühzeitigen Unterrichtung und Information der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung vom 27. April bis 18. Mai 2018 wurde auf Wunsch eines einzelnen Anliegers ein Termin vereinbart, an welchem dieser nochmals über die Planung informiert werden und seine Anregungen und Bedenken zu Protokoll geben wollte. Zu diesem Erörterungstermin erschienen letztlich (unangemeldet) zwölf Personen aus der Nachbarschaft, welchen seitens der Stadtverwaltung die Planinhalte, die auch im Schaukasten und im Internet einsehbar waren, vorgestellt wurden. In diesem Termin wurden dann mündlich vorgetragene Bedenken zu Protokoll gegeben. Den Teilnehmern wurde hier ein weiterer Sachstandsinformationstermin vor dem Auslegungsbeschluss zugesagt, welcher am 13.11.2018 stattfand.* |
| Ausserdem – immer ist von 3 Gebäuden die Rede, man fragt sich dann irgendwann, ob es wirklich so schwer ist 3 Gebäude von faktisch nur 2 Gebäuden die erkennbar sind, zu unterscheiden.<br>Der brutale „Gebäudeprügel“ zum Nordring ist ein Gebäude, es gibt nur ein Treppenhaus, die Fassa- | *Der Hinweis zur Anzahl der Baukörper wird zur Kenntnis genommen. Das Vorhaben besteht faktisch aus zwei Gebäuden, wobei das Gebäude am Nordring aus zwei Baukörpern besteht, welche durch die Treppenhausverbindung zu einem Gebäude verschmelzen.* |

| | |
|---|---|
| dengestaltung (wenn man das überhaupt so nennen darf) ist tot und leblos, wahrscheinlich deswegen der ungehemmte Griff in den Farbkasten – es ist ein einziges Grauen.<br><br>Regionale Baukultur und Verwendung einheimischer Baustoffe – nein, lieber eine Restmüllfassade, die unsere Enkelkinder dann in 30 Jahren als Sondermüll entsorgen dürfen. Es dürfte sich ja bei der Putzfassade um ein Wärmedämmverbundsystem handeln – der Ausschuss sollte sich mal vorrechnen lassen wie viel Liter Öl gebraucht werden um einen Quadratmeter Dämmstoff zu produzieren. Und wie prima das Zeug entflammbar ist, dann brennt und sich dabei verflüssigt. Aber – es ist ja ein KFW 55 Haus gemäss ENEV – eine der grossen Lebenslügen im Baugewerbe der letzten Jahrzehnte, gefördert von Lobbyisten in – Berlin. Und es ist ein wenig günstiger als der in unserer Region historisch verankerte und produzierte Klinker. | *Dass die Gestaltung der Gebäude subjektiv unterschiedlich wahrgenommen wird, ist eine hinzunehmende Tatsache. Der VEP 4 ist kein öffentliches Bauvorhaben. Die Vorhabenfläche wurde einem privaten Investor übertragen, der, wie jeder private Bauherr auch, in gewissem Rahmen eigene Vorstellungen umsetzen darf.*<br><br>*Es sei angemerkt, dass aktuell ein akuter Bedarf zur kurzfristigen Schaffung der dringend erforderlichen 2-3-Zimmer-Wohnungen besteht. Eine Vielzahl Menschen suchen verzweifelt nach bezahlbarem Wohnraum, der hier kurzfristig und stadtnah geschaffen werden kann. Es ist Aufgabe der Stadtentwicklung, für alle Bürger Wohnraum zu schaffen. Dieser Auftrag wird mit dem Verfahren zum VEP 4 erfüllt. Dem Belang der kurzfristigen Wohnraumschaffung wird in diesem Fall höher gewichtet als der Belang der Gestaltung. Die geltenden gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten.* |
| Ich habe mich bewusst entschlossen diese Eingabe öffentlich zu machen, sie wurde in dieser Woche an alle im Rat vertretenden Fraktionen übersendet. Ausserdem habe ich der hiesigen Tageszeitung die Eingabe zur weiteren Verfügung übersendet. Es wird jetzt endlich Zeit mal Tacheles zu reden und den Finger tief in die Wunden zu legen, die an diesem Projekt exemplarisch für vieles Andere in Emsdetten, mehr als offensichtlich werden. Wo hätten eigentlich die Autos geparkt während der Baumassnahme am Bahnhof ohne den Deal mit dem Investor? So eine Verhandlungsposition hätte bestimmt jeder Investor gerne – Herrschaft über die Planungshoheit die die Stadt, durch den Gesetzgeber gewollt, innehat.<br><br>Und um auch das nochmals klar zu sagen, ich bin für eine verdichtete Bebauung auf dem gesamten Gelände von Schilgen C und dazu gehört unzweifelhaft auch die Fläche zum Nordring hin. Wir müssen mit Grund und Boden sparsam umgehen. Wir müssen den öffentlich geförderten Wohnungsbau – insbesondere vor dem Hintergrund der Riesenwelle Altersarmut die unaufhaltsam auf die Gesellschaft zurollt – noch viel mehr stärken und in den Vordergrund stellen. Wir müssen Konzepte für eine sehr viel älter werdende Gesellschaft entwickeln und auch das hat mit Bauen und Wohnen zu tun. Wir müssen regionale Baustoffe verwenden um nachhaltig und identitätsstiftend zu bauen. Ökologisches Bauen heisst auch kurze Transportwege für Baustoffe. Wir müssen in einem Kreislaufsystem bauen, d.h. alles was verbaut wird muss wiederverwertbar sein.<br><br>Wir brauchen neue Wohnkonzepte, die die verschiedenen Gruppen der Gesellschaft generati- | ***Die sonstigen allgemeinen Fragestellungen und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.***<br>*Diese beziehen sich auf die Emsdettener Baukultur und politische Themen und können nicht im Rahmen dieses Verfahrens geklärt und beantwortet werden.* |

| | |
|---|---|
| onsübergreifend wieder zusammenführt und wo Jeder vom Anderen profitieren kann. Für die zunehmenden Fragen der Digitalisierung müssen wir auch in der Architektur und Stadtplanung Antworten finden, die unseren Kindern und Enkelkindern die Chance gibt in einem freiheitlichen und demokratischen System zu leben. Wir müssen Ihnen Ressourcen und ein funktionierendes und ausgeglichenes Gesellschaftssystem hinterlassen.<br><br>Vor allen Dingen - wir müssen endlich mal anfangen.<br><br>Ich stelle deshalb hiermit den Antrag für das gesamte Schilgen C Gelände, inklusive aller derzeitigen Bauhofgrundstücke und der Grundstücke der Stadt Emsdetten und der Stadtwerke, einen städtebaulichen (und architektonischen) Wettbewerb auszuloben. Anonym, nach den Regelungen der Architektenkammer NRW mit einem unabhängigen, extern besetzen Fachpreisrichtergremium. Die Auslobung bietet alle Möglichkeiten für die Investoren, die gewünschte Wohnungsanzahl und die städtebauliche Dichte zu beschreiben.<br><br>**Die einzige Möglichkeit Akzeptanz in der Bevölkerung für eine hohe Bebauungsdichte zu erzeugen ist – Qualität.** Hohe Bebauungsdichte erfordert städtebauliche und architektonische Konzepte die Lebens – und Aufenthaltsqualitäten erzeugen. Ergänzt durch innovative Wohnkonzepte mit sozialer Durchmischung und dem Nebeneinander und Miteinander der Generationen. Das bekommen sie alles bei einem Wettbewerb im Wettstreit<br>der besten Ideen. Und gleich zur Vorbeugung – ich hatte Herrn Brunsiek bereits persönlich mitgeteilt das ich auf die Teilnahme an so einem Verfahren direkt verzichten würde – Hauptsache es wird durchgeführt – wirtschaftliche Interessen habe ich hier nicht.<br><br>Die Stadt könnte dem Investor das Gelände auch abkaufen – wird voraussichtlich nicht preisgünstig, wäre aber eine sehr gute Zukunftsinvestition – ich bin überzeugt die Weitervermarktung würde funktionieren und das Ziel schwarze Null wäre machbar. Kein Profit – aber das ist auch nicht die Aufgabe der Stadt. Der Auftrag der Politik ist es – und dies setzt die Verwaltung dann um – diese Stadt lebenswerter zu gestalten und zukunftsfähig. Stadtplanung ist immer generationsübergreifend zu sehen und darf nie von kurzfristigen, bzw. temporären Problemstellungen abhängig gemacht werden.<br><br>Wir alle gestalten jetzt, hier und heute die gebaute Umwelt unser Kinder und Kindeskinder und wir haben verdammt noch mal die Pflicht, dies mit Augenmaß, Sensibilität und breiter öffentlicher Diskussion zu tun. | ***Die Anregungen zur Planung des südlich gelegenen ehemaligen Gewerbestandortes Schilgen Werk C werden zur Kenntnis genommen.*** *Die Gesamtkonzeption zur Entwicklung des Areals befindet sich noch in einem ganz frühen Projektstadium. Über die möglichen Verfahrenswege zur städtebaulichen Überplanung des Geländes wurde noch nicht entschieden. Es sind zunächst noch weitergehende politische Beschlüsse erforderlich. Auch die Bewältigung der Altlastensanierung wird nicht kurzfristig erfolgen können.*<br>*Es besteht jedoch jetzt akuter Handlungsbedarf zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Da die Rahmenbedingungen dieser Teilfläche die kurzfristige Entwicklung dieses Gewerbestandortes in einen Wohnstandort ermöglichen, ist die Stadt Emsdetten vor dem Hintergrund des Mangels an bezahlbaren Wohnraum nahezu verpflichtet, hier schnellstmöglich eine Wohnbauentwicklung umzusetzen.*<br>*Ein zwingendes Erfordernis zur Integration des Plangeltungsbereiches des B-Planes VEP Nr. 4 wird jedoch nicht für geboten erachtet, da keine hinderlichen Vorgaben für spätere Planungen erkennbar sind.*<br><br>*An der Zielsetzung zur kurzfristigen Entwicklung Fläche des Vorhabengrundstücks des VEP 4 zu Wohnbaufläche für Mehrfamilienhäuser wird festgehalten.*<br><br>***Die Anmerkungen zum Planverfahren werden zur Kenntnis genommen.*** |

| | |
|---|---|
| Halten sie kurz inne – denken sie bitte noch einmal nach und stoppen sie dieses peinliche und unwürdige Verfahren. Nicht der Investor hat die Verantwortung für das Gebaute zu tragen, sondern die Politik und die Verwaltung. Sie haben die Planungshoheit, die sie zum Wohl der Bürger und Wähler wahrzunehmen haben.<br><br>Diese Chance kommt nicht wieder und es ist aus meiner Sicht einer der letzten Chancen im innenstadtnahen Bereich, noch etwas zu retten und auf dieser Basis dann weiterzuarbeiten an der Stadtbildreparatur – es wird schmerzhaft und anstrengend sein, aber den folgenden Generationen sind wir das mehr als schuldig. …“ | |

## D) Änderungen des Bebauungsplanes

<u>in Planzeichnung und Textfestsetzungen</u>

- keine Änderungen

<u>in der Begründung</u>

- redaktionelle Änderungen

<u>im Vorhabenplan und Vorhabenbeschreibung</u>

- redaktionelle Änderungen
- geringfügige Änderung der Fassadenfarbgestaltung